

**Concept deelverslag van het verhandelde in de Statencommissie Leefomgeving (LEO)****Van** 29-05-2026**Betreffende** Statenvoorstel inzake verduurzaming Chemelot Multimodale Corridor Haven Stein

Statenkenmerk

G-26-010

Maastricht

29-05-2026

**11.2 G-26-010 Statenvoorstel inzake verduurzaming Chemelot Multimodale Corridor Haven Stein, brief GS van 21-4-2026 (GS DOC-00910839)**

**De voorzitter:** Goed, mensen, collega's, wilt u uw plaats weer innemen dan gaan we beginnen met 11.2. Goed, mensen dan gaan we beginnen met het laatste onderdeel van de dag. 11.2 Voorstel verduurzaming Chemelot Multimodale Corridor Haven Stein. Het MMC Chemelot betreft een rechtstreekse verbindingsweg tussen de haven van Stein en de Chemelot-site, die onder andere cruciaal is voor het duurzame toekomstperspectief van Chemelot. En voor de betere bereikbaarheid en doorstroming van het verkeer. Dit doen wij in twee termijnen, waarbij ik met de eerste termijn van drie minuten per fractie ga beginnen bij de heer Ubbink. Mijnheer Ubbink, ga uw gang.

**De heer Ubbink (SP):** Dank u wel, voorzitter. In dit Statenvoorstel komt naar voren dat Chemelot belangrijk is voor onze werkgelegenheid en de Limburgse Economie en dat onderschrijven wij als SP volledig. We hebben dan ook niet voor niks enkele maanden geleden de motie Red Chemelot ingediend, om te zorgen voor een duurzaam toekomstperspectief voor die economische motor en voor alle mensen die er hun brood verdienen. Wij vragen wel om wat meer verduidelijking over hoe deze investering daaraan bijdraagt. En daar hebben wij dus een aantal vragen over. Ten eerste wil ik de brief die is ingezonden door bewoners uit de omgeving aanhalen. Zij verzetten zich al een tijdlang tegen deze uitbreiding. En ik zou graag weten hoe u in brede zin kijkt naar dit verzet en hoe u daarop reageert. En zij geven ook aan dat de afname in verkeersbewegingen, die door deze MMC wordt bewerkstelligd, best wel tegenvalt. En het effect dat dat dus heeft op de doorstroom is volgens hen dus ook best wel beperkt. Hoe kijkt u daarnaar? En deze MMC loopt straks ook langs woonwijken. Ik kan me voorstellen, en daar maken die bewoners zich ook zorgen over, dat dat overlast en hinder veroorzaakt. En hoe gaan we dat aanpakken? Dan nog een iets breder punt. Met dit voorstel investeren wij als Provincie gemeenschapsgeld en best wel veel gemeenschapsgeld in een private partij. En dat kan natuurlijk, maar dan moet die bijdrage in verhouding staan tot die van de private partijen. Volgens mij wordt dat in het voorstel ook geborgd. En er moet een duidelijk belang van onze gemeenschap gediend worden. Want het kan niet zo zijn dat wij een sponsor worden voor die private partij. Kunt u misschien nog wat meer duiden op welke manier deze investering specifiek het belang van de provincie Limburg en die hele gemeenschap dient? En ik zou ook graag van u horen welke voorwaarden wij verder nog verbinden aan deze subsidie. Is dat vrijblijvend? Of zitten daar nog strenge eisen aan om die publieke functie te borgen? En met die woorden moet ik helaas ook u allemaal verlaten, want ik word in Utrecht verwacht. Maar ik zal uw beantwoording via de ether volgen. Dank u wel.

**De voorzitter:** Dank u wel en alvast een goede reis. Dan gaan we naar de heer Sol van GroenLinks.

**De heer Sol (GroenLinks):** Ja, dank u, voorzitter. Wat ons opvalt aan het voorstel is dat de motivatie en de context eigenlijk wel heel summier zijn verwoord in het Statenvoorstel. Natuurlijk gaat het uiteindelijk primair van onze kant om de vraag of wij een begrotingswijziging willen doen, € 5 miljoen willen voteren. Maar daar hoort wel wat toelichting bij. En ik heb contact gehad met de lokale afdeling.

Ik heb ook de stukken die gisteravond aan de orde waren in de gemeenteraad gelezen. Dus ik heb die context nu wel. Maar die haal ik niet uit het Statenvoorstel. En dat vind ik eigenlijk wel een issue. Temeer omdat er wat ons betreft nog best wel de nodige vragen zijn. Om te beginnen is het best wel vreemd, als we het hebben over verduurzaming, dat we dan spoor gaan inruilen voor vervoer over de weg. Want ja, na buisleidingen was juist spoor altijd zo'n heel duurzaam transportmiddel. Maar vooral ook waarin de motivatie, die er wel is, wordt gerefereerd aan het terugdringen van vervoersbewegingen. Op de A2, op de Kerenshofweg en op de Urmonderbaan vind ik de getallen eerlijk gezegd gewoon niet overtuigend. We hebben het over pak 'em beet 1.200 vervoersbewegingen per etmaal op die Multimodale Corridor, op die weg. Ja, dat is peanuts ten opzichte van de totale hoeveelheid transportbewegingen die over die wegen plaatsvinden. Dus als er in de stukken staat dat daar een significante reductie van is te verwachten, dan ja, heb ik daar in ieder geval wel veel vraagtekens bij. We begrijpen ook uit de brief van de bewoners en van de reacties dat de effecten op veiligheid en op leefbaarheid in ieder geval niet zondermeer door iedereen als positief worden ervaren. Laat ik even de duiding verder in het midden laten. Maar ook daar is opvallend dat, waar de gemeente de geluidsanering een heel belangrijk argument vindt, dit eigenlijk hier verder helemaal niet naar ons is benoemd. Kortom, ik heb eigenlijk vijf vragen aan GS. Ik zou graag willen weten wat het echte effect is in termen van transportbewegingen van deze nieuwe private weg op de hoeveelheid vrachtverkeer op de A2, de Kerenshofweg en de Urmonderbaan. Want ja, getallen overtuigen mij wel, dat weet u. Ik vraag mij af, want ook de kostenverdeling is heel summier, welke bijdrage de gebruikers van die weg nou echt gaan hebben in de realisatie van die weg. Ik lees in de tekst, een nogal vage tekst, waarin een bijdrage wordt gevraagd aan het Chemelot-programma. Ik heb geen idee waar dat over zou moeten gaan. Ik ga afronden. Ik zou graag willen weten of er andere verkeerskundige consequenties zijn. Ik zou graag willen weten of die realisatie nog afhankelijk is van de komst van FUREC ja, of nee en welke rol dat speelt. En tenslotte, uiteraard, hoe we omwonenden maximaal faciliteren. Dat in de eerste ronde. Dank u.

**De voorzitter:** Dank u wel. Dan ga ik naar mevrouw Boven, Partij voor de Dieren.

**Mevrouw Boven (Partij voor de Dieren):** Ja, dank u, voorzitter. Verduurzaming, daar is de Partij voor de Dieren vanzelfsprekend voor. Maar dan moet het wel gaan om echte verduurzaming, minder energieverbruik, minder uitstoot van CO<sub>2</sub>, stikstof en giftige stoffen en een aantoonbare winst voor gezondheid en leefomgeving. In de afgelopen ESA commissie hebben we bij 6.4.0 al expliciet gezegd dat je eerst het waarom van een samenwerking en de aard van het probleem helder moet hebben voordat je naar een oplossing toewerkt. De opmerking was toen relevant en die is dat vandaag opnieuw. Nu ligt er een voorstel om een extra weg aan te leggen tussen de haven van Stein en Chemelot. Gepresenteerd als cruciaal voor een duurzaam toekomstperspectief van Chemelot. Voorzitter, dat zijn grote woorden. Waarop is gebaseerd dat juist deze extra aparte weg cruciaal zou zijn? Welke concrete verduurzaming hangt hier rechtstreeks vanaf? En waar blijkt uit dat zonder deze weg die verduurzaming niet mogelijk is? Ook wordt gesteld dat de doorstroming op de openbare weg verbetert. Dat kan best, maar met hoeveel dan precies? En belangrijker, is het verbeteren van de doorstroming hier dan het doel van de Provincie? Dan de stelling dat het havengebied een impuls krijgt. Ook dat klinkt mooi, maar wat betekent het concreet? Hoe krijgt de haven van Stein een impuls door een extra weg terwijl er al een ontsluiting ligt? Ook bij de aanleiding zien wij hetzelfde patroon, ambitieuze taal, maar een magere onderbouwing. Er wordt gesteld dat het MMC zou bijdragen aan de modelshift van weg naar water en rail bij Chemelot. Maar waarom is het juist deze extra weg die verschuiving veroorzaakt? Een modelshift of een havenimpuls ontstaat niet doordat je er een weg bij legt, maar doordat er veranderingen optreden in volumes, afleveradressen en de aard van de producten die met een logistieke optelsom bij vervoer over water duurzamer en efficiënter zijn. En op welke toekomstige aannames is het rapport van HAS gebouwd? En wat is er nog nodig voordat die e-trucks gaan rijden? En wat is dan de verhouding tussen de huidige volumes vervoer ten opzichte van

de 1.200 e-trucks bewegingen? Kortom, hoeveel groei is al ingecalculleerd? Voorzitter, het is veelzeggend dat bewoners wel met een onderbouwing komen waaruit blijkt dat er geen grond is om verbetering van veiligheid, milieu en gezondheid te verwachten, terwijl het voorstel van de overheid zelf op die punten in het geheel geen onderbouwing geeft. Tot slot, de Rijksoverheid wil hiervoor via SPUK-gelden meefinancieren. SPUK-gelden zijn bedoeld voor sport, gezondheid, natuur, luchtkwaliteit en sociale opgaven. Is het dan uit te leggen dat de Provincie Limburg die wil gebruiken om een extra weg aan te leggen? Met een onderbouwing die geen nut en noodzaak laat zien wat de Partij voor de Dieren betreft. Dank u wel, voorzitter.

**De voorzitter:** Keurig op tijd. Dank u wel. Dan ga ik naar de heer Erkamp, 50PLUS.

**De heer Erkamp (50PLUS):** Dank u wel, voorzitter. Vandaag spreken wij over de Multimodale Corridor tussen Chemelot en de haven van Stein. Een project dat volgens het College cruciaal is voor de toekomst van Chemelot. Voor bereikbaarheid, duurzaamheid en voor onze economie. Laat ik duidelijk zijn, ook 50PLUS ziet de belangen van de werkgelegenheid, economische vitaliteit en toekomstbestendige industrie in Limburg. Maar juist daarom moeten wij scherp kijken naar de onderbouwing van dit soort forse investeringen met publiek geld. In het Statenvoorstel wordt gesproken over verbetering en doorstroming op de A2 en de N294. Maar uit de stukken van de bewoners en onderlinge cijfers blijkt een heel ander beeld. Het zou gaan om slechts 100 tot 150 vrachtwagens per etmaal op een totaal van 100.000 verkeersbewegingen op de A2. Dat feit is verkeerskundig gezien verwaarloosbaar. Dus onze vraag is waar is substantieverbetering dan precies op gebaseerd? Daarnaast wordt gesteld dat dit project uitdraagt of bijdraagt aan het milieu, leefbaarheid en veiligheid. Maar ook zien we dat de claims niet overtuigend zijn onderbouwd. Er is geen aantoonbare verbetering voor verkeersveiligheid en de effecten voor luchtkwaliteit zijn onzeker en zelfs negatief voor omwonenden. Voorzitter, dat is zorgelijk. Zeker omdat het tracé tussen woonwijken en de basisschool loopt. Voor 50PLUS staat leefbaarheid van de inwoners altijd op de eerste plaats. Dan het financiële verhaal. We spreken hier over een totale investering van bijna € 20 miljoen waarvan de Provincie ruim € 5 miljoen moet bijdragen. Die bijdrage is vooral nodig om andere subsidies binnen te halen, van het Rijk en Europa. Maar voorzitter, subsidie is geen doel op zich. De vraag moet zijn of dit project op zich zinvol en proportioneel is. Als we eerlijk kijken blijft er na het relativeren van verkeer- en milieueffecten één argument over. Het project maakt logistiek voor bedrijven op hetzelfde goedkoper. Dank u wel.

**De voorzitter:** Dank u wel. Dan ga ik naar de heer Meulenberg, D66.

**De heer Meulenberg (D66):** Dank u wel, voorzitter. Voorzitter, wij staan als D66 positief tegenover dit voorstel van cofinanciering. Het goederenvervoer wordt zo duurzamer. En ja, het is eigenlijk ook echt wel nodig voor de regio om een goede impuls te geven. We houden oog voor de investeringen en ook voor een belangrijke regio in Limburg die voor ons banen en ook innovatie oplevert. Zeker wanneer publieke gelden voor infrastructuur worden ingezet, heeft dat ook betekenis voor bedrijven. Er moet duidelijk zijn welke belangen hier gediend zijn en welke private bijdragen daartegenover staan. Dat was ook mijn grootste probleem met dit stuk. Voorzitter, het voorstel staat niet op zich. We zien Chemelot en Haven Stein als een belangrijke ader voor Limburg. Ik zei het net al, innovatie, verduurzaming, kennis, technologie, alles komt hierin eigenlijk samen. We horen de vrees van buurtbewoners. En in de brief van de buurtbewoners lezen we dat de bezwaren gaan om de ligging van een basisschool. Laat me duidelijk zijn, deze basisschool ligt op geruime afstand en er zijn plannen vanuit de gemeente Stein, en die zijn al in een vergevorderd stadium, om te kijken dat deze basisschool niet daarbij gaat liggen maar een heel stuk verderop zodat hier ook geen last van is. Ook beamen wij dat er diverse maatregelen worden genomen om transport in te bedden in de regio. Een



treintraacé is immers niet nieuw, het ligt er al heel lang. Zolang ik me zelfs kan herinneren. En er zijn natuurlijk nieuwe wegen aangelegd om het sterk te verbeteren.

**De voorzitter:** Mijnheer Meulendijk, mevrouw Boven heeft een vraag.

**Mevrouw Boven (Partij voor de Dieren):** Ja, dank u, voorzitter. U zegt wat de gemeente Stein gaat doen. Gaan ze die school verplaatsen omdat ze dat al van plan waren of omdat deze weg aangelegd gaat worden?

**De voorzitter:** Mijnheer Meulenberg.

**De heer Meulenberg (D66):** Nou, wat ik weet, en dat weet ik omdat mijn vriendin hiervoor al is benaderd, om een stuk grond af te kopen en dat er meerdere plannen zijn geweest. Daar zijn ze al vier jaar mee bezig geweest om dit hier te verplaatsen. Ik weet niet waarom, maar ik weet wel dat de basisschool aan vernieuwing toe is omdat deze al vrij oud is.

**De voorzitter:** Goed, gaat u verder met uw inbreng. Excuus. De heer Meulenberg.

**De heer Meulenberg (D66):** Ja, voor D66 weegt zwaar ...

**De voorzitter:** Mijnheer Meulenberg. De heer Huizing heeft een vraag.

**De heer Meulenberg (D66):** O, sorry.

**De heer Huizing (BBB):** Dank u, voorzitter. Dank u, mijnheer Meulenberg. Ja, ik hoor u een paar keer claimen dat dit een duurzamere oplossing is. Mij is uit de tekst als zodanig niet gebleken waarom het duurzamer zou zijn. Kunt u dat misschien uitleggen waarom het een duurzamere oplossing is?

**De voorzitter:** Mijnheer Meulenberg.

**De heer Meulenberg (D66):** Ja, zeker. Er zijn ook een aantal onderzoeken gepubliceerd over dit MMC-traject. Ik ben daar even in gedoken om te kijken hoe het zit met uitstoot, met trillingen en alles daarin. Als ik het zo lees wordt er een stuk minder uitgestoten en is het daardoor een stuk duurzamer. Het aantal trillingen zou ook minimaal toenemen en zou zelfs verbeteren voor bewoners.

**De voorzitter:** Mijnheer Huizing.

**De heer Huizing (BBB):** Wordt dan die duurzaamheid gerealiseerd door het feit dat er in de nieuwe situaties met e-trucks gereden wordt en in de oude situatie niet? Maar je zou over de bestaande weg ook met diezelfde e-trucks kunnen gaan rijden. Dan bereik je hetzelfde voordeel, volgens mij. Zie ik dat fout?

**De voorzitter:** De heer Meulenberg.

**De heer Meulenberg (D66):** Ik denk dat u dat voor een deel wel fout ziet. Want als ik het goed heb gelezen wordt er ook gebruikgemaakt van e-trucks die semiautomatisch kunnen rijden, waardoor het inderdaad ook een stuk makkelijker wordt. En volgens mij is dat nu op de moderne weg nog niet van toepassing.

**De heer Huizing (BBB):** Mag ik nog een keer, voorzitter?

**De voorzitter:** Mijnheer Huizing, laatste vraag.

**De heer Huizing (BBB):** Dank u. Ja, ik denk wel dat ik kan stellen dat de e-trucks die autonoom op de openbare weg kunnen rijden er ook al zijn, of zo goed als zijn. Dus wat dat betreft zie ik daar ook het verschil niet tussen de huidige situatie en de nieuwe situatie. Dus dat is mijn mening.

**De voorzitter:** Dat is een mening. Mijnheer Hermans.

**De heer Hermans (PVV):** Dank u wel, voorzitter. Voorzitter, een vraagje. Bent u het niet met mij eens dat het onderzoek, waar u het over heeft, bij het stuk had moeten zitten? Wij moeten nu een oordeel vormen op basis van een stukje van tien pagina's en u heeft het over 'tig' onderzoeken. Wij weten daar niets van. Bent u niet van mening dat dat erbij had moeten zitten?

**De voorzitter:** Mijnheer Meulenberg.

**De heer Meulenberg (D66):** Ik ben het daar volledig mee eens. Ik heb ze zelf ook moeten zoeken en gevonden via de website over de MMC-trajecten waarbij ook heel veel stukken van inwoners staan en waarbij heel veel vragen al beantwoord zijn.

**De voorzitter:** Mijnheer Hermans. En mag ik u even verzoeken ...

**De heer Hermans (PVV):** Het kan niet zo zijn dat wij op onderzoek moeten gaan voor een voorstel wat € 20 miljoen behelst. Het is de bedoeling dat wij voldoende geïnformeerd worden. Dat wij daar onze mening over kunnen vormen. En niet op basis van dit stuk alleen.

**De voorzitter:** Mijnheer Hermans ...

**De heer Hermans (PVV):** Ik ga daar zo meteen mee verder.

**De voorzitter:** Mag ik u even verzoeken om uw bordje even te verwisselen. U staat op Hoks. Dank u wel. Mijnheer Meulenberg, gaat u verder met uw inbreng.

**De heer Meulenberg (D66):** Ja, goed, voorzitter. Ik denk ook dat er hier meerdere belangen, politieke belangen, dienen. Betere ontsluiting van Chemelot, een haven, een stijging van het multimodale vervoer, meer mogelijkheden voor vervoer of watertransport, eh ... water en spoor. En verduurzaming van logistieke stromen en circulaire grondstoflogistiek. We willen Chemelot eigenlijk redden, daar is het plan voor gemaakt. Ik heb het samen met de heer Vaessen bekeken. En ik denk dat het ook heel belangrijk is als wij als regio aan Europa en het Rijk subsidie vragen en dat we dan ook mee investeren in duurzaamheid van Chemelot. En dat we dan ook onze bijdrage hierin moeten doen. We hadden nog wel twee vragen aan de Gedeputeerde. Als eerste, kan Gedeputeerde Staten de verdere voortgang van het Limburgs bod inzichtelijk maken welke publiekelijke belangen voor de verschillende investeringen worden gediend, waar private bijdragen tegenover staan en hoe maatschappelijk rendement wordt geborgd? En ten tweede, is GS bereid om Provinciale Staten in Q4 2026, via een mededeling portefeuillehouder, te informeren over de stand van zaken van het Limburgs bod, inclusief infrastructuurprojecten, private investeringen, Rijksbetrokkenheid en risico's bij vertraging. Voorzitter, afsluitend. Alles afwegend steunt D66 dit voorstel. Voor ons kan het dan ook als hamerstuk naar de Provinciale Staten toe.

**De voorzitter:** Dank u wel. Dan ga ik naar mevrouw Berghorst.

**Mevrouw Berghorst (PvdA):** Ja, voorzitter. Ik zit nou elf jaar in Provinciale Staten en ik doe ook al elf jaar de commissie Mobiliteit en de thema's zoals het aanleggen van een weg. En het is nog nooit voorgekomen dat een weg ... dat het voorstel voor het aanleggen van een weg € 5 miljoen kost, correct. Maar ook zonder dat het meermaals in de commissie is geagendeerd, zonder allerlei milieutechnische onderzoeken, zonder inzicht in bestek, en wat dan ook, direct ter besluitvorming aan ons wordt voorgelegd. Het roept bij mij de vraag op, en ik denk dat dat ook bij een aantal andere collega's de vraag al heeft opgeroepen, of dit nou eigenlijk een mobiliteitsproject is of een economisch project dat per ongeluk geland is in de commissie Mobiliteit omdat het toevallig, per ongeluk, een weg is? Het antwoord op die vraag vind je terug in het IPML want daar staat de MMC niet in. En al die vragen die net gesteld zijn, over nut, noodzaak, doelmatigheid, over vervoersbeweging, over milieu- en natuur technische dingen, veiligheid, al die dingen zijn vereist als we een weg gaan aanleggen. Dat is gewoon de afspraak die we met elkaar hebben. En die we ook in IPML rapporteren. We hebben daar een bepaalde systematiek voor bedacht op basis waarvan wij afwegen of het investeren in een nieuwe weg een goede investering is. En dat roept bij mij, en ik denk bij een aantal andere collega's, ook wel wat verwarring op. Ja, want als dit een economisch project zou zijn dan had ik het vorige week op de portefeuille van ESA willen hebben en niet vandaag op de portefeuille Mobiliteit, waar we met elkaar op bepaalde specifieke wijze een afweging maken. Maar laat ik mijn vragen even toespitsen. Moeten we dit bezien als een mobiliteitsproject of moeten we dit bezien als een economisch project? En als het een economisch project is dan zou ik mij kunnen voorstellen dat er een aantal fracties zijn die willen dat in ieder geval de economische portefeuillehouder, woordvoerder, moet meekijken. Ten tweede, we gaan hier een weg aanleggen. Is dit een openbaar toegankelijke weg of is dit een privéweg tussen de haven en Chemelot? En zo ja, dan verklaart het ook waarom het beheer van die weg in publieke ... in handen komt van een BV. Maar dan ben ik wel benieuwd naar het verdienmodel van die BV. En ik zou het College dan willen vragen om dat ook ... Als we het dan toch als economisch project moeten benaderen, dan zou ik graag die businessclass, al dan niet onder oplegging van geheimhouding, ter inzage hebben. Zodat we in ieder geval een beetje kunnen weten op welke wijze deze economische investering dan rendeert, want zo doen we dat bij alle economische projecten. En dan ben ik tot slot heel erg benieuwd welke bijdragen de bedrijven zelf concreet leveren. Want nu lijkt het erop dat wij met publiek geld een weg gaan aanleggen voor het bedrijfsleven. Nou, daar heb ik niet zo heel erg veel bezwaren mee, als dat een goede investering blijkt. Maar dan vind ik wel dat die bedrijven zelf ook moeten bijdragen.

**De voorzitter:** Dank u wel. Ik zie dat de heer Huizing nog een vraag aan u heeft.

**De heer Huizing (BBB):** Ja, ik hoorde de wekker gaan voor mevrouw Berghorst. Dus ik dacht, ik ga u even redden door een vraag te stellen. Ja. Als het een economisch project is, u stelt dat als mogelijkheid, ik zeg hier geen ja of nee op. Maar wat vindt u er dan van, dat je dat gedeeltelijk met publiek geld subsidieert, daar kunnen we het misschien ook nog wel over eens worden, maar wat vindt u er dan van dat die eigenlijk voor 100% met publiek geld gefinancierd gaat worden?

**De voorzitter:** Mevrouw Berghorst.

**Mevrouw Berghorst (PvdA):** Nou, volgens mij heb ik net gevraagd naar de cofinanciering vanuit het bedrijfsleven. Dus daar mag u al uit opmaken dat ik daar wat van vind. Maar dan nog, wij investeren, als het gaat om economische projecten, natuurlijk heel vaak in het bedrijfsleven en in bedrijven. En als dat een goede, slimme investering is die bijdraagt aan de doelen die wij als Provincie nastreven, dan heb ik daar op zich niet zo heel veel problemen mee. Maar als het een economisch project is, dan moet je het ook als een economisch project behandelen en dan moet je het niet op de agenda van de commissie LEO zetten waar alle mobiliteitswoordvoerders naar kijken. Maar dan moet je ook consequent zijn en het niet als mobiliteitsproject plotten maar als economisch project.

**De voorzitter:** Mijnheer Huizing, een vervolgvraag.

**De heer Huizing (BBB):** Ja, u geeft impliciet al aan, maar ik wilde het expliciet horen. Over de mate waarin kun je het hebben. Maar ik hoor u dus eigenlijk zeggen dat als het een privaat project is, en een economisch project, dat het dan eigenlijk niet voor 100% gefinancierd moet worden met publiek geld. Dat hoor ik u eigenlijk zeggen.

**De voorzitter:** Mevrouw Berghorst.

**Mevrouw Berghorst (PvdA):** Nou, dat is een iets te snelle conclusie. Want we financieren hier in dit huis regelmatig private projecten voor 100%. Dus dat hangt wel een beetje af van wat voor een soort project het is en de doelen die we daarbij nastreven. Als die doelen... Als het doel van een project een privaat initiatief bijdraagt aan het realiseren van onze provinciale doelen en we daarmee die doelen dichterbij brengen, bijvoorbeeld het verduurzamen van de Chemelot-site, dan ben ik altijd bereid om daar goed over na te denken. Alleen moeten we met elkaar wel helder hebben wat we met elkaar aan het doen zijn. En ik denk dat dat hier op dit moment wat mistig is. En volgens mij komt dat vooral door een stukje techniek in de agendering.

**De voorzitter:** Dank u wel. U was ook klaar met uw inbreng? Ja, goed. Dan ga ik naar de PVV, de heer Hermans.

**De heer Hermans (PVV):** Ja, dank u wel, voorzitter. Ja, een hele hoop vragen zijn al gesteld. Op het risico af dat er een verdubbeling inzit, wil ik er toch nog een paar eventjes aantippen. Dat komt ook onder andere... Hoezo is het cruciaal voor een duurzaam toekomstperspectief? Want dat blijkt niet uit dit stuk, maar daar hebben we het al eerder over gehad. Dit stuk is veel te summier. Je moet zelf naar allerlei zaken op zoek gaan. Ook dat plattegrondje wat erbij zit, dat zit er sinds gisteravond bij, begrijp ik. Het was voor mij absoluut niet duidelijk. Nu is het mij wel duidelijk dat het gewoon een interne weg vanuit het Chemelot-site-gebeuren gaat worden. Ja, moet je daar zoveel geld insteken is een ander verhaal. Waaruit blijkt dat deze weg een impuls is voor het havengebied en nog meer mogelijkheden biedt voor vervoer over water? Nog meer aanvoer van B-mix misschien. Het duurzame effect op de milieu- en leefomgeving, voorzitter. Meer beweging en opslag in de haven. Daar zullen de omwonenden vast blij mee zijn. Dan krijg je het stukje over de kosten. De gemeenten Sittard-Geleen en Stein dragen 0,4% bij van de totale kosten. 0,4%, voorzitter. Dat is drie keer niks. Het is trouwens ook nog niet eens geconcretiseerd. Ik weet niet of dat in de raadsvergadering aan de orde is geweest, maar... Kijk, datzelfde geldt voor die € 4,5 miljoen die de partners op het DSM- of Chemelot-terrein zouden bijdragen. Ja, het is maar heel summier. Het Chemelot-programma zal moeten worden aangepast. Nou, dat zegt mij dus net niks. En dan die € 5,1 miljoen ten laste van een bereikbaar en toegankelijk Limburg. Hoezo toegankelijk? Het wordt een interne weg die dus niet gebruikt kan worden door de Limburgers, laat ik het zo zeggen. Er wordt zelfs in het stuk ergens gesproken over de niet-discriminerende toegang voor alle relevante gebruikers. Met andere woorden worden die nu wel gediscrimineerd, die moeten van het terrein af, die moeten een pasje laten zien, die moeten bij de haven weer een pasje laten zien. Die mensen worden gediscrimineerd. Ik vind het een foute opstelling. Ik bedoel, we hebben een chemisch complex, daar moet iedereen zich legitimeren, vind ik. En dat je dan nu een aparte weg gaat aanleggen. Voor wie, voorzitter? Er zitten een x-aantal bedrijven op die Chemelot-site die inderdaad voor de kunstmest via de havens afhankelijk zijn of in ieder geval van de grondstoffen daarvoor. Hoe lang nog? Waar zijn die plannen? Nergens in dit stuk wordt daarover gesproken. En toch wordt er verzocht aan ons geef er een hamer op, wij gaan die € 5 miljoen aan hen verstrekken. Voorzitter, ik kan nog wel even verder gaan, ook over wat al gezegd is over die IPML, die hebben in 2024 die subsidie vanuit Brussel gekregen. Geen woord daarover in het

IPML, niks. Maar het is wel al in 2024 gebeurd. En over Circle Infra Partners kan ik heel kort zijn, als ik goed geïnformeerd ben, zijn alle aandelen in 2025 overgenomen door Basalt Infra Structure Partners. En voorzitter, dat is een investeerder. En een investeerder doet geen aandeelovername als er niks aan te verdienen valt. Tot zover, voorzitter.

**De voorzitter:** Ja, dank u wel voor uw inbreng. Dan ga ik naar de heer Beckers, JA21.

**De heer Beckers (JA21):** Ja, dank u wel, voorzitter. Er is al veel gezegd. Als wij willen dat Chemelot ook in de toekomst een concurrerende en innovatieve en duurzame site blijft dan moeten wij bereid zijn om te investeren in de randvoorwaarden die daarvoor nodig zijn. Een Multimodale Corridor is zo'n randvoorwaarde. Dat betekent echter niet dat wij geen kanttekening hebben bij het voorliggend voorstel. We begrijpen de vragen die gesteld zijn over verkeerskundige effecten. Ook JA21 had graag gezien dat een deel van deze informatie nadrukkelijker was opgenomen in het Statenvoorstel. Dat Statenvoorstel lijkt wat mager voor wat betreft allerlei onderbouwingen. Aan de andere kant beoordelen wij vandaag niet een omgevingsplan of een vergunningprocedure. We beoordelen de vraag of Limburg bereid is te investeren in een project dat onderdeel uitmaakt van de verduurzaming en versterking van Chemelot. En de logistieke infrastructuur rondom die site. Het project is ook een hefboom. Het feit dat het project een CEF-subsidie heeft ontvangen laat zien dat onafhankelijke beoordelaren de meerwaarde van het project hebben erkent. Dat geeft ons vertrouwen dat hier meer speelt dan alleen een beperkte lokale verkeerskundige afweging. We kennen ook de discussie over de investeringen van het bedrijfsleven. En het is niet zo dat de Provincie betaalt omdat het bedrijfsleven niet wil investeren. Het is vooral een gevolg van de gekozen financieringsvoorwaarden van het Rijk en Europa, waarbij publieke cofinanciering verplicht is om een aanspraak te doen op die middelen. Wij hebben ook nog een vraag, Gedeputeerde. Kunt u aangeven hoe de risicoverdeling is georganiseerd wanneer zich tijdens de realisatie een kostenoverschrijding voordoet? Met andere woorden wie draagt uiteindelijk het financiële risico wanneer de projectkosten hoger uitvallen dan beraamd. Ja, dat was het, voorzitter.

**De voorzitter:** Dank u wel. Dan ga ik naar de heer Bloi van de VVD.

**De heer Bloi (VVD):** Dank u wel, voorzitter. Voorzitter. De verduurzaming van Chemelot en de aanleg van de Multimodale Corridor tussen Chemelot en de haven van Stein, laten de ambitie zien dat economie, mobiliteit en verduurzaming elkaar juist kunnen versterken en niet telkens tegenover elkaar worden gezet. Met deze corridor zetten we een belangrijke stap richting de toekomstbestendigheid van Chemelot en de werkgelegenheid in Limburg. ... [06:27:52] kent dit belang met een bijdrage van ruim € 9 miljoen vanuit de Connecting Europe Facility. We lezen dat dit tezamen een duurzaam effect heeft op milieu en leefomgeving. Maar welk duurzaam effect gaat dat nu echt hebben op het gebied van economie en werkgelegenheid? Juist in een tijd waarin de Europese industrie onder druk staat vindt de VVD het belangrijk dat Limburg blijft investeren in sterke economische clusters en slimme logistieke verbindingen zoals deze. De gemeenten Stein en Sittard-Geleen dragen elk € 80.000 bij. Tegelijkertijd lezen we dat onderdelen vanuit het realisatiepact nog nader geconcretiseerd moeten worden. Kan het College toelichten welke onderdelen dit precies betreft? Aan bedrijven op Chemelot wordt daarnaast een bijdrage gevraagd van € 4,5 miljoen voor het Chemelot-programma. Tot op heden heeft alleen DSM-Firmenich circa een € 0,5 miljoen bijgedragen in fase 1. Kan het College toelichten hoe fase 2 eruit gaat zien? En welke bedragen daarbij nog van het bedrijfsleven kunnen worden verwacht? En verder lezen we dat er bij de berekening is uitgegaan van het prijspeil eind 2025 en dat bedragen nog niet zijn geïndexeerd. Tegelijkertijd zijn de grondstoffen, materiaal en transportkosten de afgelopen periode weer fors gestegen. Hoe reëel acht het College de huidige ramingen? En welk risico ziet het College op aanvullende kredietaanvragen richting Provinciale Staten op korte termijn? Tot slot, wordt de corridor na realisatie beheerd en geëxploiteerd door Circle Infra



Partners BV Kan het College bevestigen dat beheer en exploitatie en toekomstige financiële risico's dan ook volledig bij deze partijen komen te liggen? En zo nee, welke verantwoordelijkheden blijven bij de Provincie? Voorzitter, de Multimodale Corridor is een belangrijke stap richting een duurzaam en economisch sterk Chemelot als één van de motoren van de Limburgse innovatie en werkgelegenheid. Dank u wel.

**De voorzitter:** Dank u wel. Dan ga ik naar de heer Ijpelaar, CDA.

**De heer Ijpelaar (CDA):** Ja, mijnheer de voorzitter. In voorbereiding dacht ik dit debat gaat iets anders lopen. En ik had zelf wel het idee dat het een wat summier stuk was. Maar omdat de bedoeling zo goed is, dacht ik van nou, misschien komen we ergens bij het CDA in het midden uit, of zo. Nou, ik luister deze commissie en dan denk ik toch van nou, er ontstaat een heel ander beeld. En dat is eigenlijk gewoon heel erg zonde. Want als ik dan de film terugdraai, met het risico dat het nu gaat lijken alsof ik de Gedeputeerde ben, dan denk ik ja, hoeveel hebben we nu daadwerkelijk voor Chemelot kunnen doen in deze periode als het gaat om het helpen om basisvoorwaarden te creëren om daar economische activiteiten te ontplooiën? Om een stukje aan de infra te doen. Dus we hebben hier heel veel overleggen gehad over er moeten waterbuizen komen, er moeten infrakabels komen, er moeten ik weet niet wat. En tot nu toe lukt het ons alleen maar om overleg te plegen. En dit is eigenlijk de enige keer dat ik dacht van nou, het zou zomaar eens kunnen dat we nog echt iets concreets gaan neerleggen. Dat de businesscase Chemelot op het gebied van infrastructuur, en onze eigen haven, onze binnenhaven, gaat helpen in deze periode wat we concreet kunnen toezeggen. Dus de film die zich hier nu afspeelt is iets anders als dat ik verwacht had. Want bedrijven willen niets liever als zekerheid. Niet te moeilijk, keep it super simple, om het in het goed Nederlands te zeggen. Dus als we de situatie vereenvoudigen waarin we de verbinding tussen de haven en Chemelot nog verder eenvoudiger maken en verbeteren. Ja, ik bedoel als je een beetje analyseert hoe bedrijven de afgelopen jaren hebben gekeken naar Chemelot, van ja, dit is er wel, dit is er niet. O, hier doen ze zo moeilijk over in Nederland. O, we gaan maar weg. Ze hollen werkelijk op dit moment weg bij Chemelot. En dan kunnen we iets doen en dan, nou ja, het stuk is ook niet heel erg goed toegelicht, dat geef ik echt eerlijk toe. Maar ik moet ook wel zeggen dat er ook een andere kant is.

**De voorzitter:** Mijnheer Ijpelaar. De heer Sol heeft een vraag.

**De heer Sol (GroenLinks):** Ja, dank u, voorzitter. Ja, als de heer Ijpelaar zich gaat gedragen als een Gedeputeerde dan ga ik hem ook bevragen als Gedeputeerde. Want het is natuurlijk niet waar dat we de afgelopen jaren niks gedaan hebben richting Chemelot. Er zijn miljoenen geïnvesteerd in allerlei bedrijvigheid die zich op Chemelot heeft gevestigd. Er is heel veel geld geïnvesteerd in de Circular Hup op Chemelot. En dan laat ik de Brightlands nog even ongenoemd, want dat is misschien niet meteen economisch, zeg maar, renderende bedrijvigheid. Heeft u enig idee over hoeveel miljoen we in totaal praten?

**De voorzitter:** Mijnheer Ijpelaar.

**De heer Ijpelaar (CDA):** Ja, als u de band terugluistert dan hoort u mij zeggen 'aan de infrastructurele kant hebben we weinig gedaan'. Dus dat waren ook de voorbeelden die ik aanhaalde. Dus we hebben wel degelijk dingen gedaan als het gaat om het innovatiekarakter te onderstrepen, om daar een stukje campus uit te breiden. Dus aan die kant hebben we echt wel een aantal dingen gedaan. Maar wat we heel vaak van bedrijven horen is dat een soort van basiszekerheden op gebied van infrastructuur gewoon mist. Dat dat bijvoorbeeld in Saudi Arabië wel aan de hand is en dat ze daarom daar een nieuwe fabriek neerleggen. Dus met name die infrastructurele zekerheden, een stukje goede infrastructuur en dan kan dan een stukje elektra zijn. Maar in dit geval is dat dan een

goede verbinding, een wegverbinding tussen de haven en Chemelot. Ja, dat is eigenlijk één van de eerste keren dat we aan die kant nu ook daadwerkelijk concreet iets kunnen doen. Ik heb echt gezegd, infrastructurele kant, basisbehoefte voor dat bedrijventerrein Chemelot. Nou, en daar komt mijn positieve enthousiasme vandaan.

**De voorzitter:** Mijnheer Sol.

**De heer Sol (GroenLinks):** Ja, u benoemt nu een aantal infrastructurele componenten waarvan u ook net zo goed als ik weet dat dat ook gewoon niet aan ons is. De Delta Rijn Corridor. De 380 kV waar we dan nu wel de projectregie op hebben. Maar ja, dat zijn toch vooral Rijksprojecten. En het is volstrekt duidelijk dat Chemelot daar enorm hard om zit te schreeuwen. Maar daar kunnen we, denk ik, ook niet meer doen dan de lobby en het bod wat we als Provincie hebben ingezet. Dus ik vind dit... maar goed dat is geen vraag. Dus ik vind het nogal een eenzijdig beeld wat u nu schetst. Dat was een statement.

**De heer Ijpelaar (CDA):** Dan zeggen we eigenlijk hetzelfde, want ik zei ook dat ik toch wel een eenzijdig beeld hoorde. En ik ben de eerste, denk ik, in de commissie die het andere beeld een klein beetje benadrukt. Dus misschien dat we dan toch in het midden uitkomen.

**Spreker [6:34:59]:** De waarheid ligt misschien in het midden, mijnheer Ijpelaar.

**De heer Ijpelaar (CDA):** Ja, daarom. Dus

**De voorzitter:** Gaat u verder met uw betoog.

**De heer Ijpelaar (CDA):** Nee. Tot zover snap ik het idee achter het plan. Ik denk dat het ook echt goed is. De heer Sol zegt ook van nou, er zijn heel veel dingen die buiten onze verantwoordelijkheid liggen. Er liggen heel veel dingen waar we bijna, ja, .... Machteloosheid, hoor ik ook bij de heer Sol. En nu hebben we eindelijk een keer iets dat in ons bereik ligt, in onze macht. Ja, dan moeten we daar inderdaad wel zorgvuldig over na gaan denken, als Chemelot en de haven onze... Als één van de grootste binnenhavens aangeeft dat dit een goed idee is dan moeten we daar denk ik wel heel zorgvuldig naar gaan kijken. Dus dat is hetgene wat ik nu probeer te vertellen vanuit het CDA, vanuit mijn partij. En ik denk dat het goed is als de Gedeputeerde straks wel echt nog ingaat op de feiten en cijfers die op dit moment in het plan wat summier zijn. Dat we ook echt gaan zien wat het kan betekenen. Dit kan het nu al betekenen maar dit kan het ook betekenen als we deze potentie in de markt gaan zetten. En misschien wel groeikansen krijgen richting haven en Chemelot. Dus dat is de uitnodiging aan de heer Satijn, als echte Gedeputeerde.

**De voorzitter:** Dank u wel. Dan gaan we naar de heer Huizing, BBB.

**De heer Huizing (BBB):** Ja, dank u, voorzitter. Hoewel de tekst een positieve grondtoon ademt en wij voorstander zijn van investeringen in infra in het algemeen, roept het een paar vragen op die wij graag beantwoord zien alvorens we hier volmondig in mee kunnen gaan. In het stuk worden veel mooie woorden besteed aan de reden voor de aanleg. Vervolgens wordt het ontlasten van een aantal wegen aangehaald, zoals de A2 en de Urmondsebaan. Dit wordt in het stuk in het geheel niet cijfermatig onderbouwd. We hebben hier technische vragen over gesteld en vannacht als antwoord de raadsstukken gekregen van de gemeente Stein. We herkennen hierin de getallen die door de bewoners aangehaald worden. Maar verder wordt het ook niet heel specifiek. Ik noem toch maar een paar dingen om aan te halen wat men, denk ik, verstaat als cijfermatige onderbouwing. Toename van de verkeersbewegingen sinds de covid-periode van 70%. Ja, dan denk ik oké, dat kan, COVID was er,

waarschijnlijk weinig verkeer. 12.650 potentiële conflictsituaties. Daar herken ik het aantal ritten in. Dus daarmee is waarschijnlijk elke rit een conflictsituatie. En die 1.200 e-trucks die worden genoemd. Ja, ik vind dat niet een voldoende cijfermatige onderbouwing als het gaat over verkeersbewegingen. Dus een vraag aan de Gedeputeerde om daar een beter antwoord op te geven. Alle goede bedoelingen ten spijt, het betreft toch weer de aanleg van een stuk asfalt en daar zijn we niet ten principale tegen maar het moet wel enig nut dienen en dit moet wel gekwantificeerd worden in uitgespaarde verkeersbewegingen of het verleggen van verkeersbewegingen. Een mogelijke CO<sub>2</sub>- of NO<sub>x</sub>-reductie. Hieraan hebben wij wel behoefte om een volmondig ja te kunnen zeggen dat het behandelbaar is. Verder, als het de intentie is om de genoemde wegen te ontlasten en als je echt multimodaal wilt zijn, het gebied is redelijk voorzien van spoor, waarom niet beter gebruik maken van deze verbinding om te pendelen tussen deze haven van Stein en Chemelot? Misschien zijn daar ook investeringen voor nodig, maar daar kan je dan misschien beter die CEF-gelden voor inzetten. Zo nodig met een bijdrage van Provincie en gemeenten. Is dit onderzocht en bent u bereid dit eventueel te onderzoeken? Als afsluiting van de eerste termijn, wat is het toekomstperspectief van de goederenstroom waar het om gaat, die afgehandeld worden? We zien mondiaal grote verschuivingen in commodities. Wat zijn de onzekerheden in de goederenstromen die hier aan ten grondslag liggen? Kunt u dit nader specificeren? Tot zover mijn eerste termijn, voorzitter.

**De voorzitter:** Dank u wel. Dan zijn we aan het einde van de eerste termijn. En dan mag de heer Satijn als Gedeputeerde de beantwoording doen.

**Gedeputeerde Satijn:** Dank u wel, mijnheer de voorzitter. Hoeveel tijd heb ik daarvoor?

**De voorzitter:** 22 minuten.

**Gedeputeerde Satijn:** 22 minuten. Maar volgens mij moet dat lukken. Voorzitter, dank. Dank dat ik vandaag te gast mag zijn in de commissie LEO. Dat is een voor mij wat vreemde commissie. Maar ik zie bekende gezichten. Dus dat is toch een warm gevoel, als ik heel eerlijk ben. Het had ook niet veel gescheeld of ik was hier niet te gast geweest vandaag. Maar dat is allemaal in de tijd goed gegaan. Dank ook voor de betrokkenheid in deze commissie bij dit voorstel. En de heer Sol zei dat al. Een deel van datgene wat hier voorligt, althans... Hier ligt natuurlijk een kredietbesluit voor, maar als we het over de gebiedsgemeente hebben, dan hebben we het over de gemeente Stein. En die hebben daar gisteren in ieder geval in haar gemeenteraad een besluit over genomen. Althans, daar waar het gaat over het omgevingsplan van de Multimodale Corridor. En het omgevingsplan is ook goedgekeurd, bijna unaniem. En daar zit de inbreng van de bewoners in die ik zeer waardeer en ook respecteer. En die ook op dit stuk is ingebracht en is ook daar behandeld en afgewogen. Dus dat betekent dat de eerste directe laag, dus de gemeente Stein, dat heeft gewogen en dat heeft betrokken in haar besluitvorming. En daar is dit besluit uit voortgekomen. En dat besluit ziet erop toe dat het omgevingsplan is aangenomen. Dat betekent niet dat die zorgen van die bewoners natuurlijk automatisch weg zijn. Zo werkt dat niet. Ik ken dat project ook vanuit een andere rol daar waar het gaat om de stuurgroep rondom Chemelot naar de toekomst toe. Daar is de gemeente Stein al een hele tijd bezig om haar inwoners te betrekken en te consulteren rondom dit onderwerp. Dus ik weet dat dat ook al langer speelt. En dus kun je in algemene zin zeggen dat ik het heel belangrijk vind dat inwoners hun stem laten horen. En dat dat ook door de gemeente zelf gewogen is en dat daar besluitvorming heeft plaatsgevonden. En ook dat hebben we gewoon te respecteren vanuit het andere bestuursgremium zoals we hier zitten. Dus de eerste vraag van de heer Ubbink, die als het goed is ons nu volgt via de ether... Ik zwaai even naar hem. Ja, wij volgen natuurlijk zeer de betrokkenheid van de Borners. Wij worden ook goed op de hoogte gehouden door het College van Stein over de inzet van de gemeente zelf maar ook van de diverse Borners die actief zijn rondom dit project. En dat wordt nogmaals ook gewogen aan de kant van de gemeente en ook aan onze kant. Belangrijk is wel,

denk ik, en dat hebben we ook zo met de gemeente Stein afgesproken... Nogmaals, zij doen als eerste die afweging, maar als overheid naar overheid toe is het altijd belangrijk elkaar ook te houden aan de wettelijke normen die er zijn. En daaraan voldoet in ieder geval dit voorstel. En ik denk dat we dan ook kunnen concluderen, zeg ik tegen de heer Ubbink, dat wij ons in ieder geval aansluiten bij de afweging die de gemeente zelf gemaakt heeft. En nogmaals, daar heeft dus gisteren besluitvorming op plaatsgevonden.

**De voorzitter:** Mevrouw Berghorst heeft een vraag.

**Mevrouw Berghorst (PvdA):** Ja, voorzitter. In de commissie Mobiliteit of in de commissie LEO krijgen we heel vaak te maken met meerdere overheden die over hetzelfde dossier vanuit een andere invalshoek een besluit nemen. En het is dan eigenlijk wel een goed gebruik dat je in het Statenvoorstel wat bij ons voorligt in ieder geval duidelijk maakt hoe een andere overheid heeft geoordeeld. Dus het zou denk ik wel heel goed zijn als sowieso de stukken die gisteravond in Stein geaccordeerd zijn ter informatie bij dit stuk worden gevoegd. En dat er in dit Statenvoorstel ook een passage wordt opgenomen over dat positieve besluit van de gemeente Stein. Want er ontbreken hier wel echt nog veel puzzelstukjes voor ons. En ik zou de Gedeputeerde willen vragen of hij dat kan toezeggen, om dat toe te voegen.

**De voorzitter:** Gedeputeerde.

**Gedeputeerde Satijn:** Ja, vanzelfsprekend. Dat is een heel belangrijk element wat u vraagt, als onderdeel van de totale puzzel. **En zoals we zojuist al met elkaar geconstateerd hebben, de heer Sol, u en ik, heeft er gisteren besluitvorming plaatsgevonden. We zullen de relevante uitkomst wel in het aangepaste Statenvoorstel melden. Dus dat kunt u noteren als een toezegging, voorzitter.** Ik verwoord dat toch even in ... Dank u wel. In de beantwoording van de heer Ubbink, want die zit natuurlijk in de trein te wachten op verdere duiding. Hoe kijkt u aan tegen de aanname dat winst met betrekking tot doorstroming beperkt is? Nou, wij vinden die afname toch wel aanzienlijk. Aanzienlijker als mijnheer Ubbink doet vermoeden in zijn vraag. Onderzoek wijst op vermindering van circa 12.500 conflictsituaties, daar zijn ze weer. En dat zal de doorstroming verbeteren, maar zeker ook de verkeersveiligheid. Ik zie een lampje aangaan van uw collega Huizing.

**De voorzitter:** De heer Huizing.

**De heer Huizing (BBB):** Ja, dank u, voorzitter. Ja, dan nog even over die 12.600 en nog wat, dat kom ik ook elders tegen als het aantal vrachtwagenritten. En dat wordt dan elders aangehaald als een aantal conflictsituaties. Moet ik dan iedere vrachtwagenrit als conflict ... Potentieel heeft u gelijk, als ik morgen in de ... of straks in de auto stap dan is dat ook een potentiële conflictsituatie. Maar dat vind ik niet helemaal de juiste definitie.

**Gedeputeerde Satijn:** Het gaat over ... Excuses, via u, voorzitter. Het gaat over 1.200 vrachtauto's. En de conflictsituaties zijn natuurlijk mogelijkheden die zich voordoen waarbij een conflict kan ontstaan. Dat is de redenering die daaronder zit.

**De voorzitter:** De heer Huizing.

**De heer Huizing (BBB):** Het gaat om 1.200 e-vrachtwagenbewegingen die voorzien zijn voor de corridor en het gaat over 12.651 potentiële conflictsituaties op de huidige wegen. Dat zijn volgens mij twee verschillende dingen. En die 12.651 zijn ook ergens een getal dat ik tegenkom als het aantal vrachtwagenritten. Dus nogmaals, dan is de definitie blijkbaar dat iedere vrachtwagenrit een potentiële



conflictsituatie is. Ik denk dat u daar gelijk in heeft. Maar dat vind ik op zich dan niet zo'n hele zwaarwegende redenering, eerlijk gezegd.

**De voorzitter:** Gedeputeerde.

**Gedeputeerde Satijn:** Ja, dat is een opinie en geen vraag. Waar ik wel ... En dat ga ik toezeggen, want ik vind, we moeten er niet een semantisch gesprek van maken, een woordspelletje of wat dan ook. Kijk, als dit leidt tot onduidelijkheid... Dat kunnen we straks nog even met elkaar concluderen, even moeten aanscherpen met een nadere toelichting. Want nogmaals, of je het nu over e- vrachtwagens hebt of over conflictsituaties, het gaat erom dat we duidelijkheid naar elkaar moeten verschaffen, daar waar het gaat over de numerieke onderliggers. Dus, voorzitter, ik denk dat de heer Huizing zo meteen in de tweede termijn daar nog wel even op terugkomt, al dan niet op het antwoord dat wij hem geven, dat we toewerken naar een toezegging om in ieder geval iets meer helderheid te verschaffen in de numerieke onderbouwing van het voorstel. Dat mag u alvast noteren, maar we kunnen het ook heel sportief in de tweede termijn doen. Dat laat ik ook even aan de heer Huizing over.

**De voorzitter:** De heer Huizing.

**De heer Huizing (BBB):** Dan graag in de tweede termijn. Maar het past wel een beetje in het beeld dat geschetst is door mijn collega, zo van ja, onduidelijkheid over de kwantitatieve onderbouwing die ik ook geconstateerd heb. Dat is ook geen vraag maar een opmerking.

**De voorzitter:** Dank u. Gedeputeerde, gaat u verder.

**Gedeputeerde Satijn:** Ja, dank. Kunt u duiden op welke wijze deze investering het belang van de Provincie en de gemeenschap dient? Nou, er is zojuist al door een aantal van uw collega's gezegd, voorzitter... Kijk, deze ontwikkeling vindt niet los plaats van een hele hoop andere zaken die spelen op Chemelot. In algemene zin, en de heer Ubbink zei dat ook al bij de aanvang van zijn vragen, is er natuurlijk door uw Staten aangedrongen, en ook terecht... De heer Ijpelaar heeft dat, in zijn functie als Gedeputeerde, zojuist ook al aangegeven. We hebben natuurlijk heel nadrukkelijk de opdracht gekregen om toe te werken naar de toekomst, althans het toekomstperspectief te schetsen voor Chemelot zelf, de verduurzaming van Chemelot. Daarbij komen een aantal beleidsvoornemens en beleidskaders, die uw Staten hebben vastgesteld, bij elkaar en werken uiteindelijk toe naar een toekomstbeeld van Chemelot. Van de industrie, niet alleen in Limburg, maar ook in Nederland. En een heel belangrijk onderdeel daarvan, en ik ga het even iets groter maken dan deze weg, is natuurlijk de bereikbaarheid van die site. De aan- en afvoer van basisstoffen, grondstoffen, maar uiteindelijk ook van eindproducten. Wij bezien dat wel in dat totale perspectief, als ik het zo mag zeggen. Dus als je naar een meer circulaire site gaat, ook de mogelijke komst van FUREC is zojuist genoemd. Nou, dat is toch het verzamelen van afval. Dat levert enorme stromen aan producten op die naar de site toe moeten. Als je dat vanuit het totale perspectief kunt zeggen dan zijn er natuurlijk een aantal modules waardoor dat bij de site kan komen. En die zijn ook niet allemaal hier genoemd. Het gaat over de trein, het gaat over de weg, het gaat over het water. Maar die zullen alle drie in optimale vorm moeten worden aangelegd wil die toekomst een kans van slagen bieden. Wij horen dat ook als we in Den Haag zijn. We horen dat ook als we in Brussel zijn. We zijn met elkaar hard bezig om die randvoorwaarden te vormen. Dit is een randvoorwaarde. Maar er zijn er natuurlijk velen meer. En de heer Meulenberg stelde ook met zijn vraag van kunt u ons later dit jaar op de hoogte stellen van de vorderingen van dat Limburgs bod of de opdracht van de motie die uw Staten hebben aangenomen. Daar kom ik zo meteen nog even op terug. Daar wordt keihard aan gewerkt. Dit is wel één van die onderdelen waarvan ook de industrie zegt dat dat toch wel goed is als we dat met elkaar kunnen

organiseren. Dat heeft Europa ook gehonoreerd. Dus vanuit een heel kleine benaderde vraag, en dat is geen oordeel over de vraag zelf, maar hij had het over wat is nu de investering en het belang voor de provincie en de gemeenschap? Dat was de vraag van de heer Ubbink. Als je die wat tilt naar het niveau van waarom doen we dit allemaal met elkaar? Wat heeft het Limburgs Parlement aan ons gevraagd en hoe wordt er vanuit Den Haag naar Europa gekeken, dan is die bereikbaarheid van die site van cruciaal belang. Dat wordt ook echt onderschreven door de bedrijven zelf, maar ook door de overheden. Dus het is een gezamenlijke opdracht met elkaar die we feitelijk aanvaard hebben, feitelijk ook in uw naam, om te komen tot een ontwikkeling die ertoe leidt dat die chemische site, Chemelot, uiteindelijk toekomstbestendig is. Dus er komen een heleboel beleidskaders bij elkaar. Een heleboel opdrachten vanuit uw Parlement, maar ook een aantal visies vanuit Rijks - en Brussels beeld, Europees beeld.

**De voorzitter:** Mijnheer Huizing heeft een vraag.

**De heer Huizing (BBB):** Dank u, voorzitter. Ja, de Gedeputeerde is wel heel goed in hele lange zinnen, met bijzinnen te bouwen. Dus ik zat te wachten op het moment waarop er een einde aan kwam. Dat is nu wel gekomen. Ja, u noemt ook al aan het einde van die hele lange zin het woord FUREC. Vuurwerk, ja, dat is ook een argument, hopelijk niet. Maar in ieder geval is dat ook een naam die bij mij in mijn gedachte schoot toen ik het stuk las. Ik zou me kunnen voorstellen dat het een belangrijke rechtvaardiging kan zijn, maar dan heb ik ook daar de vraag waarom is dat hier, want andere getallen van FUREC zijn al in andere stukken wel gekwantificeerd, niet ook als getal erin gezet? Als dat een goederenstroom is die mede bepalend gaat worden, ja, dan zou ik verwachten dat die gekwantificeerd is en die kom ik ook in het geheel niet tegen.

**De voorzitter:** Gedeputeerde.

**Gedeputeerde Satijn:** Ja, ook dat was een opmerking, volgens mij, een opinie. Maar ik speel hem sportief terug. Volgens mij moeten we in tweede termijn komen tot een wat bredere onderbouwing van de cijfers en volgens mij kunnen wij ons daar in vinden om die ook aan te leveren. Dus een terechte constatering, inclusief de hoofdzinnen en bijzinnen van de heer Huizing.

**De voorzitter:** Dan hebben wij nog een vraag van de heer Sol. Dan mevrouw Boven.

**Mevrouw Boven (Partij voor de Dieren):** Ja, dank u, voorzitter. De Gedeputeerde geeft aan dat Chemelot ook erg veel belang hecht aan een goede infrastructuur. Maar als ... Kijk, als zij gratis een weg krijgen die ze alleen hoeven te onderhouden. Nou, zoals je het nu leest lijkt dat nog echt zo te zijn, want dat is alleen overheidsgeld wat erin gaat. Dan is het vanzelfsprekend dat zij het wel willen hebben. Want als je niks of bijna niks hoeft te betalen dan vind je dat natuurlijk altijd een prima oplossing.

**De voorzitter:** Wat is de vraag?

**Mevrouw Boven (Partij voor de Dieren):** De vraag is vindt u niet dat er dan een substantieel deel daarvan betaald moet worden omdat daarmee ook de ontvanger van die weg blijk geeft dat het echt belangrijk voor hem is.

**De voorzitter:** Gedeputeerde.

**Gedeputeerde Satijn:** Ja, en dan merk je ... En dan gaan we toch een aantal Statendebatten met elkaar hier een beetje overdoen, voorzitter. En daar ben ik echt wel toe bereid, hoor. Dat vind ik altijd

wel sportief. Want als je het natuurlijk gaat hebben, en dat is hier ook in deze commissie geschetst en in heel veel Statendebatten, heeft die industrie het heel erg lastig. Dus als we met elkaar gaan zeggen de industrie heeft het lastig, dus lastig om in het huidige tijdsgewricht binnen de huidige markt zoals die is, met de huidige bedreigingen die er zijn, met de huidige financiële situatie, met de huidige geopolitieke verhoudingen, met de regelgeving die we in Nederland hebben, met de regelgeving die we in Europa hebben, om dan nog allerlei bedragen te gaan vrijmaken voor andere zaken dan een initiële bedrijfsvoering, dan roept dat denk ik, maar dat is een voorzichtige inschatting van mijn kant, maar ik hoor graag een reflectie van uw commissie, voorzitter, nou niet het meest aantrekkelijke beeld op als je het hebt over het met elkaar creëren van randvoorwaarden. En ik snap uw opmerking heel goed, hè, als het gaat over gratis. En we spreken daar natuurlijk ook bedrijven op aan. Dat ze zeggen dat ze zeker met elkaar een aantal stappen willen zetten. Dat is ook eigenlijk de inzet van het hele proces wat we nu met elkaar doorlopen. Waar ik zo meteen bij de heer Meulenberg op terug kom, daar waar het gaat om een businesscase met elkaar te maken voor een duurzaam Chemelot. Ja, dan kun je natuurlijk alle kosten naar de industrie toeschuiven, als het gaat over randvoorwaarden, als het gaat over zaken die we met elkaar aan het organiseren zijn, dan betekent dat in mijn ogen niet automatisch dat het daardoor aantrekkelijker wordt voor de industrie om zich hier te vestigen, als dat misschien in andere gebieden wel gebeurt. Dus ik leg ook bij uw commissie terug... Ik snap de opmerking van je gaat het gebruiken en je laat er een ander voor betalen, ik pak even mijn eigen woorden. Maar uiteindelijk zijn we ook met elkaar het proces ingestapt om te kijken wat we als overheid kunnen doen. Want deze vraag heeft u als Parlement aan ons gesteld, wat kunnen we als overheidslaag doen, in dit geval het middenbestuur, om aantrekkelijke randvoorwaarden te creëren voor Chemelot. Ja, betaalt u de rekening maar is denk ik niet het antwoord waar we heel ver mee gaan komen, is mijn beeld.

**De voorzitter:** De heer Sol heeft nog een vraag.

**De heer Sol (GroenLinks):** Ja, dank u, voorzitter. Ja, ik had expliciet gevraagd naar de mate waarin bedrijven wel of niet ook bij gaan dragen aan de realisatie van deze weg. Maar u geeft nu impliciet het antwoord dat dat nul euro is want meer geld hebben ze niet. Daarmee maakt u het ook wel heel erg zwart wit, want ik heb het... Ik bedoel, ik denk dat we het niet moeten hebben over 0% of 100%. Maar over het algemeen ligt het wel heel erg in de reden om als je zegt van nou ja, we gaan helpen om jouw probleem op te lossen, dat je daar als overheid aan bij draagt, alla. Dat je het helemaal overpakt dat doen we niet vaak. Tenminste, ik ken weinige andere voorbeelden. Maar misschien belangrijker nog wel, wekt u nu niet de indruk dat logistiek niet een bijzaak is? Terwijl dat, denk ik, voor de bedrijven op Chemelot gewoon een enorm wezenlijk onderdeel is van hun complete bedrijfsvoering.

**De voorzitter:** Gedeputeerde.

**Gedeputeerde Satijn:** Ik denk dat je daar een hele discussie met elkaar over gaat voeren, want is de DRC dan ook logistiek? Als je het hebt over het buizenstelsel, het noodzakelijke buizenstelsel dat je hebt voor het realiseren van toekomstige businessmodellen, ook op Chemelot zelf, volgens mij staat de overheid daar ook voor aan de lat.

**De heer Sol (GroenLinks):** Volgens mij maakt de Gedeputeerde nu een constatering. Ik weet niet of dat zo is, omdat de DRC bestaat uit verschillende transportleidingen, waarvoor ook verschillende financieringsconstructies zijn bedacht, waar ook in verschillende mate aan gebruikers wordt gevraagd om mee te financieren, dus ook dat ligt in ieder geval een stuk ingewikkelder.

**De voorzitter:** Gedeputeerde.

**Gedeputeerde Satijn:** Ja, maar die ingewikkeldheid zit voor een deel hierin, hè. We hebben het hier over een wat relatief lichtere ontsluiting, als je het zo bekijkt, dan de DRC. Ik ben het met u eens dat het natuurlijk qua project en proces vele malen complexer is dan deze ontsluiting. Kijk, als je nagaat dat dit project, en dat heb ik zojuist proberen aan te geven, aansluit bij een heleboel beleidskaders die we met elkaar hebben vastgesteld, aansluit op de oproep van uw Staten om die randvoorwaarden te gaan creëren en we doen dat vervolgens, dan vind ik het heel legitiem dat de Staten en de Staat zeggen: oké, maar hoe zit het nou precies met die financiering, die verdeling daarvan? We zijn er toch aardig in geslaagd om dit ook onder te brengen bij een Europees project en bij een nationaal project, waarbij de simpele vraag wordt gesteld: Provincie, gaat u meefinancieren? En als je dat legt naast de opdracht die we van u hebben gekregen, dan is het antwoord volledig ja, want dat is de opdracht die we van u hebben gekregen. En als we dan met elkaar het gesprek aangaan van maar dat betekent ook dat anderen nog moeten gaan meefinancieren, ja, ik snap heel goed wat u zegt. Ik sluit niet uit dat dat gaat gebeuren, want we zijn natuurlijk ook in gesprek met de Stichting Chemelot, dus de bedrijven die daar gevestigd zijn, om dit project te realiseren, en maken ze er ook van bewust dat dit mogelijk een van die randvoorwaarden is die we met u, het Rijk en Brussel aan het realiseren zijn om dit voor elkaar te krijgen. En wat ons betreft hebben zij heel andere besluiten te nemen met elkaar, en dat gaat over de vestiging, de blijvende vestiging, de nieuwe vestiging van industrieën op die chemische site, en daar zit onze primaire focus als het gaat over een bijdrage, als het gaat over de toekomst van deze site.

**De voorzitter:** Gaat u verder met de beantwoording.

**Gedeputeerde Satijn:** Ja. En dan kom ik uit bij de heer Sol, die had een vraag gesteld over die 1.200 vervoersbewegingen. Nou, volgens mij komen we daar tot de constatering dat wij daar iets anders tegenaan kijken, maar dat het ook vooral de meerwaarde is dat het MEC de goederenstroom niet via de openbare weg laat plaatsvinden, maar via een rechtstreeks verbinding vanuit de haven of het eigen bedrijventerrein van Chemelot, met elektrische voertuigen. En wellicht dat we ook terecht komen in eenzelfde gesprek met de heer Huizing als het gaat over de numerieke onderbouwing, want daar zit een deel van uw vraag ook in. Over de kostenverdeling hebben we het gehad. Zijn er andere verkeerskundige consequenties en bijdragen aan innovatieve voertuigen? Wat hier in ieder geval de inzet is, ook van de partij, is om te gaan werken met autonome vrachtwagens, zelfrijdende elektrische vrachtwagens. Die hebben ook een groter laadvermogen. Dat moet u ook zien, dat zit wel in de efficiëntie ook van de logistiek dan, omdat ze ... De weg is inderdaad een gesloten weg, dus geen openbare weg, waarop je dus ook veel meer kunt vervoeren dan wettelijk toegestaan zou zijn op een openbare weg. Dus er zijn een aantal voordelen die hier kunnen gaan spelen. U stelde ook de vraag, en daar kwam ik zojuist al even via een zijstap bij de heer Huizing op uit: is dit afhankelijk van de komst van FUREC? En het antwoord is nee, maar we vinden, laat ik dat ook hier zeggen, de komst van FUREC wel heel belangrijk als het gaat over de verduurzaming van die site. Komt FUREC erbij, dan betekent dat wel ook additioneel volume, daar had ik het zojuist al even over, maar sec de vraag is de realisatie afhankelijk van de komst van FUREC, dan is het antwoord daarop nee.

**De voorzitter:** Mijnheer Huizing heeft een vraag.

**De heer Huizing (BBB):** Dank u, voorzitter. Even terughalend de opmerkingen over die autonome voertuigen. Ik denk dat als we over het moment nu praten, dat u gelijk heeft dat die wel op een gesloten circuit mogen rijden en niet op de openbare weg, maar ik denk dat het moment, kijk maar naar het personenvervoer, dat het zover is dat die dingen ook gewoon op de openbare weg mogen rijden, het wel zo'n ver moment is dat die corridor er eventueel ligt. Dus vindt u dit ook weer voldoende onderbouwing om daar een dedicated weg voor aan te leggen, in de wetenschap dat over, pak 'm

beet, twee of drie jaar diezelfde voertuigen ook gewoon op de openbare weg zouden mogen, zeker ook daar op een beperkte route, wellicht?

**De voorzitter:** Gedeputeerde.

**Gedeputeerde Satijn:** Het antwoord is eigenlijk: we vinden wel dat dat nu moet gaan plaatsvinden. Dat heeft ook voor een deel te maken, niet zozeer met de casuïstiek die u aanhaalt ... Ik hoor u ertussen zeggen van waarschijnlijk is het binnen afzienbare tijd mogelijk omdat ... Dat zou heel goed kunnen. We weten dat Nederland daarin vooroploopt als het gaat in het toestaan van zelfrijdende voertuigen op de openbare weg. Dat zien we nu ook bij Tesla, ik geloof niet dat ik reclame mag maken, ik weet het niet zeker, maar die natuurlijk als eerste door de RDW gekeurd zijn en de openbare weg op moeten. Maar nog steeds gaat het erover: we weten het op dit moment niet. We weten het niet. We zijn nu bezig met elkaar, in opdracht van u, om die randvoorwaarden met elkaar te creëren. En nogmaals, het geldt wel dat als het gaat over volumes, je op een niet-openbare weg meer kunt vervoeren dan op een openbare weg, want die wetgeving zal niet automatisch veranderen met het al dan niet toestaan van zelfrijdende voertuigen. Dus ik snap uw opmerkingen heel goed waar u vandaan komt, die logica zou erin kunnen zitten, maar wat ons betreft moeten we nu duidelijkheid verschaffen. Dat heeft natuurlijk ook te maken met de aanvraag vanuit de subsidies en de helderheid die we moeten verschaffen naar de medefinanciers. Het zou een ongewenst antwoord, wat het College betreft, zijn dat we in een afwachterende stand gaan. Niet dat u dat suggereert hoor, maar ik wil even een vergelijking maken, om te bezien of die zelfrijdende vrachtwagens over één, twee jaar mogelijk wel de openbare weg op zouden kunnen, want dan heb je nog steeds te maken met toenemende vrachtvolumes op een openbare weg, waarin juist een deel van de rede zit om dat via deze weg te gaan doen. Had ik te veel bijzinnen? Ik weet het niet.

**De heer Huizing (BBB):** Ik kon het net volgen. Dank u wel.

**De voorzitter:** Gaat u verder met uw termijn.

**Gedeputeerde Satijn:** Ja. Ik kom bij mevrouw Boven uit. Waarop is gebaseerd dat deze extra weg cruciaal is? Welke verduurzaming hangt hiervan af? Dat heb ik voor een deel al toegelicht. We zien, zeker als het gaat over het aanvoeren van duurzame grondstoffen en de energietransitie van de site, dan een aantal aanknopingspunten. Wat wij ook al zien bij het Rijk is dat de klassieke verbindingen via nafta en gas mogelijk ook wel beëindigd zijn, dus dat zal dan vervangen moeten worden. Dus wij denken dat het juist hier met deze maatregel een toevoeging zal zijn, ook gelet op de toelichting die ik zojuist heb gegeven, dat het de aantrekkelijkheid van Chemelot ook toekomt als je gewoon goede verbindingen hebt tussen het water, in dit geval, en de site zelf. Goed, dan de verbeteringen ...

**De voorzitter:** Gedeputeerde.

**Gedeputeerde Satijn:** Ja.

**De voorzitter:** Mevrouw Boven heeft toch een vraag, zie ik.

**Mevrouw Boven (Partij voor de Dieren):** Ja, ik ga hem nu toch maar stellen, want anders weet ik hem zo meteen niet meer. Want u begon uw hele betoog over waarom dit nodig was en het had alles met infrastructuur te maken. En als je kijkt naar hoe dit wordt toegelicht en onderbouwd, dan gaat het allemaal over verduurzaming. En verduurzaming, daar staat helemaal niks over in, behalve dat je e-trucks gaat gebruiken, en die e-trucks kunnen ook over de openbare weg rijden. Dus uw toelichting waarom dit zou moeten versus wat hier staat, loopt wel heel erg ver bij elkaar vandaan.

**De voorzitter:** Gedeputeerde.

**Mevrouw Boven (Partij voor de Dieren):** Dus, zou u concreter ... Als u het dan over cijfers heeft, kunt u dan ook concreter maken wat die verduurzaming is en hoe die verbanden liggen tussen zeg maar het water en het spoor en minder CO<sub>2</sub>-uitstoot?

**De voorzitter:** Gedeputeerde.

**Gedeputeerde Satijn:** Ja. En dat sluit aan ... U kreeg voor mij natuurlijk een wat meer economische toelichting, maar dat past ook in mijn portefeuille, in die zin, maar als het gaat over die verdere verduidelijking, dan past dat in de toezegging die ik aan de heer Huizing, nog niet helemaal een toezegging, heb gedaan om dat wat concreter en wat beter te onderbouwen daar waar het ook gaat over cijfermatige verbanden, want daar heeft u het feitelijk ook over: wat gaat dat uiteindelijk in de toekomst betekenen voor het aantal bewegingen tussen de site, wat betekent ook de verduurzaming, maar ook het toestaan van meer circulaire grondstoffen, wat betekent dat voor de volumes op de weg en in de verbinding tussen de site en het water? Dus dat zullen we gaan toevoegen in de toelichting.

**De voorzitter:** Mevrouw Boven.

**Mevrouw Boven (Partij voor de Dieren):** En gaat u dan ook toelichten wat er nu gaat en wat het verschil is met waar zeg maar de businesscase op is gebaseerd? Want er zou best wel eens een groot verschil kunnen zijn tussen wat de huidige vervoersstromen zijn en waar dit plan op is gebaseerd en waar dan die toekomstige stromen vandaan gaan komen, dat is wel interessant.

**De voorzitter:** Gedeputeerde.

**Gedeputeerde Satijn:** Zeker, maar laten we het ook even met elkaar samenvatten als we de toezegging concreet invulling geven, zodat we zeker weten dat we ook alle vragen vanuit de commissie voldoende hebben meegenomen, dan heeft u alle informatie in de brief die eraan zit te komen. Het havenfabrieksgebied krijgt een impuls. Wat betekent dat concreet? Door de transitie van Chemelot ontstaan er meer circulaire grondstoffen, in ieder geval een groei van de omvang van de tonnage daar, van 5 miljoen tot 8 miljoen, en die extra groei is dus een impuls voor de haven. Op welke aandeelhouders is het rapport gebaseerd? Ik denk dat het ook een beetje aansluit op de vraag die we zojuist met elkaar hebben behandeld, evenals de 1.200 e-trucks en bewegingen. Dat zullen we dan meenemen in de verdere toelichting die we gaan toezeggen straks. Ik kom bij de heer Erkamp uit, die stelde zich de vraag: waar is de substantiële verbetering dan op gebaseerd? Ik heb al eerder gezegd dat die weg bijdraagt aan provinciale, nationale beleidsdoelen in een transitie naar een circulaire en CO<sub>2</sub>-neutrale economie. En de weg is een economisch project dat bijdraagt aan de verduurzaming van Chemelot, en dat is geen openbaar toegankelijke weg. En daarmee heeft ook mevrouw Berghorst, die zojuist de zaal is uitgelopen, feitelijk een antwoord op haar vraag. Ik kom bij de heer Meulenberg uit. Kan GS er verder op voortgaan welke publieke belangen worden gediend en welke private investeringen daartegenover staan? Ik denk dat het voor mijnheer Meulenberg goed is om te weten, voor zover hij dat al heeft kunnen nagaan in de stukken, dat we inderdaad zijn opgeroepen om met een toekomstbeeld voor de site te komen. Ik denk dat daar een heel hoop van de elementen in zitten, althans in de uitkomsten van waar u naar vraagt. U heeft ook gevraagd om daar een update over te krijgen, dus ik neem aan dat we dat daarin kunnen meenemen, dus dat is een toezegging die ik ga doen. Op dit moment loopt er een intensief overleg tussen het Rijk en de regio en het bedrijfsleven zelf om te komen tot een afronding van de clusterplannen. U heeft kunnen lezen dat wij de opdracht hebben gegeven, samen met het Rijk, om te komen tot een clusterplan. Dat loopt nog



enkele weken, is mijn beeld, maar vlak daarna, als er een duidelijk beeld is, dan zullen we u ervan op de hoogte brengen. Dan zullen we ook deze elementen daarin meenemen en ik ga ervan uit dat dat gaat via een mededeling portefeuillehouder, du moment dat daar duidelijkheid over is. Ik had mevrouw Berghorst al geantwoord of het nou een economisch project was of een mobiliteitsproject. Ze was even de zaal uit. Het is eigenlijk een mobiliteitsinitiatief dat in de periode na de peildatum van de VGR 12, IPML van 1 januari 2026, is afgewogen volgens het afwegingskader Mobiliteitsopgave staat hier en deze opgave draagt in voldoende mate bij aan de mobiliteitsdoelen bereikbaarheid, verkeersveiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid. U heeft natuurlijk wel gelijk, daar heb ik zojuist antwoord op gegeven, dat er geen openbare weg is. Dus het is een gesloten weg en daarmee heeft het ook ... Als je het pakt binnen het totale perspectief van de inzet, ook van deze Staten, om te komen tot een toekomstbestendig Chemelot, dan zou je het ook kunnen labelen als een economisch project. Zo simpel is het ook. Dus ik snapte uw inzet volledig toen u begon met uw inleiding op dit stuk. Even zien. Wat is het verdienmodel van de bv die de weg gaat onderhouden? Dat is een ...

**De voorzitter:** Gedeputeerde,

**Gedeputeerde Satijn:** O, sorry.

**De voorzitter:** Mijnheer Huizing heeft vraag vier aan u.

**De heer Huizing (BBB):** Dank u. Dan toch even daarop inhakend. Betekent dit dus dat dit potentieel een IPML-project gaat worden?

**Gedeputeerde Satijn:** Ja.

**De heer Huizing (BBB):** Oké. Dan heb ik even een vraag. Ik dacht uit het coalitieakkoord dat er sprake van was dat er geen nieuwe grote infra-projecten aangevangen zouden worden deze periode? Hoe moet ik dit dan hiermee rijmen?

**De voorzitter:** Gedeputeerde.

**Gedeputeerde Satijn:** Dan is de vraag of dit een heel groot infrastructuurproject is, of het binnen die definitie valt. Dat kan ik niet beoordelen. Dat zullen de coalitiepartijen moeten doen.

**De voorzitter:** De heer Hermans, PVV.

**De heer Hermans (PVV):** Voorzitter, ik hoor dus aan de ene kant het komt terug op de IPML. Aan de andere kant hoor ik ook het wordt een besloten weg, het is een interne weg. Wat hebben we daar in godsnaam mee te maken dan om dat op te nemen in het IPML? We geven de centen in één keer aan die Circle-partners en leg hem maar aan, voer maar uit en onderhoud het maar. Wat moeten wij ons daar nog mee bemoeien dan? Het is toch gewoon een subsidie?

**De voorzitter:** Gedeputeerde.

**Gedeputeerde Satijn:** Maar u bent natuurlijk wel in de positie dat u wel geïnformeerd moet worden als Provinciale Staten. En het is hier opgenomen in het IPML, ook onder de logistiek, het kopje logistiek. Ik ken het niet anders dan dat uw Staten enorm veel waarde toekennen en ook in de regel zeer te spreken zijn over de IPML-rapportage als wijze van informatievoorziening naar uw Staten toe, en dan bent u het eerste Statenlid dat zegt wat moet ik ermee. Dus puur vanuit de informatiepositie die u toekomt, ook vanwege het feit dat u natuurlijk ook middelen daarvoor beschikbaar stelt, heeft u



natuurlijk als Staten vanuit uw controlerende rol ook gewoon te zien wat er gebeurt met projecten die we hier met elkaar initiëren. Dus wat dat betreft is dat het antwoord van het College.

**De voorzitter:** De heer Hermans.

**De heer Hermans (PVV):** Nee, want we hebben totaal geen bemoeienis met de aanleg van de weg, totaal niet. Dus wat gaan we ons daarmee bemoeien? Wat voor een invloed heeft dat? Wat hebben we nog te vertellen dan?

**De heer Bosch (PVV):** Rapporteren.

**De heer Hermans (PVV):** Ja, alleen maar centjes, anders niks.

**De voorzitter:** Gedeputeerde.

**Gedeputeerde Satijn:** In dit geval stelt u daar inderdaad een bedrag tegenover, wordt dat ook aan u gevraagd als een onderdeel van de cofinanciering van het hele project. En nogmaals, ik hecht daar altijd heel veel waarde aan, en het College met mij, zodat we u er op een adequate manier over informeren.

**De voorzitter:** De heer Sol heeft nog een vraag.

**De heer Sol (GroenLinks):** Dank u, voorzitter. Dat informeren in het IPML, dat willen we natuurlijk ook heel graag, omdat we af en toe ook behoefte hebben aan een handelingsperspectief. De vraag is even in deze situatie, waarin wij de weg niet aanleggen, waarin het ook geen openbare weg is, nee, de weg wordt aangelegd door Circle, begrijp ik uit de stukken, niet door ons, of dit niet uiteindelijk een rapportage gaat worden die we voor kennisgeving moeten aannemen op dit onderdeel?

**De voorzitter:** Gedeputeerde.

**Gedeputeerde Satijn:** Goed, ik blijf erbij dat ik het belangrijk vind, dat het College het belangrijk vindt dat u daarover geïnformeerd bent. En nogmaals, het is er al in opgenomen. Als u zegt het moet eruit, ja, goed, u bent natuurlijk in alle posities om die rapportage aan te passen en onderwerpen erin te amenderen of eruit te amenderen. Dat laten we ... Het handelingsperspectief van het College is geweest dat we hem hebben geïntroduceerd in het IPML, daar is hij in aangekondigd. Hij was overigens te laat qua voorstel en daarom kruist het zich, om hem daar volledig in op te nemen, daarom zitten we ook hier vandaag. En nogmaals, het is aan u of u het erin wilt hebben of er niet in wilt hebben. Ik zeg het even wat simpel.

**De voorzitter:** Mijnheer Sol heeft een vervolgvraag.

**De heer Sol (GroenLinks):** Dank u. Dat snap ik. Uiteindelijk gaan we daar zelf over, maar ik ben toch wel oprecht geïnteresseerd in de motivatie van GS om dat op deze manier te doen, dus vandaar mijn vraag, en ook die van de heer Hermans, denk ik.

**De voorzitter:** Gedeputeerde.

**Gedeputeerde Satijn:** Dan zal ik daar in de tweede termijn even op terugkomen met een antwoord.

**De voorzitter:** Dan heeft mevrouw Berghorst nog een vraag.

**Mevrouw Berghorst (PvdA):** Misschien dat ik een beetje kan helpen, want die IPML-rapportage is vooral bedoeld ... De N-wegen waar wij niet aan verbouwen, staan niet in de IPML-rapportage. Dus wat er in de IPML-rapportage wordt gerapporteerd, is de voortgang op projecten waarin wij zelf projecten leiden of de uitvoerder zijn of in ieder geval direct aanbesteden, maar we hebben op dit moment nergens in Limburg projecten lopen waarin wij een private partij, een bv, budgetten geven om een weg aan te leggen en die weg vervolgens dan ook te beheren. Dus als je dit in IPML opneemt, ga je het dan ook in IPML laten staan op het moment dat het gaat over het beheer en onderhoud van die weg of haal je het er dan weer uit? De vraag is ... Ik denk dat het heel goed is dat u hierover rapporteert, dat vind ik uitstekend, maar wellicht moet u rapporteren via een van de economische projecten en misschien niet via IPML? Want zodra u hierop gaat rapporteren via IPML, dan is dit een mobiliteitsproject en gaan we het dus ook met een mobiliteitsbril bekijken, terwijl we dit, volgens mij, vanuit onze economische bril moeten bekijken, omdat het gewoon een subsidie is om Chemelot te versterken en daar kun je wat van vinden of niet. Dus die verwarring over is dit nou mobiliteit of niet ... Kijk, als u het in IPML opneemt, dan moeten wij nu ook onze mobiliteitsbril gaan opzetten. En dat betekent dat wij op een bepaalde wijze naar dit dossier gaan kijken, en dan ontbreekt er echt heel erg veel informatie. Als je dit bijvoorbeeld zou leggen naast de N280 of ... Nee, maar dat zijn de projecten waar we het dan mee moeten vergelijken. Dan heeft u hier nu een voorstel gedaan van elf kantjes voor een weg ... Mijn suggestie aan het College zou zijn: rapporteer aan ons, maar rapporteer aan ons als economisch project.

**De voorzitter:** Gedeputeerde.

**Gedeputeerde Satijn:** Ik denk dat het een uitstekende suggestie is. En die verwarring trad natuurlijk op bij uw eigen vragen toen u daarover begon. Het is wel de wijze waarop GS hem heeft ingezet, dus we moeten even met elkaar een modus vinden om hem dan uit het IPML te halen en via een separate weg aan u te rapporteren. En nogmaals, het gaat er ons om dat u voldoende wordt geïnformeerd om uw kaderstellende en vooral uw controlerende rol goed te kunnen vervullen.

**De voorzitter:** Gaat u verder met uw beantwoording.

**Gedeputeerde Satijn:** Ja. Dank, mijnheer de voorzitter. De heer Hermans stelde ook nog de vraag: waaruit blijkt dat deze weg een impuls is voor het havengebied? Dat heb ik, denk ik, al voldoende toelicht en daar ben ik ook bij geassisteerd door een aantal kandidaat-Gedeputeerden in deze commissie. JA21, de risicoverdeling, wanneer tijdens de realisatie kostenoverschrijding plaatsvindt? Het risico ligt volledig bij het bedrijf dat de subsidie ontvangt, dus het kan niet zo zijn dat wij daarna nog een rekening krijgen.

**De voorzitter:** Gedeputeerde, een moment. Mijnheer Hermans of mijnheer Bosch, u vroeg iets?

**De heer Bosch (PVV):** De Gedeputeerde is bijna niet te verstaan op die manier.

**Gedeputeerde Satijn:** Iets duidelijker in de microfoon spreken. Dank je wel, Mark, mijnheer Bosch voor de suggestie. Dan kom ik bij de VVD uit. Het duurzame effect op de economie en de werkgelegenheid, volgens mij hebben we dat ook al uitvoerig met elkaar besproken. Kan het College toelichten hoe fase 2 eruit gaat zien en welke bedragen daarbij nog worden verwacht van het bedrijfsleven? Fase 1 omvat de activiteiten die nodig zijn voor de voorbereiding van de MMC. Fase 2 omvat de activiteiten die nodig zijn voor de realisatie van de MMC. Het gaat om de verdiepte aanleg van de weg, groenvoorzieningen, geluids- en lichtschermen. Dat is een heel ontwerp wat men daarvoor heeft gemaakt. Hoe reëel acht het College de huidige ramingen? Die zijn naar ons oordeel

reëel. Welk risico ziet het College op aanvullende kredietaanvragen richting de Provincie op korte termijn. De kostenramingen zijn opgesteld door Royal Haskoning en hierbij wordt uitgegaan van het verwachte prijsspel van 1 juli 2027, dat ligt voor ons. En de ramingen omvatten voldoende reserveringen voor risico's op kostoverschrijding en de schattingen zijn daarmee onzes inziens voldoende prudent. En de uitvoeringsrisico's, dat heb ik zojuist bij uw collega Beckers al beantwoord, liggen bij de uitvoerende partij. Kan het College bevestigen dat beheer, exploitatie en toekomstige financiële risico's, excuses, voorzitter, dan ook volledig bij deze partij komen te liggen? Ja, dat gaan we via de subsidiebesluiten dan ook borgen. Dat zijn dan ook de afspraken die we met elkaar maken. Overigens dank voor het gloedvolle betoog van de heer Ijpelaar. Dan kom ik bij de heer Huizing uit. Dan hebben we het even gehad over dat de verkeersbewegingen onvoldoende zijn toegelicht. Volgens mij komen we daar in de tweede termijn met elkaar over te spreken. Is uitbreiding op het spoor onderzocht? Dat is onderzocht. En de uitbreiding van grondstoffentransport kan effectiever en vindt ook veel meer plaats in de markt via het water, dus dan zouden we iets gaan afdwingen wat door de markt op dit moment minder wordt voorzien. Wat is het toekomstperspectief van de goederenstroom? Juist de transitie van fossiele stoffen naar circulaire stoffen heeft perspectief, met andere woorden: een forse toename, ook weer via water. En bovendien kunnen die stoffen niet door een buisleiding en daarvan heb ik ook al gezegd dat dat gebruik in de toekomst gaat afnemen. En het beste alternatief, wat ons betreft, is dus ook het vervoer over water. En daarmee kom ik aan de beëindiging van de vragen in de eerste termijn, voorzitter.

**De voorzitter:** De heer Huizing, ik geef u ter overweging: dit is vraag vijf.

**De heer Huizing (BBB):** Van de eerste termijn, of van beide termijnen?

**De voorzitter:** Van beide termijnen.

**De heer Huizing (BBB):** Dan verwerk ik deze vraag in mijn tweede termijn.

**De voorzitter:** Oké, heel verstandig. Goed, dan gaan we over naar de tweede termijn, en dan begin ik bij de heer Sol.

**De heer Sol (GroenLinks):** Dank u, voorzitter. Kijk het lastige is dat we ... Ik begon mijn betoog met de opmerking dat dit Statenvoorstel heel erg summier is qua toelichting. We hebben nu al drie toezeggingen en er komen er misschien nog wel meer die nodig zijn om dit toch voldoende aan te kleden en ook cijfermatig te onderbouwen, dus voor mij blijft dat lastig te beoordelen. Wat ik me ook nog wel ... De vraag die ik ook nog had en die ook nog een beetje is blijven hangen, is: u legt het voor wat betreft zeg maar het tegemoetkomen aan de bezwaren van omwonenden nogal exclusief bij de gemeente Stein en, ik denk, ik bedoel, formeel, procedureel, zal dat ook wel kloppen, maar ik zou toch graag willen weten of er een mogelijkheid bestaat dat de gemeente Stein uiteindelijk toch een beroep doet op de Provincie, in welke vorm dan ook, om uiteindelijk de bezwaren die er nog zijn in ieder geval ook zoveel mogelijk weg te kunnen nemen? Want ik vind dat we daar ook wel een stukje verantwoordelijkheid in mogen nemen, en ik ben benieuwd hoe het College daarnaar kijkt. En verder wacht ik vooral de getallen af. Dat was het.

**De voorzitter:** Mevrouw Boven.

**Mevrouw Boven (Partij voor de Dieren):** Dank u, voorzitter. Ik denk dat ... Nee. Wij zijn vooral op zoek naar meer specifieke informatie over waarom we dit willen doen en in uw beantwoording trekt u het zelfs nog verder omhoog, door in zijn algemeenheid te stellen dat het nodig is voor de redding voor Chemelot. Dat is in feite wat u zegt. En ik kan dat niet volgen wat deze extra weg daar nu zo

belangrijk in maakt, en daar heeft u niks over gezegd. En ik hoop dat in die cijfers daar wel wat over gezegd gaat worden, maar het is zo'n verschil ... Nee. Ik betwijfel dus of ... Die informatie die u gaat geven voor de Statenvergadering, ik vind dat we daar nog een keer over moeten praten. Dat was het laatste.

**De voorzitter:** Dank u wel. Mijnheer Erkamp? Geen toevoeging. Mijnheer Meulenberg?

**De heer Meulenberg (D66):** Geen toevoeging.

**De voorzitter:** Dank u. Mevrouw Berghorst? Geen toevoeging. De heer Hermans.

**De heer Hermans (PVV):** Ik zie wel zitten wat mevrouw Boven net vertelt. Het heeft ook mijn voorkeur, trouwens, voorzitter. En ik heb nog geen antwoord gehad op mijn vraag over de informatie die ik heb dat Basalt Infrastructure Partners de aandelen heeft overgenomen van Circle Infra Partners, die zelf claimen geen winst te maken op het beheer van de infrastructuur. Maar die firma Basalt enzovoort is een investeerder en die doen het niet zomaar, dus daar hebben we geen antwoord op. En voor de rest geloof ik het ook wel, voorzitter.

**De voorzitter:** Oké. Mijnheer Beckers, heeft u een vraag, of wilt u ...

**De heer Beckers (JA21):** Een vraag.

**De voorzitter:** Een vraag. Oké. Aan de heer Hermans?

**De heer Beckers (JA21):** Ja. Zover ik weet, doet Circle Infra meer dan alleen die weg beheren. Ze zijn ook verantwoordelijk voor de waterzuivering op Chemelot, dus zij hebben veel meer bedrijfsactiviteiten dan alleen dadelijk die weg beheren. En, zover ik weet, wordt die weg dadelijk beheerd door een bijdrage van alle site-users naast Circle Infra.

**Spreker [7:21:58:20]:** U zegt het, wij weten het niet.

**De voorzitter:** Wat is uw vraag?

**Spreker [7:22:00:14]:** Nog een Gedeputeerde.

**De heer Beckers (JA21):** Bent u het daarmee eens?

**Griffier Van Birgelen-Droog:** Ja, nog een Gedeputeerde.

*Er wordt gereageerd zonder microfoon [7:22:04:14]*

**Gedeputeerde Satijn:** Ja, prima.

**De voorzitter:** Oké. Allemaal ...

**Gedeputeerde Satijn:** Prima.

**De voorzitter:** Prima. Mijnheer Beckers, gaat u voor een tweede termijn?



**De heer Beckers (JA21):** Ja, ik kan me wel aansluiten bij mevrouw Berghorst, want de MMC staat ook in het beleidskader 'Werken aan een toekomstbestendige economie'. Dus ik weet niet of het inderdaad minder lastig was geweest als het nu in de ESA-commissie was gekomen in plaats van de LEO-commissie. Dat wou ik wel nog even meegeven. En dat was het.

**De voorzitter:** Dank u wel. Mijnheer Bloi.

**De heer Bloi (VVD):** Dank u wel, voorzitter. Economisch project of mobiliteitsproject, de infrastructuur van Chemelot houdt niet op aan de grenzen van het chemiepark. Het draagt juist bij aan de ambities uit 'Het Limburgs bod voor Chemelot', daar staat hij letterlijk in. Ook de zin die ik hiervoor zei, staat er letterlijk zo in. Deze ambities staan in ons beleidskaders, ze staat zelfs in het coalitieakkoord. Het is gewoon een belangrijke schakel voor de versterking van Chemelot, maar ook voor de werkgelegenheid in de westelijke mijnstreek en voor de economische positie van Limburg als geheel. En verduurzaming is meer dan elektrificeren en CO<sub>2</sub>-vermindering. Het gaat ook om minder vrachtbewegingen op openbare wegen en verbetering van de verkeersveiligheid in het algemeen op openbare wegen. En als dat een provinciale investering van € 5 miljoen vergt, dan is de VVD daar graag bereid om daar een akkoord voor te geven. Dank u wel.

**De voorzitter:** Mijnheer Ijpelaar.

**De heer Ijpelaar (CDA):** Ik kan alleen maar concluderen dat we het onszelf weer erg moeilijk hebben gemaakt, en daar bedoel ik mee deze commissie, in de vorm van proces, inhoud, stuk, procedure. Als je dan kijkt naar wat voor een stuk de gemeente Stein heeft gehad ten opzichte van ons, dan denk ik zo moeilijk kan het toch niet zijn. Dus dat is nog het enige. Als het gaat om behoorlijk bestuur zou ik die opmerking toch nog wel even mee willen geven. Of de heer Satijn heeft gewoon een ontzettend competitief karakter en denkt: weet u wat, het is eigenlijk veel te makkelijk, en die commissie LEO wil ik wel eens flink aangaan. U heeft in ieder geval een aantal Gedeputeerden met u gehad vandaag en ik denk dat we zo snel mogelijk door moeten gaan met dit plan. Dat denkt het CDA ook, gelukkig. Nog één vraag. Kunt u ons misschien een klein beetje meenemen in: op het moment dat wij nu akkoord geven, wat betekent dat dan voor de realisatie en wat betekent het ook op het moment dat de private partij dan de realisatie uiteindelijk uitstelt of niet doet, of hoe werkt dat dan eigenlijk? Dank u wel.

**De voorzitter:** Dank u wel voor de samenvatting, maar de heer Sol heeft toch ook een vraag.

**De heer Sol (GroenLinks):** Ja.

**De voorzitter:** Mijnheer Ijpelaar, mijnheer Sol heeft een vraag.

**De heer Sol (GroenLinks):** Vindt u niet dat het stellen van juist veel vragen over een betrekkelijk summier toegelicht Statenvoorstel van € 5 miljoen juist een uiting is van zorgvuldigheid?

**De heer Ijpelaar (CDA):** Nee, zeker, absoluut. En ik denk een schilderij kun je ook niet alleen maar blauw maken. Nou, sommigen doen dat wel, maar het mooiste schilderij heeft meerdere kleuren, dus ik ben ook een van die kleuren, en u ook, dus daarmee wordt dit stuk alleen maar beter, zeker, absoluut. Dank voor het stellen van al die vragen in de commissie.

**De voorzitter:** Dank u wel. Mijnheer Huizing.

**De heer Huizing (BBB):** Dank u, voorzitter. Ik wilde in de tweede termijn straks even terugkomen op de informatiebehoeften die hier is geuit en de toezeggingen die de Gedeputeerde erover heeft gedaan

of gaat doen, maar ik wilde eerst nog even wat kwijt over de financiering. Klopt het dat de CEF-subsidie als eis stelt dat 50% cofinanciering nodig is, ongeacht of het privaat of publiek geld is, of moet het een van de twee zijn? Graag antwoord daarop. Als het ook privaat geld mag zijn, waarom niet de andere 50% privaat gefinancierd of, bijvoorbeeld, in ieder geval, 35% privaat, dus ongeveer € 5 miljoen, en twee keer 12,5% van de Provincie en het Rijk? Dan lopen we € 2,5 miljoen rijks geld mis, dat snap ik, maar de Provincie spaart ook € 2,5 miljoen uit. Ik denk dat je over de € 5 miljoen die Chemelot of, sorry, DSM in zijn installaties investeert, wat ik gelezen heb, wel kunt zeggen dat ze dat dan maar in de infra moeten stoppen. Dat vind ik dan een logische redenering. Dus er wordt immers een stuk infra gerealiseerd dat na realisatie in private handen wordt gegeven en waar een private partij ook baat bij heeft, dus denk ik dat je mag vragen om daar iets aan mee te betalen. Bij de situatie die nu wordt beschreven, wordt blijkbaar als deel van de SPUK-regeling wel de voorwaarde gesteld dat er privaat € 5 miljoen moet worden geïnvesteerd, maar dan in iets anders dan de infra. Hoe gaat u dat controleren? Hoe gaat u checken dat die € 5 miljoen ook daadwerkelijk is geïnvesteerd? Want DSM investeert vele miljoenen per jaar. Dus daar heb ik een vraag over. Wilt u een alternatief onderzoeken om te komen tot een andere verdeling, waarbij de € 5 miljoen aan private investeringen aan de infra wordt uitgegeven? Anders denk ik dat wij, als het een Statenvoorstel gaat worden, het mogelijk via een amendement gaan vragen. Dus dat is een vraag, inderdaad, over die toezeggingen. Mevrouw Boven zei het net ook al, er zijn toch vele vragen gesteld over de onderbouwing, en daar sluiten we ons bij aan, voor zover ik het zelf niet heb geuit. En ik zou toch eigenlijk wel de antwoorden op die vragen willen afwachten, voordat we het echt behandelbaar gaan achten. Dat is ons standpunt hierin, dus dat wil ik even duidelijk hebben gemaakt.

**De voorzitter:** Dank u wel. Dan kan de Gedeputeerde overgaan tot de beantwoording van de resterende vragen.

**Gedeputeerde Satijn:** Dank, voorzitter. En dank inderdaad aan de commissie voor alle vragen die zijn gesteld, suggesties overigens ook. De vraag van de heer Sol: is er een mogelijkheid dat de gemeente Stein een beroep doet om uiteindelijk de bezwaren die er nog zijn weg te nemen? Ik heb u volgens mij al toegelicht dat ik echt een gemeente Stein zie die heel erg betrokken is bij haar inwoners. En ook met de omwonenden, daar waar die weg wordt aangelegd, zijn vele afspraken gemaakt, sessies geweest, en men heeft in het ontwerp ook zoveel mogelijk rekening proberen te houden met de bezwaren die er waren, met name van de aanwonende inwoners aan de **Speelweg**. De Multimodale Corridor zal verdiept worden aangelegd, voorzien van geluids- en lichtschermen en groenvoorzieningen. We hebben nauw contact met het bestuur in Sittard, Geleen en Stein, de betrokken gemeenten, in dit geval dan Stein. Maar aan de andere kant zegt Stein natuurlijk ook het levert de gemeenten ook wel wat op, een significante vermindering van de druk op het wegennet et cetera, en daarom hebben zij natuurlijk een weging genomen. Wat ik wel kan doen, nu snap ik ook dat u zei dat er misschien mogelijke toezeggingen nog aan zaten te komen, is dat ik nog eens een keer bij Stein kan nagaan of er nog iets is wat we met elkaar kunnen doen om het voor de inwoners aantrekkelijk te maken, zonder dat wij, want dat willen we volgens mij allebei niet, natuurlijk treden in de bevoegdheid van de gemeente, die zij ook gisteren heeft genomen, waarin ze natuurlijk alle zaken, die voor hebben gelegen, hebben afgerond met elkaar om te komen tot een definitief besluit. Dat wil ik u nog wel toezeggen, het nagaan of de gemeente Stein nu ook echt het beeld heeft dat daarmee maximaal tegemoetgekomen is aan een aantal zaken die daar zijn uitgesproken door inwoners. Dat wil ik zeker doen, want dat komt ook weer in de buurt van die zorgvuldigheid waar u het zojuist al met collega Ijpelaar over heeft gehad. En ik denk dat dat een goede inzet is om met elkaar te doen, dus dat kunt u noteren als een toezegging, voorzitter. Mevrouw Boven wacht op wat meer details, heb ik begrepen. Dat zullen we ook zo goed mogelijk proberen mee te nemen, ook de opmerkingen die u heeft gemaakt, om dat in ieder geval voor u hopelijk zo helder mogelijk te maken via de informatie die we ook naar aanleiding van de opmerking van de heer Huizing zullen toesturen aan uw Staten. En dat

was al een onderdeel van een toezegging die ik al feitelijk in de eerste termijn heb gedaan. Dan de heer Hermans, en ik had die vraag niet helemaal zo genoteerd zoals hij hem bedoelde toen hij het had over Circle zelf en dat het een investeringsmaatschappij is. Ze hebben natuurlijk een bepaalde taak op die site. Het eigendom doet er niet zoveel toe. En ik denk wat de rol is van Circle, Circle zorgt ervoor dat een aantal zaken op de site goed blijven lopen, de watervoorziening is al een keer genoemd, een aantal nutsvoorzieningen die daar liggen. En zij hebben dus ook gewoon de taak gekregen, omdat zij ook de andere wegen onderhouden op die site, om dat hier ook te doen. Dus feitelijk is het een toevoeging van het wegennet en maakt het even niet uit welke partij er nu specifiek achter zit. En dat heeft er dus ook niks mee te maken in de subsidieaanvraag die nu voorligt. De heer Ijpelaar had nog de vraag over wat het betekent als wij hier op akkoord geven voor de realisatie. Nou, de private partij zal dan overgaan tot de aanbesteding voor de realisatie van de MMC. Als u als Staten hier goedkeurend in bent, zal er een subsidieaanvraag worden ingediend en dan ook mogelijk worden toegekend als aan de subsidievoorwaarden wordt voldaan. En dan kan men na de aanbesteding ook aanvangen met de aanleg. Dat is feitelijk wat er dan gaat gebeuren. De heer Huizing vroeg om een ...

**De voorzitter:** Mijnheer Ijpelaar heeft toch een vraag.

**De heer Ijpelaar (CDA):** Ja. Dat was inderdaad het eerste deel van de vraag, en het tweede deel ... Op het moment dat we dus op die stap zijn gekomen net, de subsidie is aangevraagd, de subsidie is toegekend, zijn we verantwoordelijk voor de aanleg van die weg. Hebben we afspraken gemaakt over de tijdigheid van de aanleg van die weg? En wat is dan de afspraak op het moment dat ze daar vertragingen oplopen, of bijvoorbeeld op het moment dat ze zeggen we gaan het toch even wat anders doen, of we gaan de weg misschien toch helemaal niet aanleggen? Wat gebeurt er dan?

**Gedeputeerde Satijn:** Nou, dat zal rechtstreeks ...

**De voorzitter:** Gedeputeerde.

**Gedeputeerde Satijn:** Excuus, voorzitter. Dat zal dan natuurlijk rechtstreeks een gevolg hebben voor de subsidieverlening die heeft plaatsgevonden, dus daar zullen we op toezien. Dus de facto geven wij pas een goedkeurend besluit op de subsidieverlening, nu momenteel natuurlijk dat uw Staten daar een goedkeuring aan hebben gegeven, anders hebben we geen budget, maar dan zullen ze moeten voldoen aan de afspraken zoals ze er nu liggen en dan kan er niet achteraf in een keer iets anders uitkomen. Dus dat wordt dan ook als subsidiabel gezien en dat zal men dan ook moeten aanleggen. Gaan daar wijzigingen in plaatsvinden, dan zal dat rechtstreeks gevolgen hebben voor de subsidieverlening, maar niet voor de risico's van de Provincie. Dat wil ik wel aan de voorkant zeggen. Dus er komt dan niet een aangepast voorstel omdat men een bocht naar links wilde aanleggen, terwijl er een bocht naar rechts stond gepland, bij wijze van spreken. Dus men zal moeten voldoen aan de subsidievoorwaarden die zijn gesteld bij de aanleg van de weg. Ja?

**De voorzitter:** Gaat u verder.

**Gedeputeerde Satijn:** Dan mijnheer Huizing. Goed, we hebben een aantal zaken met elkaar uitgewisseld. U heeft heel veel behoefte aan een wat nadere duiding, die gaan wij geven, dat is een toezegging, ook uit de eerste termijn, in een brief, en daar zullen we ook de opmerking in meenemen die mevrouw Boven heeft gemaakt over de elementen rondom verduurzaming. Dan had u nog een aantal additionele vragen gesteld. De CEF-cofinanciering, onafhankelijk van een publieke of private investering? Voor de EU-financiering maakt het niet uit of de cofinanciering privaot of publiek is. Alleen, de rijksregels laten private financiering niet toe. Dan kunnen we hier met elkaar wel constateren dat we het liever anders hadden gezien, maar dat is dus niet zo. En daarom hebben we



wel als GS een brief gestuurd aan Chemelot, aan de stichting dan, de bedrijven, om afspraken te maken over concrete financiële bijdragen in de toekomst. Dus we hebben ook gezegd van we mogen dit nu niet vragen, maar we zouden het wel heel sympathiek vinden, maar dat is overigens geen voorwaarde, om te komen tot een bijdrage voor de toekomst.

**De voorzitter:** Mijnheer Huizing.

**De heer Huizing (BBB):** Dank u, voorzitter en dank u ook, Gedeputeerde, dat verduidelijkt het. Maar uw antwoord ... Dat klopt ook van het rijksgeld dat dat inderdaad de eis stelt dat de rest ... Maar dat betekent dus wel dat je voor de constructie die ik voorstelde, namelijk de helft CEF-gelden en dan mag de andere helft privaat zijn, zou kunnen zeggen van die andere helft mag € 5 miljoen privaat zijn en dan zou vervolgens de resterende € 5 miljoen € 2,5-2,5 miljoen Provincie-Rijk kunnen zijn? Dat is mogelijk?

**Gedeputeerde Satijn:** In theorie wel, alleen dat is niet de weg die we hier willen bewandelen, maar in theorie kan dat goed. Dat is misschien wel de weg die onze voorkeur heeft, maar daar komen we nog op terug dan. Dank u.

**De voorzitter:** Dank u. Maar dan heb ik nog een vraag van mevrouw Berghorst.

**Mevrouw Berghorst (PvdA):** Voorzitter, nu we het over geld hebben, viel mij wat in. Als je het hebt over mobiliteitsdossiers, met name bij het aanleggen van wegen, dan worden wij als Provincie regelmatig geconfronteerd met vertragingen. En vertragingen op het aanleggen van wegen kosten altijd geld, en niet een beetje geld, maar veel geld. Hoe is dat in dit dossier nou geregeld? Wat nou als hier vertraging ontstaat en het budget wat nu is toegekend, is ontoereikend voor de aanleg van de weg? Wie draait dan op voor het verschil? Komt er dan een nieuwe aanvraag bij ons of doen de bedrijven dat zelf?

**De voorzitter:** Gedeputeerde.

**Gedeputeerde Satijn:** Dat antwoord heb ik al eerder in deze commissie gegeven, maar het kan zijn dat u net weg was, want de heer Beckers had die vraag ook gesteld. Het risico ligt volledig bij Circle. Dus nu moment dat zij niet kunnen leveren bij het budget, dan ligt het risico bij hen. En we hebben ook naar de heer Beckers toe geantwoord dat we dat ook zo vastleggen in de subsidievoorwaarden, anders dan wellicht bij andere projecten, want ik snap uw zorg en die zorg hebben wij ook, maar dit is wat wij met elkaar daarin over hebben besproken en ook afgesproken, of in ieder geval gaan afspreken.

**De voorzitter:** Goed zo. Bent u zover?

**Gedeputeerde Satijn:** Nee,

**De voorzitter:** Oké

**Gedeputeerde Satijn:** De heer Huizing had nog een aantal vragen gesteld.

**De voorzitter:** Goed.

**Gedeputeerde Satijn:** Hem komt ook het antwoord toe. Hoe gaat u controleren dat die € 5 miljoen daadwerkelijk wordt geïnvesteerd? Europa stelt heel strikte eisen rondom het realiseren van



deliverables als het gaat over EU-subsidies. Dat hebben ze altijd gedaan. Dat zullen ze hier ook doen. Wij als Provincie zijn ook de coördinator van dat subsidieproject en in diezelfde lijn zal de Provincie erop toezien dat het project binnen de vereisten van de rijkssubsidie zal worden gerealiseerd. Dus feitelijk zien we er zelf op toe en worden we ook gehouden aan de Europese regels, en die laten slechts toe dat we zeer streng zijn in de toepassing van de regels die de EU zelf hanteert. En de andere vraag over de additionele investering had ik al beantwoord. En daar heeft u mogelijk een andere opinie over, maar dat horen we vanzelf bij de behandeling van het stuk, mocht het een behandelstuk worden, voorzitter.

**De voorzitter:** Dank u wel. Dan zijn we ook aan het einde gekomen van de tweede termijn. Dan heb ik een aantal toezeggingen genoteerd. Let u even op of het ook klopt. **Toezegging één: om relevante besluiten van gemeenten aan het Statenstuk toe te voegen, van mevrouw Berghorst. Het aantal vrachtwagens en conflictsituaties moeten worden aangescherpt. Duidelijkheid aan elkaar geven als onderbouwing van het voorstel, volgens mij is dat voor de heer Huizing. Cijfermatige onderbouwing van het verkeer. Verduurzaming, waar komen vervoersstromen vandaan, van mevrouw Boven. Inzicht geven in de investeringen door bedrijven. Bij de gemeente Stein nagaan of er nog iets te doen is aan een maximale tegemoetkoming aan de inwoners, voor de heer Sol.** Mevrouw Boven.

**Mevrouw Boven (Partij voor de Dieren):** Ik had daarom nog om een toevoeging gevraagd om het onderscheid te maken tussen de huidige cijfers en de toekomstige cijfers en waar die dan vandaan komen.

**De voorzitter:** Correct en voegen we toe. Dank u wel. Dan gaan we over tot het afconcluderen. Is het Statenvoorstel behandelrijp? Graag uw handen. Eén twee, drie, vier, vier mensen.

**De commissiegriffier:** Ja, vier fracties.

**De voorzitter:** Behandelrijp, uw hand opsteken bij behandelrijp. Eén, twee, drie, vier, vijf, zes. Zeven tegen.

**De commissiegriffier:** Ja, dat is goed geteld.

**De voorzitter:** Dus is het niet behandelrijp. Dus dan is dit een advies aan het Presidium en mogen zij daar nog een ei over leggen.

**T9860 Gedeputeerde Satijn zegt namens gedeputeerde Kuntzelaers toe Provinciale Staten vóór de Statenvergadering van 19 juni via een mededeling portefeuillehouder te informeren over relevante besluiten van gemeenten m.b.t. het Statenstuk MMC, een verkeerskundige onderbouwing (o.a. cijfermatig met onderscheid huidig versus toekomstig) van het voorstel, een nadere duiding van de vervoersstromen in het kader van de verduurzaming Chemelot (ook cijfermatig uitgedrukt), de (monetaire) investeringen door bedrijven, en wat welke opties er zijn om de leefbaarheid van omwonenden te verbeteren.**

De commissiegriffier,

De voorzitter,