

Concept deelverslag van het verhandelde in de Statencommissie Leefomgeving (LEO)**Van** 29-05-2026**Betreffende** Statenvoorstel inzake Beginselbesluit ten behoeve van de minnelijke grondverwerving op basis van volledige schadeloosstelling ten behoeve van het project N273 Kom Neer

Statenkenmerk

G-26-012

Maastricht

29-05-2026

11.1 G-26-012 Statenvoorstel inzake Beginselbesluit ten behoeve van de minnelijke grondverwerving op basis van volledige schadeloosstelling ten behoeve van het project N273 Kom Neer, brief GS van 21-4-2026 (GS DOC-00913191)

De voorzitter: Goedemiddag, samen. Welkom terug na de schorsing en de lunch. Voordat we gaan beginnen heb ik nog even een memomededeling gekregen. Dat is, contact met De Limburger, volgende week 5 juni. Dan worden we – jullie? Moet ik zeggen ‘we’, ‘jullie’? – verzocht om je alsnog aan te melden voor de Coöperatie Limburg Sport, en daarbij het bezoek aan de Watersley en het Talentpark. En vervolgens is er ook een presentatie over de Amstel Gold Race. Dus het verzoek is even aan de commissie en aan de collega’s die nog op de fractiekamers zitten, om zich voor volgende week aan te melden. Dat gezegd hebbende gaan we beginnen met: regionale bereikbaarheid en ov. Vanwege afwezigheid van de heer Kuntzelaers, zoals we dat vanochtend hadden gemeld, zullen bij de volgende onderdelen mevrouw Demollin en de heer Satijn zich bij dit agendapunt voegen voor de beantwoording van de eventueel gestelde vragen.

De heer Ijpelaar (CDA): Misschien een punt van orde dat we vanuit deze plek dan toch als commissie allemaal veel beterschap wensen. Is dat een idee?

De voorzitter: Dank u wel. Maar dat hadden we vanochtend al gedaan. Maar nog een keer is altijd goed; hoe meer hoe beter. Mijnheer Ijpelaar, dank u wel. Statenvoorstel inzake Beginselbesluit ten behoeve van de minnelijke grondverwerving op basis van volledige schadeloosstelling ten behoeve van het project N273 Kom Neer. Voor het Provinciale project in Neer is een ontwerp opgesteld als basis voor de ruimtelijke procedure en de benodigde grondverwerving. Het beginselbesluit dat ter bespreking voorligt is om, indien uiteindelijk noodzakelijk, een minnelijke grondverwerving zorgvuldig uit te kunnen voeren. Iedere fractie krijgt drie minuten in de eerste termijn, en mevrouw Demollin 22 minuten bij de eerste termijn. En dan wil ik dit keer beginnen bij de PVV, bij de heer Hermans. Ga uw gang.

De heer Hermans (PVV): Dank u wel, voorzitter. Voorzitter, ik heb geen drie minuten nodig. We hebben dit stuk gelezen en we kunnen er zonder meer mee akkoord gaan.

De voorzitter: Mijnheer Hermans, wilt u de microfoon iets naar u toe schuiven?

De heer Hermans (PVV): Sorry.

De voorzitter: Dank u wel.

De heer Hermans (PVV): We hebben het stuk gelezen. We hebben ook gelezen waar het daadwerkelijk om gaat. ... [4:06:30] vragen van de overzijde. Wij gaan zonder meer akkoord. Wat ons betreft: een hamerstuk.



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

Mevrouw Berghorst (PvdA): Hamerstuk.

De voorzitter: Dank u wel, helder. Mevrouw Wesseling, D66.

Mevrouw Wesseling (D66): Wij kunnen dat denk ik net zo kort. Ook voor ons: een hamerstuk.

De voorzitter: Dank. Dan ...

De heer Erkamp (50PLUS): Idem dito: hamerstuk.

De voorzitter: Goed zo. Mijnheer Mertens. U bent niet mijnheer Mertens.

De heer Nefjodov (GroenLinks): Nee nee, ik ben niet mijnheer Mertens inderdaad.

De voorzitter: Mijnheer Nefjodov.

De heer Nefjodov (GroenLinks): Wat ons betreft kan het grotendeels wel een hamerstuk zijn. Eén dingetje willen we wel nog benoemd hebben. En dat is dat PS toch nu al wordt gevraagd om een principiële stap te maken richting mogelijke onteigening. En daar wenst GroenLinks wel een beetje scherp op te zijn, want de BOPA-procedure moet nog starten, en de planologische basis ligt dus nog niet definitief vast. Over onteigening mag dus zeker niet te lichtvaardig worden gesproken, uiteraard. Toch wordt PS nu al gevraagd om principieel mee te bewegen richting een desnoodse onteigening. We kunnen instemmen met het voorstel, maar laten we wel over één dingetje even helderheid creëren. Instemming vandaag mag nog niet worden opgevat als een fuik, als een politieke fuik richting een definitieve instemming later. Als er later een onteigeningsbesluit aan PS wordt voorgelegd, staat wat GroenLinks betreft het PS volledig vrij om dat opnieuw politiek te mogen beoordelen. De vlieger van het 'u heeft eerder toch al principieel ingestemd' gaat wat GroenLinks betreft dan dus net iets te ver, omdat we te zijner tijd gewoon wensen te kijken naar alle omstandigheden van het geval. Met die nadrukkelijke waarborg kunnen wij dit voorstel zien als een middel om fatsoenlijke schadeloosstelling mogelijk te maken. Dan kunnen we er wat ons betreft in ieder geval een hamerstuk van maken. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Mijnheer Ubbink, SP.

De heer Ubbink (SP): Zal ik het uitbeelden?

De voorzitter: Hamerstuk?

De heer Ubbink (SP): Juist.

De voorzitter: Voor u, hamerstuk. Dank u wel. De BBB, de heer Huizing.

De heer Huizing (BBB): Dank u wel, voorzitter. Ja, het behoeft inderdaad instemming van de Staten wanneer de Provincie wil overgaan tot grondverwerving, in dit geval voor de verbetering van de N273 bij Neer. Het is nodig voor minnelijke grondverwerving als zodanig, maar ook als voorportaal voor eventuele onteigening. Wat betreft nut en noodzaak van deze actie zijn wij overtuigd. Dan blijft er inderdaad de minnelijke verwerving en met name eventueel onteigening. Met betrekking tot dit laatste zijn wij ook altijd kritisch. We hebben ons echt verdiept in de casus, middels technische vragen die ook



netjes zijn beantwoord. Het blijkt om 142 vierkante meter te gaan, 9 percelen. Dus ja, hoe het ook gaat, minnelijk of via uiteindelijk onteigening, wij verwachten dat de impact beperkt zal zijn. Dat neemt niet weg dat we wel vinden dat als daar in geacteerd wordt door de Provincie, dat beroep doen we bij deze, om daar op een nette en zorgvuldige manier mee om te gaan. En bijvoorbeeld de ambtenaren in eerste instantie bijvoorbeeld met een vlaai op pad te sturen, in plaats van met allerlei dwangbevelen. Dus dat wil ik graag als bijsluiter bij ons advies meegeven. Maar verder zijn wij akkoord, en is het wat ons betreft ook een hamerstuk.

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

De heer Ijpelaar (CDA): Ja, duidelijk stuk. En zoals afgesproken: hamerstuk. Ja.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Bloi, VVD.

De heer Bloi (VVD): Nou, heeft u even? Dank voor de beantwoording van de technische vragen. Die waren ook helder. En wat ons betreft is het een soortgelijk stuk als vorig jaar bij de Wittemer Allee. Dus wat ons betreft is het ook een hamerstuk.

De voorzitter: Nou, dank u wel. Dan kom ik bij de heer Beckers, JA21.

De heer Beckers (JA21): Hamerstuk.

De voorzitter: Nou, dan ga ik over naar de Gedeputeerde, voor de beantwoording van de termijn.

Gedeputeerde Demollin: Dank u wel, voorzitter. Ik heb een aantal pleidooien gehoord, niet echt vragen. Maar ik zal er, denk ik, vanuit algemeenheid op ingaan. Wat ik bij mijnheer Nefjodov hoorde, van GroenLinks, is: ik wil niet in een situatie belanden dat dit eigenlijk ook al de opstap is naar onteigening. Nou, dit stuk wat thans voorligt is eigenlijk bedoeld om onteigening te voorkomen. Dus op het moment dat we zeggen: bij minnelijke verwerving kun je alleen maar uitgaan van een bepaalde prijs van de grond – de tuingrond of de bedrijfslocatie die je wil kopen – maar op het moment dat je zegt: ik wil ook die muur herstellen, ik wil ook dat hekwerk herstellen of ik wil ook echt die heg van mensen kunnen betalen, wat normaal is dat je doet als responsieve overheid, dan willen wij dat kunnen doen. En daarom is dit voorstel belangrijk. Maar indien en voor zover het op termijn ernaar uit gaat zien dat het toch noodzakelijk is om ergens iets te onteigenen, komen wij altijd hier terug om ook een voorstel aan PS voor te leggen. Dat is gewoon zoals het hoort, zeg maar. Dat zullen we ook doen. Dan de vraag of het pleidooi van mijnheer Huizing voorzitter, van de BBB. Ik weet in ieder geval, ik ben uitgebreid bijgesproken door een ontzettend kundig team. Daar wil ik ook zeer grote complimenten aan maken hoe ze dit gedaan hebben. Dat er inmiddels al 50 gesprekken zijn geweest, een-op-een gesprekken met de mensen, waarbij de mensen echt gehoord worden en ook dat er vanuit het ambtelijk team echt oog en oor is voor de behoefte van mensen. We dienen een maatschappelijk belang. De weg is op, die moet gerehabiliteerd worden. Maar het kan zijn dat sommige mensen vanuit het verleden gewend waren om bepaald zicht of een bepaald gebruik van de weg te hebben, zowel in rijdende of in geparkeerde toestand, die misschien nu niet terugkomt. En daar wordt uitgebreid een-op-een over gesproken. En natuurlijk, je zult niet iedereen altijd tevreden houden. En ik denk ook, een vlaai is een heel goed idee, maar op het moment dat iemand boos is, dan kan een vlaai ook op een andere manier gebruikt worden. Dus ik denk dat het wel verstandig is om het juiste moment af te wachten wanneer je met een vlaai komt. Maar we snappen het pleidooi. Maar ik hoop dat ik u gerust kan stellen dat dit ambtelijk team, dat die een-op-een, dat ze daar al heel goed mee op weg zijn. Dank u wel, voorzitter.



De voorzitter: Ja, dank u wel. Dan kan ik het volgende concluderen: dat ik verder geen bijzondere toezegging heb gehoord. Dan gaan we afconcluderen, want een tweede termijn lijkt mij bij deze niet meer nodig. Behandelrijp? Iedereen voor. Nou, mooi. En zoals de meerderheid heeft gezegd: hamerstuk, of een behandelstuk? Hamerstuk? Handjes voor het hamerstuk. Nou mooi, dan zijn we klaar met dit Statenvoorstel. Voor mij het snelste Statenvoorstel wat ik ooit in een commissie heb behandeld. En daarmee schorsen we ook gelijk, want de heer Satijn kan pas om 15:30 uur aansluiten. Helaas wel.

Mevrouw Wesseling (D66): Voorzitter, kunnen we anders IPML naar voren halen?

De voorzitter: Dat is ook een behandelstuk van de heer Satijn. Dus beide behandelstukken zijn pas vanaf 15:30 uur mogelijk.

Mevrouw Wesseling (D66): Kunnen we de heer Satijn niet hierheen halen?

De voorzitter: De heer Satijn heeft andere verplichtingen buitenshuis en heeft aangegeven dat hij zo snel mogelijk heen- en terugkomt, en op zijn vroegst 15:30 uur. Dus ik schors bij deze de vergadering.

[SCHORSING]

11.3 Informerend stuk inzake Twaalfde Voortgangsrapportage Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg (IPML), brief GS van 17-3-2026 (GS DOC-00884761)

De voorzitter: Collega's, wilt u uw plek innemen, want de Gedeputeerde is zover geïnformeerd dat ze het IPML kan gaan vertegenwoordigen. Mooi, dan gaan we beginnen met het stuk 11.3, Informerend stuk inzake Twaalfde Voortgangsrapportage Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg, het IPML. De Gedeputeerde heeft verzocht om eerst een ronde te doen, en daarna heel even te schorsen, zodat ze de juiste beantwoording van de vragen kan voorbereiden. En dan gaan we weer verder, bij deze. Ik begin aan mijn rechterkant, bij de heer Huizing van de BBB.

De heer Huizing (BBB): Dank u, voorzitter. De twaalfde IPML alweer. Voor datgene waar het IPML voor bedoeld is biedt het een goed beeld en lijken we in control. Met wel een paar heel stevige aandachtspunten en onzekerheden, waar weliswaar gedeeltelijk winstwaarschuwingen voor zijn opgenomen, maar die daardoor niet minder stevig zijn. Eerst de N280 Leudal, een tekort van € 20,8 miljoen, op basis van een marktraming. Maar hoe groot gaat dit uiteindelijk worden? Dan de Fietsverbinding Roermond – Haalen: kosten vallen fors hoger uit dan eerder ingeschat. MKBA is positief, dus willen er wellicht mee verder. Provincie houdt € 3,5 miljoen vast totdat de nieuwe coalities daar uitsluitsel gegeven hebben. Maar hoever gaat de Provincie daar uiteindelijk in mee? Wittemer Allee: al jaren hetzelfde beeld van vertragingen. Door Raad van State-procedure, stikstofkwesties en de planning van nutsbedrijven ook hier grote onzekerheden over de financiële gevolgen. Tekstueel werd verder wel genoemd, zonder dat er concrete bedragen bij staan, de N300. Met enige regelmaat zien we berichten voorbijkomen over het plaatsen van geleiderails, stikstofschermen, pechhavens en onstabiele taluds. Met betrekking tot taluds hebben we gisteren de rapportage ontvangen, en naast mooie natuurplaatjes, advies aan GS: 'ga snel aan de gang voordat allerlei diertjes zich daar gaan vestigen', levert snelle lezing een kostenpost op van € 5 miljoen. We hebben nog wat vragen uitstaan, maar er ontbreekt een integraal beeld van de problemen, de kosten en de oplossing. Kunt u hierin voorzien? Gaat u hierin voorzien? Dan nog eventuele nieuwe projecten. We hebben plechtig afgesproken deze periode geen grote nieuwe projecten aan te vatten, maar er dienen zich toch een aantal aan. Ik noem de gewenste ontsluiting van Zevenellen. Maar ik zag in het coalitieakkoord in Nederweert – u voelt hem al aankomen – de wens om weer fietsviaducten aan te leggen. Dus

misschien kom ik wel weer met een motie daarover, Gedeputeerde. Al met al geeft het IPML daarmee wel een beetje een indruk van een mooi schip, strak in de lak, maar met ijsbergen ter grootte van tientallen miljoenen onder de waterlijn. Verdere beeldspraken over de Gedeputeerde en de kapitein van het schip, zal ik achterwege laten. Want dat was eigenlijk bedoeld voor de heer Kuntzelaers, maar goed. In het begeleidend schrijven onder het kopje 'Actualiteiten' een aantal onderwerpen waar de Provincie weliswaar niet direct voor verantwoordelijk is, maar die wel grote impact hebben op de mobiliteit, zoals de A-wegen. Daaraan ontleen ik de vrijheid om iets te zeggen over de situatie rond met name een behoorlijk aantal bruggen onder beheer van Rijkswaterstaat in deze provincie, maar die wel integraal onderdeel uitmaken van ons N-wegennetwerk. Niet aan uw adres gericht, maar om te beginnen is hier natuurlijk sprake van bestuurlijk falen van de bovenste plank, dat we nu zogenaamd geconfronteerd te worden met een probleem dat al tien, vijftien jaar geleden is aangekondigd. Ik ben geschrokken van berichten in de media en de social media over dit onderwerp. Het aantal RWS-bruggen in Limburg waar sprake is van beperkingen of verhoogd toezicht bedraagt twaalf. Ik noem Roosteren, Echt, Illikhoven, Itteren, Urmond – allemaal Julianakanaal. De brug bij Sluis 15 en Sluis 16 in Weert Nederweert – dan hebben we het over de Zuid-Willemsvaart. Viaduct Waelschenheuvel, viaduct Kunrade, brug Daelderweg. En dan gaan er nog twee bruggen, Wilhelminabrug en Sint-Servaasbrug, binnenkort in onderhoud. We maken ons hier om meerdere redenen ernstig zorgen over. Het beperkt veel Limburgers in hun mobiliteit, zowel beroepshalve als particulier. Het leidt tot extra kosten. En dan is er het thema veiligheid. We hebben foto's gezien van gecorrodeerde brugdelen met daarop een meetinrichting. We kunnen het fout hebben, maar veel vertrouwen wekt het bij ons niet. Dan zijn er de gewichtsbepalingen. Ons bereiken berichten dat deze veelvuldig genegeerd worden. Dit lijkt ons een groot risico. Hoewel de bruggen van het Rijk zijn, verbinden ze meestal toch twee provinciale wegen met elkaar. En als het om veiligheid, kosten en mobiliteit gaat zal het de Limburger weinig uitmaken van wie de brug is. Kunt u aangeven of er bij de verschillende bruggen voldoende maatregelen worden genomen en gehandhaafd, en uitsluiten dat daarmee de veiligheid in het geding is? Provincie neemt maatregelen, zoals grootschalige en langdurige inzet van verkeersregelaars. Gaat u deze kosten verhalen op het Rijk? Kunnen partijen, zoals bijvoorbeeld vervoerders, hun kosten ook ergens verhalen? Wij zijn bekend van projecten waar dit wel mogelijk is, namelijk. En dan tot slot, GS heeft zich herhaaldelijk ingezet om deze problematiek in Den Haag onder de aandacht te brengen – daar hebben we het op zich niet over – al dan niet samen met andere Provincies. Recente commissievergaderingen in Den Haag stemmen echter niet hoopvol. Er wordt van jaar na jaar met honderden miljoenen geschoven, maar echt oplossingen komen er niet. Daarnaast zijn, als ik het goed heb, de Provincies volgende week uitgenodigd om op het ministerie te komen praten – u gelooft het niet – over bezuinigingen. De vraag is, wat kunnen wij als PS samen met u doen om in Den Haag dit hoger op de agenda te krijgen? Moeten we een motie van treurnis aannemen? Zegt u het maar. Ik vind dat wij dat samen met onze collega's moeten doen. Dan als het om het geld gaat, bezuinigingen, als dat aan de orde is: er komt binnenkort een vrachtwagenheffing. Het geld is ge-earmarked voor innovatie. Ik zou zeggen, laten we eventjes niet innoveren. Innoveren heeft geen enkele zin als je basisinfrastructuur op instorten staat. Dus misschien is het een idee om het geld van die vrachtwagenheffing tot nader order te earmarken voor verbetering van de infra. Tot zover, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Ruim binnen de tijd. Dan ga ik naar de heer Ijpelaar, van het CDA.

De heer Ijpelaar (CDA): Ja. Een goede commissieronde begint met een motie van treurnis, hè. Dat zet de stemming voor vervanging goed neer voor de Gedeputeerde. Niet aan uw adres overigens hé, maar je zal er maar mee moeten dealen. Dank voor de vervanging in ieder geval, op dit onderwerp. IPML ziet er op zich goed uit. We zien een dalende lijn als het gaat om het aantal risico's, en ook steeds meer infra in control. Nou, dat komt natuurlijk niet per se door de motie, maar eerder door het goede werk van de Gedeputeerde en onze ambtenaren. Dus daar zijn we heel erg blij om. Dus op zich

ziet de IPML, de rapportage er deze keer goed uit. Er zijn wel nog een aantal te verwachten risico's eigenlijk op een aantal projecten, die we al best wel lang zien aankomen, waarvan we zeggen: dat gaat nog wel eens iets brengen, waaronder de N280. Dus op zich, op het IPML zelf geen commentaar. We hebben als CDA wel één punt. We hebben uit het IPML uiteindelijk een aantal jaar geleden inmiddels denk ik wel, het project VDL gehaald. Dat is uit IPML naar de commissie ESA gegaan, ook naar een andere collega. We hebben gezegd: dat is een economisch project. Maar daar zat natuurlijk ook best een heel grote infrastructurele component in. Want we vergeten dat VDL op een heel belangrijke plek ligt. Niet het smalste stukje van Limburg, maar toch wel heel dicht in de buurt van, waar veel verschillende lijnen, wegen, infrapunten langs elkaar heen lopen, ook internationale punten. En nu hebben we in afhandeling van VDL gezegd: dat project gaat niet meer door, dus dan kunnen we dat schrappen. En ik denk dat dat echt te kortzichtig is. Het IPML is ook ontstaan om aan de voorkant heel duidelijk een goede afweging te maken, om te zeggen: nou, je komt er niet zomaar op. Maar je gaat er ook niet zomaar af. En dat is ook het argument wat ik nu namens het CDA wil maken, van: ik denk dat we nu te snel zijn om in ieder geval de ongelijkvloerse kruising die voornemens was aan de kant van het tankstation en de ingang van VDL, om die ook meteen te schrappen en te zeggen: nou, dat hoeft dan ook niet meer. Dus ik zou de Gedeputeerde willen vragen om die in ieder geval op het IPML te laten staan, en daar een knip in te maken. De rondweg, dat hoeft uiteraard niet meer, dat hebben we ook als Staten gezegd. We hebben wel gezegd: dit is te makkelijk wat ons betreft, om die niet te behandelen. Dus we vragen de Gedeputeerde om daar een reflectie op te geven. Een toezegging te doen: zou die op de IPML mogen blijven staan om doorgang te ondervinden. Dat was het. En ik heb een interruptie.

De voorzitter: Dat is inderdaad zo, door mevrouw Berghorst.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Ja voorzitter, ik zou aan de heer Ijpelaar willen vragen waarom u het te voorbarig vindt om die ongelijkvloerse kruising te schrappen. Want die ongelijkvloerse kruising was daar ingecalculeerd vanuit de gedachte dat we daar een fabrieksterrein met 10.000 werknemers hadden om te ontsluiten. Dat is niet gebeurd. En ik vind ongelijkvloerse kruisingen fantastisch, top, maar het moet ook wel passen bij de opgave die we in dat gebied hebben. Dus wat is uw afweging om te zeggen: het is nu nog te vroeg om dat te schrappen?

De voorzitter: De heer Ijpelaar.

De heer Ijpelaar (CDA): Dat is aan de ene kant omdat het een knelpunt is tussen internationale verbindingen. Je ziet ook dat het de omleidingsroute is voor de A2. Dus we hebben de A2-verbreding gehad en dan zie je dat een onderdeel van de omleiding ook gaat via die route. Het is de inkomensroute richting Sittard-Geleen. Dat hoeft ik u eigenlijk niet uit te leggen. Dus het is een heel belangrijk infrastructureel knooppunt. Een belangrijke plek ook, het is nog geen kilometer, denk ik, van de afslag van de A2 af, waardoor, als er een keer veel verkeer is of als er een omleiding is, dan staat ook meteen de A2 vast. Dus het zijn allemaal dingen. Ik ben natuurlijk inmiddels best wel wat technisch, omdat ik al een aantal jaar woordvoerder ben. Maar ik ben ook wel heel benieuwd naar de afwegingen van de ambtenaren. Dus dat is één. Ik denk dat er een aantal goede argumenten zijn om die ongelijkvloerse kruising toch te houden als het gaat om doorstroom te bevorderen, in dat stuk. Internationale verbindingen. En ik denk ook dat we ons moeten afvragen... Er is heel veel onderzoek gegaan naar dit traject, er zijn al voorbereidingen geweest op vergunningen. En als we één ding weten, dan is het dat de voorbereidende fase heel erg kostbaar is. Dus hoe langer een project duurt, hoe langer de voorbereiding ook is. En daar hebben we allerlei mooie plannen al liggen. We hebben allerlei dingen al uitgezocht. En als je dat nu overboord gooit, gooi je eigenlijk ook een heel grote kostenpost die we al gemaakt hebben, weg. Terwijl, ik kan me voorstellen dat je misschien zegt: nou, hij scoort niet het állerhoogst in ons afwegingskader, als het een totaal nieuw project zou zijn. Maar we



zitten nu al zo ver hierin, dat een ongelijkvloerse kruising aanleggen wat mij betreft, wat het CDA betreft een heel verstandige keuze is. De provincie wordt er een stuk mooier van.

De voorzitter: Vervolg vraag van mevrouw Berghorst.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Maar betekent dat dan voor het CDA dat we die hele provinciale weg vanaf de snelweg richting Sittard overal waar nu nog stoplichten staan ongelijkvloerse kruisingen gaan maken? Want het probleem is wel een beetje dat als je bijvoorbeeld daar waar de provinciale weg kruist aan de wijk Hoogveld, geen ongelijkvloerse kruising maakt, dan kun je verderop in het tracé ongelijkvloerse kruisingen maken, maar die doseerlichten zorgen er dan voor dat die file er toch staat. Dus als je dat doet met het argument: vanwege file en verkeersdrukte, dan moet je het misschien op de hele route doen. En dat wordt wel een heel kostbare exercitie dan. Is dat dan wat u voor ogen heeft?

De voorzitter: De heer Ijpelaar.

De heer Ijpelaar (CDA): Nee, niet in eerste instantie. Maar een mens mag dromen, dus ik vind het een goede suggestie als we dat breder zouden bekijken. Dat wordt ook breder bekeken. Ik geloof, bij de doorstroomanalyse Westelijke Mijnstreek komt dat verhaal ook terug. Daar hebben we volgens mij al een paar keer vragen over gesteld. Maar u praat nu over een tracé wat dan rechtsaf gaat, maar dit is gewoon de verbinding met Duitsland. Duitsland heeft gedeeltes tweebaans aangelegd. Dat wij daar maar één baan hebben liggen, maar dit is een best belangrijke internationale weg. En daar staat op een heel gek punt eigenlijk een stoplicht. Dus uw argument van: dan moet je de hele straat... Het is een andere straat waar u net over praatte. Dus ik snap uw gedachte wel, maar ...

Er wordt gereageerd zonder microfoon.

De voorzitter: Mevrouw Berghorst, graag in de microfoon reageren.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Ja. Het argument dat de heer Ijpelaar noemde, was: zodra er file staat op de A2, dan stroomt die hele toegangsweg naar Sittard vol. Dat klopt. Ik woon vlak aan die weg. Alleen, dat verhelp je niet als je maar op één plek doseerlichten vervangt door een extra tunneltje. Want op dat tracé liggen al heel veel ongelijkvloerse kruisingen en dat heeft het probleem niet verholpen. En vandaar mijn vraag. Maar ik begrijp nu dat het argument vooral is dat we een snelle aansluiting op de Duitse grens moeten hebben.

De voorzitter: De heer Ijpelaar.

De heer Ijpelaar (CDA): Ja, ik denk dat het nu ook iets te technisch wordt voor de commissie, maar ik hoor graag het antwoord van de Gedeputeerde, en een analyse op doorstroom, et cetera. Ik denk oprecht dat de doorstroom ook beter wordt. Dat het niet alleen gaat om de internationale verbinding, maar ook de doorstroom. Het ligt namelijk heel dicht bij de afslag van de A2 aan de A2-kant. Dus daardoor neemt dat nog meer toe aan die kant, op het moment dat daar een verkeerssituatie ontstaat. En hoe verder je dan van de A2 af komt, hoe minder dat dat geldt. En dan geldt het dus nog. Maar hoe dicht bij de A2, hoe meer dat dat geldt. Dus dat is het laatste, voorzitter.

De voorzitter: Was dat uw inbreng?

De heer Ijpelaar (CDA): Dat was mijn bijdrage. Dank u wel.

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

De heer Bloi (VVD): Dank u wel, voorzitter. En dank voor deze rapportage en het beantwoorden van de technische vragen. En ook dank voor de goede technische sessie van vorige week; die was zeer verhelderend. U verwijst in de beantwoording van onze technische vraag naar de toezegging over de infosessie voor omwonenden van de N598. Het antwoord is op zich helder. Alleen, in de afgelopen weken is de VVD door meerdere bewoners van die weg aangesproken op het feit dat er in de afgelopen periode maar beperkt communicatie algemeen plaatsvond, daar. En dat willen we gewoon meegeven, de signalen die de binnenkrijgen. Dus doe er vooral iets mee. Dan, voor de rest heeft de VVD niet echt vragen over het algemeen over het IPML. Die zijn vorige week allemaal aan bod gekomen, behalve één punt. Dat gaat over het project dat jarenlang in het IPML heeft gestaan, maar er uiteindelijk toch uit gevallen is: de Randweg Abdissenbosch. Het project stond eerst op waakvlam, en vervolgens is het voor langere tijd stil komen te liggen, of in de ijskast of koelkast, of hoe je het ook wil noemen, gezet. Vanwege stikstofproblematiek is de realisatie tot op heden niet van de grond gekomen. En zo ver de VVD bekend, hebben onze Duitse partners nog steeds financiële middelen voor dit project gereserveerd. Die reservering vervalt echter in 2030. En dat is nog precies drieënhalf jaar. Dat betekent dat de tijd nu echt begint te dringen. Sinds de laatste bespreking van dit project hebben zich binnen het stikstofdossier diverse beleidsmatige, juridische en ook procedurele ontwikkelingen voorgedaan. Tegelijkertijd zien we ook dat elders in het land infrastructurele projecten inmiddels wél weer in beweging zijn gekomen of alsnog gerealiseerd kunnen worden. De VVD vindt daarom dat het moment is aangebroken om opnieuw integraal te bezien welke maatregelen er vandaag de dag nog wel zijn voor dit project. Juist nu beschikbare buitenlandse cofinanciering richting 2030 onder druk komt te staan acht de VVD het onwenselijk die kans verloren te laten gaan, zonder een actualisatie van de huidige mogelijkheden. We roepen de Gedeputeerde dan ook op om een actuele haalbaarheid van de Randweg Abdissenbosch opnieuw integraal te laten beoordelen, waarbij nadrukkelijk wordt gekeken welke scenario's inmiddels wel uitvoerbaar zouden kunnen zijn. We verzoeken de Gedeputeerde Provinciale Staten hierover binnen afzienbare tijd dan ook te informeren. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Dan kom ik bij de heer Beckers, van JA21.

De heer Beckers (JA21): Dank u wel, voorzitter. En bedankt voor de voortgangsrapportage. Het algemene beeld is positief. Zowel de Statenonderzoeker als het college constateren dat de mobiliteitsportefeuille op dit moment beheersbaar is. Tegelijkertijd zien we dat juist enkele grote projecten aandacht blijven vragen, zoals de N280 Leudal, zoals net al benoemd. Er komt een actuele raming van. Het onderstreept hoe belangrijk het is om scherp te blijven, en te sturen op die kostenbeheersing. En daarnaast wil ik even kort ingaan op die fietsverbinding Roermond – Haalen. Uit de rapportage blijkt inderdaad dat die maatschappelijke kosten-batenanalyse positief is, maar de kosten inmiddels fors hoger liggen dan oorspronkelijk geraamd, en kunnen oplopen tot een veelvoud van de oorspronkelijke inschatting. Mijn vraag aan de Gedeputeerde is daarom of GS voor dit project inmiddels actief heeft gekeken naar aanvullende financieringsmogelijkheden buiten de reguliere bijdrage van Provincie of gemeente, zoals rijksregelingen, Europese programma's of andere subsidiemogelijkheden. Het zou immers zonde zijn als een project met maatschappelijke meerwaarde uiteindelijk niet doorgaat, terwijl mogelijk nog niet alle financieringsopties benut zijn. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Dan ga ik naar de heer Hoks, PVV.

De heer Hoks (PVV): Dank u wel, voorzitter. We zijn alweer bij de twaalfde voortgangsrapportage IPML. Een goed en een helder stuk, waarbij de seinen die nu al een tijdje op rood staan eindelijk bij de Raad van State aan de beurt zijn, en waar hopelijk snel een uitspraak volgt. Toch hebben we nog een

vraag over de bijdrage van het Rijk met betrekking tot de Maaslijn. De Provincie heeft het volledige bedrag van de vergraving aan Arriva al betaald. Het Rijk heeft tijdens het BO MIRT op 8 januari 2026 haar 50%-bedrag herbevestigd, maar vanuit de feitencontrole is gebleken dat het Rijk haar bijdrage nog altijd niet heeft betaald. Dit constateert ook de Statenonderzoeker in zijn analyse. Wanneer kunnen we deze bedragen eindelijk verwachten? Of moeten we misschien wel eens een keer rente gaan vragen aan het Rijk? Daarnaast hebben we nog enkele vragen over actualiteiten. We hebben in Limburg heel veel abonnementen, zoals de Meedoen Pas of Dal Vrij, zodat er in de daluren gratis met Arriva gereisd mag worden. Dat is natuurlijk erg fijn, althans, zolang de bus van Arriva is. Een mooi voorbeeld is de lijn 83. Een buslijn van Venlo naar Nijmegen. Die lijn wordt zowel door Arriva als door Breng gereden. Maar sta je bij de bushalte, dan is de vraag of je kunt instappen. Want deze passen zijn niet geldig bij de bussen van Breng. Dus Dal Vrij, of ja, eerder Dal Vast volgens sommige inwoners. Daarom Gedeputeerde, ga op zoek naar een oplossing voor onze inwoners. We hebben het over een lijn die langs heel veel dorpjes en kernen rijdt, zoals Lomm, Arcen, Well, Nieuw Bergen en Ottersum. Deze mensen zijn afhankelijk van het openbaar vervoer, en dit komt de betrouwbaarheid niet ten goede. Wat ook een actualiteit is: bushaltes die niet toegankelijk zijn voor mensen met een beperking. Verschillende collega-Statensleden hebben hier al aandacht voor gevraagd. Maar wat schetst onze verbazing? In plaats van dat gemeenten de haltes gaan aanpakken, wordt er gesproken over het weghalen van haltes en eventueel lijnen. Gemeenten kiezen voor een afwachtende houding. Voorzitter, ik vraag aan de Gedeputeerde ook om een toezegging: zorg ervoor dat onze inwoners met de bus kunnen blijven gaan en dat het fundamentele recht op toegankelijk vervoer zwaarder weegt dan economische motieven. Tot zover, voorzitter.

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

Mevrouw Berghorst (PvdA): Ja voorzitter, ik heb eigenlijk maar één vraag. En die haakt heel erg aan op de vraag van de heer Huizing over de bruggen. Een aantal jaar geleden hebben we in de Provincie de afschrijfsystematiek van mobiliteitskunstwerken veranderd en hebben we daar een andere afschrijfsystematiek voor gekozen. Uit mijn hoofd: van 30 jaar naar 50 jaar. En het argument was toen: daarmee sluiten we aan op de afschrijfsystematiek van de rijksoverheid. En nu doemt hier een scenario op waarin diezelfde rijksoverheid zo in ene constateert dat ze op een twaalfal bruggen te kampen hebben met achterstallig onderhoud. En wat ik dacht toen ik die berichten las, waar ik ook heel erg van geschrokken ben, is: komt dat misschien door de afschrijftermijnen die de rijksoverheid ooit ook heeft opgerekt van 30 naar 50 jaar? En als dat zo is, is dat dan aanleiding voor ons om te kijken naar het besluit wat wij genomen hebben als het gaat om het beheer en onderhoud van onze eigen kunstwerken? En of we daar toen een verstandig besluit genomen hebben. En daar wilde ik het bij laten.

De voorzitter: Dank u wel. Mevrouw Wesseling, D66.

Mevrouw Wesseling (D66): Dank, voorzitter. En ook dank aan de Gedeputeerde voor het inspringen, op zo'n laat moment. Ook dank en complimenten aan de organisatie voor deze voortgangsrapportage, en aan de Statenonderzoeker voor de behulpzame analyse. Voor D66 springen vooral de vier aandachtsprojecten eruit. En bij de Wittemerallee en de N598 De Plank lijken de belangrijkste risico's van planning, nutsbedrijven, grondverwerving, stikstof en procedures goed in beeld. Die blijven we zeker ook volgen. Maar bij twee projecten hebben we nog een vraag. Allereerst, bij de N280 in Leudal heeft ook de gemeente Leudal inmiddels aanvullende bijdrage geleverd. Voor de provinciale kant wordt later dit jaar nog een kredietbesluit verwacht. Kan GS daarbij expliciet inzichtelijk maken hoe actuele ramingen Provinciale dekking, risico's en planning zich tot elkaar verhouden? Dan kunnen we niet alleen over extra middelen maar ook over de beheersbaarheid van een project een oordeel vormen. En ten tweede, bij de fietsverbinding Roermond – Haalen is de MKBA positief, maar daar

ontbreekt nog wel een financieel dekkend voorstel. En voor D66 is het een gewenst project, maar het is wel van belang dat er duidelijkheid komt over de financiële uitvoerbaarheid. Is er al zicht op een tijdspad? En is er ook een go/no-go-moment voorzien? Tot zover.

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

De heer Erkamp (50PLUS): Ja dank u wel, voorzitter. De twaalfde voortgangsrapportage van IPM leidt tot de Provincie mobiliteit... problemen overwegend in control. De rapportage. Volgens de Statenonderzoeker duidelijk, overzichtelijk en consequent opgebouwd, met goede koppeling tussen doelen, financiën en voortgang via stoplicht. Het totale programma 1,8 investeringsgeld bevindt zich binnen het kapitaalsplafond en geen noodzaak tot herijking. Risico's zijn grotendeels in beeld, en financieel afgedekt. Er blijven externe factoren, inflatie, stikstof, capaciteit nutsbedrijven, invloed op kosten en raming. De grote projecten. Maaslijn, forse vertraging: € 89 miljoen meerkosten. Tram Hasselt – Maastricht, juridische problemen. N280 Leudal financieel tekort, afhankelijk van de Raad van State. Dan hebben we enkele vragen. Grip op financiële risico tekorten. Van meerdere projecten, zoals de N280 Leudal en de Fietsverbinding Roermond – Haelen, zien wij forse tekorten en/of onzekerheden. Hoe voorkomt de Gedeputeerde dat deze kosten uiteindelijk nog leiden tot de druk en het kapitaalplafond op andere projecten verdringt? Vraag twee. Afhangelijk van externe partijen. Bij projecten als Maaslijn, Tram Maastricht – Hasselt is Limburg sterk afhankelijk van externe partijen, terwijl betalingen en besluitvorming vertragen. Welke concrete stappen zet GS om deze afhankelijkheden te verkleinen en financiële risico voor Limburg te beperken? Vraag drie. Meetbaarheid. De Statenonderzoeker constateert dat met name bij openbaar vervoer doelen onvoldoende concreet en meetbaar zijn. Wanneer kunnen Provinciale Staten SMART doelen verwachten, zodat we beter kunnen sturen op resultaten in plaats van inspanningen? Dank u wel.

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

Mevrouw Boven (Partij voor de Dieren): Dank u, voorzitter. Wij hebben maar over één onderwerp een opmerking, en dat gaat over de toezegging 9742. Dat is gedaan na onze inbreng in de LEO van september vorig jaar. En naar aanleiding daarvan is er nu een paragraaf over de geluidsproductieplafonds opgenomen. In onze bijdrage hadden we echter gevraagd hoe er voor de plafonds die per weg worden vastgesteld wordt omgegaan met de keuze van referentiejaar. Die is heel belangrijk, want kies je voor jaren met grote verkeersdruk, dan kom je hoger uit. Wat absoluut niet gerechtvaardigd zou zijn, want dat is dubbel op omdat je ook al de 1,5 decibel van de rijksoverheid erbij op mag tellen. In de paragraaf in de voortgangsrapportage lezen wij daarover nu niets inhoudelijks. GS is bezig met gegevens verzamelen, zodat de plafonds per 1 januari aanstaande kunnen worden vastgesteld. Maar niets over op basis waarvan de referentiejaar worden gekozen. Voorzitter, dat is te mager voor de kaderstellende bevoegdheid die hoort bij PS, ook als het gaat om een delegatie naar GS die om uitvoeringstechnische redenen heeft plaatsgevonden. Daarom vragen wij wederom voor een toezegging van PS om voor de vaststelling van de plafonds een mededeling portefeuillehouder te sturen, met daarin hoe de referentiejaar zijn gekozen, volgens welke richtlijn, hoe de gegevens zijn verzameld – de meting en de berekening – hoe de plafonds zich gaan verhouden tot de feitelijke belasting van de laatste jaren. En ook hoe in de toekomst de monitoring zal plaatsvinden, die een essentieel deel is van de nieuwe wettelijke regeling. De plafonds worden immers bindend, moeten gemonitord worden, en bij overschrijding moeten er maatregelen volgen. Dus wij horen graag of het college daar een toezegging voor wil doen. En zo niet, waarom niet. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Dan ga ik naar de heer Nefjodov, van GroenLinks.

De heer Nefjodov (GroenLinks): Voorzitter, allereerst inderdaad dank voor het feit dat u hier kon komen, ook vanuit ons. Verder wil GroenLinks beginnen met de complimenten aan de Gedeputeerde Staten en de organisatie in zijn algemeenheid. Want deze twaalfde rapportage is helder, overzichtelijk en geeft PS goed inzicht in de stand van zaken. Ook de Statenonderzoeker concludeert terecht dat de rapportage deugdelijk is, en dat de portefeuille op dit moment in control lijkt. Ook zijn we tevreden met de toezegging vanuit het Rijk over de Maaslijn. Dat zij garant blijft staan voor 50% van de projectbegroting van € 89 miljoen. Vorige keer gaf ik aan hierover zorgen te maken. Doch geeft dit inderdaad de destijds gewenste duidelijkheid. Eigenlijk is er nog maar één klein punt dat GroenLinks wil aanstippen: de tram Hasselt - Maastricht. De rechtbank heeft u namelijk gelijk gegeven op de aansprakelijkheidsvraag. Maar inmiddels heeft het Vlaams Gewest hoger beroep ingesteld. En als dat hoger beroep is afgerond, staat de mogelijkheid van cassatie natuurlijk altijd nog open. En daarna moet ook nog eens de schadestaatprocedure doorlopen worden ... [5:12:51] eerste aanleg. Daarna mogelijk weer hoger beroep, en daarna mogelijk weer cassatie. Dan hebben we het over potentieel vijf procedures, zo mogelijk nog vijf keer zo lang wachten. Fijn voor de betreffende advocaten, maar natuurlijk niet voor de Provincie zelf. Onze zorg is dan ook niet dat Limburg morgen zonder dit geld zit. Ons aandachtspunt is vooral bestuurlijk en strategisch. Door eerst aansprakelijkheid en daarna pas de schadeomvang uit te procederen, blijft het dossier en de onzekerheid opnieuw jarenlang open. Het is ook niet voor niets dat het Vlaams Gewest maandenlang wachtte met een hoger beroep, alvorens deze vlak voor de deadline van maar liefst drie maanden in te stellen. De tegenpartij lijkt daarmee dankbaar gebruik te maken van de langdurige termijn. Zodoende is aannemelijk dat erkenning en schadeverhaal nog heel lang uit beeld blijft. Ik meen dat ik uw collega-Gedeputeerde de vorige keer hier ook naar had bevraagd. Destijds, in juni 2025, gaf u aan, gaf uw collega-Gedeputeerde aan zich bewust te zijn van dit vertragingsrisico, dat zich inmiddels lijkt te verwezenlijken, maar toch voor een proceduresplitsing te hebben gekozen om een schikking met de tegenpartij te beproeven. GroenLinks kan dat enigszins begrijpen. Maar een jaar later zijn onze drie vragen dan wel als volgt. Allereerst, wat is op dit moment de status van uw gepoogde schikking? Als tweede, hoeveel serieuze schikkingsgesprekken zijn er sindsdien gevoerd, dus sinds juni vorig jaar? En als derde en algemene, ziet GS nog een reële kans op een minnelijke regeling? Ik hoef namelijk niemand in deze zaal te vertellen dat een procedure hinderlijk lang kan duren. Als de tegenpartij een uiteindelijk oordeel met nog maar liefst vijf van dit soort procedures kan uitstellen, vijf, dan vraagt GroenLinks zich logischerwijs af of het wel zo verstandig was dat wij de tegenpartij hiertoe de gelegenheid hebben gegeven. Zodoende graag een reflectie hierop, waarvoor dank.

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

De heer Ubbink (SP): Dank, voorzitter. Het is altijd mooi om te lezen denk ik, dat we goed bezig zijn, dat we dingen onder controle hebben – waarvoor ook complimenten aan de gehele organisatie als ook aan de Statenonderzoeker, voor de heldere analyse. Een aantal goede vragen gesteld denk ik, waarvan wij uitkijken naar de beantwoording. Maar wij hebben er verder niks aan toe te voegen. Dank.

De voorzitter: Dank u wel. Dan gaan we even schorsen. Vijf minuutjes schorsen, en dan kan de Gedeputeerde zich even voorbereiden. Tien minuten, hoor ik, schorsen, zodat de Gedeputeerde zich kan voorbereiden. Dank u wel.

[SCHORSING]

De voorzitter: Goed mensen, welkom terug. Wij gaan beginnen met de beantwoording van de termijn door de Gedeputeerde. Mevrouw Demollin, ga uw gang.

Gedeputeerde Demollin: Dank u wel, voorzitter. Voordat ik start wil ik eigenlijk de mensen die mij net en ook een uur geleden, geholpen hebben enorm bedanken voor de enorm kundige wijze waarop zij mij tot vlieghoogte hebben gebracht dat ik vandaag in deze commissie mijn collega Jasper kan vervangen. En ik heb ook begrepen dat er in ieder geval ook mensen online aanwezig zijn die mij na aan het hart gaan, die ook nog hieraan hebben bijgedragen. Dus daar ben ik erg dankbaar voor. Dan ga ik beginnen voorzitter, met de vragen van de heer Huizing. En de eerste vraag gaat over de stabiliteit van de taluds van de N300, waarvan rapportages ontvangen zijn. En de vraag gaat specifiek over: is de Provincie op dit moment bezig met die stakeholderanalyse? Waarom kost het zoveel tijd? Nou, de technische oplossingen, die zijn niet *one size fits all*. En er moet goed naar gekeken worden, dat moet ook goed uitgezocht worden. En dat betekent ook dat je heel goed naar de positie moet kijken van die direct betrokken stakeholders daar op die plek, omdat die weg natuurlijk midden door een gebied heen gaat waar je heel veel verschillende stakeholders hebt. Maar op dit moment wordt er specifiek het volgende gedaan. Het verstevigen van taluds, dat kan op verschillende manieren. En daar hangen ook diverse kostenplaatjes aan en impact op de omgeving. Daar wordt goed naar gekeken. Verder wordt ook gekeken naar hoe bepaalde maatregelen kunnen worden uitgevoerd, met of zonder ... , met medewerking of toestemming van die omgeving: wat is daarvoor nodig. Dus dat betekent: zorgvuldigheid en voldoende aandacht. Het project zal op 1 juli nog geen status project hebben conform Zo Werken Wij! 2.0, en dus ook nog niet in het IPM, VGR13 zijn opgenomen. Maar intussen monitoren wij de situatie twee keer per week, met extra aandacht bij hevige regenval. En op dit moment is de situatie stabiel. Maar wij kunnen u een toezegging doen dat wij u over de onderhoudsopgave van de N300 nader informeren, zodra er meer duidelijkheid is buiten het IPML om, uiterlijk in Q1 2027.

De voorzitter: De heer Huizing.

De heer Huizing (BBB): Ja, dank voor het antwoord. Dit is denk ik ongeveer 95% van waar ik naar op zoek was. Als er een rapportage komt in Q3 2027, zei u volgens mij...

Gedeputeerde Demollin: Q1.

De heer Huizing (BBB): Q1, excuus. Is dat dan de taluds en ook een paar van de andere elementen? Dus de integrale onderhoudsopgave? Of alleen de taluds?

Gedeputeerde Demollin: Ja, dat is de integrale onderhoudsopgave. Voorzitter, dan is ook een vraag gesteld over N280, of er zicht is op de uiteindelijke kosten. En ik heb er ook meerdere vragen over gehoord, over de N280. Op dit moment wordt er hard gewerkt en er wordt een actuele raming getoetst. En op 25 september volgt in de Staten het Statenvoorstel voor het kredietbesluit van de N280. En dan is gewoon alles helder. De heer Huizing heeft ook nog een vraag gesteld over de fietsverbinding Roermond – Haalen. Daar zijn ook door andere mensen meerdere vragen over gesteld. De bijdrage aan die brug, die komt uit de oude Intensiveringsmiddelen Fiets. En vanuit die middelen resteren op dit moment enkel nog € 3,5 miljoen voor deze fietsbrug. En de rest van de projecten zijn al allemaal gerealiseerd. En er zijn geen aanvullende Provinciale middelen beschikbaar. Voorzitter, er is ook nog een vraag gesteld over de Wittemer Allee, de zorgen over de doorlooptijd. Eigenlijk sneller dan verwacht heeft 18 mei de zitting bij de Raad van State plaatsgevonden. De Raad van State is aangegeven dat er binnen zes weken een uitspraak zou komen. En na die uitspraak kan het ontwerp en het uitvoeringscontract definitief worden gemaakt. Risico's ten aanzien van de kabels en de leidingen, maar ook de grondverwerving en de onteigening, die zijn echter altijd nog steeds actueel. En bij het eerste bijtellingsmoment, dus voorafgaand aan het opstarten van de aanbesteding, zal indien nodig een kredietbesluit plaatsvinden. Dan voorzitter, is er een vraag gesteld over de bruggen. En mijnheer Huizing geeft aan dat hij erg geschrokken is van de staat van de bruggen van



Rijkswaterstaat. We delen die zorgen, het is een heel terechte vraag. En bij ons staat ook veiligheid vooraan. En bruggen zijn inderdaad eigendom van Rijkswaterstaat, maar de weg die erop ligt, de constructie is van ons. En de staat van onderhoud is verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat. En we zijn dus ook afhankelijk van de informatie die zij ons aanreiken. Waar nodig nemen wij wel verantwoordelijkheid, bijvoorbeeld in Roosteren, waar we mankracht inzetten om vrachtwagens van die brug te houden. En we staan in contact met hulpdiensten, waaronder politie. Handhaving is alleen niet toereikend om overtredingen van verboden af te dwingen. We werken dan ook aan fysieke maatregelen die de veiligheid moeten borgen. En daarbij staat veiligheid voorop en kijken we niet als eerste naar de kosten. En daarover wordt wel bestuurlijk overleg gevoerd met Rijkswaterstaat, waarbij zij zich op het standpunt stellen dat de wegbeheerder verantwoordelijk is voor de effectiviteit van haar verkeersbesluiten. En bij elk verkeersbesluit, dus ook lastenbeperking op bruggen, kan aanspraak gemaakt worden op nadeelcompensatie. Daarvoor gelden vaste procedures.

De voorzitter: Mevrouw Demollin, de heer Huizing heeft een vraag.

De heer Huizing (BBB): Ja dank, ook dat is ongeveer 95% van waar ik naar op zoek was. Maar wat betekent dan een vaste procedure? Ik hoef niet alle details te weten, maar betekent dat dat mensen enig recht hebben op nadeelcompensatie? Of is dat een soort van procedure waar je na tien minuten of een uur kijken afhaakt, en zegt: nou, dan maar geen nadeelcompensatie?

De voorzitter: Mevrouw Demollin.

Gedeputeerde Demollin: Ik moet dat herhalen. Maar dan moet ik toch aan jou vragen dat jij mij helpt.

De heer Piters: Ja, dus inderdaad voor de notulen: nadeelcompensatie, dat wordt vermeld bij de publicatie van alle verkeersbesluiten. En er wordt per geval getoetst waar aanspraak en recht op is. En dat hangt onder andere af van de grootte van de geleden schade en ook de mate van betrokkenheid.

De voorzitter: En uw naam?

De heer Piters Mijn naam is Toine Piters, clustermanager Wegbeheer.

De voorzitter: Dank u wel.

De heer Huizing (BBB): Het is hetzelfde wat hij net tegen mij zei.

De voorzitter: Dit is voor de notulen, uiteraard.

Gedeputeerde Demollin: Dank je wel.

De voorzitter: Mevrouw Demollin, gaat u verder.

Gedeputeerde Demollin: Als laatste vraag van mijnheer Huizing heb ik hier staan: wat we kunnen doen om in Den Haag ons ongenoegen te laten doorklinken. Nou, dank voor het aanbod om mee te denken. En als Provincies trekken we hier gezamenlijk op, met als dringende vraag aan I en W dat we deze kabinetsperiode niet alleen over bezuinigingen kunnen spreken. Een gedragen beeld onder de Provincie is ook dat er perspectief moet zijn op maatregelen die we wél kunnen nemen, binnen alle opgaven die er zijn. En op basis van het resultaat van het overleg van maandag bezien we verdere gezamenlijke acties richting I en W. En daarin nemen we uw aanbod mee. Dan voorzitter, heb ik de

vraag van mijnheer IJpelaar, en die heeft betrekking op het VDL en de kruispuntoplossing, en ook hoe dat zit met betrekking tot het IPML. Ik zal stapsgewijs door het antwoord heen gaan, voorzitter. We hebben u eerder al geïnformeerd over de ontwikkeling in dit gebied. En op 10 april besloot u om dit grote, niet uitgevoerde project af te sluiten met een eindevaluatie. En verkeerskundig is er nu eigenlijk geen noodzaak om aanpassingen te doen. De ongelijkvloerse kruising, was vooral bedoeld om de ontsluiting van het bedrijventerrein te organiseren. Op dit moment is er dan ook niet inzichtelijk of die ongelijkvloerse kruising de toekomstige ontwikkelingen van VDL goed bedient. Deze was echter gericht op de 11.000 medewerkers. We blijven natuurlijk wel monitoren, en brengen ook samen met de regio toekomstige bereikbaarheidsproblemen in kaart. Aanpassing van de verbinding heeft directe invloed op de rest van de verbindingen in de omgeving, en daarom wordt dit gebiedsgericht onderzocht. Als we dit wegvak gaan vervangen, volgens onze monitoring over minimaal vijftien jaar, dan richten we dit wegvak in volgens dan geldende richtlijnen, en wordt het oorspronkelijke infraplan VDL geactualiseerd. En voorzitter, ik kan de heer IJpelaar een toezegging doen. Om te voorkomen dat dit van de radar verdwijnt, zeg ik toe dat het infraplan VDL Nedcar opgenomen blijft in het IPML. En pas als het infraplan wordt geactualiseerd, dan gaan we weer rapporteren over de voortgang.

De voorzitter: De heer IJpelaar.

De heer IJpelaar (CDA): Ja, dank daarvoor. Ik denk dat dat een weloverwogen besluit is, dus heel goed. En begrijp ik het nu goed dat we toch ook nu gaan onderzoeken of we het inderdaad moeten aanleggen? Want het leek net of u met de laatste zin bedoelde: op het moment dat het eraan komt, dan gaan we dat onderzoeken, en het blijft er tot die tijd op staan. Of gaan we het wel actualiseren, terwijl het erop blijft staan? Dus dat was meer even of ik het goed begrepen had. Dat we het blijven actualiseren terwijl het erop staat, of dat we het pauzerend erop zetten en over vijftien jaar terugkomen.

De voorzitter: Gedeputeerde.

Gedeputeerde Demollin: We blijven onderzoeken, samen met de gemeente Sittard-Geleen.

De heer IJpelaar (CDA): Dank u wel.

Gedeputeerde Demollin: Dan voorzitter, heb ik de vragen van de VVD, van de heer Bloi. Die gaat over De Hut – De Plank N598. Dat er sprake is van beperkte communicatie. Omdat we het project vanwege die stikstofproblematiek een aantal jaren on hold hebben moeten zetten, dienen we nu allerlei onderzoeken te doen om te actualiseren, om aan de vergunningsvoorwaarden te kunnen voldoen. En we zullen nagaan hoe we hierover gaan communiceren. We zullen hier bij de volgende voortgangsrapportage, de dertiende, nader op ingaan. En uiteraard heeft het omgevingsmanagement te allen tijde onze volle aandacht. Dan heeft de heer Bloi voorzitter, ook nog een vraag gesteld over de Randweg Abdissenbosch. We houden dit continu in de gaten, wat de mogelijkheden zijn op het gebied van stikstof. Dat is ook afgesproken toen we besloten hadden het project in de vrieskast te zetten. Op dit moment biedt de stikstofwetgeving geen oplossing. En hierover spreken we dan ook vaker met de gemeente Landgraaf. Dan voorzitter, heb ik de vragen van JA21, van de heer Beckers. Die gaat ook over de fietsbrug bij Roermond – Haalen, en eventueel alternatieve financieringsbronnen of Europese potjes. De gemeenten Leudal en Roermond, die zijn feitelijk hier aan zet. Zij onderzoeken momenteel op welke manier deze complexe fietsbrug kan worden gefinancierd. En daar horen ook allerlei alternatieve financieringsbronnen bij. We zijn dus ook heel erg geïnteresseerd in wat in hun coalitieakkoorden zal staan over deze fietsbrug. En naar verwachting zal er meer duidelijkheid zijn in september. En GS wacht dan ook eerst deze onderzoeken af, omdat Provinciale middelen voor de bijdrage aan fietsverbindingen op zijn. Voorzitter, dan heb ik de vraag van de PVV, van de heer Hoks.

Die gaat als allereerste over de Maaslijn. En de rijksbijdrage, wanneer dit nu eindelijk gaat gebeuren. De afspraak met het Rijk is dat zij de bijdrage in de Meicirculaire publiceren, en vervolgens gaan overmaken. Dus de Meicirculaire, die wordt elk moment verwacht. Dan heb ik een vraag over lijn 83, van Venlo naar Nijmegen. En de passen van Dal Vrij, die zouden niet geldig zijn bij de bussen van Breng. En voorzitter, dit heeft niet zozeer te maken met het product Dal Vrij Limburg, maar vooral met buslijn 83 zelf. Deze lijn wordt door Breng en Arriva samen uitgevoerd. Recentelijk is er sprake geweest van problemen met de apparatuur, op één specifieke bus van Breng. En dit is inmiddels weer opgepakt. En we houden dit ook in de gaten, want Dal Vrij-reizigers moeten binnen het Limburgse concessiegebied vrij kunnen reizen in daluren. Dan voorzitter, heb ik een vraag van mijnheer Hoks met betrekking tot de toegankelijkheid van bushaltes en beschikbaarheid van bushaltes. Een heel terechte vraag. Met betrekking tot die toegankelijkheid kan ik aangeven dat richting de gemeente we weer opnieuw aandacht hebben gevraagd om uitwerking te geven aan dit onderwerp. En op onze eigen wegen loopt hiervoor een uitvoeringsprogramma. En met betrekking tot de beschikbaarheid van buslijnen: sinds 1 januari 2025 biedt Arriva weer de volledige dienstregeling aan zoals die voor de covid van toepassing was. En het is ons niet geheel duidelijk op basis waarvan u veronderstelt dat er sprake is van het beknibben op de beschikbaarheid van buslijnen. Voorzitter, dan heb ik de vraag van mevrouw Berghorst, van de PvdA. En die gaat over of er al nieuws is rondom de bruggen en het achterstallig onderhoud vanuit I en W, en of er lessen uit te trekken zijn met betrekking tot naar de Provincie. We hebben dat net ook al kort aangegeven in het antwoord aan mijnheer Huizing. Maar afschrijven, dat gaat over kapitaallasten, oftewel investeringen in levensduurverlengende ingrepen, zoals nieuwe kunstwerken. En dat onderhoud, dat heeft betrekking op regelmatig terugkerende ingrepen om die levensduur te behouden. En dat onderhoud wordt gedekt uit exploitatiemiddelen, die momenteel toereikend zijn. En als het dan gaat over onze eigen bruggen en viaducten: het is zo dat de monitoringsystematiek van Rijkswaterstaat een andere is dan onze eigen monitoringsystematiek, dus wij kunnen wat sneller acteren. En daarnaast weet ik dat er ook nog met betrekking tot de bruggen vanuit Rijkswaterstaat een Rekenkamerrapport aan zit te komen. Ik weet nog niet exact wanneer dat gaat komen. Ik weet in ieder geval dat het komt. Wij als Provincie inspecteren de bruggen en de viaducten zeer regelmatig, en voeren het benodigde onderhoud ook conform plan uit. Op dit moment hebben we geen risico's dat afschrijvingsperiodes langer zijn dan de technische levensduur van kunstwerken. Dus we hebben het enerzijds financieel geregeld, en anderzijds ook qua monitoring een andere systematiek dan Rijkswaterstaat. Dan de vraag van D66, over de N280 in Leudal. Die is ook al meerdere keren teruggekomen. Ik heb ook al aangegeven dat in het kredietbesluit daar de nadere informatie over komt, 25 september van dit jaar. En er is ook een vraag gesteld over de fietsverbinding Roermond – Haalen, waarbij ook die MKBA nogmaals is aangehaald. Die fietsverbinding, die is eerder geschat op € 10 miljoen. En daar bleek dat dit... Wat staat hier nu? Oh, maal drie. En in september verwachten wij duidelijkheid te krijgen van de gemeenten Roermond en Leudal over de financiering van de fietsbrug. Wat ik ook al zei, het is belangrijk wat in die coalitieprogramma's van die gemeenten staat. En het is een complexe brug, het is gewoon een heel complexe brug. Maar nogmaals, wij hebben er € 3,5 miljoen voor gereserveerd, uit eerdere intensiveringsprogramma. Dat staat ook nog altijd. En dat is ook het geld dat wij maximaal willen bijdragen. Dan heb ik twee vragen voorzitter, van 50PLUS, van mijnheer Erkamp. Eén is: hoe voorkom je nou dat die risico's bij andere projecten zo actueel worden? Optreden van risico's kan niet altijd worden voorkomen. En gedurende het project worden risico's beheerst en zoveel mogelijk gemitigeerd. Ik heb net de behandeling gedaan van het voorstel van Kom Neer. Dan zie je dus dat daar eigenlijk al wordt voorgewerkt om vertraging te voorkomen, zodat je uiteindelijk ook niet zo'n hoge kosten gaat krijgen. Dus constant wordt daarop gelet. En in de totstandkoming van het krediet wordt altijd rekening gehouden met het optreden van risico's, zowel voorzien als onvoorziene risico's. Maar het kan altijd nog voorkomen dat het bestaande krediet niet toereikend is voor het opvangen van alle optredende risico's. En daarom zal kredietbijstelling moeten plaatsvinden. En pas dan neemt het extra kredietruimte weg onder het kapitaallastenplafond. De tweede vraag van mijnheer Erkamp

voorzitter, dat is of de doelen concreet of onvoldoende concreet zijn en meetbaar, met betrekking tot het ov. De contractuele prestatieafspraken met Arriva zijn op een SMART manier, ik zal zeggen gewoon op een begrijpelijke manier opgenomen. De ambities en beleidsdoelen zoals in de concessie zijn opgenomen, die zijn wat minder, hier staat SMART maar ik bedoel gewoon heel begrijpelijk opgenomen. En daarmee minder goed om te zetten in meetbare prestatie-indicatoren. Met Arriva proberen we hier wel verder invulling aan te geven. Dan heb ik de vraag van mevrouw Boven, van de Partij voor de Dieren voorzitter, en dat gaat over die geluidsplafonds. Het is een heel terechte vraag. Ik kan u een toezegging doen dat we hier nader schriftelijk over informeren vóór de zomer, maar uiterlijk in Q3 2026. Dan voorzitter, heb ik de vraag van...

De voorzitter: Moment, mevrouw Boven heeft een vraag.

Mevrouw Boven (Partij voor de Dieren): Ja, ik kom hier heel even op terug. Want de vorige keer was de toezegging dat het in deze rapportage wordt meegenomen. En nu is niet duidelijk wat u ons gaat vertellen. Dus ik zou daar graag nog een invulling op willen horen bij deze toezegging.

De voorzitter: Gedeputeerde.

Gedeputeerde Demollin: Alle punten die u in de vraag heeft meegenomen, worden in de mededeling portefeuillehouder toegelicht. Dan voorzitter, heb ik de vraag van mijnheer Nejjodov, van GroenLinks. Ook dat is een heel terechte vraag. En wij zitten met België niet op één lijn – daar hoeft ik geen doekjes omheen te draaien. En vanuit de Nederlandse trampartners is... Ja, als je dan kijkt, ziet GS nog een reële kans op een minnelijke schikking? En vanuit de Nederlandse trampartners is de bereidheid er altijd, en willen we de rechtbankprocedure ook best opschorten, maar niet intrekken. En je hebt voor een schikking twee welwillende partijen nodig. Eentje, dat zijn Nederlandse partners, is dus onvoldoende. Maar binnenkort zullen we poolshoogte gaan nemen bij de minister van het Vlaams Gewest. En ik kan ook een toezegging doen dat we u over de voortgang van deze gesprekken zullen informeren in Q4 van 2026. En ik heb hier mijnheer Ubbink staan van de SP, die heeft geen vragen gesteld. Dus voorzitter, ik ben klaar met mijn beantwoording. Dank u wel.

De voorzitter: Ja, dank u wel. Dan heb ik als het goed is drie toezeggingen. Oh sorry, ik zie dat de heer Hoks nog een vraag heeft.

De heer Hoks (PVV): Ja dank u wel, voorzitter. Om even de Gedeputeerde te helpen, met mijn laatste vraag: ik bedoel vooral het artikel wat op Maasduinencentraal heeft gestaan, over de gemeente Bergen. Het is namelijk zo: **op lijn 85 Boxmeer – Siebengewald zijn in totaal negen haltes die op dit moment niet voldoen aan de eisen die gesteld zijn met betrekking tot de mensen met een beperking. En nu wordt er met Arriva ook eerst overleg gevoerd, om de in- en uitstappers per halte te analyseren. En dan gaan ze even kijken wat ze ermee gaan doen. De kans is dat er verschillende haltes zullen wegvallen. En als er te veel haltes wegvallen, kan het dus zijn dat de lijn wordt opgeheven.** Daaraan refereerde ik.

De voorzitter: Gedeputeerde.

Gedeputeerde Demollin: Dank u wel, voorzitter. Ik heb even ruggespraak gehad met de ambtelijke staf. Ik kan u een **toezegging doen dat we dit nader onderzoeken**, wat u net aangeeft. En dat we daar **nog voor de zomer op terugkomen met een antwoord op datgene**. Samen met de gemeente Bergen hoor ik wat daar de status van is.

De voorzitter: Mijnheer Bloi, heeft u een vraag?

De heer Bloi (VVD): Ja, ik had toch nog één vraagje. Maar u was net te snel bij het beantwoorden, of ik te langzaam waarschijnlijk. Begrijpt de VVD dus goed dat de Provincie op dit moment niet bereid is om opnieuw te kijken met de wetenschap van nu wat er betreffende de Randweg wél mogelijk is? Dus een soort van second opinion uit te voeren.

De voorzitter: Gedeputeerde.

Gedeputeerde Demollin: Dank u wel, voorzitter. Nou, de bereidheid is er, bereidheid is er altijd. Maar de mogelijkheden zijn er niet.

De voorzitter: Dan hebben we nog een vraag van de heer Huizing.

De heer Huizing (BBB): Dank u, voorzitter. Toch even terugkomend op uw antwoord, als het gaat om die bruggenproblematiek. Ik snap de positie van de Provincie, dus wat dat betreft is uw antwoord duidelijk. Maar er is maandag overleg, blijkbaar. Gaan wij daarover meegenomen worden in de vorm van een mededeling portefeuillehouder wat de uitkomsten van dat overleg zijn? Dat was eigenlijk een vraag die ik had naar aanleiding van.

De voorzitter: Gedeputeerde.

Gedeputeerde Demollin: Dank u wel, voorzitter. Ik begrijp dat dat overleg loopt langs de lijnen ook van het IPO. En dat uiteindelijk het ministerie met een Kamerbrief gaat komen.

De voorzitter: Goed, dan zijn we aan het einde van de behandeling. Dan heb ik een **viertal toezeggingen** genoteerd. Ik benoem ze even; het zal niet helemaal conform zijn wat het echt zal worden, maar goed. **Ik heb één onderhoudsopgave, de N300, voor Q1 2027. Ik kijk even naar de heer Huizing.** Dat klopt, hè? Oké. **Infraplan VDL blijft gehandhaafd, voor de heer Ijpelaar.** Dan heb ik: **alle punten worden meegenomen in de mededeling, voor mevrouw Boven.** Ik heb even de summier samenvatting. **Nader onderzoek met een antwoord, voor eind Q2 2026 – voor mijnheer Hoks was dat.** En **de voortgangprocedure over de procedure lijn Hasselt – Maastricht, in Q3.** En dan hebben we er dus vijf. Oké. Ze worden netjes uitgeschreven, en in iBabs gezet. Dus, vandaar. Ik dank mevrouw Demollin hartelijk, en het team, voor alsnog aansluiten voor IPML. En ik wens iedereen alvast een goed weekend. En dan schorsen we even een minuut, voor het wisselen van de Gedeputeerden. Dank u wel.

T9856 Gedeputeerde Demollin zegt toe PS uiterlijk in Q1 2027 nader te informeren over de integrale onderhoudsopgave van de N300.

T9857 Gedeputeerde Demollin zegt toe PS in Q4 2026 via VGR13 van het IPML te informeren over de voortgang van de gesprekken van het Vlaams Gewest n.a.v. het door Vlaanderen stopgezette project Tram Maastricht-Hasselt.

T9858 Gedeputeerde Demollin zegt toe PS voor eind Q3 2026 te informeren over de stand van zaken opgave toegankelijk maken bushaltes door wegbeheerders (gemeenten) en hoe we gezamenlijk tot goede afwegingen komen over de bediening van haltes.

T9859 Gedeputeerde Demollin zegt toe PS uiterlijk Q3 2026 te informeren over alle gevraagde elementen m.b.t. de geluidsproductieplafonds.



De commissiegriffier,

De voorzitter,

L. van Birgelen-Droog

I.J.G. Goossen