



Concept deelverslag van het verhandelde in de Statencommissie Financiën, Economische Zaken en Bestuur

van 13-5-2022

betreffende Statenvoorstel Toekomst van Maastricht Aachen Airport

Statenkenmerk

G-22-015

Maastricht

13-5-2022

De voorzitter: 7.1: G-22-015 Statenvoorstel Toekomst van Maastricht Aachen Airport, brief GS van 19-4-2022. De afgelopen maanden is een intensief proces doorlopen met deze commissie om de complexiteit van het MAA-dossier nader te duiden, toe te lichten en in samenhang te bezien. Op basis van de gevoerde dialogen heeft GS ervoor gekozen om niet met een voorkeursscenario te komen. Provinciale Staten dienen de toekomst van de luchthaven zelf te bepalen. Onderdeel van het voorstel aan PS is het uiten van wensen en bedenkingen ten aanzien van het verstrekken van een 30-jarige annuïtaire lening van € 35.200.000 voor de renovatie van de start- en landingsbaan. Voordat we dit punt inhoudelijk gaan behandelen, luisteren we eerst naar de sprekers. Een aantal sprekers heeft de bijdrage al digitaal aangeboden. U vindt deze documenten terug bij de vergaderstukken in iBabs. Dan verzoek ik nu de bode om de heren Drenth en Van de Wiel te begeleiden richting inspreekgestoelte en de heer Drenth is onze eerste spreker. De heer Van de Wiel wil ik vragen plaats te nemen op de stoel naast de inspreekplek. Mijnheer Drenth, u spreekt in namens TEFAF. Ga uw gang.

De heer Drenth, namens TEFAF: Dank u wel, voorzitter. Dank voor deze gelegenheid om hier het woord te doen namens TEFAF, ik ben daar directeur. Nog maar heel kort, drie maanden geleden, ben ik begonnen. TEFAF is de organisatie die hier in Maastricht de kunstbeurzen organiseert. Dat doen we al een hele tijd, dit is onze thuisbasis. Hier zijn wij geworteld en dit is de plek waarmee wij ons heel sterk mee verbonden voelen. Sinds enige tijd organiseren wij als TEFAF ook een beurs in New York, daar kom ik net vandaan. Ik ben buitengewoon gelukkig dat ik meteen al met mijn neus in de boter ben gevallen: twee beurzen in een heel korte tijd. Wat me opviel als je dan praat met kunstliefhebbers is dat hoezeer iedereen onder de indruk is van de beurs hier in Maastricht. New York is fantastisch, we hebben ook vier keer de New York Times gehaald, wat best heel bijzonder is. Maar als je met mensen spreekt dan zeggen ze: de beurs in Maastricht is de échte beurs. En daar hebben wij natuurlijk ook steeds over gezegd: Maastricht, TEFAF, dat is de moederbeurs, want dat is de plek waar niet alleen maar eigentijdse en moderne kunst zit, maar ook oude kunst. De oude meesters heb je daar, je hebt antiquiteiten, ook vanuit de Romeinse Tijd, de Griekse Tijd en de Egyptische Tijd. Je kunt er ook de continuïteit zien van de kunstgeschiedenis en al het moois wat er is gemaakt in de geschiedenis. Degenen die van kunst houden willen we graag hiernaartoe halen, naar Maastricht, want dit is de plek waar alles echt gebeurt. Maar dan moet je hier natuurlijk wel kunnen komen. Voor ons is het van levensbelang dat je hier vanuit de rest van de wereld naartoe kan komen en daarom is een luchthaven van onmiskenbaar belang. Dat is namelijk de enige manier om ook hier op deze plek te kunnen gaan komen. Wij vinden het van belang om mensen te kunnen ontvangen hier, om de gastvrijheid van de regio te laten zien. We zijn er een beetje teleurgesteld over dat erover nagedacht is, en dat er al vergaande voorstellen waren, om de luchthaven niet open te

houden, terwijl het voor ons zo belangrijk is om dat te houden én we ook afspraken hadden gemaakt over de bereikbaarheid van deze regio en de bereikbaarheid van de beurs. We zijn heel blij dat het voorstel nu zo is aangepast dat het open voorligt, want wij willen er graag voor pleiten om de luchthaven open te houden. Er is geen beurs in de wereld van het belang van TEFAF die niet in een stad zit met een eigen luchthaven, voor ons is dat dus van groot belang. Wij snappen natuurlijk heel goed ook dat er heel veel andere belangen zijn, wij zijn echt niet de enigen en we weten ook dat er ook andere elementen zitten. Voor andere bedrijven is het ook van groot belang en we zien natuurlijk ook het belang van het milieu en daar willen we natuurlijk ook graag over meedenken. Wat ik graag wil doen voor, en daarmee wil ik graag afronden, voorzitter, wij willen ons als TEFAF ook graag gedragen als de goede partner die wij zijn. Wij willen graag meedenken over alles wat er speelt. Voor ons is de luchthaven van groot belang en bij alles wat er daarna gebeurt zouden wij graag betrokken willen blijven. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Dank u, mijnheer Drenth. Zijn er vragen aan mijnheer Drenth? Mijnheer Loomans.

De heer Loomans (Partij voor de Dieren): Ja, dank u wel voor uw verhaal. Mijn vraag is: hoeveel bezoekers krijgt TEFAF in een doorsnee jaar? En hoeveel van die bezoekers komen met hun privévliegtuig naar MAA?

De heer Drenth: Het gaat om duizenden bezoekers, maar een deel daarvan komt natuurlijk maar met het vliegtuig. De meeste mensen komen met de trein, met de auto of met de fiets. Het is natuurlijk maar een klein deel dat gebruikmaakt van het vliegtuig. Het is ook wel een belangrijk deel als het gaat over bezoekers aan wie wij veel waarde hechten, zoals musea vanuit de hele wereld. Ja, dat zijn dus de mensen die niet met de trein, de fiets of de auto kunnen komen, maar hier met het vliegtuig naartoe komen.

De heer Loomans (Partij voor de Dieren): Maar als u zegt dat het een heel klein aantal is, heeft u het dan over 1%? Of een tiende procent? Een honderdste procent?

De heer Drenth: We hebben het over enkele procenten en het gaat daarbij over de belangrijkste procenten als het gaat over het voortbestaan van de beurs.

De heer Loomans (Partij voor de Dieren): Oké, ja. Heeft u enig idee wat het verschil is tussen de taxikosten van Bierset naar de TEFAF en MAA naar de TEFAF?

De heer Drenth: Het verschil in?

De heer Loomans (Partij voor de Dieren): De taxikosten tussen Bierset en de TEFAF en Maastricht Aachen Airport en de TEFAF?

De heer Drenth: Nee, dat weet ik niet.

Mevrouw Mertens (GroenLinks): Dank u wel voor het inspreken. Ik zat mij af te vragen: als het vliegveld sluit, kan de TEFAF dan niet meer plaatsvinden in Maastricht?

De heer Drenth: Wij zijn geworteld in deze regio en we willen hier ook heel graag blijven. We hebben dus geen enkele behoefte om te zeggen van wij gaan hier weg, want dit is ons thuis en hier willen we blijven. Als u de vraag zou formuleren als wordt het u moeilijker gemaakt? Dan is het antwoord volmondig ja.

De voorzitter: Mijnheer Van Caldenberg.

De heer Van Caldenberg (SP): Voorzitter, dank u wel. U had het over afspraken die u hier had gemaakt met de Provincie. Zou u mij daar iets over kunnen duiden, wat in die afspraken exact staat afgesproken over de toekomst van de luchthaven?

De heer Drenth: Ja. De afspraken zijn gemaakt gaan over het voortbestaan van TEFAF. Een paar jaar geleden zijn die afspraken gemaakt over onder welke voorwaarden ook TEFAF hier zou kunnen blijven. Die gaan met name over een betere verbinding tussen de beurs en de luchthaven. Toen die afspraken werden gemaakt, ging het dus met name over een verbetering van de bereikbaarheid. Wat er nu voorligt is een mogelijke verslechtering van die bereikbaarheid en dat is iets wat ons een klein beetje verdriet doet.

De voorzitter: Mijnheer Franssen. Oh.

De heer Van Caldenberg (SP): Dit kan ik volgen. Kunt u mij dan aangeven welke boetes/sancties daar over en weer opstaan op het niet nakomen van de afspraken?

De heer Drenth: Zover zijn wij nog niet. Wij zijn niet zo erg van dreigen, daar houden wij niet van. Daar moet ik me ook nog in verdiepen. Ik ben zelf ook nog maar net begonnen, dus dat heb ik ook nog niet precies gezien. Waar ik graag het gesprek over wil voeren, is hoe we zouden kunnen samenwerken.

De voorzitter: Mijnheer Franssen?

De heer Franssen (LOKAAL-LIMBURG): Ja, dank u wel voorzitter. De afspraken waar mijn collega-Statenlid aan refereerde zijn me duidelijk. Wat voor onze fractie als LOKAAL-LIMBURG wel onduidelijkheid geeft is het feit: we hebben vier varianten en stel dat op een gegeven moment variant 4 de meerderheid hier zou halen. Wat heeft dat gevolgen voor u? En stel het wordt een andere variant, is mijn vervolgvraag: wat is dan de zekerheid voor Limburg of voor de Limburgers qua continuïteit dat de TEFAF in de toekomst in Maastricht blijft?

De heer Drenth: Wij voelen ons zeer verbonden met de regio. We hebben geen enkele behoefte om weg te gaan. Nul. Wij willen dus heel graag blijven en wat ik heb aangegeven in mijn bijdrage is dat wij heel graag betrokken willen blijven bij de verdere uitwerking van die variant. Er zijn dus allerlei opties denkbaar. Een luchthaven in Maastricht direct verbonden met de beurs is voor ons van groot belang. Wij willen heel graag meedenken over opties die er daarnaast zijn. Wij willen heel graag de bespreking hier afwachten, maar we willen ook heel graag over de verdere varianten nadenken.

De voorzitter: Dank u. Mijnheer Drenth, dan kunt u weer plaatsnemen op de tribune.

De heer Drenth: Dank u wel.

De voorzitter: Ik vraag de heer Peters om plaats te nemen op de stoel en de heer Van de Wiel om plaats te nemen achter het spreekgestoelte. Mijnheer Van de Wiel, aan u het woord.

De heer Van de Wiel, namens MECC Maastricht: Goedemiddag, geachte voorzitter en leden van de Provinciale Staten. Dank u wel dat ik hier mag inspreken. Mijn naam is Rob van de Wiel, ik ben nu een kleine tien jaar algemeen directeur van MECC Maastricht. Het is een eervolle baan. En ik zeg bewust: ik mag dat zijn omdat het een publieke instantie is. De aandeelhouder is Gemeente Maastricht. Met veel ijverige inzet en dedication ben ik met mijn team deze baan aan het vervullen. In die tien jaar tijd is er ontzettend veel gebeurd. Zo hebben wij de aandelen teruggekocht uit Amsterdam. We hebben het pand gekocht uit een beleggingsfonds. We zijn anders gaan werken, en we zijn beter gaan werken. Niet alleen financieel succesvol, maar vooral zichtbaar. Het MECC is dit jaar uitgeroepen tot het beste congrescentrum van Nederland. We zijn genomineerd voor het beste congrescentrum in Europa en we hebben samen met u en de gemeente Maastricht € 50 miljoen geïnvesteerd omdat we geloven in de strategie. Die strategie is meerdaags internationale bezoekers naar de stad toehalen, naar deze regio toehalen. Die zijn namelijk goed voor € 365 per persoon per nacht. Goed voor de hotels, goed voor de middenstand, goed voor het vervoer en vooral eten en drinken. Dat kan alleen met een vliegveld en anders is dat niet mogelijk. We hebben de coronacrisis overwonnen en u weet: mijn business heeft twee jaar stilgelegen. We hebben last van een oorlog, en we hebben ook last van een oorlog om talenten. We zitten in een arbeidsmarkt die krap is. Zullen we dan alstublieft met elkaar de infrastructuur van Limburg op orde houden? Er is namelijk voor mij heel veel nationale concurrentie. Noord-Holland, Zuid-Holland en zelfs Brabant klopt op de deur. Met een vliegveld en de ontwikkelingen in Eindhoven. Ik denk niet dat we het kapitaal dat we reeds geïnvesteerd hebben moeten vernietigen, maar dat we met elkaar slim de stappen moeten doorlopen en het vliegveld open moeten houden en verder moeten verduurzamen. Op termijn moeten we met elkaar de bereikbaarheid van deze provincie verbeteren in plaats van verslechteren. En ik garandeer u dat de economische spin-off die wij als MECC hebben voor deze regio – nu € 70 tot 80 miljoen per jaar – uit kan groeien naar € 100 tot 150 miljoen per jaar. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van de Wiel. Wie? Mevrouw Berghorst.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Ja, voorzitter. Dank voor het inspreken. U zegt dat de luchthaven essentieel is voor het werk dat jullie doen. U schetst daarbij een plaatje dat u een internationaal opererend congrescentrum bent en gasten van over de hele wereld ontvangt.

De heer Van de Wiel: Precies.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Ja. Maar het personenvervoer dat van en naar de luchthaven gaat, gaat naar vakantiebestemmingen: Turkije, Griekenland. Dus die mensen die gebruikmaken van uw faciliteiten landen wel met een vliegtuig, maar uit alles blijkt dat die niet op MAA landen. Dus wat is dan het probleem?

De heer Van de Wiel: Ik ben blij dat u de vraag stelt. Ik had ook gehoopt dat net als uw rechter man ook de vraag stelde, de vraag aan mij te stellen. Het is in de eerste plaats belangrijk om internationaal zichtbaar te zijn. Als ik in Boston sta is het wel prettig dat Maastricht op de kaart staat. Wij zijn internationaal aan het acteren en als ik uit moet leggen aan een Amerikaan dat iemand in Brussel, een ander land, moet landen dan krijg ik dat niet verkocht. Dat is heel lastig. Ook al is de taxibeweging wellicht goedkoper. Wij moeten als Limburg zichtbaar zijn op de internationale vliegkaart. Daarnaast is sluiten ook een definitief nee zeggen naar duurzame oplossingen in de toekomst: een lijnvlucht, waar we al jaren voor strijden, die in de ontwikkeling van de sector best eens kleiner en duurzamer kan zijn. Bij sluiting is het definitief voorbij.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Voorzitter, nog één vervolgvraag. Want u zegt: het is lastig verkopen aan een Amerikaan dat hij in België moet landen. Maar dat is op dit moment wel de realiteit. Dus u verkoopt het klaarblijkelijk wel uit uw succesvolle verhaal. En dan denk ik: er zijn heel erg veel zaken waarmee niet alleen Maastricht maar heel de regio, heel Zuid-Limburg en misschien wel heel Limburg zich als een uitstekende locatie op de kaart zet, maar het vliegveld speelt daar misschien, in mijn optiek, niet zo'n heel grote rol in. En dat blijkt ook wel, want die Amerikaan landt niet met zijn vliegtuig op MAA, maar die land in Bierset of op Brussel.

De heer Van de Wiel: Nou, ik dank u voor het compliment dat ik het wel verkocht krijg, maar ik krijg het nog makkelijker en beter verkocht, en dus garandeer ik groei, bij het openhouden van het vliegveld én het met elkaar zoeken naar oplossingen in duurzaamheid.

De voorzitter: De heer Loomans.

De heer Loomans (Partij voor de Dieren): Ja, dank u wel voorzitter. Als ik u nou uw probleem hoor beschrijven, zou u dan niet veel meer geholpen zijn met een goede aansluiting van Maastricht op het supersnelle treinennetwerk dat nog veel sneller en veel beter in staat is om passagiers uit desnoods Düsseldorf, Brussel en Amsterdam bij wijze van spreken in anderhalf uur naar Maastricht te brengen dan dat er hier een eigen vliegveld is?

De heer Van de Wiel: Ja, ik lijk wel ontevreden, maar het doet me pijn dat we dit überhaupt moeten bespreken. Die had er al moeten zijn. En een vliegveld hoort ook bij de infrastructuur van een provincie, van een internationale bestemming, maar een treinverbinding minimaal. Dus ik zeg niet óf, maar ik zeg en-en.

De voorzitter: Dank u, dan gaan we nu naar mijnheer Franssen.

De heer Franssen (LOKAAL-LIMBURG): Dank u wel, voorzitter. U verwoordde de spin-off, het miljoenenbedrag. De varianten die ons zijn voorgelegd zijn vier varianten. De vierde variant is sluiting van het vliegveld. Stel dat de meerderheid daarvoor kiest, wat heeft dat voor u als impact? En wat genereert dan de spin-off voor de Limburgse economie?

De heer Van de Wiel: Goede vraag, dan gaat u van een internationale venue die hier in de stad ligt naar een, met alle respect, rode hal of een sporthal en dan gaan we nationale producties doen. Dat betekent

géén overnachtingen, geen meerdaagse, internationale bezoeker in deze stad, en ik heb het niet becijferd, maar ten minste een halvering van de spin-off.

De voorzitter: Mijnheer Van Caldenberg.

De heer Van Caldenberg (SP): Ja voorzitter, ik heb ooit een keer een geprobeerd een Amerikaan uit te leggen waar Nederland lag, en toen zei hij: 'Ah, Copenhagen!' Dat was zijn antwoord. En de vraag die ik aan mijnheer Van de Wiel heb is: hoe groot is nu de afstand van de gemiddelde Amerikaan tot zijn werk?

De heer Van de Wiel: Ja, ik kom misschien heel beleerd over, maar die kennis heb ik niet paraat. Het gaat erom dat ik net als de vorige spreker ook geland ben op JFK Airport in New York en als ik naar Manhattan moet heb ik echt een weg af te leggen en ben ik onderweg. Maar ik land wel in Amerika, en ik weet dat ik in de buurt ben. Het is psychologie en daar heb ik echt mee te maken.

De heer Van Caldenberg (SP): Dat klopt, want die psychologie is dat als je je wilt presenteren als internationale stad, internationale provincie, je jezelf op de kaart wil zetten. Maar tegelijkertijd geeft u aan: we moeten wel vlakbij een vliegveld hebben. Maar de gemiddelde afstand van een Amerikaan tot zijn werk is twee uur en dan zou je vanaf Schiphol hier kunnen zijn. Dus de vraag is: u verkoopt een internationaal verhaal, maar denkt u niet heel klein?

De heer Van de Wiel: Dat denk ik niet. Ik denk dat wij met elkaar praten over de beste voorwaarden. En versoberen kan altijd. Ja? En die keuze is aan u. Ik geef alleen aan wat het belang is voor mijn business en dat betekent dat we geen privéjets meer hebben op Maastricht Aachen Airport, dat we geen internationale paarden meer in kunnen vliegen voor Gym, dat we geen goederen meer in kunnen vliegen die wij ook nodig hebben voor het opbouwen van onze beurzen. Het gaat dus verder dan alleen maar de afstand voor de bezoeker.

De voorzitter: Dank u, mijnheer Van de Wiel. Dan verzoek ik u weer plaats te nemen op de tribune. Dan kan de heer Sprangers naar voren komen en dan geven wij het woord aan de heer Peters. Mijnheer Peters spreekt op persoonlijke titel.

De heer Peters, op persoonlijke titel: Geachte toehoorders, graag wil ik u meenemen. U kunt blijven zitten, maar ik neem u toch mee naar het Heuvelland en naar de dorpen die heel dichtbij de luchthaven liggen. Hoe beleeft men nu de overlast? Welke impact heeft het als een toestel op 45 meter boven de pannen raast? Kortom, ik wil nu niet veel spreken, ik wil het u laten zien. Ik wil het u laten horen en ik wil het u laten voelen. U gaat het nu beleven. We gaan naar een compilatie kijken van wat er zich elke dag rondom de luchthaven afspeelt. Bedenk daar nog een keer de kerosine bij, de kopjes in de keukenkast die trillen, en dan heb je het beeld compleet. Voor degene die een kwetsbaar gehoor heeft: ik moet u toch even waarschuwen, want het wordt nu even niet leuk. Het wordt niet prettig. Om het zo realistisch mogelijk te maken is het volume van deze installatie precies afgesteld op de decibels die de omwonenden ook elke dag horen. We hebben zojuist iets meer dan 80 decibel gerealiseerd, dat is nog lager dan de gemiddelde geluidsbelasting die wordt geproduceerd voor deze dorpen. Deze bewoners roepen al jaren om hulp. Om een verandering, om gehoord te worden. Bewoners worden er letterlijk ziek van. Willen wij dat? En dit is nog maar een klein deel van wat er zich afspeelt. Proefdraaien van Samco,

de highlowers, het vrachtverkeer, knalapparatuur om vogels te verjagen: we hebben het u nog niet kunnen laten zien. En dan lezen wij overal prachtige woorden zoals: balans in de omgeving, vergroten van de leefbaarheid, een omgevingsbewust vliegveld, groei moet verdiend worden, stillere vliegtuigen. Dat laatste toestel dat u heeft gezien was een toestel van Qatar, dit valt onder de zogenaamde 'stillere vliegtuigen'. Hoe kan je deze woorden in je mond nemen als je trommelvliezen het bijna begeven? En als je weet dat deze toestellen nog zeker veertig jaar zullen vliegen? Mooie woorden, maar kunnen ze datgene wat u zojuist heeft gezien ook daadwerkelijk oplossen? Dank voor uw aandacht.

De voorzitter: Wie heeft er een vraag? Mijnheer Loomans.

De heer Loomans (Partij voor de Dieren): Ja, u had het terloops eventjes over het proefdraaien van die motoren. Wat voor geluidsniveau moet ik me daar nu bij voorstellen? Is dat vergelijkbaar met wat u hier eerder heeft laten horen?

De heer Peters: Dat is een goede vraag. Op de manier zoals het nu voorligt is het één grote ramp. Ik heb daar nog wat afbeeldingen voor. Hier ziet u precies hoeveel woonhuizen geraakt worden op het moment dat er wordt proefgedraaid. Het zijn er niet tientallen, het zijn er honderden. Deze woningen gaan ongeveer tussen 60 en 70 decibel aan geluid ervaren. Wat hebben wij gezien in het voorstel? In de aanvraag wordt er op deze manier proefgedraaid. Gewoon in de open lucht, geen beschermende maatregelen en geen demping van geluid. Kortom, zoals je hier opereert doe je eigenlijk alleen in de woestijn, waar geen mensen wonen. En op MAA. Zó ligt die aanvraag er. Nou, alle hinderbeperkende maatregelen van Pieter van Geel zijn van tafel geveegd. Of ze passen niet of ze zijn te duur, helaas. Wat hebben wij aangedragen? Jongens, doe dit netjes, doe dit serieus, denk aan de omgeving. Investeer. Wil je een duurzame luchthaven zijn, dan is dit ervoor nodig. Helaas, we moeten het toch doen zoals ze het ook in de woestijn doen. Zo ligt die aanvraag er nu en daarom liggen er ook 380 bezwaren bij de Provincie op tafel, van omwonenden die weten wat voor een herrie dit gaat opleveren. Dit past gewoon niet op een luchthaven die helemaal omgeven is door woonkernen waar mensen wonen, kinderen spelen et cetera.

De voorzitter: Mijnheer Van Caldenberg.

Mijnheer Van Caldenberg (SP): Een toestel dat op deze manier aan het proefdraaien is, hoelang duurt dat? En vraag twee is: wat kost dit?

De heer Peters: Hoelang is duurt dat? Dat is variërend, nu wordt er soms een halfuur of drie kwartier proefgedraaid. In het verleden is dat ook langer geweest. In het PIP wordt daar beperkt over gesproken. Full power is dat een korte duur met maximaal 35 minuten per dag. Dat is toch weer 35 minuten per dag meer hinder bovenop de hinder die we al ervaren met het gewone vliegverkeer. Wat dit kost? Ik heb nog geen offerte opgevraagd, maar ik denk dat gezondheid heel veel waard is.

De voorzitter: Dank u. Dan bedank ik de heer Peters, en gaan wij verder met mevrouw Darley. Mevrouw Darley kan plaatsnemen. Ja. Duidelijk. En dan gaan we verder met mijnheer Sprangers. Mijnheer Sprangers, u bent aan de beurt.

De heer Sprangers, namens Stichting Natuurlijk Geuldal: Oké, goedemiddag. Om het sprookje voorgoed uit de wereld te helpen, het volgende citaat uit het eindrapport van Ecorys, bladzijde 16: 'De deelnemers aan de congressen en evenementen zijn voornamelijk de gasten van de hotels rondom het MECC. Zij reizen volgens de gesproken ondernemers nauwelijks via MAA, maar met auto, openbaar vervoer of via andere luchthavens.' Ik herhaal: 'Zij reizen volgens de gesproken ondernemers nauwelijks via MAA, maar met auto, openbaar vervoer of via andere luchthavens.' Ten behoeve van veilig luchtverkeer zijn de internationale afspraken en standaarden vastgesteld. Zijn de Staten op de hoogte van het aantal ontheffingen dat aan MAA vanwege de beroerde ligging verleend is? Dat zijn er zestien. Het geeft aan dat MAA ten enenmale ongeschikt is voor groot handelsverkeer. Dit hebben drie ministeries gezamenlijk in 1966 reeds verkondigd. Een spreker heeft begin februari een klacht bij de Provincie ingediend vanwege feitelijke fraude door de directie van MAA bij de totstandkoming van de luchtvrachtmonitor. Tot op heden is hier geen enkele inhoudelijke reactie op gekomen. Statenleden, kunt u zorgen voor een reactie van GS op mijn klacht? MAA stoot jaarlijks vele honderden kilo's zeer zorgwekkende stoffen uit. De Wet milieubeheer verplicht om deze gevaarlijke uitstoot steeds te verkleinen. De plannen van in ieder geval scenario 1 en 2 zijn daarom wettelijk onmogelijk, omdat hierin uitgegaan wordt van groei. Statenleden, u kunt het toch niet maken om daarvoor te kiezen? Uit informatie van de door de spreker gecontacteerde afvalcentrales blijkt dat de kosten voor baanrenovatie vanwege gestegen grondstofprijzen en energietoelagen miljoenen euro's duurder zullen uitvallen. Heeft u, GS, deze stijgende kosten verdisconteerd in uw begroting? MAA is een commercieel bedrijf zonder enig publiek nut, toch dreigen hier wederom vele tientallen miljoenen euro's in te verdwijnen. Statenleden, hoe kunt u dit verantwoorden aan uw achterban? Aan de Limburgse belastingbetaler? Tot slot, voorafgaande aan de Statenvergaderingen zweert of belooft u dat u het beste voor Limburg wilt. De MKBA is duidelijk hierover: sluiting en herontwikkeling. Wilt u echter doorgaan met MAA, kunt u dan aantonen waarom úw keuze het beste zou zijn voor Limburg en haar bewoners? Ik dank u.

De voorzitter: Dank u. Mijnheer Sprangers, blijft u even staan? Wie heeft er een vraag voor mijnheer Sprangers? Mijnheer Franssen.

De heer Franssen (LOKAAL-LIMBURG): Ja, dank u hartelijk dat u heeft ingesproken. Ik heb van u begrepen dat u heel veel fracties heeft bezocht, ook onze fractie. Het was een verhelderend gesprek. Toen haalde u al aan dat u een schrijven had gestuurd en geen beantwoording had gekregen. Ik wil namens onze fractie graag uw vraag direct doorgeleiden aan het College en dan hopen we dat u daarmee geholpen wordt. Dank u wel.

De heer Sprangers: U ook bedankt.

De voorzitter: Dan vraag ik de heer Voncken naar voren te komen en plaats te nemen en dan gaan wij luisteren naar mevrouw Darley namens Sjoen & Stil Bemelen. Ga uw gang, mevrouw Darley.

Mevrouw Darley, namens Sjoen & Stil Bemelen: Geachte voorzitter, Gedeputeerde, leden van de commissie, compliment dat u de optie tot sluiting liet onderzoeken. De uitkomst is eenduidig: sluiting is veruit de gunstigste en voordeligste optie voor Limburg. Dit kán niet meer ontkend worden en het vraagt handelen. Het vraagt bewustwording voor de enorme voordelen daarvan. Het plan van de beroemde architect Francine Houben helpt daarbij. Zij laat zien hoe na sluiting door herontwikkeling waarde ontstaat. Haar transformatieplan genaamd Plan Air gaat uit van minimale ontmanteling en levert groot

rendement. Zij transformeert de landingsbaan tot energiebaan, met beloopbare zonnepanelen. De verkeerstoren tot uitzichttoren voor omwonenden en toeristen. De vertrekhal tot ontmoetingshal voor Brightlands. Daarop aansluitend schetst zij een natuurpark, met ruimte voor waterpartijen, fruitbomen en groene tuinen. Dit plan genereert energie en lost het stikstofprobleem op. Het maakt nieuwbouw van woningen in omliggende dorpen mogelijk door het wegvallen van de geluidsbeperkingen en het beëindigt hinder in het Heuvelland en Eijsden, want de luchtruimruil met België kan opgezegd worden. Het maakt vestiging aantrekkelijk voor een economie die volgt op talent. Talent wil in een hoogwaardige leefomgeving wonen. Veel nieuwe banen en toeristische trekpleisters zullen erdoor doorstaan. Doorberekend levert dit plan een positief saldo op van maar liefst € 1.3 miljard. Het plan zet Limburg op de kaart als regio waar échte duurzaamheidsontwikkeling én de energietransitie plaatsvinden. Als regio met aantrekkingskracht en een fijne leefomgeving met alle ruimte voor groei en welvaart, als dynamische en gezonde regio. Gedeputeerde, Sjoen & Stil bepleit door sluiting en transformatie van het MAA-terrein het verschil te maken. In het belang van Limburg, uw en onze kinderen en toekomstige generaties. In het belang van een gezonde en rechtvaardige samenleving. De tijd is rijp en de sense of urgency groot. De kracht zit in de paradox. Niet door het openhouden, maar door sluiting kunt u de facilitator van daadwerkelijke welvaart in Limburg zijn. Ik dank u vriendelijk voor uw aandacht.

De voorzitter: Dank u. Zijn er nog vragen voor mevrouw Darley? Mijnheer Franssen.

De heer Franssen (LOKAAL-LIMBURG): Dank u wel. Als ik uw woordvoering goed begrepen heb, bent u absoluut voor sluiting van MAA en herontwikkeling. Misschien kunt u ons als fractie daarbij helpen: heeft u kennis of weet van het luchtruim? Stel, MAA wordt gesloten, dan komt het luchtruim vrij. De overheid gaat daarover, zij beslist dan wat of welke nieuwe vliegbewegingen er komen. Van een ander vliegveld of noem maar op. Mij eerste vraag naar u toe is A, heeft u daar kennis van? En B, stel dat dat zou gaan gebeuren, is er dan niet nog een grotere zorg voor onze Limburgse inwoners dat er meer overlast kan komen?

Mevrouw Darley: Mijnheer Franssen, dank voor uw vraag. U weet, misschien heeft u informatie in mijn werk, maar ik ben geen deskundige op dit vlak, maar ik heb er wel kennis van. Ik heb me daarin georiënteerd. Ik heb mij laten informeren door iemand die daar veel kennis over heeft, die straks ook zal spreken maar die ook door Wob-verzoeken een stuk wijzer is geworden. En ik kan daarover het volgende uitleggen. De luchtruimruil die gerealiseerd is in Limburg is sowieso mede in het belang van het bestaan van MAA. De luchtruimruil houdt in ... U kent de zigzaglijn van de grens van Zuid-Limburg, die is vervangen door een gekromde lijn, een rechte lijn. Als gevolg van die gekromde lijn kan Bierset haar vluchten over Eijsden afhandelen en kan MAA, met name haar aankomend verkeer, over België aan de zuidoostkant van Maastricht rechtstreeks naar de baan toe leiden. Deze luchtruimruil kan eenzijdig opgezegd worden met een opzegtermijn van één jaar. Als die luchtruimruil wordt opgezegd – en dat kan natuurlijk als MAA sluit, want dan is er geen reden meer om dat stuk België te gebruiken – dan ontstaat er in Zuid-Limburg het zogenaamde ongecontroleerde luchtruim, en geen enkele partij heeft belang om daarin te vliegen. Daarnaast is het zo dat aangekaart is bij het ministerie of het ministerie bereid is om de controle over dat luchtruim van Zuid-Limburg uit te besteden aan België. Het ministerie heeft aangegeven dat daar geen enkele aanleiding voor zou zijn. Ik heb in de afgelopen periode heel goed gezien in de krant hoeveel gemeenten uit Zuid-Limburg zich hebben ingezet tegen de aangekondigde groeiplannen van Bierset. Ik ben ervan overtuigd dat alle gemeenten van Limburg zich zullen inzetten om te voorkomen dat Bierset controle krijgt over het luchtruim van MAA. Is dat voldoende antwoord op uw vraag?

De voorzitter: Mijnheer Franssen, nog één vraag.

De heer Franssen (LOKAAL-LIMBURG): Eén vraag. Dank voor uw heldere uiteenzetting. Ik ben ook blij dat u verwoordt dat de Limburgse gemeenten hun woordje daarin doen, laat ik het zo verwoorden. Maar onze zorg ligt erin ... We hebben nu een bevoegdheid als Staten om hierover een beslissing te nemen, maar over het luchtruim beslist nog steeds de nationale overheid c.q. de Tweede Kamer, c.q. het kabinet. Voor als lokale partij is een grote onzekerheid – en nu zeg ik misschien een moeilijk woord, of geen prettig woord – die betrouwbaarheid van die nationale overheid, die vinden wij nog weleens wankel. Hoe ziet u dat in die gedachtegang? Of zegt u nu, het staat ergens zwart-op-wit dat dat nooit zou gebeuren?

Mevrouw Darley: Het is mij opgevallen dat in de afgelopen periode de overheid heel toegankelijk is voor de behoeften en wensen van Limburg. Ik heb ook zelfs begrepen dat er heel goede contacten zijn omdat er in Limburg ook politici werkzaam zijn met goede toegang tot Den Haag. Het zal absoluut lukken om duidelijk te maken wat het belang is van Limburg. Er is geen enkel belang van Limburg om hier het luchtruim aan België te besteden. En we kunnen er gewoon op rekenen, want het is eenzijdig opzegbaar, en als alle gemeenten en politici zich inzetten voor het belang van Limburg dan ben ik ervan overtuigd dat dat gaat lukken.

De voorzitter: Dank u, mevrouw Darley. U kunt weer plaatsnemen, en tegelijkertijd ... Mijnheer Thewissen, sorry.

De heer Thewissen (SVL): Dank u wel, voorzitter. Als ik u goed begrepen heb uit de vorige keer dat ik u gezien heb woont u in Bemelen, begrijp ik. Klopt dat?

Mevrouw Darley: Sorry. Ik keek naar iemand anders. Ja. Mijnheer Thewissen. Ja.

De heer Thewissen (SVL): U woont in Bemelen begrijp ik hè? Dat heb ik goed begrepen toch?

Mevrouw Darley: Zeker. Ja.

De heer Thewissen (SVL): Oké. Dank voor uw heel duidelijke antwoorden op de vragen van de heer Franssen. Daar zitten echter allerlei aannames bij, dat hoor ik u ook zeggen. Mijn vraag is, ik heb zelf in Eijsden gewoond, in Mesch zelfs: hoe zou u het vinden als bewoners van Mesch en Eijsden zouden pleiten voor een oplossing die het risico in zich draagt dat de overlast van Mesch en Eijsden naar Bemelen verschuift?

Mevrouw Darley: Mijnheer Thewissen, allereerst, ik heb gepleit voor een oplossing die de hinder in heel Limburg doet verdwijnen, inclusief Mesch en Eijsden. Dus ik begrijp uw vraag niet helemaal.

De heer Thewissen (SVL): Volgens mij is het bevoegd gezag van Luchthaven Luik-Bierset de Belgische overheid en die laten zich met niets gelegen liggen aan bezwaren van hoeveel gemeenten hier dan ook. Dát is mijn vraag.

Mevrouw Darley: Ik zal heel graag nog een keer aangeven dat de luchtruimruil tussen Nederland en België eenzijdig opzegbaar is. Als MAA sluit, heeft Nederland alle recht om met een opzegtermijn van één jaar de luchtruimruil te beëindigen. Dat betekent dat op dat moment het luchtruim dat thans boven Eijsden en Mesch is

vergeven aan Bierset terugkomt in Nederland. Dat is oplossing één. De tweede oplossing is dat dan ook duidelijk afgesproken kan worden dat de Belgen zich aan die luchtruimcontouren houden.

De voorzitter: Dank u.

Mevrouw Darley: Ja?

De voorzitter: Dank u mevrouw Darley voor uw uitleg.

Mevrouw Darley: Oké, graag gedaan.

De voorzitter: En dan vraag ik u of u kunt plaatsnemen. Dan komt mijnheer Van As.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Terwijl de inspreker naar de microfoon loopt zou ik graag een punt van orde maken, als dat kan. Het valt me op dat we insprekers soms bevragen op het niveau alsof zij zelf in het College van GS zitten en wellicht is dat niet helemaal fair ten opzichte van de insprekers en ook niet helemaal productief in deze vergadering.

De voorzitter: Ja. Wij nemen daar notitie van. Dan kunnen we verder met mijnheer Voncken. Mijnheer Voncken, aan u het woord.

De heer Voncken, namens burgers die zich inzetten voor hun regionale luchthaven: Dank u, mijnheer de voorzitter. Ik zou namens de belangenvereniging Behoud Regionale Luchthaven Maastricht Aachen Airport dadelijk graag een petitie willen aanbieden met 400 handtekeningen. Graag bieden wij u en de Statenfracties de petitie aan met de toepasselijke naam: Limburgers voor Behoud Maastricht Aachen Airport Inclusief Uitbreiding Vluchten. In deze petitie verklaren 400 ondertekenaars dat wij voorstander zijn van het behoud en openhouden van Maastricht Aachen Airport en dringen dan ook aan voor het uitbreiden van het aanbod vluchten boven de 2 miljoen passagiers per jaar. Lijnvluchten en vakantievluchten betekenen dat Maastricht Aachen Airport de komende vijf jaar door zou moeten groeien tot een luchthaven en de omvang van het huidige Rotterdam Airport, met maar liefst vijftig bestemmingen. Met het tekenen van deze petitie geven de burgers tevens een verklaring af en maken hun wensen hierbij kenbaar. Met het ondertekenen van deze petitie verklaar ik dat Maastricht Aachen Airport voor Limburg van essentieel belang is en daarom voor Limburg behouden moet blijven. Maastricht Aachen Airport is van belang om de toekomst en nieuwe werkgelegenheid voor afgestudeerde jongeren te behouden. Ik vind dan ook dat Maastricht Aachen Airport mag doorgroeien met een passagiersaantal van ver boven de 2 miljoen per jaar. Vakantievluchten inclusief lijnvluchten, dat betekent dat de Provincie de landingsbaanuitbreidingen met een nieuwe terminal en uitbreiding parkeerplaatsen voor haar rekening moet nemen en ik draag het Provinciebestuur op zorg te blijven dragen voor Maastricht Aachen Airport en het voortbestaan van werkgelegenheid voor onze jeugd te blijven garanderen. Middels deze onderschrijving verklaar ik tevens dat ik kennis heb genomen van bovenstaande tekst. Dank u, mijnheer de voorzitter.

De voorzitter: Dank u, mijnheer Voncken.

De heer Voncken: Mag ik dan deze petitie aanbieden namens onze ...

De voorzitter: Mijnheer Voncken, u bent al vertrokken. Wie heeft er nog ... Want er hebben waarschijnlijk nog mensen vragen voor u. Mijnheer Van Caldenberg.

De heer Van Caldenberg (SP): Allereerst dank voor het aanbieden van de petitie, ik zal hem net als mijn collega's met veel aandacht lezen. U pleit voor het openblijven van de luchthaven én uitbreiding naar meer dan 2 miljoen passagiers. Dat is nogal een toename ten opzichte van de huidige situatie.

De heer Voncken: Ja, dat is inderdaad een uitgang. Dus een grotere vooruitgang.

De heer Van Caldenberg (SP): Een grotere vooruitgang.

De heer Voncken: Maar die is dan voor het behoud. Dan zou Maastricht Aachen Airport dan toch moeten uitbreiden en dat zal dan op lange termijn moeten zijn.

De heer Van Caldenberg (SP): Oké. Ongeacht welke consequenties?

De heer Voncken: Ja.

De heer Van Caldenberg (SP): Oké. Helder.

De voorzitter: Mijnheer Heldens.

De heer Heldens (VVD): Ja voorzitter, dank u wel. Dank u wel ook aan de spreker voor het aanbieden van de petitie. Ik ben even benieuwd in welke regio en in welk deel van onze mooie provincie u de handtekeningen hebt opgehaald.

De heer Voncken: Nou, de handtekeningen komen uit bijna heel Limburg. Er zijn zelfs mensen tot aan Sittard-Geleen, wil ik maar zeggen, die de handtekening ook mee ondertekend hebben.

De heer Heldens (VVD): Dank u wel.

De heer Voncken: Ja.

De voorzitter: Mijnheer Franssen.

De heer Franssen (LOKAAL-LIMBURG): Ja, dank u wel voor uw heldere uiteenzetting en uw betoog. De huidige situatie is zo dat er op dit moment 650.000 mensen gebruikmaken van Maastricht Aachen Airport, dat geven de cijfers aan, plus een paar honderd, krijg ik ingefluisterd. U pleit voor een verdrievoudiging. Onderbouwt u dat omdat dan daadwerkelijk de luchthaven dient te worden uitgebreid? Of zegt u nee, we zijn tevreden met de huidige status zonder uitbreiding van de luchthaven?

De heer Voncken: Als het zou moeten en er is belang bij, dan zijn wij ook bereid om dan te zeggen ja, in de huidige omstandigheden zoals het nu zit, ook economisch gezien wil ik maar zeggen, zou het toch wel een voordeel als Maastricht Aachen Airport hier open zou blijven.

De heer Franssen (LOKAAL-LIMBURG): Ja voorzitter, sorry, maar mijn vraag was eigenlijk: wilt u even concreet zijn? Mijn vraag was: wilt u zeggen de huidige situatie of pleit u voor uitbreiding met onderbouwing voor de vermeerdering van de personen die gebruikmaken? Of zegt u nu prima en het economische model moet maar dusdanig ontwikkeld worden dat er meer passagiers komen?

De heer Voncken: Ja. Ja, wij zouden het liever zien dat er toch meer passagiers komen, wil ik maar zeggen, wat dan toch ook voor de stad Maastricht en voor Limburg van belang is dus.

De heer Franssen (LOKAAL-LIMBURG): Dank u.

De voorzitter: Dank u, mijnheer Voncken. Dan gaan we verder met de heer Van As. Mijnheer Van As, u spreekt in namens Air Cargo Netherlands. Ga uw gang.

De heer Van As, namens Air Cargo Netherlands: Voorzitter, Gedeputeerde, leden van de commissie, de Provincie Limburg worstelt al langere tijd met haar dubbele positie van aan de ene kant eigenaar, maar tegelijkertijd exploitant van Luchthaven Maastricht Aachen Airport. Dat is geen eenvoudige worsteling waar ook andere Provincies eerder mee te maken hebben gehad met betrekking tot hun zee- en luchthavens. Daarbij voert een kleine maar zeer vocale groep tegenstanders een felle lobby tegen het voortbestaan van de luchthaven, een zwijgende Limburgse meerderheid ondersteunt echter de aanwezigheid van deze luchthaven, zo toont recent onderzoek in het nieuwsblad Transport en Motivaction: uitgebreide onderzoeken die recent zijn uitgevoerd. Dames en heren, Maastricht Aachen Airport is een luchthaven met een regionaal belang, maar ze heeft zeker ook een nationale betekenis. De luchthaven is een belangrijk onderdeel van de Limburgse basisinfrastructuur en tegelijkertijd is deze luchthaven naast Schiphol de enige Nederlandse luchthaven waar vracht afgehandeld kan worden. En de collega's in Limburg zijn daar erg goed in. Steeds meer airlines, zeker ook in deze coronacrisis, zijn echt fan van deze luchthaven geworden, en kiezen bewust voor deze luchthaven. Als gevolg van de kracht van die luchthaven bevindt zich hier ook een sterk cluster van bedrijven die actief zijn in de luchtvracht of die een internationale waardeketen hebben waarvoor luchtvracht belangrijk of zelfs noodzakelijk is en de nabijheid van die luchtvracht. Het gaat daarbij om honderden hoogwaardige banen en een directe toegevoegde waarde van rond de € 100 miljoen. Tijdens de coronacrisis toonde de modaliteit luchtvracht zich onmisbaar en als heel betrouwbare modaliteit voor een groot aantal bedrijven met wat ik net al zei: die internationale waardeketen. En dat heeft er ook toe geleid dat op dit moment de vraag naar luchtvracht groot is. Juist deze postcorona luchtvrachtmarkt biedt een unieke kans om Maastricht Aachen Airport nú te positioneren als hoogwaardige satellietluchthaven van Schiphol. Let wel, ik gebruik bewust niet het woord overloopluchthaven, dat werd in het verleden nog weleens gebruikt. Nee, het moet worden gezien en gepositioneerd als volwaardige, strategische satelliet van Schiphol en voor luchtvracht. Want daar waar Schiphol primair een passagiersluchthaven is en altijd voorrang zal geven aan dat passagiersproces kan Maastricht Airport een heel gezonde toekomst tegemoet zien als ze zich primair gaat richten op vracht. Een slimme samenwerking met Schiphol, waar op dit moment ook over gesproken wordt, kan die toekomst alleen nog maar gezonder maken. Het adviesrapport van de heer Van Geel biedt u daarbij een duidelijke leidraad richting een gezonde toekomst van deze luchthaven waarbij luchtvracht een belangrijke en stabiele rol speelt. Geachte dames en heren, samenvattend: wij zien en erkennen uw worsteling, maar de kansen voor een economische, rendabele en duurzame luchthaven in Limburg liggen er. Bied deze luchthaven de ruimte om een gezond, eigenstandig, langjarig en commercieel beleid te voeren op basis van een duidelijk door u geaccordeerd strategisch plan. Geef deze luchthaven zo de ruimte om te excelleren binnen door u gestelde kaders op het gebied van onder andere

duurzaamheid. Natuurlijk, daar moet heel veel aandacht naartoe gaan. En stuur daarbij als Provincie op gezonde afstand. Ik dank u voor uw aandacht.

De voorzitter: Wie heeft er vragen? Mijnheer Driessen.

De heer Driessen (Forum voor Democratie): Dank u wel voor uw bijdrage. U noemde helemaal aan het begin MAA Limburgse basisinfrastructuur. Nou hebben wij daar ook al heel lang het hoofd over gebroken, zou u kunnen duiden wat u verstaat onder Limburgse basisinfrastructuur?

De heer Van As: Het hebben van een luchthaven in je regio. En dit is vooral ook een Europese regio, maar het in de buurt hebben van een goede luchthaven behoort mijns inziens tot een basisinfrastructuur. En daar kun je eindeloos over praten, maar het gaat om wegen, treinen, water en lucht en dat zijn de vier modaliteiten die daar gelden.

De voorzitter: Mijnheer Driessen.

De heer Driessen (Forum voor Democratie): U vindt het in de buurt hebben van een goede luchthaven een basisinfrastructuur, mag ik daar dan ook Eindhoven, Keulen, Luik et cetera bij optellen?

De heer Van As: Dat mag u zeker. Alleen op het moment dat ik naar bedrijven kijk die met luchtvracht bezig zijn, die hebben een grote voorkeur om binnen Nederland hun luchtvracht te ontvangen of te versturen. Dat heeft te maken met de manier waarop in Nederland heel efficiënt gewerkt wordt, de IT-systemen waarmee gewerkt wordt en, ook heel belangrijk, de uiterste efficiënte manier waarop de Nederlandse douane en controlediensten werken. Bedrijven die in Nederland gevestigd zijn, hebben dus de nadrukkelijke voorkeur om vanuit Nederland te opereren.

De voorzitter: Dank u. Mijnheer Van Caldenberg.

De heer Van Caldenberg (SP): Het scenario waarvoor u pleit is een duurzame luchthaven die past in en ook rekening houdt met de omgeving, dat is wat ik u hoor vertellen.

De heer Van As: Ja.

De heer Van Caldenberg (SP): Hoe meer maatregelen wij nemen richting duurzaamheid en verantwoording richting de omgeving, hoe groter de consequenties zijn voor de businesscase. Hoe realistisch is het scenario dat u van ons vraagt voor een rendabele businesscase voor onze provincie?

De heer Van As: Ik vind dat een moeilijke vraag, dan vraagt u heel veel. Maar ik zie ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid die niet een-twee-drie geregeld zullen zijn, dat gaat een aantal jaar duren. Maar als ik bijvoorbeeld ook naar luchthaven Schiphol kijk en de ontwikkelingen rond bio kerosine die daar plaatsvinden, de ontwikkelingen rond elektrificeren die daar plaatsvinden, in Groningen de gedachte over elektrisch vliegen waar heel hard over nagedacht wordt, dan zie ik die kansen zeker liggen. Ja, in hoeverre daar een businesscase bijpast, daar overvraagt u mij mee. Ik denk dat het binnen de huidige businesscase past, maar dat is een uitgebreidere discussie denk ik dan waar we nu voor staan.

De voorzitter: Goed zo.

De heer Van As: Nou, in zoverre dat ... Dat is inderdaad niet het juiste antwoord, excuus voorzitter.

De voorzitter: Het is ook zeer technisch. Mijnheer Van Bijnen.

De heer Van Bijnen (PVV): Ja, dank u wel voorzitter. Ik wilde van mijn collega vragen: wat zou dan de inzet moeten zijn op het verduurzamen van de luchthaven? U hoeft al een aantal punten genoemd, dus het is al bijna beantwoord denk ik, maar ...

De heer Van As: Ja, de verduurzamingsschaal is op dit moment bio kerosine en vergaande elektrificeren, taxi, grondafhandeling. Dat kan op dit moment allemaal gebeuren.

De heer Van Bijnen (PVV): Dank u wel.

De voorzitter: Mijnheer Heldens.

De heer Heldens (VVD): Dank u wel voorzitter. Voorzitter, ik heb een vraag aan de heer Van As over de luchtvrachtsector. Ik begrijp dat u daar heel veel verstand van heeft, dus vandaar ook aan u de vraag. In 2013 lag de luchtvracht helemaal op zijn gat, toen waren de vrachtvliegtuigen een verlieslijdende tak van bijvoorbeeld KLM en was de bezettingsgraad heel laag. Nu zien we dat dat omgedraaid is en dat de bezettingsgraad enorm hoog is en dat ook prijzen voor luchtvracht enorm hard gestegen zijn. Hoe kijkt u naar de toekomst van luchtvracht? Denkt u dat we over een paar jaar weer op niveau 2013 zitten? Of denkt u dat het de komende jaren zo zal blijven dat de marges eindelijk eens op een gezond niveau zitten?

De heer Van As: De heer Van Geel benoemt de luchtvracht als een volatiele markt, maar dat betekent dat de markt omlaag en omhoog kan gaan. Dat zie je voortdurend in deze markt ook gebeuren, die werkt heel vraag gestuurd. Voor de komende periode, en dan heb ik het over jaren, lijkt het verantwoord om te zeggen dat die markt goed blijft. De tarieven zijn op dit moment hoger dan ooit, en de vraag naar luchtvracht ook. Ja, tegelijkertijd weten we dat we met zijn allen in een ongelofelijk onrustige wereld leven op dit moment. Die onrust zorgt op dit moment juist voor die sterke markt. Dus nogmaals, de komende maanden en jaren lijkt dat een zeer positieve markt, een positief-stabiele markt te zijn.

De voorzitter: Dan dank ik u voor uw inbreng en dan kunt u weer plaatsnemen. Dan vraag ik mevrouw Willems om naar voren te komen en dan vraag ik mevrouw Willems om plaats te nemen op de stoel. Mevrouw Willems. Aan u het woord, mevrouw Willems.

Mevrouw Willems, op persoonlijke titel: Ja? Goed. Ik ben Teuni Willems en woon reeds 46 jaar met mijn man in Geverik. We hebben een buurman die de naam Maastricht Aachen Airport heeft en dit is een heel slechte buur waar wij enorm veel problemen mee hebben. En wat zijn zoal die problemen? Dagelijks vliegen toestellen, momenteel steeds meer Boeing 747's en ook andere toestellen, op een hoogte van 40 meter over onze dorpskern heen. 40 meter, zult u denken, dat kan niet. Misschien denkt u zelfs dat dit niet mag. Helaas, het is de harde werkelijkheid. Op een hoogte van 40 meter komt een vliegtuig zeer

dreigend en met een intens geluid over ons heen gedenderd. Decibellen van 100 en meer worden gemeten. Dit is onverantwoord. Onze huizen trillen en onze dakpannen zijn reeds van onze woning gewaaid door de vortex, veroorzaakt door dalende vliegtuigen. Ons tuinameublement is afgelopen zomer door de vortex de lucht ingevlogen en kinderen in het dorp zijn de dans nipt ontsprongen toen stukken dakpan terechtgekomen zijn op de trampoline waarop ze van tevoren aan het spelen waren. Enige tijd geleden is een vrouw door een dalende Boeing 747 compleet van haar fiets geblazen, ze was helemaal van slag. Nou, dit noem ik levensgevaarlijk wonen in Geverik. Deze situaties zorgen ervoor dat wij ons helemaal niet meer veilig voelen op de plek waar we wonen. Onze kleinkinderen snellen naar binnen als weer zo'n gevaarte aan komt vliegen. Tot nu toe zijn door de rondvliegende dakpannen nog geen personen geraakt. Als het wel een keertje gebeurt, vragen wij ons af wie dan de verantwoordelijkheid neemt. We worden dagelijks blootgesteld aan de misselijkmakende stank van kerosine en ander chemisch spul, en niet te vergeten het fijnstof en het ultrafijnstof die ons lichaam binnendringen. Dit kan toch nog nooit goed zijn voor de gezondheid? Voor onze gezondheid. Dit is wat wij onder andere ervaren met een buurman die MAA heet, of Maastricht Aachen Airport, waarvan de Provincie Limburg eigenaar is, die economisch niets bijdraagt aan de regio, die te veel privileges heeft en zich daardoor niet hoeft te verantwoorden naar de burger toe. Het is in- en intriest dat wij moeten meebetalen aan deze slechte leefomstandigheden die door de luchthaven veroorzaakt worden. De korenwolf, de das en noem maar op zijn beter beschermd dan wij, de omwonenden van MAA. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u, mevrouw Willems. Mevrouw Willems, wilt u even blijven staan?

Mevrouw Willems: Oh, sorry.

De voorzitter: Wie heeft een vraag voor mevrouw Willems? Mijnheer Van Bijnen.

De heer Van Bijnen (PVV): Ja voorzitter, dank u wel. We hebben elkaar natuurlijk al gesproken mevrouw Willems. Ook hier wil ik toch aan u vragen ... Er wordt straks een Omgevingsfonds in het leven geroepen, is er iets wat dat Omgevingsfonds straks voor u kan doen zodat u wilt blijven wonen als Maastricht Aachen Airport gaat groeien?

Mevrouw Willems: Nou ja, we hebben daar al over gesproken, over dat Omgevingsfonds. Geïsoleerd zijn we in Geverik allemaal heel goed op geluid. Dakpannen vastleggen: wij staan helemaal niet op de lijst om dakpannen vast te leggen. De voorwaarden die genoemd worden op de site van MAA kosten ons alleen maar heel veel geld. En het buiten wonen kun je niet isoleren, daar kun je niks aan doen. Het moet gewoon ophouden. Het is onverantwoord wat er gebeurt. Dus wat kunnen jullie doen? Uitkopen, de boel amoveren en dan met een Omgevingsfonds van € 8 miljoen, € 10 miljoen, wat wil je dan doen? Dan heb je zeker € 100 miljoen nodig wil je iets doen voor de kernen van Geverik en van Schietecoven.

De voorzitter: Dank u. Mijnheer Van Bijnen.

De heer Van Bijnen (PVV): Ja, ik heb nog wel een vervolgvraag. U heeft het inderdaad over de vortexregeling, kunt u eens uitleggen waarom u daar niet voor in aanmerking komt op dat gebied? U staat niet op de lijst zegt u, in het gebied waar u woont.

Mevrouw Willems: Ja.

De heer Van Bijnen (PVV): En u gaf aan dat het u zelf heel veel geld zou moeten kosten. Kunt u dat eens duiden?

Mevrouw Willems: Als dakpannen vastgelegd zouden worden, als je in aanmerking komt om die dakpannen vast te leggen, dan moet het dak optimaal zijn. Dan moet de eigenaar daarvoor zorgen, die moet dan zorgen dat er bevestigingsmateriaal aan het dak gebracht kan worden. Wij wonen in een huis, wij wonen er al 45 jaar. We hebben 40 jaar geleden een nieuw dak op dat huis gelegd. Dat dak is voor ons nog prima, dat kan nog jaren mee, maar wij gaan geen geld steken in iets waar wij misschien nog tien jaar blijven wonen en waar wij dus nu moeten betalen om overlast te voorkomen die ons aangedaan wordt door een luchthaven. Dat is toch eigenlijk van de gekke? Ja, jullie moeten zelf die voorwaarden maar eens eventjes nakijken, dan zie je dat dat niet te doen is. Dat het eigenlijk een voorstelling is die niet te doen is. Punt.

De heer Van Bijnen (PVV): Dank u wel voor de beantwoording.

De voorzitter: Dank u. Even kijken, dan neemt mevrouw Willems plaats, en ik verzoek de heer Hermanussen om naar voren te komen. Ik geeft het woord aan mevrouw Willems, u spreekt in op persoonlijke titel.

Mevrouw Willems, op persoonlijke titel: Precies.

De voorzitter: Mevrouw Willems, aan u het woord.

Mevrouw Willems: Goedemiddag allemaal. Ik ben Janine Willems en momenteel met mijn gezin woonachtig in Zwitserland. Ik ben in Geverik geboren en opgegroeid, ik heb hier altijd met heel veel plezier gewoond en ik heb veel fijne herinneringen aan deze tijd. Ik voelde me veilig, ik voelde me vrij, het was er rustig en de lucht was fris en schoon. Toen ik ouder werd en Geverik verliet, droomde ik ervan om later met mijn gezin terug te keren, want dat veilige en vrije gevoel zou ik heel graag aan mijn kinderen willen meegeven. Ik merk dat de leefsituatie de laatste jaren negatief veranderd is, het veilige en vrije gevoel is nu een onveilig en onberekenbaar gevoel geworden als gevolg van de vortex van dalende vliegtuigen. Deze vortex kan er ieder moment voor zorgen dat rijen dakpannen, fietsen en parasols de lucht in worden gegooid, niet wetende waar ze terechtkomen. De rust is veranderd in onrust. Ik word voortdurend onaangenaam verrast door extreme piepgeluiden van stijgende en dalende vliegtuigen en verder is er het strontvervelende en urenlange lawaai afkomstig van stationair draaiende vliegtuigen op de luchthaven. Tot slot, de schone frisse lucht heeft plaatsgemaakt voor een misselijkmakende, hoofdpijn veroorzakende stank die urenlang in mijn neus blijft hangen. De negatieve gevolgen van het inademen van deze grote hoeveelheden kerosinedamp voor de gezondheid van ons en onze kinderen baart mij grote zorgen. Vooral het oorverdovende en heftige lawaai heeft bij de kinderen een enorme impact. Tijdens het inpakken van onze spullen voor een bezoek aan opa en oma in Geverik pakken ze altijd als eerste hun koptelefoons in, want zonder deze koptelefoon zie ik de angst hun ogen en de handen naar hun oortjes als er weer een vliegtuig aan komt vliegen. Het verlangen, de heimwee, is er om naar Geverik terug te keren. Terug naar mijn roots, terug naar de plek waar ik als kind zo fijn kind kon zijn. Dit gaat

alleen gebeuren als de politiek de juiste beslissing neemt en niet mijn droom in kerosinerook op laat gaan. Dank u.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Willems. Wie heeft er vragen aan mevrouw Willems? Niemand? Dan dank ik u.

Mevrouw Willems: Ja, dank u.

De voorzitter: Dan kunt u weer plaatsnemen op de tribune en vraag ik de heer Oostwegel naar voren te komen. We gaan verder met de heer Hermanussen, en u spreekt in namens de Natuur en Milieufederatie Limburg. Aan u het woord.

De heer Hermanussen, namens Natuur en Milieufederatie Limburg: Dank u wel. Ja, Ton Hermanussen van de Natuur en Milieufederatie Limburg. Ik sta hier niet voor mezelf, ik sta hier niet eens voor mijn team of voor mijn bestuur, maar voor de hele achterban. Vooropgesteld, wij zijn het eens met mensen van de Alliantie MAA, die later ook nog zullen spreken, en een aantal mensen heeft inmiddels al ingesproken. Wij zijn het dus eens met de voorkeur om MAA te sluiten. En daarmee heb ik bedacht, dat heb ik u ook in een brief aangegeven: geef Zuid-Limburg weer meer ademruimte. In onze ogen zijn er drie overwegingen te weinig aan bod gekomen in de hele discussie tot nu toe. De eerste is het simpele feit dat het sluiten van MAA veel fysieke ontwikkelruimte oplevert. Limburg staat namelijk voor een enorme uitdaging: de energietransitie, woningbouw, landbouwtransitie, klimaatadaptatie en natuurherstel vragen veel ruimte in de komende decennia, ruimte die er in het dichtbevolkte Zuid-Limburg feitelijk niet meer is. Sluiting van MAA levert een enorme hoeveelheid ruimte waar je een aantal van deze opgaven een plek zou kunnen geven. Je zou kunnen kijken naar het plan van Francine Houben dat daar een voorbeeld van is. Die ruimte is keihard nodig om maatschappelijke opgaves in te kunnen vullen. De tweede overweging gaat weliswaar ook over ruimte, maar gaat op een andere manier over ruimte, namelijk dat het sluiten van MAA ook veel milieuruimte oplevert. En ik beperk me hier even tot de stikstof. Stikstof is voorwaardelijk voor de toekomstige ontwikkelingen in Zuid-Limburg. MAA staat in de top-100, dat heeft u vast uit de krant mee kunnen krijgen, van de grootste stikstofuitstoters van Nederland. Op plek 76, om precies te zijn. Sluiting levert substantiële, juridische milieuruimte op die noodzakelijk is om economische en ecologische activiteiten in Limburg überhaupt weer mogelijk te maken. Doorgaan betekent het in feite dat de landelijk opgelegde verplichte stikstofreductie verzwaard wordt naar andere sectoren, bijvoorbeeld de industrie of de agrarische sector. De derde die ik u graag in overweging mee wil geven, is dat in onze ogen de haalbaarheid van de legalisatie onvoldoende in beeld is gebracht en op zijn minst gezegd twijfelachtig is. MAA is juridisch gezien op dit moment een illegale activiteit. Het vereist een actueel luchthavenbesluit en het vereist een vergunning volgens de Wet natuurbescherming. Die is in aanvraag en vooral van die Wet natuurbescherming is het nog maar zeer de vraag of dat gaat lukken. Nu leest u waarschijnlijk in de stukken dat dat eenvoudig is. Als je kijkt naar de recente uitspraken – kijk bijvoorbeeld naar Lelystad Airport – dan zie je dat dat helemaal niet hoopgevend is voor de toekomst als je MAA open zou willen laten. MAA is immers omgeven door Limburgse en buitenlandse Natura 2000-gebieden en we zien in de recente uitspraken dat de rechter steeds, steeds strenger wordt en steeds, steeds meer twijfels krijgt of hij überhaupt nog ergens ruimte moet laten terwijl we met zijn allen Europees en landelijk verplicht zijn om die stikstofdeken naar beneden te halen. Dat is niet iets wat ik hier wil, maar wat recent uit allerlei juridische uitspraken blijkt, dat het steeds lastiger wordt en dat de rechters steeds

hogere eisen gaan stellen. Ik heb het gevoel dat dat vraagstuk onvoldoende erkend wordt in de stukken en onvoldoende geanalyseerd is, dus volgens mij vraagt dat echt nog extra aandacht.

De voorzitter: Mijnheer Hermanussen, kunt u afronden?

De heer Hermanussen: Ja, ik kom tot een afronding. Ik wens u vooral heel veel sterkte en ik hoop dat u de brief die wij eergisteren bij u in de mailbox hebben gedaan nog eens leest en dat u tot dezelfde conclusie komt als wij, namelijk dat het sluiten de beste mogelijkheid is om Zuid-Limburg weer ademruimte te geven.

De voorzitter: Wie heeft er nog een vraag aan mijnheer Hermanussen? Mijnheer Heldens.

De heer Heldens (VVD): Ja, dank u wel voorzitter. Dank allereerst aan de heer Hermanussen voor de uiteenzetting en ook dat u ons wijst op de risico's die er zitten met name op de vergunning en de Wet natuurbescherming en stikstofdepositie. Inderdaad, als je de stukken leest lijkt het risico beheersbaar te zijn, ik heb in uw brief ook gelezen dat u van mening bent dat dat een veel groter risico is. Kunt u misschien nog iets meer verduidelijken waar precies de knelpunten zitten, waar de schoen zou gaan wringen en op welke termijn? Misschien kunt u ook verwijzen naar een aantal arresten, want ik ben daar heel geïnteresseerd in. Dat mag ook voor een deel schriftelijk.

De heer Hermanussen: Ja. Nou die laatste, als het gaat over die arresten, dat doe ik het liefst even schriftelijk. Daarvan zeg ik toe dat ik die volgende week toe kan sturen. Waar het in essentie natuurlijk om gaat – en wij kunnen daar van alles van vinden – is dat er in ieder geval afgesproken is dat de hoeveelheid stikstofuitstoot en daarmee de depositie in de komende tien jaar zeer, zeer fors terug moet lopen. Ondertussen zie je dat de alle overheden er tegenaan lopen dat er wel al vergunde situaties zijn, en soms zelf vergunde situaties – zoals bij MAA ook het geval is – die niet volledig benut worden, waarmee er nog vrije ruimte is, zou je zeggen, om nog meer stikstof uit te mogen stoten dan je nu feitelijk doet, maar waar je vergund wel de mogelijkheid toe hebt. Dat is bij MAA op dit moment aan de orde. Tot voor kort was het zo dat de rechter vond dat dat kon, dat dat prima was en dat je die ruimte alsnog mocht gaan gebruiken. Nu zie je, en men noemt dat de latente ruimte, dat er steeds meer juridische uitspraken gedaan worden waarbij de rechter zegt: ja, maar wacht even – ik zeg het nu in mijn woorden hè – als ik nu alsnog die ruimte weer toe ga staan dan maak ik het probleem eigenlijk naar de toekomst toe voor ons allemaal alleen nog maar groter. Dus ik zie in de afgelopen jaren in een aantal uitspraken dat rechters zich steeds bewuster worden van het feit: ja, maar als wij nu dit nog toestaan, dan wordt straks naar de toekomst toe de opgave alleen nog maar groter. Dus ze worden daar steeds strenger in. Lelystad Airport is daar een voorbeeld van. Ik ben daar overigens nooit geweest, maar dat vliegveld is af, is klaar en er mag gewoon niet gevlogen worden. Waarom niet? Vanwege deze problematiek.

De voorzitter: Mijnheer Heldens.

De heer Heldens (VVD): Voorzitter, dank wederom aan de heer Hermanussen voor de uitleg. Begrijp ik het goed dat de problemen dan met name zitten in groei van de luchthaven en niet zozeer in existentie als we op dit niveau door zouden gaan? Want dat hoor ik u zeggen. Als je die latente ruimte wilt

gebruiken, er is nog heel veel ruimte in de vergunning, komen we dan pas in de knel? Of komen we ook al in de knel met wat we nu aan het doen zijn als we dat voor de eeuwigheid zouden willen blijven doen?

De heer Hermanussen: Dat laatste zal, als ik u was, vooral een vraag moeten zijn aan GS om dat goed uit te zoeken. Dat eerste is wat ik in eerste instantie bedoelde en bij de tweede overweging heb ik het met name aangegeven om te zeggen van besef goed dat op het moment dat je de bestaande milieuruimte die vergund is en legaal is voor het vliegveld volgens alle regelingen, dat je die ook anders in zou kunnen zetten. Op het moment dat je dat nu niet doet betekent dat bijna letterlijk dat de industrie en de agrarische sector extra belast gaan worden met extra maatregelen of meer gesaneerd worden. Daar heeft u dus ook een hand in, maar het gaat vooral om dat extra gedeelte, dat is inderdaad wat toch wel duidelijk is inmiddels, dat dat een hele lastige wordt.

De heer Heldens (VVD): Dank u wel voor de waarschuwing.

De voorzitter: Mijnheer Van Caldenberg.

De heer Van Caldenberg (SP): Ja voorzitter, dank u wel. Nu is het zo dat er, als het gaat over milieuregelgeving voor luchthavens in zijn algemeenheid en ook voor MAA, nogal wat uitzonderingen zijn gemaakt om vliegen mogelijk te maken. U zegt eigenlijk, ook in de richting van de heer Heldens, van nog verder zou alleen nog maar vragen om een nog grotere uitzonderingspositie. Tegelijkertijd hoor ik u zeggen: als u gaat voor sluiting komt er ruimte vrij voor de landbouw, industrie en misschien voor de woningbouw. Zou u kunnen duiden hoe dat dan in die stikstofruimte valt als aan de andere kant eigenlijk luchthavens niet worden meegewogen in die stikstofsysteematiek?

De heer Hermanussen: Ja, de luchthavens worden wél meegenomen in de stikstofproblematiek, alleen MAA is ... De vergunningen zijn verleend voordat de natuurbeschermingswet van kracht was. Daar had de rechter heel lang respect voor, maar je ziet in de afgelopen jaren, in de laatste juridische procedures, dat hij daar steeds meer aan gaat twijfelen en tot andere uitspraken komt. Om op uw vraag terug te komen, kijk, het is op dit moment zo dat alleen de stikstof die uitgestoten wordt tot aan 1 kilometer hoogte, 3.000 voet, meetelt in de berekeningen van AERIUS om te bepalen hoeveel stikstof er daadwerkelijk uitgestoten wordt. Daar kun je van alles van vinden. Alsof er boven 1 kilometer geen stikstof uitgestoten wordt, natuurlijk ook wel hè, alleen waar komt het dan neer? Dat is inmiddels zo ver verspreid dat niemand da t... Dat wordt veel moeilijker te beoordelen. Daarom zit dat nu op 1 kilometer, dat zal in de toekomst ook kunnen veranderen. Je ziet zelfs dat naar een luchthaven als Schiphol steeds kritischer gekeken wordt of we in de toekomst nog wel in staat zijn om te gaan voldoen. Als ik dan een link leg naar woningbouw, dan is het daadwerkelijk zo dat ... U moet zich voorstellen, op de een of andere manier zullen we met zijn allen – ook hier in Limburg en binnen een bepaalde afstand van de Natura 2000-gebieden – stikstof moeten gaan verzamelen, stikstof die nu uitgestoten wordt en die we in de toekomst niet meer willen uitstoten. En die bank, de Stikstofwet zegt dat je 70% mag hergebruiken op het moment dat je stikstof reduceert en 30% is om die natuur te herstellen. Je zou zeggen van elke mol stikstof die we niet meer uitstoten mag je 70% hergebruiken, bijvoorbeeld ook voor woningbouw. Dat is de essentie van het probleem dat zich nu voordoet, dat alles op slot zit omdat de huidige stikstofdeken veel te hoog is en ze dat met die 70-30 regel stapsgewijs af willen gaan bouwen. Ben ik duidelijk?

De heer Van Caldenberg (SP): Nou, u bent op zijn minst heel technisch, veel technischer dan dat mijn voorstellingsvermogen ... Maar dat zegt alleen iets over mijn expertise. Kijk, waar het voor ons natuurlijk interessant is, is niet zozeer in die stikstofdiscussie, want daar lopen de meningen nogal over uiteen, maar als er in woongebieden, waar behoefte is aan meer woningen, woningen gebouwd kunnen worden bij het sluiten, dan wordt het interessant. Heb ik dan goed begrepen dat dat het geval is?

De heer Hermanussen: Ja. Wij hadden het zelfs, dat mag u rustig weten, met het team erover dat dit zelfs effecten zou kunnen hebben op de ontwikkeling van de Einstein Telescope. Daar waar wij ons er nu heel erg voor inspannen om te zorgen dat hij er komt, zou stikstof nog weleens een echt lastige component kunnen worden, want er móét ruimte gevonden worden, milieuruimte, dus stikstofruimte, om überhaupt zoiets te mogen realiseren. Om u een indicatie te geven.

De voorzitter: Mijnheer Heldens.

De heer Heldens (VVD): Voorzitter, één laatste vraag die mij toch nog even te binnen schoot. Als dit risico met hoe de rechter inderdaad nu de wet interpreteert voor Maastricht Aachen Airport bestaat, heb ik het dan juist dat dat ook van toepassing zal zijn op bijvoorbeeld Schiphol, Eindhoven, Rotterdam en Groningen Airport Eelde? En zou dat kunnen betekenen dat het aantal vergunde vluchten of het aantal mogelijke vluchten binnenlands daardoor enorm daalt en vliegen per eenheid daardoor duurder wordt? Heb ik dat dan goed begrepen?

De heer Hermanussen: Ik ben geen econoom, dus over hoe een prijs ontstaat heb ik allerlei gedachtes maar daar laat ik me niet over uit. Nee, het is daadwerkelijk de vraag ... Het is overigens zo: ik heb ook niet voor alle vliegvelden in Nederland paraat of deze wel of niet in het bezit zijn van een geldige Natuurbeschermingswetvergunning. Maar het is niet alleen dat, het gaat niet alleen over de luchtvaart, het gaat over alle sectoren heen. Dat is wat ik het zelf eerlijk gezegd ook heel ingewikkeld vind maken, want het zijn een soort communicerende vaten. Als je ervoor kiest om dit vast te houden, is vooral mijn betoog, wees je er dan als Statenleden van bewust dat als je kiest voor het behoud van MAA dat effect heeft voor de ruimte die je elders moet zien te vinden om tóch weer ontwikkelingen mogelijk te maken. Ik vond dat een van de belangrijkste dingen die ik vanuit onze kennis u mee wilde geven.

De heer Heldens (VVD): Helder. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u, mijnheer Hermanussen voor uw inbreng.

De heer Hermanussen: Graag gedaan.

De voorzitter: En neemt u weer plaats op de tribune. Dan vraag ik nu de heer Kant plaats te nemen in de stoel en we gaan verder met de heer Oostwegel. Mijnheer Oostwegel spreekt in namens Oostwegel Collection. Aan u het woord, mijnheer Oostwegel.

De heer Oostwegel, namens Oostwegel Collection: Dank u wel mijnheer de voorzitter. Geachte leden van de Provinciale Staten van Limburg, onze onderneming is sinds 1980 diepgeworteld hier in Limburg en nauw verbonden met zowel het culturele leven, het landschap alsook de identiteit van onze provincie.

De toekomst van Limburg gaat ons dan ook heel erg aan het hart. Het is vanuit deze betrokkenheid met onze streek, en mede namens vele verontruste burgers en collega's uit onze topsector, met 22.000 banen en een jaarlijkse omzet van € 2,2 miljard dat ik hier het woord tot u richt. Ons familiebedrijf verschaft direct werk aan minstens 400 medewerkers, dat is een veelvoud van de vrachtsector op de luchthaven, en toch zijn wij en onze gehele sector ondanks herhaalde verzoeken niet gehoord bij de besluitvorming rondom de toekomst van de luchthaven, terwijl onze klachten over onder andere geluidsoverlast genoegzaam bekend waren. Deze geluidsoverlast speelt overigens niet alleen in ons Heuvelland, maar ook in Maastricht. In Wyck, in Amby, in Scharn en in Sint Pieter. Een zwaarbeladen vrachtvliegtuig dat over Chateau Neercanne vliegt dreunt na tot bij de gasten aan tafel. Wist u trouwens dat het multipliereffect van de economie en werkgelegenheid vanuit de toeristische industrie verreweg het grootst is van alle bedrijfstakken? Denk maar eens aan alle food- en non-foodleveranciers: wasserijen, schoonmaakbedrijven, aannemers, architecten, hoveniers, IT-bedrijven, boekhouders et cetera. Maar ook de schatkist en gemeenten varen er wel bij via bijvoorbeeld de opbrengsten van de toeristenbelasting, de onroerendezaakbelasting en parkeergelden. De afgelopen decennia is door de horeca, toeristische bedrijven, wijnboeren, boeren, brouwers (alle veelal familiebedrijven) natuurorganisaties, gemeenten en ook de Provincie voor miljarden in de kwaliteit van het landschap, kastelen, boerderijen, kloosters, molens, musea en ander monumentaal erfgoed geïnvesteerd. Er werden wandelpaden, fiets- en pelgrimsroutes aangelegd. Zuid-Limburg werd nationaal sterrenlandschap met unieke stiltegebieden, geliefd door inwoners, bezoekers en kenniswerkers. Ons uitstekend imago, de leefbaarheid, het vestigingsklimaat en onze werkgelegenheid staat nu op het spel. De eerste drie scenario's die voorliggen over de toekomst van de luchthaven zullen leiden tot nóg meer vracht en dientengevolge tot nóg meer lawaai, stikstofuitstoot en fijnstof. Dit is zéér schadelijk voor de volksgezondheid en dat in een tijdsgewricht van klimaatcrisis, energiecrisis, stikstofcrisis en energietransitie. Is dit wat we willen met onze toekomst? Onze sector heeft altijd gepleit voor een goed bereikbare regio met onder meer snelreisinverbindingen via Luiken en Aachen naar Zuid- en Oost-Europa en ook in cityhopper. Daarom roepen wij u op een extra scenario te onderzoeken: een kleinere luchthaven zonder vervuilende vracht, mét een cityhopper, medische vluchten en ook plaats voor de maintenancesector. Volgens Mecanoo kan dit ingepast worden in een toekomstgericht airpark. Vliegveld Twente kan uitstekend als voorbeeld dienen. Een luchthaven dus die zich ten dienste stelt aan Limburg met nieuwe werkgelegenheid en toekomstgericht. Ik sluit af voorzitter. Hier in dit huis zingen we heel graag en vol trots ons Limburgs volkslied en dat begint met: 'Waar in bronsgroen eikenhout het nachtegaaltje zingt.' Zingen wij straks: Waar in het verdorde eikenhout de vrachtboeing brult? Dank.

De voorzitter: Dank u, mijnheer Oostwegel. Wie heeft vragen voor mijnheer Oostwegel? Mijnheer Thewissen.

De heer Thewissen (SVL): Ja, dank u wel voorzitter. Dank u wel voor uw bijdrage. We hebben allemaal in de krant kunnen zien in een grote advertentie dat er blijkbaar nogal wat verschil van inzicht tussen u als vertegenwoordiger van de sector en een aantal collega's. Ik heb twee vragen. Kunt u ons duiden wat de drie belangrijkste verschilpunten zijn tussen uw standpunt en het standpunt van de collega's? En de tweede vraag is waar die verschillen dan vandaan komen, hoe dat mogelijk is.

De heer Oostwegel: Dank u wel voor uw vraag, mijnheer Thewissen. Die verschillen zijn er niet meer. We hebben afgelopen maandag een bijeenkomst gehouden waar ook de collega's van de SAHOT in

Maastricht aanwezig waren, en we zijn het eens geworden over die kleinere luchthaven met een cityhopper, want daar gaat het ons al jaren om. En vooral ook betere verbindingen via de trein met de Thalys naar Aachen en naar Luik et cetera. De SAHOT zal dit samen met het MECC en andere betrokkenen heel binnenkort aan u kenbaar maken middels een brief.

De voorzitter: Mijnheer Heldens.

De heer Heldens (VVD): Dank u wel, voorzitter. Ik heb ook een vraag aan de inspreker, want bedoelt u precies met de cityhopper? In het verleden hadden we de Fokker 50 die van Maastricht naar Amsterdam vloog drie keer per dag. Hebben we het dan over binnenlandse bestemmingen? Of bestemmingen als Barcelona of als München? Waar denkt u aan?

De heer Oostwegel: Sinds 2008 hebben we geen cityhopper meer. Dat was een vlucht die naar Amsterdam ging en via Amsterdam had je dan rechtstreeks aansluitingen op alle verbindingen in de wereld en stond je als Maastricht ook op de wereldkaart. En daar zouden we weer voor pleiten. Amsterdam, maar dat kan ook Frankfurt zijn. In ieder geval dat je aansluitingen hebt op internationale luchthavens.

De voorzitter: Mijnheer Heldens.

De heer Heldens (VVD): Ja, dank u wel voorzitter. Voorzitter, ik begrijp hem heel goed, zeker uit het oogpunt van de sector, maar bent u ook op de hoogte van de discussie dat er voor vluchten binnen 800 kilometer grootschalig voor gepleit wordt om die zo veel mogelijk te vervangen door treinverbindingen? En hoe kijkt u dan naar die discussie om die vluchten weer terug in te voeren? Dat staat nogal op gespannen voet met bijvoorbeeld de andere insprekers. Hoe belangrijk is dat voor uw sector?

De heer Oostwegel: Die verbinding met internationale luchthavens blijft zoals ik gesteld heb belangrijk, maar als er snellere treinverbindingen zijn naar Schiphol en naar Oost-, West- en Zuid-Europa is dat natuurlijk ook een heel goed alternatief.

De voorzitter: Dank u. Mijnheer Van Caldenberg.

De heer Van Caldenberg (SP): Voorzitter, de heer Oostwegel vraagt aan ons om het scenario te kiezen dat niet op tafel ligt en mijn vraag is hoe hij voor zich ziet dat wij dat scenario gaan kiezen. Hoe wij tot dat scenario gaan komen, want 3 juni wordt wel krap dan.

De heer Oostwegel: Nou, dat scenario moet natuurlijk onderzocht worden en ik kan me voorstellen dat dat voor 3 juni niet helemaal klaar zijn. Dat is zeker een punt ja.

De voorzitter: Dat was het? Oké. Dan dank ik u, mijnheer Oostwegel, en u kunt weer plaatsnemen op de tribune. Oh, mijnheer Oostwegel. Mijnheer Van Wageningen. Die had ik schijnbaar gemist.

De heer Van Wageningen (D66): Dit is het punt waar wij inderdaad ook mee worstelen. Besluitvorming is misschien makkelijk, maar het zal een periode met zich meebrengen dat er überhaupt niet kan worden gevlogen op Maastricht Aachen Airport. Althans, niet door vliegtuigen die een up-to-date start- en

landingsbaan nodig hebben. Dat besluit ligt nu wel voor. Is het acceptabel voor u dat er een periode is waarin Maastricht Aachen Airport niet gebruikt kan worden om te wachten op een goed besluit?

De heer Oostwegel: Nou, in ieder geval op dit moment hebben wij in de sector niets aan de luchthaven, want er zijn geen verkeersvluchten. Dus dat zou voor ons geen bezwaar zijn. Maar dat scenario, dat extra scenario, daar heeft onze toeristische sector al eerder voor gepleit om te onderzoeken. Dat is ook niet nieuw, maar dat is nooit aan de orde gekomen. Nu liggen er drie scenario's voor. 4 is sluiten, maar de andere scenario's is meer vracht en daar zijn we pertinent op tegen.

De voorzitter: Nu heb ik ze allemaal? Ja, oké. Dan dank ik u, Mijnheer Oostwegel. Neemt u plaats op de tribune.

De heer Oostwegel: Dank u wel.

De voorzitter: Dan roep ik de heer Van Schaik naar voren om plaats te nemen op de stoel, en dan geef ik het woord aan mijnheer Kant. U spreekt in namens in namens de denktank MAA.

De heer Kant, namens Denktank MAA: Dat klopt, dank u wel.

De voorzitter: Aan u het woord.

De heer Kant: Geachte Staten, zoals u weet hebben wij veel onderzoek gedaan op diverse gebieden. Ik zal de belangrijkste feiten noemen en daaraan ook conclusies verbinden. Ik begin met geluidshinder in scenario 2. De feiten. Er zal met name meer zwaar vrachtverkeer zijn; de randen van de nacht zullen dus meer benut worden. Over meer gebieden dan het geval was in 2019 zal gevlogen worden, en dan 365 dagen per jaar. We hebben u de voorbeelden daarvan laten zien, zowel als consequenties voor de woongebieden als voor het Heuvelland. De geluidshinder die mensen ervaren zal veel meer toenemen dan is berekend. Mensen horen namelijk pieken en geen gemiddelde geluidsproductie. Dat is ook de ervaring bij Schiphol, waar mensen het nu zat zijn en niet langer wijsgemaakt willen worden. Volgens de MKBA zullen er 48.000 mensen wonen in een gebied waarvoor de WHO en het RIVM dringend adviseren om geluidbeperkende maatregelen te nemen. Van de 48.000 mensen zullen er ongeveer 20.000 ernstig gehinderd zijn. Hinder betekent verstoring en wordt door velen ervaren als vrijheidsberoving. Levenslang, want men kan er niet aan ontsnappen. Politieke partijen die als kernwaarde vrijheid en rechtvaardigheid hanteren zullen zich dit moeten realiseren. Ernstige hinder betekent volgens de WHO en het RIVM stress met mogelijke gezondheidsschade. De gevolgen van scenario 2 zullen zijn: grote onvrede bij burgers – en dan praten we dus niet alleen maar over Geverik en Schietecoven, maar over de 20.000 of de 48.000 mensen – zodra de groeiende geluidshinder wordt ervaren. We denken dat de Provincie financiële claims kan verwachten van bewoners en zakelijke partijen voor nadere compensatie voor honderden miljoenen euro's. Als we kijken naar een ander gebied, economisch nut en werkgelegenheid (en dan hoort daar verbinden ook tegelijkertijd bij) dan zien wij dus weinig ander nut van MAA, en die is voornamelijk beperkt tot de werkgelegenheid van Samco. De eindconclusies: MAA is ongeschikt voor vrachtvliegtuigen en alleen geschikt voor beperkt passagiersverkeer. Ontwikkeling van MAA met beperking van geluidshinder, zoals door sommigen als voorkeur is uitgesproken, is een schone wens maar onmogelijk. Er is in groeiscenario's een grote onbalans tussen hinder en economisch nut, veel groter dan is aangegeven in

de MKBA. GS heeft geprobeerd met onjuiste verhalen over MAA om MAA te kunnen laten groeien. Naar ons idee heeft zij PS daarbij misleid met betrekking tot werkgelegenheid en geluidshinder. Als laatste een vraag aan u: welke partijen willen het levensgeluk van 48.000 inwoners van Limburg verkwanzelen aan de commerciële Schiphol Group? Waren kernwaarden van de meeste partijen niet 'vrijheid' en 'rechtvaardigheid'? Laat u zich nu weer misleiden? Dank u wel.

De voorzitter: Dank u. Mijnheer Van Caldenberg.

De heer Van Caldenberg (SP): Ja voorzitter, de heer Kant gebruikt nogal grote woorden over dit College en ik zou hem toch nog willen vragen om daar wat genuanceerder iets over te zeggen. In die zin, wij krijgen van alle kanten mails, opvattingen en cijfers van heel veel mensen, en die beweren allemaal dat de cijfers van het College niet kloppen. Te veel of te weinig. En dan vraag ik me af of het College bewust iedereen aan het misleiden is. Zou u daar iets over willen zeggen?

De heer Kant: Ja, wij hebben dat gezien op een aantal gebieden. Ik denk dat u de hele discussie over werkgelegenheid wel heeft kunnen volgen, daar wordt al jaren beweerd dat het over duizenden werknemers gaat. Daar hebben we vanaf het begin in september 2021 heldere verhalen neergelegd, die waren ook voor iedereen bekend. Ook aan onze Gedeputeerde hebben we die toegelicht. Koste wat het kost is geprobeerd om deze cijfers te ontkennen, of liever gezegd te ontwijken, niet op in te gaan en met allerlei smoezen zijn de cijfers die er altijd gepresenteerd werden verdedigd. Als het gaat over werkgelegenheid hebben wij na eind november een brief geschreven aan GS, van GS, er is op het gebied van geluidshinder, de echte hinder straks met scenario 2, veel meer aan de hand dan onderkend wordt. Doe daar iets aan, raadpleeg het RIVM en de GGD's. Daar hebben wij nooit een goed antwoord op gekregen. Of liever gezegd, daar hebben wij helemaal geen antwoord op gekregen. In discussies in de tweede stakeholdersmeeting hebben we dat weer ingebracht en ook naar waarderingen gekeken, daar is altijd alles ontkend over schade die er zou zijn door geluidshinder anders dan een beetje hinder. En dan komt er dus een verhaal van boven de 50 of 52 decibel kan er wat gewaardeerd worden. Maar echte hinder zoals er dus is, en ook met name de hele kritische hinder in Geverik en Schietecoven, waar dan even maar een bedragje van een paar miljoen voor het uitkopen van tien huizen wordt neergelegd, is natuurlijk een farce. Hoe kun je nu tien mensen uitkopen en de rest laten verrekken? Sorry voor de woorden.

De voorzitter: Dank u.

De heer Van Caldenberg (SP): Voorzitter, als ik een vervolgvraag mag stellen, want dit was helemaal niet het antwoord waar ik op gehoopt had. En waarom ik dat zeg is: er zijn mensen die overtuigd zijn van hun eigen feiten en droppen die daar. En dat kan ik vragen aan voor- en aan tegenstanders, maar zou het niet zo kunnen zijn dat het College dat niet bewust doet om ons met zijn allen te misleiden? Ik zit in de oppositie, ik ben niet per se degene die het College de hand in de rug houdt, maar ik vind het niet zo netjes, zal ik maar zeggen, want er zijn nogal wat mensen met een eigen waarheid. Kan de heer Kant vanuit zijn positie daar iets over zeggen over de woorden die hij gebruikt heeft, 'misleiden'?

De heer Kant: Nou, dat heb ik net proberen toe te lichten. U verwijt mij misschien dat ik niet netjes ben, maar als u ziet hoe wij behandeld zijn in dat hele traject ... Dat kunt u wel zeggen ja, dan bent u de

tegenstander of u wilt gelijk hebben. Ja sorry, we hebben geprobeerd om dat heel open te doen en sportief te doen, maar ik moet zeggen dat daar dus vanuit het College heel slecht op gereageerd is. Ik kan er niks anders van maken.

De voorzitter: Dan dank ik u voor uw inbreng en dan roep ik de heer Van der Steen op om plaats te nemen op de stoel.

De heer Heldens (VVD): Voorzitter, een klein verzoek. Misschien is het nu goed moment om een kleine schorsing van vijf minuten te nemen. Ik merk dat het na twee uur intensief luisteren ... Dat ik ook de komende negen sprekers nog de aandacht wil geven die ze verdienen.

De voorzitter: Ik denk dat we de heer Kant nog even aan het woord laten en dan kunnen we even tien minuten schorsen.

De heer Heldens (VVD): Na de heer Van Schaik?

De voorzitter: Of nee, mijnheer Van Schaik. Sorry.

De heer Heldens (VVD): Ja, dank u wel. Vind ik een goed voorstel.

De voorzitter: Mijnheer Van Schaik, aan u het woord. Daarna schorsen we tien minuten.

De heer Van Schaik, namens Samco Aircraft Maintenance: Goed. Mijnheer de voorzitter, dank u wel. 'Geachte Statenleden, er is geen einddatum voor de betrokkenheid van de Provincie Limburg bij Maastricht Aachen Airport.' Dat schreef Gedeputeerde Beurskens op 11 maart 2016 aan Provinciale Staten. Aan u dus. Op 20 februari 2020 schreef de voorzitter van GS: 'Geachte heer Van Schaik, op 13 december 2019 hebben Provinciale Staten in het kader van de discussie rondom MAA besloten dat sluiting van MAA niet aan de orde is. Overweging om tot dit besluit over te gaan was om te voorkomen dat bedrijven investeringsbesluiten zouden uitstellen. Provinciale Staten hebben op 13 december 2019 aangegeven dat MAA van grote waarde is voor de Limburgse economie, en daarom als basisinfrastructuur heeft te gelden,' daar is 'ie weer, 'en hebben daarom in het belang van MAA expliciet uitgesproken dat een sluitingsscenario niet aan de orde is. Voor de volledigheid verwijzen wij u naar het bijgevoegde initiatiefvoorstel, een besluit van PS van december 2019.' Aldus de voorzitter van GS aan ondergetekende. Op grond van deze en andere dubbelzinnige toezeggingen hebben de onderhoudsbedrijven geïnvesteerd: de werkgelegenheid is verdubbeld, er zijn langjarige verplichtingen aangegaan. Onze erfpachtovereenkomst tot eind 2047 laat in ieder geval geen twijfel over ons commitment aan de Provincie Limburg, maar ook aan onze medewerkers, bestaan. Wij staan te boek als betrouwbare partijen. In 2016 en 2020 zegt u dat er geen einddatum is en anderhalf jaar later staan we hier, met sluiting op het keuzemenu. Dat heeft niets met ondernemersrisico te maken, zoals ik dat af en toe hoor, eerder met contractbreuk. Dat heeft niets met een betrouwbare overheid te maken, dat is simpelweg het niet nakomen van gemaakte afspraken. Ik sta hier namens Samco Aircraft Maintenance, maar vooral ook namens onze bijna 300 medewerkers met hun gezinnen. Ik sta hier ook namens de andere onderhoudsbedrijven op onze luchthaven, relatief gezien een groot aantal werknemers. Ik hoop dat het sluitingsscenario vooral is opgevoerd om voor eens en voor altijd van het gedoe te zijn.

Provinciale Staten, neem een robuust besluit. Bied zekerheid en geef ons een toekomstperspectief waarop wij onze bedrijven verder kunnen uitbouwen en het personeel zekerheid kunnen bieden. Stel de beslissing niet uit, ga niet weer terug naar de tekentafel, maar besluit op 3 juni dat MAA onvoorwaardelijk openblijft. Maar ga daarna een businessplan opstellen dat recht doet aan alle belangen. Zoals zovelen zijn wij ook niet gehoord het afgelopen halfjaar. Niet gevraagd naar onze mening. De poorten van de provinciale toren waren en zijn hermetisch gesloten gebleven. Een kleine club ambtenaren heeft het wiel proberen uit te vinden, zonder inhoudelijke kennis van luchtvaartzaken, zodat u gebombardeerd bent met een stapel rapporten, presentaties en meningen. Dat blijkt ook uit het MKBA waar maar liefst 123 maal het woord 'onzeker' is gebruikt om maar tot iets te komen. Maar dat tot iets komen betekent wel sluiting van de airport. Er is niet met ons gesproken. Niet met andere regionale luchthavens, niet met de toeristische sector. De reacties van stakeholders werden op een tweede nog hogere stapel gelegd. U bent helemaal murw bestookt met informatie. Provincie Limburg, kom van het eiland af en praat met ons. Laten we samen zorgen voor een goed businessplan waar ook belangen van de stakeholders in terugkomen, niet om het wiel opnieuw uit te vinden, maar om het aan de gang te houden. Kies op 3 juni voor onvoorwaardelijk openhouden.

De voorzitter: Mijnheer Van Schaik, kunt u afsluiten?

De heer Van Schaik: Ik ga afsluiten. Er is geen einddatum voor de betrokkenheid van de Provincie Limburg bij Maastricht Aachen Airport. Dank u wel.

De voorzitter: Oké. Wie? Mijnheer Van Caldenberg.

De heer Van Caldenberg (SP): Voorzitter, als ik een kwalificatie doe over toezeggingen, dan kies ik die vaak zorgvuldig en ik ga er maar eens van uit de heer Van Schaik ook. En hij noemde het 'dubbeltzinnige' toezeggingen, en niet ondubbeltzinnige toezeggingen. Ik neem aan dat dat wel een bewuste keuze is en kan de heer Van Schaik uitleggen waarom ...

De heer Van Schaik: Nee, ondubbeltzinnig. Sorry.

De heer Van Caldenberg (SP): Oh. Oké. Nee, dan heb ik het verkeerd gehoord. Nee, oké. Helder.

De voorzitter: Mijnheer Franssen.

De heer Franssen (LOKAAL-LIMBURG): Dank u wel, voorzitter. Als ik het goed begreep, sprak u namens Samco hè, klopt dat?

De heer Van Schaik: En de onderhoudsbedrijven. Maintenance Boulevard. We hebben ons verenigd, het zijn verbonden bedrijven. Wij van een andere inspreker dat door middel van het onderhoud wat u pleegt ... Is het dan ook zo dat u vliegtuigen laat warmlopen? Is dat in correlatie via uw bedrijf of niet?

De heer Van Schaik: Nee, wij laten geen vliegtuigen warmlopen. Wat wij wel doen, als wij een grote onderhoudsbeurt hebben uitgevoerd, dan moeten wij systemen testen. Dat wordt proefdraaien genoemd, maar dat gebeurt met name lage toerentallen en dat gebeurt het liefst voor onze hangar. Ja, we hebben

overleg met de omwonenden, airport en de Provincie om te zorgen dat overlast daarbij beperkt wordt. Om aan te geven: afgelopen maand is dat zeven keer gebeurd, waarvan twee keer op een hoog vermogen, en dat was een aantal minuten. Een hoog vermogen gebeurt alleen als er een motor gewisseld is of een groot component wat dat vereist, en dat is niet zo vaak.

De heer Franssen (LOKAAL-LIMBURG): Een laatste vraag, voorzitter. Als ik het goed begrijp heeft u een goede dialoog met de omgeving ...

De heer Van Schaik: Ja.

De heer Franssen (LOKAAL-LIMBURG): ... en er is een waarschuwing van uw zijde op het moment dat u vreest door middel van het proefdraaien dat er eventueel overlast of een probleem zou komen. Is dat juist?

De heer Van Schaik: Nee, wij geven aan via de airport, met WhatsApp gebeurt dat, dat wij een aantal minuten gaan proefdraaien. U moet zich voorstellen, dat is allemaal vrij redelijk te plannen, want hè, een vliegtuig wordt op een gegeven moment afgemaakt. Dat doen we vrijwel nooit in het weekend, we proberen het altijd in dag-randverbindingen te doen, als mensen in transitie zijn, we proberen het ook voor ons hangar te doen en we trainen onze mensen erop om dat zo kort mogelijk te doen zodat er zo weinig mogelijk overlast is. We zien in de laatste 2 tot 3 jaar, in constructief overleg ook met omwonenden, dat we toch tot dingen kunnen komen waardoor overlast beperkt wordt. Het is nu zelfs zo dat soms als er in een WhatsAppgroep een melding wordt gemaakt en we doen zo'n hele korte draaibeurt, dat dan wordt gevraagd van waarom wordt er niet gedraaid? Mensen horen het niet.

De heer Franssen (LOKAAL-LIMBURG): Dank u. Helder.

De voorzitter: Mijnheer Van Wageningen.

De heer Van Wageningen (D66): Ja, dank u wel. Het is wel goed om te horen dat u vindt dat er niet genoeg naar u geluisterd is. Daarom ben ik ook wel benieuwd of Samco en de bedrijven van Maastricht Maintenance Boulevard ontwikkelingskansen voor zichzelf zien op een kleine luchthaven waar de klanten van de Maintenance Boulevard wel kunnen landen, ongeveer het scenario zoals de heer Oostwegel zojuist heeft aangegeven. Zijn er ontwikkelingskansen voor uw bedrijf?

De heer Van Schaik: Ja, die zijn er zeker. Ik denk, zoals met mijnheer Oostwegel ook, als wij met elkaar samenkomen en we steken onze hoofden bij elkaar en we nemen de belangen in ogenschouw van alle partijen, dan kunnen we zeker tot een constructieve samenstelling komen hoe we met die luchthaven verder moeten. De andere zijde, de keerzijde, is natuurlijk ook dat het economisch haalbaar moet zijn. Gisteren was er een bijeenkomst op het Aviation Competence Centre van de Nederlandse Aerospace Group, dat is een branchevertegenwoordiger van ongeveer 120 bedrijven in Nederland in maak- onderhouds- en airportsector. Daar zit het NLR bij, TU Delft, GKN, Fokker. Allerlei kleine partijen, startups ook. Mensen die echt bezig zijn met duurzame luchtvaart en ontwikkeling. Ja, als we al die partijen bij elkaar krijgen, laten we kijken waar we uit kunnen komen om die duurzaamheid erin te brengen. Er zal nog wel een stukje vracht gevlogen moeten worden, en passagiers, maar de realiteit is dat de komende

decennia de verwachting is dat tussen de 300 en de 600 kilometer afstand elektrisch vliegen gaat worden, met toestellen van 20, 30, 40 passagiers.

De voorzitter: Ja?

De heer Van Wageningen (D66): Mag ik toch nog om verduidelijking vragen? Want aan het begin van uw antwoord zei u van ja, een kleine luchthaven daar zien we ontwikkelingskansen, maar later zei u: maar dan moeten er wel vracht- en passagiersvluchten zijn. Ja, dan hebben we niet een kleine luchthaven. Dus ik vraag het nogmaals eventjes.

De heer Van Schaik: Er moet natuurlijk een economisch model komen dat de luchthaven zijn hoofd boven water kan houden zonder dat er steeds geld bij moet. Wij hebben geen inzage in de getallen van de luchthaven, dus ik kan daar niet inhoudelijk in detail op ingaan, maar ik weet zeker dat met de economen die wij in ons team hebben zitten van Maintenance Boulevard, dat we daar echt grote stappen kunnen maken en ook de luchthaven kunnen helpen om verder te komen.

De voorzitter: Mijnheer Heldens, en dan mevrouw Berghorst.

De heer Heldens (VVD): Dank u wel, voorzitter. Een vraag aan de heer Van Schaik, u vertegenwoordigt vandaag onder andere Samco, een van de grootste werkgevers zo niet de grootste werkgever rondom Maastricht Aachen Airport. Wat doet deze hele onzekerheid met uw personeel? Hebt u signalen dat er mensen zijn die zijn gaan lopen vanwege deze onzekerheid? En hoe wordt er op dit moment gereageerd op vacatures?

De heer Van Schaik: Nou, mensen gaan niet zozeer lopen, want ik sta wel voor de mensen en ik probeer wel met overtuiging natuurlijk voor ons personeel op te treden. Dat we zeggen: dit gaat goedkomen, we staan er goed in. We hebben een mooi bedrijf. We hebben een schitterend bedrijf, ook toonaangevend in de luchtvaartwereld, het MRO-stuk. Dus ja, de mensen blijven hangen, maar ik krijg moeilijk nieuwe mensen erbij. Ik moet mensen vervangen. Financiële mensen, nieuwe engineers ook. We moeten zorgen dat de workforce op peil blijft en dat die mensen niet blijven bungelen. De meeste Statenleden zijn bij ons geweest, hebben ook met personeel gesproken. Het is gewoon een heel triest verhaal, terwijl we een florissante business hebben.

De heer Heldens (VVD): Dank u wel, duidelijk.

De voorzitter: Mevrouw Berghorst.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Ja, dank u wel. En u ook bedankt, ik ben ook bij u komen kijken en het was heel erg verhelderend. Wat ik mij afvraag ... U draait ook met straalmotoren en er komen ook vliegtuigen bij u, dus daarmee stoot u ook stikstof uit. Maakt u gebruik van de stikstofruimte van het vliegveld of heeft u zelf een natuurvergunning?

De heer Van Schaik: Nee, de milieuvergunning valt onder de luchthaven en wordt aangevraagd bij de gemeente Beek, dus wij maken deel uit van die ruimte. Dat gezegd hebbende, als wij 2, 3 minuten, 4 minuten maximum power draaien, wat niet zo vaak voorkomt, dat is minder dan één take-off. Ja.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Nee, dat snap ik. Maar ik vraag het met een andere reden. Stel nou dat wij hier ergens in de komende weken besluiten: het vliegveld blijft open, we hebben die baan geasfalteerd, en over een halfjaar komt er hier een brief binnen van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit waarin staat: Ja Provincie, hartstikke leuk dat u die baan hebt, maar uw stikstofruimte wordt beperkt, want ... Nou ja, u kunt de rest wel bedenken. Dat heeft consequenties voor de luchthaven, maar dat heeft dus ook direct consequenties voor uw bedrijf.

De heer Van Schaik: Ja, maar ons verbruik, en ook het gebruik in de geluidsruimtes, is heel beperkt. En daar wil ik ook bij melden dat de nieuwe toestellen die wij nu onderhouden zoals de nieuwe Airbusen, dat zijn echt state-of-the-arttoestellen waarbij de uitstoot al een stuk minder is en waar ook de behoefte om die testen te doen een stuk lager is.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Nee, precies. Maar als de luchthaven dicht is dan kan daar niets meer landen en dan hebt u ook geen klanten meer.

De heer Van Schaik: Nee.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Nee. Eén laatste vraag nog. Er moet ook een proefdraaiplaats komen die wordt aangelegd voor uw bedrijf, maar die wordt wel aangelegd door MAA, de luchthaven. Draagt u daar financieel aan bij?

De heer Van Schaik: Die wordt niet aangelegd voor Samco, die wordt aangelegd voor de klanten van MAA, want er zijn nog meerdere airlines die vliegen op MAA. Er zijn ook meerdere bedrijven die daar proefdraaien. Oorspronkelijk was natuurlijk het idee dat er meer bedrijven zich gaan vestigen bij het onderhoudscluster op MAA, maar door al die onzekerheden de laatste jaren wordt het steeds moeilijker. En ja, wij dragen er zeker aan bij. Wij betalen de airport maandelijks een fee, afhankelijk van het aantal minuten dat we draaien en de vermogens die we draaien. Ik denk dat het ook een heel mooi bedrag is dat we bijdragen aan deze proefdraaiplaats.

De voorzitter: Dank u mijnheer Van Schaik voor uw inbreng, en dan gaan we nu tien minuten schorsen. Dus we beginnen weer 15.20 uur. Dan mevrouw Meelis als eerste na de schorsing en dan mijnheer Van der Steen. Die mag op de stoel zitten. Ja? Tot 15.20 uur.

[SCHORSING]

De voorzitter: Dames en heren, wilt u alstublieft plaatsnemen? Wij starten weer met de vergadering. Het woord is aan mijnheer Van der Steen.

De heer Van der Steen, op persoonlijke titel: Krimp de luchtvaart en krimp hem flink. Dat is mijn boodschap, een boodschap waarvan ik niet weet wat ermee gaat gebeuren. Jullie horen mijn woorden,

maar luisteren jullie ook? Ik ben Thomas en ik ben 17 jaar oud. Dat is een gegeven waardoor veel van jullie mijn geloofwaardigheid al meteen in twijfel trekken of misschien niet eens meer aan het luisteren zijn. Iets waar je niet omheen kan, is dat mijn generatie en de generaties na mij keihard getroffen zullen worden door de klimaatcrisis, een crisis die is veroorzaakt door het wanbeleid van generaties ver voor ons en elke keer weer wordt overgenomen door de volgende generatie, tot aan de generatie van de huidige beleidsmakers. Ook jullie dus. Vandaag zijn wij jongeren hier voor de zoveelste keer in de minderheid en dat is nog zacht gezegd. We staan hier maar met zijn tweeën, dat laat maar weer eens zien hoe incapabel overheidsinstellingen zijn om de jeugd ergens bij te betrekken, zelfs als het vooral ons aangaat. Dan komen er weer een paar oude mannen praten over winsteconomie, maar ik en de rest van mijn generatie, waar is onze toekomst in dat verhaal? Zelfs al kun je miljoenen winst maken, daar hebben we niks aan. Geld is niks meer waard op een dode planeet, want dat is waar we naartoe gaan. Een planeet waarop mensen niet eens meer op vakantie kunnen omdat de ooit zo mooie tropische oorden veranderd zijn in woestijn en er oorlog uitbreekt door de tekorten aan water. Is dat een wereld waar jullie naartoe willen? Waar jullie aan mee willen werken? Volgens mij wel. Want volgens mij doet de Provincie Limburg er alles aan om onze leefomgeving zo veel mogelijk te verpesten. Ik dacht dat de rest van Nederland Limburg haatte, maar volgens mij ligt het probleem hier, dat jullie de provincie en haar inwoners haten. Het openhouden van Maastricht Aachen Airport is een middelvinger naar de jeugd van Limburg, naar de toekomst van Limburg. Ik kan niet begrijpen waarom je geld en prestige zou plaatsen boven de toekomst van je eigen kinderen en kleinkinderen. Dat mogen jullie mij uitleggen. Het gebeurt steeds weer opnieuw. Drie maanden geleden werd het Sterrebos, met daarmee een cruciaal stukje biodiversiteit en natuur in Nederland, vernietigd. Er werden ideeën voorgelegd waardoor NedCar de autofabriek nog steeds kan uitbreiden. En het Sterrebos zou blijven bestaan, maar daar werd niet eens naar geluisterd en niet eens naar gekeken.

De voorzitter: Mijnheer Van der Steen, we hebben het niet over het Sterrebos, we hebben het hier over MAA. Dan moet u zich daarbij houden.

De heer Van der Steen: Ja

.

De voorzitter: Dan vind ik ook dat u niet persoonlijke opmerkingen en verwijtingen moet maken. Doe het netjes. Ja?

De heer Van der Steen: Maar waarom dan? Waarom wordt steeds geld en winst boven onze toekomst gezet? Boven de eigen bevolking? Steeds maar weer praatjes over kortetermijnwinst, maar hebben jullie ooit écht naar de toekomst gekeken, naar de lange termijn? Ik hoop dat jullie inzien dat de kosten van de consequenties van de klimaatcrisis die deze met zich meebrengt hoger zijn dan het beetje winst van een overbodig vliegveld. Leg me alsjeblieft uit waarom mijn toekomst niet belangrijk is, want ik weet het niet. Ik dacht altijd dat het hele nut van de politiek was om een betere wereld te creëren, maar het lijkt alsof heel veel mensen niks doen en ik ga er kapot van.

De voorzitter: Dank u voor uw inbreng. Mijnheer Heldens.

De heer Heldens (VVD): Ja voorzitter, ik heb wel een vraag aan de heer Van der Steen. Ik was zelf ook 17 toen ik politiek actief werd. Ik heb de politiek overigens niet verweten haar inwoners haten, maar ik ben daar constructief mee aan de gang gegaan dus ik zou de heer Van der Steen ook willen vragen, of

willen adviseren, om dit in het vervolg iets subtieler te brengen als hij iets wil bereiken. Maar ik hoor u zeggen dat de overheid incapabel is om jongeren te betrekken bij politiek. Maar volgens mij leven wij in een van de vrijste landen van de wereld en bent u hier met twee personen, terwijl iedereen, en ook uw leeftijdsgenoten, dezelfde mogelijkheid heeft om in te spreken net als de, zoals u zegt, oudere heren die hier staan. Hoe kijkt u daarop? Waarom is de overheid incapabel en niet uw leeftijdsgenoten?

De heer Van der Steen: De mogelijkheid is er inderdaad en anders had ik hier niet gestaan, maar de jeugd wordt niet bereikt. Ze hebben mij getipt dat dit vandaag is, anders was ik er nooit achter gekomen, want het wordt nergens gedeeld dat dit er is. Dus ja, het kan. Iedereen kan hier komen. Er hadden hier twintig jongeren kunnen zitten, maar hoe moeten die weten dat het hier is? Het is steeds weer hetzelfde verhaal: de jeugd wordt nergens in betrokken. Het wordt geprobeerd om ze te betrekken, maar het lukt de overheid niet om dat echt te doen.

De voorzitter: Mijnheer Heldens.

De heer Heldens (VVD): Ja voorzitter, dan adviseer ik de heer Van der Steen om toch eens een keer een krant te lezen en misschien lid te worden van een politieke partij en daar andere mensen voor enthousiast te maken, want u heeft precies dezelfde kans gehad als andere mensen. Nogmaals, ik prijs het dat u hier bent, ik ben zelf ook op uw leeftijd de politiek ingegaan, maar verwijten maken aan anderen is het makkelijkste dat er is.

De heer Van der Steen: Ja, maar ik kan niet hier in jullie groep zitten, want ik ben nog minderjarig. Ik zeg niet dat iedereen niks doet, maar dat is wel het gevoel dat ik krijg. Het gros van de overheid doet niks. Anders had ik hier ook niet hoeven staan, anders was de klimaatcrisis al opgelost. Maar dat is hij niet, omdat er gewoon niks wordt gedaan.

De voorzitter: Nogmaals, mijnheer Van der Steen ... Ik stop ermee, ik heb u gevraagd geen verwijten te maken en uw speech netjes te brengen, maar dat heeft u niet gedaan. Ik wil er ook een einde aan maken. Ik dank u voor uw inbreng. Ik vraag de heer Wesly plaats te nemen op de stoel en mevrouw Meelis plaats te nemen achter het spreekgestoelte. Dank u wel mijnheer Van der Steen voor uw inbreng. Mevrouw Meelis, u spreekt in namens Fridays for Future Nederland. Is dat correct?

Mevrouw Meelis, namens Fridays for Future Nederland: Ja.

De voorzitter: Alstublieft. Aan u het woord.

Mevrouw Meelis: Ik ben Rifka, ik ben 15 jaar oud en ik sta hier namens Fridays for Future Nederland. Fridays for Future is een internationale scholierenbeweging begonnen door Greta Thunberg. Wij staken wekelijks voor het klimaat en voor onze toekomst. Voor de toekomst van de komende generaties, een toekomst die nu heel erg in gevaar is, want leiders nemen geen verantwoordelijkheid. Jullie praten hier veel, maar doen geen actie.

De voorzitter: Ook u, mevrouw mevrouw Meelis, niet mensen proberen te choqueren, houd het netjes. Speel op de bal en niet op de mensen.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Ik begrijp dat voorzitter, ik wil even een punt van orde maken. Persoonlijk vond ik het verhaal van deze inspreker helemaal niet vervelend of naar.

De voorzitter: Maar ik wil het wel voorkomen.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Maar als wij iedere inspreker die hier het risico loopt om een uitglijder te maken al bij voorbaat de mond snoeren, dan hebben we geen insprekers meer. Want iedereen die hier staat ... De meeste mensen staan hier voor de eerste keer en die vertellen iets uit emotie en dan kan dat gebeuren. Daar moeten wij met elkaar ook een beetje begrip voor hebben.

De voorzitter: Dan moet u ook de mate van tolerantie aangeven. Mijnheer Thewissen.

De heer Thewissen (SVL): Ik heb mij laten vertellen dat als iemand hier in dit huis, in onze vergadering, het woord 'emotie' noemt dat dat zeer ongewenst is, dus ik kan deze opmerking van mevrouw Berghorst even niet plaatsen.

De voorzitter: Nou, laten we niet verzanden in onderlinge discussies, laten we de inspreker verdergaan.

Mevrouw Meelis: Jullie hebben het over veel scenario's, terwijl er maar één scenario is: dat we nu afstevenen op een onleefbare planeet. Zolang dit niet jullie vertrekpunt is in deze discussie en debatten stevenen we daar rechtstreeks op af. Als dit een vlucht was vanaf Maastricht Aachen Airport, dan zouden we nu neerstorten. En terwijl het logisch zou zijn om te zoeken naar reddingsvesten zijn jullie nu alleen maar aan het praten over het weer. Zou het zonnig zijn in Mallorca? Zou het regenen? Terwijl beste mensen, dit is niet het fucking probleem. We storten neer en de aarde gaat kapot en daarmee gelijk ook de toekomst van mijn generatie. Terwijl we hier zitten sterven er nu dagelijks mensen in Pakistan en India aan de hittegolven veroorzaakt door klimaatverandering. Omdat we steeds meer blijven vliegen worden deze hittegolven ook erger en zullen er steeds meer mensen sterven en nog steeds gaat het in de wereld alleen maar over groei. Over meer en meer vliegtuigen. De mensen in Pakistan en India hebben vaak niet eens de keuze om te gaan vliegen en toch zijn ze het slachtoffer van onze vliegbehoefte. Laat ik het duidelijk en eerlijk zeggen: er is geen plek voor een vliegveld in Limburg, niet zonder dat jullie daarmee de toekomst van mijn en de toekomstige generaties daarvoor opofferen. Doe dit vliegveld nou gewoon dicht, dit is jullie kans om het goede te doen, om voorop te lopen en een voorbeeld te zijn voor de rest van de wereld. Voor onze toekomst. Dank je wel.

De voorzitter: Wie heeft nog vragen voor mevrouw Meelis? Niemand? Dan dank ik u. Ah, mijnheer Van Caldenberg.

De heer Van Caldenberg (SP): Ja voorzitter, dank u wel. Allereerst mijn complimenten voor het feit dat je hier durft gaan staan en deze zaal een spiegel durft voor te houden. Wij hebben het heel vaak met elkaar over reflecteren, maar blijkbaar is het best wel ingewikkeld als anderen dat doen en ons die spiegel voorhouden. Dus dank je wel daarvoor. Ik heb een vraag, en de vraag is eigenlijk aan jou: in die nieuwe wereld, waar jij voor pleit, waar verdienen wij straks dan ons geld aan?

Mevrouw Meelis: Bijvoorbeeld treinen, bussen, openbaar vervoer. Dat zou ik een veel betere optie vinden dan steeds vliegen. Ja.

De voorzitter: Mijnheer Franssen.

De heer Franssen (LOKAAL-LIMBURG): Ja, dank u wel voorzitter. Ja, ook van onze kant, dapper dat je op deze leeftijd het initiatief neemt om hier te staan. Chapeau. Jij zegt jullie zijn een internationale beweging, jullie ontmoeten elkaar denk ik dan ook weleens internationaal. Analyseren jullie dan ook de problemen per provincie of per land? Jij bent dan bijvoorbeeld de woordvoerder van jullie beweging in Nederland, en vandaag het enthousiasme, of wordt het vanuit een bovenliggend lichaam aangestuurd en ben jij de spreker in dezen? Of komt het vanuit je eigen initiatief? Dat zouden we graag weten. Of vanuit jou persoonlijk.

Mevrouw Meelis: Ja, Fridays for Future is niet echt een hiërarchische beweging, dus alles wat wij doen is omdat we het zelf willen doen. Ja, bijvoorbeeld in Roermond hebben we een lokale groep, en toen we hoorden dat dit hier was ... En we vinden het heel erg belangrijk, dus toen kwamen we hier.

De voorzitter: Wie nog? Mijnheer Ijpelaar.

De heer Ijpelaar (CDA): Ja, dank dat u zich zo druk maakt over de wereld, dat proberen wij in ieder geval ook te doen hier. Ik vroeg me alleen af, via de voorzitter, als wij Maastricht Aachen Airport zouden sluiten, verdwijnen dan vliegbewegingen en de behoefte van het vliegen? Of verdwijnt dat dan alleen hier? En verplaatsten wij daarmee geen problemen?

Mevrouw Meelis: Ik denk dat we dit overal moeten doen en ik denk niet dat mensen het leuk vinden om bijvoorbeeld niet snel meer op vakantie te kunnen of heel goedkoop, maar het is wel nodig vind ik. Dat is gewoon een offer dat we moeten gaan maken.

De voorzitter: Wie nog? Niemand meer? Dan dank ik u voor uw inbreng, en dan verzoek ik u om plaats te nemen op de tribune en de heer Huizinga plaats te nemen op de stoel. Dan geef ik het woord aan de heer Wesly, en die spreekt namens ...

De heer Wesly, op persoonlijke titel: Nou, ik spreek namens mezelf. Maar mijn secretaresse heeft me zo opgegeven. Ik heb geen belangen bij het vliegveld, dus ik kan mijn mening geven als Limburger. Ik ben inmiddels 76 jaar en loop naar het einde, maar na mij komen er nog heel veel mensen. Ik ben ervan overtuigd dat er voldoende denkkraft in deze provincie is om deze luchthaven functioneel te maken en te behouden. Over geluidslast en milieu kan ik echter niks zeggen. Ik heb een paar van die onderzoeken en rapporten bekeken en het eindigt altijd: wil je meer weten moet je een vervolgoopdracht geven. Die spreken zich allemaal tegen. Voor mij belichaamt de luchthaven ook een gevoel. Vliegveld Beek werd na de Tweede Wereldoorlog door de Amerikanen ontwikkeld. Tal van goederen, waaronder medicijnen en voedingsmiddelen, kwamen zo ons land binnen, en de bevolking toen was daar heel gelukkig mee. Moeten we in de huidige wereld, waar we voor het eerst in decennia van democratie, vrede en veiligheid geconfronteerd worden met een reële militaire dreiging, overgaan tot het sluiten van de luchthaven die duidelijk een regionale, landelijke en internationale functie heeft? Ik

geloof in kansen, in wetenschap, in innovatie en in technologische ontwikkeling. De toeristische sector is niet eensgezind en ik ken heel veel hoteliers en pensionhouders die geen last hebben van overvliegend geluid. Die zijn juist gebaat bij evenementen die ze kunnen organiseren omdat je mogelijkwerwijze kunt aanvliegen. En ik vind dat de toekomst van dit vliegveld níét bepaald mag worden door hoteliers en níét door mensen die geluidshinder hebben, ik vind dat je de toekomst van dit vliegveld alleen maar kunt bepalen door de toekomst van Limburg. Want vergeet niet: de jeugd van nu heeft dadelijk werk nodig. Ga samenwerken met Brightlands, met de universiteit in Aachen, met het academisch ziekenhuis, en maak van dat vliegveld iets wat niet alleen maar met innovatie en niet alleen maar met vliegen te maken heeft, maar wat werkgelegenheid creëert. Willen wij een gezapig vakantieoord zijn waar enkel rustzoekers hun heil zoeken? Of willen we een divers Zuid-Limburg waar je buiten rust ook een mooie toekomst opbouwt, vooral voor onze jongeren? Ik geloof dat onze ambities op elkaar afgestemd moeten worden, en ik noemde daarnet al Brightlands. We moeten als Limburg verbonden blijven met de rest van de wereld. We hebben al geen hogesnelheidstrein en nou gaan we ook nog de luchtverbinding afsluiten. Dank u.

De voorzitter: Dank u, mijnheer Wesly. Wie? Mijnheer Caldenberg.

De heer Van Caldenberg: Voorzitter, om met dat laatste dan maar te beginnen. U bent ondernemer, en als ondernemer moet u scherpe keuzes maken, prioriteiten stellen. Als u nou zou moeten kiezen voor het investeren in die spoorverbinding, die hogesnelheidslijn waar u het over heeft, of moet kiezen voor de investering in de luchthaven, wat heeft uw voorkeur?

De heer Wesly: De vraag kan ik heel makkelijk beantwoorden: ik zou in kennis investeren in combinatie met het vliegveld, omdat we daar de ruimte hebben. En dat we een omgeving hebben waar zó veel intellect en vernieuwing zit, waar we geen gebruik van maken. Al die drie, vier mogelijkheden van het vliegveld stellen niks voor, sorry, want in feite zijn jullie bezig om Limburg te begraven en er wordt al gedanst met andere plannen. Laten we toch eens kijken dat we niet de mijnen opnieuw gaan sluiten, want u weet allemaal wat er gebeurd is. We hebben allerlei arbeidsplaatsen gekregen en ze zitten allemaal weer in Den Haag. Wij moeten voor onszelf zorgen, en daar is dat vliegveld essentieel bij.

De voorzitter: Wie nog meer? Niemand? Mijnheer Wesly, dan dank ik u voor uw inbreng.

De heer Wesly: Dank u.

De voorzitter: Dan mag u plaatsnemen op de tribune. Dan roep ik de heer Derksen op om naar voren te komen, en we gaan luisteren naar de heer Huizinga. U spreekt in op persoonlijke titel.

De heer Huizinga, op persoonlijke titel: Dat klopt, voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter: Ga uw gang.

De heer Huizinga: Goedemiddag iedereen. Ik ben John Huizinga en ik ben 35 jaar werkzaam geweest als torenverkeersleider en radarverkeersleider op Maastricht Aachen Airport. Ik woon in Schietecoven en mijn woning ligt op 140 meter naast de start- en landingsbaan. Ik wil graag drie onderwerpen kort aan de orde stellen die van belang kunnen zijn in de besluitvorming over het toekomstscenario van Maastricht

Aachen Airport. Het kan een beetje technisch worden, maar ik denk dat het voor iedereen begrijpelijk zal zijn. Op de eerste plaats is er op dit moment sprake van een veiligheidszone die verplicht is voor elke start- en landingsbaan van 300 meter in het verlengde daarvan. De huidige veiligheidszone van Maastricht Aachen Airport is buiten het luchtvaartuim komen te liggen omdat MAA in 2003 daar een stopway heeft aan mogen leggen. Die veiligheidszone is in strijd met alle regels, die moet terug binnen de luchtvaartgrenzen en dat zou kunnen inhouden dat de operationele lengte van de baan weer teruggebracht wordt naar 2.500 meter. Het tweede is de overlast van taxiënde vliegtuigen, met name in Schietecoven heb ik daar heel veel last van. De Nederlandse wet zegt daarover in het Besluit Burgerluchthavens dat de overlast die veroorzaakt wordt door taxiënde vliegtuigen te verwaarlozen zou zijn. Ik heb geluidsmetingen laten verrichten door een akoestisch bureau en niets is minder waar: de geluidsbelasting is tussen de 70 en de 90 decibel met uitschieters naar 95 decibel. Dus we hebben het hier over taxiënde vliegtuigen en dat taxiën neemt minutenlang in beslag, terwijl een start of een landing een kwestie is van een paar seconden. Er staat ook in datzelfde Besluit dat er het beste operationele maatregelen genomen kunnen worden om die overlast tegen te gaan. Nou, ik kan u verzekeren: die operationele maatregelen zijn onmogelijk. Er is geen ruimte voor een taxibaan, op Maastricht Aachen Airport taxiën ze over de start- en landingsbaan. En ook van een geluidswal kan nooit sprake zijn in verband met de veiligheid. Een luchthavenbesluit is er nog steeds niet, dat had er zeven jaar geleden al moeten zijn. Daarin schiet MAA ook zwaar tekort, dus daar zal terdege rekening mee moeten worden gehouden en dat zal opgelost moeten worden. Zo is het in ieder geval in de wet bepaald. Tenslotte de stikstofdepositie. De natuurvergunning van Maastricht Aachen Airport is aangevraagd. Daarover wil ik zeggen dat in 2011 is er een onderzoek verricht door het bureau Adecs, dat is gedaan in het kader van een beslissing op bezwaar die genomen moest worden of genomen was. De berekeningen, zo is gebleken uit onderzoek door mijnheer Leon Adegeest, hij is in strijd voor Lelystad Airport en houdt tot nu toe de opening van Lelystad Airport tegen omdat een aantal zaken gewoon niet kloppen. Hij heeft ontdekt dat er met de berekeningen van Adecs gefraudeerd is. Adecs heeft namelijk een parameter die noodzakelijk gebruikt moet worden bij de berekeningen, de zogenaamde warmtestroom. Daar hebben ze 34 megawatt gebruikt, en dat is bestemd voor fabrieksschoorstenen, en het RIVM schrijft voor dat er 0 megawatt gebruikt moet worden. De consequentie hiervan is dat de stikstofdepositie, want daar hebben we het hier over, de additionele stikstofdepositie die berekend is door Adecs op 5 mol per hectare per jaar, dat die vermenigvuldigd moet worden met een factor – zo heeft Leon Adegeest berekend – van minimaal 50 met mogelijkheden tot 70. Dus dat betekent dat we het niet hebben over 5 mol per hectare per jaar, maar dat we het hebben over de 250 tot 300 mol per hectare per jaar.

De voorzitter: Mijnheer Huizinga, kunt u afsluiten?

De heer Huizinga: Afsluiten? Zijn ze nu al om?

De voorzitter: Ja. We hadden drie minuten, en u zit er ruim overheen. U zit al op vier en een half.

De heer Huizinga: Neem me niet kwalijk. Dat was het laatste. Dan ben ik afgesloten.

De voorzitter: Dank u. Wie van ... Mevrouw Berghorst.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Ja, u heeft jarenlang daar als luchtverkeersleider gewerkt, u kent de luchthaven dus goed. Is daar een taxibaan op dit moment?

De heer Huizinga: Wat zegt u?

Mevrouw Berghorst (PvdA): Is daar op dit moment een taxibaan?

De heer Huizinga: Nee, dat is het vreemde: er zijn geen taxibanen, daar is geen ruimte voor. En dat is ook het grote probleem. Er wordt over de start- en landingsbaan getaxied. Dit is sowieso gevaarzettend, denkt u maar aan de vliegtuigramp Tenerife, bij de meesten misschien nog bekend. Daar knalden twee Boeing 747's op elkaar omdat de taxibaan tijdelijk niet beschikbaar was. Op MAA taxiën ze structureel over de start- en landingsbaan.

De voorzitter: Dank u. Mevrouw Berghorst.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Ja, nog één vervolgvraag. Ik heb ergens in de financiële paragraaf van dit stuk voor het eerst het woord 'Taxibaan W' zien opduiken. Toen ging er bij mij een alarmbel rinkelen: een taxibaan is asfalt, dat gaat de grond in, dat zal wel duur zijn. Is er op deze plek op dit moment, dus als je de luchthavencontouren niet zou uitbreiden, ruimte om een taxibaan aan te leggen?

De heer Huizinga: Nee, die is er absoluut niet en dat komt omdat de afstand tussen de centerline van de baan, van de runway en de centerline van een eventuele taxibaan een minimale afstand moet hebben van ongeveer 180 meter. Ook moet die afstand er zijn tussen de centerline van die taxibaan en bijvoorbeeld de grenzen van het luchthaventerrein. Dus er is absoluut geen ruimte om een taxibaan aan te leggen.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Dus eigenlijk zou de taxibaan dan voorbij uw voortuin komen?

De heer Huizinga: Ja, die zou eigenlijk op de rondweg die om het vliegveld heenloopt moeten komen. Ja.

De voorzitter: Mijnheer Loomans.

De heer Loomans (Partij voor de Dieren): Mijnheer Huizinga, dank voor uw verhaal. U legt uit dat u jarenlange ervaring heeft als luchtverkeersleider. Als u nu met uw ervaring naar MAA kijkt en u legt daar die verschillende scenario's bij van het Statenvoorstel, wat denkt u dan dat het realisme van die verschillende scenario's is? Zijn die in uw mening überhaupt te plaatsen, te organiseren, op zo'n klein vliegveld?

De heer Huizinga: Ik zou dat misschien het beste kunnen omschrijven ... Ik vertelde net, ik heb daar 35 jaar als operationeel verkeersleider gewerkt en ik heb in die 35 jaar – en ik woon dus ook al 30 jaar naast het vliegveld – nog nooit echt hinder ondervonden. Dat is pas in 2017/2018 veranderd met die toename van die vrachtvliegtuigen en de aantallen van de vrachtluchten. En zoals ik zei, ik heb eigenlijk nooit echt hinder ondervonden. Hoe kan dat? Doordat er dus duidelijk minder bewegingen waren, maar er ook

lichtere vliegtuigen waren. In die tijd waar ik het over heb waren de bewegingen beperkt met vakantievluchten, een aantal van Transavia en van Ryanair. Natuurlijk is er overlast, maar dat is allemaal behapbaar, dat is te accepteren. Dus ik zou zeggen: als er dan toch een vliegveld zou moeten blijven, dan naar een scenario waar dus de vrachtluchten in ieder geval opgeheven worden, want die veroorzaken echt de overlast. Dat is ook echt met geen pen te beschrijven, dat zou helemaal niet moeten kunnen. Dat zou mogelijk een eventueel scenario zijn.

De voorzitter: Dank u. Mijnheer Heldens.

De heer Heldens (VVD): Ja voorzitter, ik heb een vraag aan de heer Huizinga. Als u jarenlang luchtverkeersleider bent geweest dan hebt u ongetwijfeld heel veel luchthavens gezien, vast meer dan ik, en dan hebt u er veel gezien. Hoe ongebruikelijk of gebruikelijk is het voor een regionale luchthaven dat er geen taxibaan is er dat er getaxied moet worden over de start- en landingsbaan? Ik kan me herinneren dat ik heel veel luchthavens heb gezien waar dat aan de orde van de dag is.

De heer Huizinga: Ik heb inderdaad ook heel veel luchthavens gezien, want ik ben ook piloot van een zakenjet geweest, maar als je praat over taxiën over een startbaan dan kan ik daar heel duidelijk over zijn: de Nederlandse wet, en ook de internationale wetgeving, zegt dat ... De definitie van een startbaan luidt dat dit een gebied is dat uitsluitend, zo staat het letterlijk in de Nederlandse wet, mag uitsluitend gebruikt worden om vliegtuigen te laten landen en starten. Internationale regelgeving zegt: het is een defined area, prepared for the landing and take-off of aircraft. Een start- en landingsbaan is om vliegtuigen te laten landen en starten en een taxibaan is om ze te laten taxiën. En ik gaf net al de vliegtuigramp Tenerife aan, op Maastricht Aachen Airport is er constant een gevaarsetting aanwezig, want er hoeft maar iets te gebeuren ... Kijk, zolang iedereen bij de les is, de verkeersleider is uitgeslapen, die piloot bij de les is, er zijn geen technische problemen en het is mooi weer dan gebeurt er helemaal niets, maar ongelukken gebeuren omdat er onverwachte zaken aan bod komen.

De voorzitter: Mijnheer Heldens.

De heer Heldens (VVD): Ja voorzitter, dan toch nog één vervolgvraag. Als de situatie het niet toelaat dan kan er ontheffing verleend worden. Hoeveel luchthavens kent u met deze ontheffing?

De heer Huizinga: Ja, als u over ontheffingen gaat beginnen ... Ik had maar drie minuten, dus ik heb daar verder geen aandacht aan besteed, maar Maastricht Aachen Airport hangt aan elkaar van ontheffingen. En ja, daar kan ik heel lelijk over doen, ik heb me vier jaar lang in dit dossier vastgebeten en de ontheffingen die gegeven worden door de luchtvaartinspectie, met alle respect, zijn onmogelijke zaken. Ze geven bijvoorbeeld ontheffing, ik denk dat dat wel aanspreekt, voor de verlichting van een baan. Een baan is een baan, een defined area zoals ik net zei, daar hoort baanverlichting bij. Op Maastricht Aachen Airport hanteren ze drie banen die elkaar overlappen. Ik ben bij een rechtszaak geweest, en de jurist van het ministerie had het daarover, en de voorzitter van de rechtbank zei van mijnheer, hoe zit het eigenlijk? Want het is wel een raar verhaal dat er op één baan drie verschillende banen zouden zijn. En toen zei die jurist, Rosebrand heette hij trouwens: 'Dat klopt, mevrouw de voorzitter, maar ICAO (dat is dus de organisatie die die regelgeving maakt en verzorgt) sluit dat niet uit.' Ik dacht: die sluiten dat niet uit? ICAO stelt de normen en aanbevelingen op met alle deskundigen die je

maar kunt verzinnen van over de hele wereld van aangesloten lidstaten – dat zijn er inmiddels 193. Daar zijn ze twee jaar bezig met één norm of één aanbeveling, daar is geen speld tussen te krijgen. En dan zegt zo'n jurist van het ministerie dat ICAO dat niet uitsluit. En wat lees ik terug in de uitspraak? 'ICAO sluit het niet uit, dus zou het wel goed zijn.' Dus de ontheffingen die er zijn, ja, die zijn tal talrijk, ik geloof dat er wel een stuk of twintig op dit moment van toepassing zijn. Ik wilde een voorbeeld geven met die verlichting, sorry, ik was eventjes de draad kwijt. De verlichting geldt voor startende en voor landende vliegtuigen. Die precies hetzelfde. De laatste 900 meter van centerline-verlichting ... De eerste 600 meter is rood-wit, rood-wit, rood-wit en de laatste 300 meter is rood, dat is om de piloot opmerkzaam te maken dat de baan eindigt. Dat is zowel van belang voor een startende piloot ... Want als hij zijn start moet afbreken en er is geen afstandsindicatie op de baan, dan moet hij aan de kleur van de verlichting kunnen zien hoeveel meter hij nog heeft. Voor landend verkeer is dat hetzelfde. Wat is er op Maastricht Aachen Airport aan de gang? Hoe ziet die verlichting in elkaar? De verlichting voor startend verkeer is niet op de norm die het zou moeten zijn. Dus de startlengte houdt op na 2.500 meter en de landingslengte gaat tot 250 meter verder. Die verlichting klopt niet. Een startende piloot die de start af moet breken heeft geen idee waard de baan eindigt.

De voorzitter: Dank u. Mijnheer Thewissen.

De heer Thewissen (SVL): Dank u wel voorzitter: Dank u wel voor uw bijdrage. Ik heb hier heel duidelijke voorstanders en ook tegenstanders gehoord. Ik heb naar u geluisterd, misschien heb ik het gemist, maar mij vraag aan u is: wat is nu de kern van uw bijdrage wat wij als Provinciale Staten mee moeten wegen in onze beslissing? Zou u dat heel kort nog eens kunnen duiden?

De heer Huizinga: Ja, dat zijn in ieder geval die drie punten die ik gemeld heb. Maastricht Aachen Airport is uitgebreid met 250 meter en daarom is het zware vrachtverkeer mogelijk. Eind 1979, dat wil ik er nog over zeggen, hebben drie ministeries besloten dat uitbreiding van Maastricht Aachen Airport niet wenselijk was in verband met de overlast die dat zou veroorzaken voor de omwonenden. Nu is dat dus wel gewoon aan de hand. De baan is verlengd, er is uitgebreid en er is zwaar vrachtverkeer. Ik ben een luchtvaartman, ik heb vanaf mijn achttiende jaar mijn hele leven in de luchtvaart gezeten. Ik heb bij de Luchtmacht gevlogen, ik ben verkeersleider geweest op allerlei vliegvelden. Ik had de luchtvaart in mijn hart gesloten. Ik had nooit verwacht dat ik hier ooit nog eens zou staan om dit verhaal af te kondigen, dat er gestopt moest worden met wat er hier gebeurt. Dus de boodschap die ik mee wil geven: dit vliegveld ligt totaal op een verkeerde plek, dat is eigenlijk de boodschap.

De voorzitter: Dank u. Dan dank ik u voor uw inbreng ...

De heer Huizinga: Ja, dank u voor de aandacht.

De voorzitter: ... en vraag ik u op plaats te nemen op de tribune. En dan vraag ik de heer Wanten naar voren te komen en plaats te nemen op de stoel. Ik geef het woord aan de heer Derksen. De heer Derksen spreekt namens de LWV. Mijnheer Derksen, gaat uw gang.

De heer Derksen, namens de LWV: Ja, dank u wel voorzitter en Statenleden. Ik ben hier namens de LWV, mijn naam is Rick Derksen. De LWV is een Limburgse werkgeversvereniging. Wij

vertegenwoordigen, ik heb het net nog even opgezocht, 1.260 werkgevers in Limburg. En dan zult u ook begrijpen dat wij die interne discussie ... De discussie die u nu voert hebben wij ook intern gevoerd. Ik begin langzaam een beetje inhammen te krijgen, zult u begrijpen, van alle stress daarvan. Binnen die interne discussie hebben we ook gekeken: wat is nou de middenweg? En volgens ons is die middenweg ook wel echt mogelijk. Dus dat wil zeggen: we behouden de luchthaven, dus hij blijft open, maar onder de strikte voorwaarde dat het wel een luchthaven voor de Limburgers wordt. Dat hebben we ook al in de pers en richting u in een brief gestuurd, maar ik wou hem hier toch nog even mondeling iets toelichten. Waar we dan naar kijken gaat over het aantal ... Er is heel veel discussie over het aantal vliegbewegingen, terwijl juist de focus heel erg moet liggen op het aantal ernstig gehinderden. Dat is ook nationaal zo afgesproken, dat wil zeggen dan in 2019 het aantal ernstig gehinderden nog 5.600 was, zoals Pieter van Geel dat toen mooi opbracht, en dat betekent ook dat het naar ons idee moet krimpen naar 5.250. Dat zou dus ook kunnen betekenen dat er minder gevlogen moet worden, maar daarmee geven we de luchthaven ook een opgave om te gaan verduurzamen en stiller te gaan vliegen. Aan de andere kant moet de luchthaven ook gezond worden. Allereerst wil dat zeggen: financieel gezond, en daarom zeggen we focus op de luchtvracht zodat daar een financiële prikkel bijkomt en dat we daar gezonde getallen kunnen gaan neerleggen. Een gezonde luchthaven is ook een duurzame luchthaven, dat betekent dat zij dus echt stappen moet gaan ondernemen in het elektrisch vliegen. De heer Oostwegel noemde het net al, de cityhopper, dat soort ideeën, en dan lekker duurzaam elektrisch. Kunnen we naar de hoofdsteden vliegen dan hebben we er als alle Limburgers wat aan. En specifiek de reden waarom ik hier sta vandaag is omdat een gezonde luchthaven ook een luchthaven voor haar omwonenden is. Naast LWV ben ik ook werkzaam voor VNO-NCW Brabant Zeeland, en ik zit daar ook aan de omgevingstafel van Eindhoven Airport. Dus ik weet hoe dat proces werkt. Ondanks dat die vergaderingen heel lang zijn, daar zult u aan gewend zijn, voeren wij die ook met omwonenden. Wij namens het bedrijfsleven, maar ook de GGD, een Milieufederatie, dat soort partijen, en daar hebben we heel goede gesprekken over: wat is nou de ontwikkeling van die luchthaven? En zo'n zelfde beeld zien wij hier ook en daarmee wordt het dus nog meer een luchthaven voor de Limburgers, en dat is mijn boodschap.

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

De heer Van Caldenberg (SP): Voorzitter, u noemt dat heel netjes een luchthaven voor de Limburgers, en dat klinkt heel aardig, maar als je dan verder gaat graven vraag ik me wel af wat dat dan inhoudt. Want u zegt dat we rekening moeten houden met omwonenden en met financiële duurzaamheid, maar maak dat eens wat concreter. Wat moet dat dan zijn, die luchthaven voor die Limburgers? En wat moeten we dan als eerste aanpakken? Eerst de omgeving of eerst de financiële duurzaamheid?

De heer Derksen: Ja, oké. Daar kan ik even op reageren. Ik hoor vanzelf wel wanneer ik gestopt word vanwege de tijd. Nee, wat we dus in principe zouden zeggen is dat je nu dus de norm zet op de ernstig gehinderden. Dus dat betekent dat de luchthaven binnen nu en korte termijn dat aantal ernstig gehinderden tot die max kan vliegen. Dat betekent eventueel dat zij binnen dat kader de ruimte moeten krijgen om zelf te schuiven: wat is financieel het meest haalbare? Want met alle respect, dat is uiteraard onderdeel van deze discussie: hoe gaan we die baanrenovatie onder andere betalen? Nou, daar komt nu dus bij dat dat een lening is. Dat moet terugbetaald worden. Maar voor die financiële gezondheid, en dan kijken we met name vooruit ... En als we dan kijken van wat is dat dan voor de Limburgers? Dan zeggen

we, en dat heeft de heer Oostwegel ook al genoemd: hoe kunnen we dan bijvoorbeeld die toeristische sector nog beter ondersteunen in deze regio? Dat wil zeggen dat we dus naar een elektrisch cityhopper-initiatief gaan waarin je kijkt: kunnen wij de belangrijkste economische centra in de regio verbinden met Maastricht? Of in ieder geval met Zuid-Limburg. Dat doe je dan voor de economische aspecten, en met omwonenden ... Nou ja, eerder werd al de discussie genoemd over het Omgevingsfonds, daarmee gaan we dan kijken: hoe kunnen we dat fonds beter inzetten? Maar sterker nog, ik zou dus pleiten voor een omgevingstafel zoals we dat ook in Eindhoven hebben, waarin we dus met elkaar, en ook met de omwonenden, de strategische visie bepalen. En natuurlijk, ik ben het helemaal met u eens, het is nog steeds niet heel concreet wat ik zeg, maar ik kom op dit moment helaas ook niet verder dan dat.

De voorzitter: Mijnheer Van Wageningen.

De heer Van Wageningen (D66): Ja, het is nog niet zo concreet, maar over twee weken moeten we een besluit nemen en het belangrijkste besluit gaat over de renovatie van de start- en landingsbaan. 2.750 meter, u heeft zojuist de vorige spreker gehoord, dat veroorzaakt nou juist die overlast. Dan kunnen niet al die dromen die u zojuist noemde allemaal tegelijk in de hoogte worden gehouden. U kunt ze nu herhalen, maar wij moeten over twee weken een besluit nemen. Wat moeten we nu besluiten voor die renovatie van die start- en landingsbaan? 2.750? Of moeten we nog even wachten tot de andere dromen ook waar worden?

De heer Derksen: Laat ik het zo zeggen, misschien als ik het concreet zeg, pleiten wij voor variant 2 met doorkijk naar variant 3. En waarom zeg ik dat? Omdat je dus ... Ja, het heeft met het kostenaspect te maken. Elektrisch vliegen op waterstof en de aspecten die daarbij horen is op dit moment niet te betalen en het sluiten van de luchthaven is problemen van je afduwen. Volgens mij moeten wij kijken: oké, wat is de kracht van deze regio? U heeft net Maintenance Boulevard gesproken, dat zijn toonaangevende ondernemers in deze regio. Met sluiten duw je problemen weg, we moeten juist met elkaar innoveren. Dát is de kern van de boodschap, maar dat moet betaald worden. En dat betekent dat we dus ... En daar mogen we best streng over zijn, dus daar mogen we normen aan stellen qua hinder, maar gaan wel met elkaar economisch kijken: hoe kunnen we die innovatie stimuleren? Dat is de boodschap en dat is dus de vraag die ik aan u stel. Kies dan voor alternatief 2 met doorkijk naar alternatief 3. Als je hem heel platslaat.

De voorzitter: Ja? Mijnheer Loomans.

De heer Loomans (Partij voor de Dieren): Ja, dank u wel voor uw betoog. U begon uw verhaal dat wij nu 5.600 ernstig gehinderden hebben, en die moeten echt omlaag vertelt u, naar 5250. Als ik even snel reken is dat een ambitieniveau van 6%. Is dat niet wat weinig? Dat is mijn eerste vraag. En het tweede is: u zegt we willen wat aan die overlast gaan doen, en daarna noemt u allerlei dingen die u extra wilt gaan doen op MAA. Wat gaat u nu dadelijk níét meer doen op MAA? Waar gaat u mee stoppen? Wat stelt u voor dat we mee gaan stoppen? Laat ik het dan zo zeggen.

De heer Derksen. Ja. Dank u wel voor de vraag, want het is een hele goeie. Helemaal met u eens, misschien is die 6% ook laag. Ik kijk naar de verslagen die u zelf gemaakt heeft. Of in ieder geval, Gedeputeerde Staten voor u. Kijk, anders blijven we natuurlijk met elkaar onderzoeken. Dus ja, als het

5.000, wie weet, ik weet het niet. Daar ga ik niet over, daar oordeel ik niet over. Kijk, wat we niet gaan doen, of wat we juist wel of juist niet gaan doen, volgens mij zet ik het beeld dat ik schets weg in de tijd, en daarmee doordat je juist zegt we hebben een x-aantal ernstig gehinderden, geef je de luchthaven zelf de vrijheid om binnen die ruimte te bewegen. En dan is het aan de luchthaven, uiteraard in samenwerking met die omgevingstafel, om te kijken hoe we dat gaan invullen. Zo hebben we dat in Eindhoven ook gedaan en ik nodig u ook allen van harte uit om dat te komen bekijken in Eindhoven. Overigens, een ding is nog wel dat ik dus overtuigd ben van – en dat is ook hoe Pieter van Geel dat in zijn rapport schrijft – dat als je nu kiest voor een bepaald economisch belang gebruik dan dat dadelijk dus doordat je op die ernstige gehinderden inzet, dat betekent dat dat ook de grens is en daardoor stimuleer je innovatief denken van de luchthaven. Dat zou dus betekenen dat ze bijvoorbeeld extra moeten gaan investeren op elektrisch vliegen, want daardoor kan het aantal ernstig gehinderden, ervan uitgaande dat de geluidshinder daardoor afneemt, je daar dus extra ruimte kunt krijgen om elektrisch te gaan vliegen. Zo zou ik het insteken.

De voorzitter: Mijnheer Loomans.

De heer Loomans (Partij voor de Dieren): Literatuuronderzoek op internet wijst uit dat de luchtvaartindustrie ongeveer met 1% per jaar efficiënter en beter wordt, minder uitstoot en minder lawaai produceert. Tegelijkertijd groeit de luchtvaartindustrie wereldwijd met 3 à 4% per jaar. Hoe denkt u dan met die groei en die efficiënter wordende vliegtuigen ooit op het niveau te gaan komen dat ze minder overlast veroorzaken als er meer vliegbewegingen komen?

De heer Derksen: Ja, dan gaat u mij een antwoord ontfutselen dat ik natuurlijk niet graag zeg, maar dat betekent dat we minder moeten vliegen.

De voorzitter: Ja?

De heer Derksen: Ja, ik kan het niet mooier maken dan dat het is, maar we kiezen voor het aantal ernstig gehinderden. Ook in afstemming met de achterban betekent dat dat veel bedrijven wel gewoon hun economische activiteiten kunnen voltooien, maar daarmee stimuleren we de luchthaven om wel te gaan innoveren.

De voorzitter: Mevrouw Mertens.

Mevrouw Mertens (GroenLinks): Dank u wel. Dank u wel voor uw betoog ook. Ik heb in de uitvoering daarvan nog een andere vraag, want u zegt van ja, dan moeten we minder gaan vliegen. Dat is een interessante opmerking. Hoe ziet u dan dat een exploitant, die vooral geïnteresseerd zou zijn in groei en winst maken, geïnteresseerd is in MAA?

De heer Derksen: Ja, dat is een heel goede vraag. Kijk, we werken in principe zo ... Kijk, dat is geen verwijt aan u, maar in principe hebben we in de Luchtvaartnota afgesproken ... Kijk, u kiest in de verschillende alternatieven dadelijk het aantal vliegbewegingen, maar dat klopt dus niet. U kiest voor het aantal ernstig gehinderden. Dus al geeft u ze 2 miljard vliegbewegingen, wat praktisch al niet haalbaar is,

het gaat over het aantal ernstig gehinderden, dat is nationaal afgesproken. Dus daarbinnen moet de luchthaven zien te opereren.

De voorzitter: Mevrouw Mertens.

Mevrouw Mertens (GroenLinks): Ja, een vervolgvraag daarop. Het is een mooi idee om ervan uit te gaan dat we een maximaal aantal gehinderden hebben en we doen we er alles aan om binnen die perken te blijven.

De heer Derksen: Ja, sorry dat ik u onderbreek, maar dit is niet een keuze van mij, dit is hoe het landelijke kader is afgesproken.

Mevrouw Mertens (GroenLinks): Ja. Maar hoe ziet u dat dan technisch voor u tot de tijd dat we zover zijn en met het scenario dat de heer Loomans net voor u geschetst heeft? Ik zie het namelijk niet gebeuren. Ik vind dat ...

De heer Derksen: Ja, nee, ik snap natuurlijk wat u bedoelt. Ik kan sowieso niet over die luchthaven oordelen, daar ga ik ook niet over, en ik snap uw afweging, alleen het probleem is: dat is nou eenmaal de norm als u daar dadelijk voor kiest. Ik kan dat ook niet mooier maken dan het is, dat is gewoon de norm. Ja.

Mevrouw Mertens (GroenLinks): Ja. Nee, nee, prima. Ja. Maar u zit zelf ook in de spagaat als u er zo verder over nadent, concludeer ik.

De heer Derksen: Nou ja, zeker. Ja. Maar dit is de spagaat van de luchthaven, denk ik.

Mevrouw Mertens (GroenLinks): Dank u wel.

De voorzitter: Niemand meer? Dan dank ik u voor uw inbreng, mijnheer Derksen. Neemt u weer plaats op de tribune. Dan vraag ik mevrouw Rietjens om plaats te nemen op de stoel, en ik vraag mijnheer Wanten als de volgende spreker. En u spreekt namens de directe omwonenden. Aan u het woord, mijnheer Wanten.

De heer Wanten, namens de directe omwonenden: Dank u wel, mijnheer de voorzitter. Ik ben zo'n zeer ernstig gehinderde waar het net over ging. Kijk, zo ziet een zeer ernstig gehinderde eruit, en ik ben met 5.600 mede zeer ernstig gehinderden. Ik woon in Geverik op 500 meter van de startbaan en sinds 2017 hebben wij daar bijzonder veel last van. Het is al een paar keer gezegd, maar ik blijf dat herhalen, want dat is het keerpunt. Daarvoor was er balans. Overlast, maar dat was goed te doen. In september 2017, ik ging net met pensioen, gebeurde dat. Dan komen er Aziatische firma's, op voorspraak van de heer Durmaz die toen de exploitant was uit Azerbeidzjan, toestellen die een omvang hebben ... en dat op 30-40 meter, dat is ook al door een andere spreker geschetst, want dat is de hoogte dat ze ook bij mij overkomen. Ja, dan vergaat je zien en horen en ik zie aan mijn huisdieren dat die met de buik tegen de grond zitten van wat is dit? Zo'n intense spanning is dat en dat heeft een enorme uitwerking op je. Ik dacht niet dat ik snel ergens ziek van zou worden, maar ik heb een behoorlijk hoge bloeddruk op dit

moment. En mijn huisarts zegt dat ik ook moet oppassen met mijn hart, want ik maak me natuurlijk druk over deze zaak, dat zal duidelijk zijn. Maar ik hoop dat jullie goed nadenken over de effecten daarvan, want dat doet wat met je. En zo zijn er dus 5.600. En als je nou kiest voor scenario 1, 2 of 3 ... 1 is helemaal de hel, dan moeten we allemaal weg. Dan moet je hetzelfde doen als wat Bierset gedaan heeft. Bierset heeft gezegd: wij kiezen voor een vrachtluchthaven van het grootste soort en dat gaat niet samen met bewoners en dorpjes die daar op korte afstand zitten. Dus weg ermee. U kunt gaan kijken, want het zijn spookdorpen. Dan maak je een keuze. Hier zitten we al vijf jaar te mitsen en te maren en een beetje van dit, en Pieter van Geel kijkt daar nog eens naar, en dan komt er een A4'tje met aanbevelingen en krijg ik olifantsgras om mijn huis. Ik herinner u nog even aan de beelden hier achter mij en het geluid uit die boxen. Daar moet je even aan terugdenken, zeker de beelden uit Schietecoven en uit Geverik geven heel goed weer, en dan is het ook nog zacht afgedraaid, dat vind ik met zulke boxen een gemiste kans, zult u begrijpen ... De intensiteit daarvan, wat dat aan spanningen met zich meebrengt, wat dat voor scheuren in je huis met zich meebrengt. Wij zijn daarnaar gaan leven, die 5.600 mensen. Mijn vrouw die de hond uitlaat kijkt eerst wat er voor een vliegtuig komt, want zij wil niet geconfronteerd worden met zo'n kolos, zo'n vrachtvliegtuig, op 40 meter. En wij weten niet wat je daartegen zou kunnen doen. Ik denk dat Pieter van Geel, want daar hebben we intensief mee gesproken, dat ook niet weet, en daarom dus ook geadviseerd heeft: je moet Schietecoven en je moet naar Geverik nadrukkelijk kijken. En daar heb ik het ook over, over de mensen die daar wonen en die daar hun huis hebben, en die gedacht hadden dat huis als pensioenvoorziening zouden kunnen gebruiken. Die zien die waarde dus enorm kelderen door deze situatie sinds 2017. En dat wisten we, jullie wisten ook dat dat problemen zou gaan geven, want, en dit is al een paar keer genoemd vandaag, 5 november 1996 is er duidelijk uitgesproken door het ministerie van Verkeer en Waterstaat, het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en het ministerie Economische Zaken, dat zijn dus niet de drie minste ...

De voorzitter: Mijnheer Wanten, kunt u afsluiten?

De heer Wanten: Ik kan afsluiten, ja. Dat door deze ministeries gezegd is: als je doorgaat met het ontwikkelen van die Noord-Zuidbaan, die ligt relatief ongunstig ten opzichte van de omwonenden, dan wordt dat een onaanvaardbare consequentie voor het woon- en leefklimaat. Ik hoop dat die uitspraak in jullie dossier zit. Die uitspraak geeft dus aan dat dat ontwikkelen dat daarna gebeurd is, en wat in 2017 een enorme vlucht heeft gekregen, niet te harden is voor ons zeer ernstig gehinderden.

De voorzitter: Duidelijk. Wie heeft een vraag aan mijnheer Wanten? Niemand? Dan dank ik u mijnheer Wanten, voor uw inbreng.

De heer Wanten: Dan hoop ik dat ik duidelijk was.

De voorzitter: Dank u. Dan kunt u plaatsnemen op de tribune. Dan roep ik de heer Van der Hijden op, en ik vraag mevrouw Rietjens naar voren te komen. U spreekt in op persoonlijke titel. Mevrouw Rietjens, aan u het woord.

Mevrouw Rietjens, op persoonlijke titel: Dank u. Geachte, Kali Rietjens, ik ben moeder van drie kinderen en volg op dit moment een BBL-opleiding tot verzorgende IG. Dat heeft niks met de luchthaven in die zin te maken, dat klopt. Dat betekent wel dat ik één dag in de week naar school ga en daarnaast 24

uur minimaal moet werken. Ik woon al sinds 2003 in Vaals samen met mijn partner Erwin Keulders, de bonusvader van mijn drie kinderen. Erwin was ooit zelfstandige, maar door een blessure kwam hij in 2019 stil te liggen. Helaas, we zaten met een probleem. En nu? Afhankelijk van alleen mijn inkomen: een verzorgende in opleiding is geen vetpot. Het was best wel pittig. Daarom probeerde Erwin meteen weer aan de slag te gaan. Hij heeft op verschillende plekken gesolliciteerd, maar zonder resultaat. Om gek van te worden. 44 jaar en praktisch opgeleid, maar niet aan de bak kunnen. Tot hij bij het uitzendbureau Elmar werd voorgesteld. Inderdaad, ik ben partner van. Ik ben een van de gezinnen dat afhankelijk is van Maastricht Aachen Airport. Ik ben financieel afhankelijk van de luchthaven, maar dat is niet de enige reden waarvoor ik hier sta. Sinds Erwin bij MAA werkt heeft hij een baan waar hij met veel plezier naartoe gaat. Ondanks het lichamelijk zware werk doet hij dit ontzettend graag, hij noemt zijn collega's dan ook zijn tweede familie. Hij praat thuis niet zo heel veel over zijn werk. Hij vertelt wel over de vrachten, het laden en lossen en de bijzondere dingen die zijn gebeurd en heel soms deelt hij zijn zorgen. Over of hij volgend jaar überhaupt nog wel een baan heeft. In zijn hele doen en laten merk ik dat hij heel erg gestrest is en dat hij niet op zijn gemak is, hij maakt zich zorgen. Hij is sneller geprikkeld, maar hij houdt het voornamelijk voor zichzelf, want hij wil niet dat ik me zorgen maak of dat de kinderen zich zorgen maken, want de tijd toen Erwin geen werk had was echt wel pittig voor ons. Dit is ook de voornaamste reden hier nu dat ik voor jullie sta, maar zoals gezegd is dat niet mijn enige reden. Zoals ik vertelde woon ik in Vaals, in een gemeente die geregeld wordt genoemd in de discussie over de toekomst van MAA. Ik ken hier veel mensen, en weet je wat grappig is? Echt niemand die ik ken heeft het over de luchthaven. Niemand die ik ken heeft last van de luchthaven. Ja, ik ken wel mensen die via Maastricht Aachen Airport vliegen, die ken ik wel. Of die met de kinderen of kleinkinderen gaan kijken naar de vliegtuigen bij MAA. Doe ik zelf ook met mijn kinderen of met mijn nichtje. Sta daar eens bij stil: een Zuid-Limburgse gemeente onder de vliegroute van MAA, en niemand die ik ken die last heeft van de luchthaven. Het is zoals laatst op L1 een verslaggever aan campinggasten vroeg of ze last hadden van het vliegverkeer. De mensen gaven allemaal aan dat ze de vliegtuigen opmerken, maar dat er geen hinder van ondervinden zoals die hier in Vaals, waar ik woon, ook is. Dus ik vraag jullie voor mij, voor mijn gezin en voor alle andere gezinnen die afhankelijk zijn van MAA: plaats de klachten en de antilobby tegen MAA in perspectief. De overlast is echt niet zo erg als dat men jullie wil doen geloven. En ik wil dit natuurlijk ook graag voor Erwin, want ondanks de huidige arbeidsmarkt maakt hij zich druk en zorgen als MAA ophoudt. Wie wil hem dan nog? Dank jullie wel.

De voorzitter: Dank u, mevrouw Rietjens. Wie heeft vragen? Mijnheer Driessen.

De heer Driessen (Forum voor Democratie): Ja, dank u wel voor uw bijdrage. Misschien heb ik het even gemist, maar kunt u aangeven hoelang uw man of partner inmiddels werkzaam is bij MAA?

Mevrouw Rietjens: Ongeveer tweeënhalf jaar.

De heer Driessen (Forum voor Democratie): Ja. En in die tweeënhalf jaar is MAA hier vaker ter sprake gekomen in de provincie. Ik begrijp dat dit zaken met zich meebrengt en natuurlijk voor problemen thuis zorgt wanneer sluiting op de agenda staat. Is dat alleen nu, die spanning, of kunt u aangeven of dat al vaker is geweest met de vorige berichtgevingen waarin sluiting op het programma staat?

Mevrouw Rietjens: Ja, nu is het wel veel erger. Het is natuurlijk wel eerder eens ter sprake gekomen, dat zeer zeker, maar het bouwt zich natuurlijk ook op. Hij voelt zich meer thuis, hij heeft daar zijn plekje, hij is doorgegroeid en hij kreeg mogelijkheden die hij nergens anders kreeg, dus de spanning wordt natuurlijk ook veel groter, en dan merk je wel aan de sfeer in huis.

De voorzitter: Mevrouw Rietjens, dan dank ik u voor uw inbreng.

Mevrouw Rietjens: Dank u wel.

De voorzitter: Dan kunt u terug naar de tribune. Dan geef ik nu het woord aan de heer Van der Hijden. U spreekt in op persoonlijke titel. Het woord is aan u, mijnheer Van der Hijden.

De heer Van der Hijden, op persoonlijke titel: Nou, de laatste. Even kijken. Ik heb mijn tekst moeten inkorten omdat ik uitging van vijf minuten, dus ik heb er nu drie minuten van gemaakt. En ik hoop dat de stopwatch nu nog niet loopt, want ik wil wel even zeggen dat mijn complete tekst in iBabs staat. Er staan ook een paar belangrijke afbeeldingen in die ik jullie niet kan laten zien omdat het werd afgeraden om te gaan beameren. Iets wat achteraf toch bleek te kunnen, maar dat terzijde. Heel belangrijk, de eerste stelling: het Heuvelland-toerisme zit in een spagaat. Ophef over overlast van vliegtuiglawaai betekent slechte reclame voor het Heuvelland-toerisme. Men heeft zich dus jarenlang koest gehouden, bewust beleid en niet gekrakeeld over de herrie van die vliegtuigen omdat dat slechte reclame is voor het Heuvelland omdat mensen dan te horen krijgen van ho, ho, ho, wacht even, ik ga daar mijn camping niet opzoeken, want succes is daar niet verzekerd. Ik ben Lucas Van der Hijden. Ik woon in het Wolfshuis, dat is een gehuchtje bij Bemelen en ik heb daar samen met mijn vrouw een bed and breakfast met twee kamers. Sinds 2013 kwamen er opeens vliegtuigen ... Ik spreek even figuratief alsof ik in Bemelen sta. Op het gasthuis in Bemelen waar ik woon, komen die vliegtuigen opeens met een haakse bocht precies over ons heen. Die gingen vroeger parallel aan de A2 naar het zuiden, in de mainstream van de herrie van de A2 werden die als het ware opgenomen. Ze konden bovendien lekker snel stijgen. En sinds 2013 kwamen ze opeens onze kant op en sinds 2017 werden het er opeens veel meer en ook allerlei vrachtvliegtuigen van allerlei kleinvluchtig allooi en bouwjaren. Dus met andere woorden: dat was even geen pretje, en nu nog steeds niet. Ze vliegen laag over Natura 2000, en bij Bemelen zéér laag. Vaak op 400-500 meter hoogte, wat overigens verboden is. Maar ze doen het toch. Toeristen klagen of blijven weg. Het tegendeel kan hier wel worden beweerd, maar bij ons en bij de mevrouw van de camping die vanmorgen in de krant stond, u kunt hem erop naslaan, lopen ze echt weg. Ik wil u even meenemen naar Zuid-Limburg als stedelijk gebied. Zuid-Limburg heeft 620.000 inwoners. 620.000 inwoners beneden Susteren. Dat is het op een na drukst bevolkte stukje na de Randstad. 620.000. Frons maar, het is waar. Ga maar opzoeken, ga het CBS er maar bij pakken, 620.000 mensen. Ongelofelijk. Wij denken dat we hier in een heuvelland wonen met vakwerkwerkhuisjes en koetjes en leuke natuur. Dat is ook zo, maar dat is een soort decortje in het middengebiedje tussen de zwaar verstedelijkte ring van Maastricht, Geleen-Sittard enzovoort. Nederland is overigens het dichtst bevolkte land ter wereld na Bangladesh. Voor degene die daar ook over begint te fronsen, zoekt u dat ook maar even op. Met andere woorden, het toerisme hier is gebaseerd op rust en natuur en die rust en natuur is dus een flinterdunne illusie in een zwaar verstedelijkt gebied. En elke verstoring daarvan is levensgevaarlijk. Ik heb nu een stukje tekst dat inhaakt op eerdere sprekers zoals de TEFAF, de MECC en dat soort dingen. Ik vind het prima dat zij het initiatief hebben genomen om een kongsi te vormen en gezamenlijk op te treden in een advertentie

vorige week in De Limburger. Overigens daarna lag er een brief van de gemeente Maastricht van exact dezelfde strekking, dus ergens zit een geheime regie. Maar de argumentatie die ze brengen getuigt niet van kwaliteit en ik vind dat echt ernstig. Dit zijn succesvolle ondernemers die hun handtekening zetten onder een rammelstuk dat nergens op slaat. Ik daag die ondernemers uit, een-voor-een, om met een lijst te komen met passagiers met hún klanten, die in hún hotels logeren, die via Beek zijn gearriveerd. Daar daag ik ze echt voor uit. Ik vind ook dat jullie recht hebben op die lijst. De Maastrichtse hoteliers hebben oude koek gecopy-pastet. Nee niet waar, ze hebben ook nieuwe argumenten: de Einstein Telescope. Onze concurrent is Sardinië met maar liefst drie vliegvelden. Sardinië, ik weet niet of u het weet, maar als je Google Maps er even bij pakt, is 266 kilometer lang, van noord naar zuid. Die afstand, als je die met een passer om ons gebiedje heentrekt dan heb je Frankfurt binnenboord, dan heb je Schiphol binnenboord, dan heb je Brussel binnenboord. Ik hou op, want je hebt veertig vliegvelden binnenboord. Binnen die cirkel. Dus een kulargument van de bovenste plank.

De voorzitter: Mijnheer ...

De heer Van der Hijden: Als men zich tot dat soort argumenten moet gaan laten verleiden, dan denk ik dus dat we hier te maken hebben met een ernstige volksverlakkerij.

De voorzitter: Kunt u afsluiten?

De heer Van der Hijden: Ja, ik sluit af. Ik wil als bewoner van dit gebied een klemmend beroep op u doen: stop met het trekken aan een dood paard. Het scheelt nog eens een hoop geld ook, dat anders in een bodemloze put verdwijnt. Hou op met investeren in het verleden, investeer in een leefbaar Zuid-Limburg dat zich kan onderscheiden met hoogwaardig toerisme, kwalitatief hoogwaardige producten en lokale en circulaire landbouw, dat heeft nog eens een positieve impact op klimaat, fijnstof, stikstof et cetera. Zorg dat deze regio zich kan onderscheiden door creatief gebruik van ruimte, middelen, energie en mensen. Kies voor de toekomst, en niet voor het verleden. Sluit dat vliegveld. Dank u.

De voorzitter: Dank u, mijnheer Van der Hijden. Wacht u even, misschien heeft er nog iemand een vraag.

De heer Van der Hijden: Ja, graag.

De voorzitter: Wie heeft er nog een vraag aan mijnheer Van der Hijden? Niemand?

De heer Van der Hijden: Ik denk dat iedereen wel klaar is.

De voorzitter: Prima. U was zeer duidelijk.

De heer Van der Hijden: Dank u.

De voorzitter: Dank u. Mijnheer Van der Hijden heeft de kring gesloten en ik dank namens de commissie de insprekers van harte voor hun aanwezigheid en hun inbreng. Voordat we verdergaan met de

behandeling schors ik voor twintig minuten de vergadering tot 16.00 uur, dacht ik. 17.00 uur, sorry. Tot 17.00 uur. Dank je.

[SCHORSING]

De voorzitter: Wilt u alstublieft plaatsnemen? Ik open de vergadering en start de eerste termijn. De woordvoerders krijgen maximaal tien minuten, maar we hebben afgesproken dat als het korter kan, het dan ook korter te houden. Er zijn drie interrupties mogelijk. En houdt er alstublieft maar rekening mee want dat komt pas in de tweede termijn. Dus dat kunnen we volgende week doen. Dat waar ook een wensen en bedenkingen-deel inzit, maar dat kunnen we dan die vrijdag gaan doen. Mijnheer Ijpelaar.

De heer Ijpelaar (CDA): Ja even om het toch formeel te houden dan. Wellicht dat we dat in stemming moeten brengen of niet, maar ons voorstel, heb ik net begrepen en dat wil ik dan graag afspreken hier, is om de eerste termijn nu te doen. Met name de inhoudelijke vragen en de vragen over het stuk richting proces en de vorm van het stuk ook.

De voorzitter: Ja.

De heer Ijpelaar (CDA): Ook om GS nog de ruimte te geven om voor de Statenvergadering, mocht dat nog nodig zijn, een toevoeging te doen. Dat is de reden dat we er nu toch voor gekozen hebben om door te gaan. En de tweede termijn volgende week vrijdag om 09.00 uur in de ochtend te laten starten. Wellicht dat we de commissie daarover moeten laten stemmen of dat dat zo akkoord is, dat is dan even de vraag.

De voorzitter: Over volgende week om 09.00 uur? Ik denk iedereen hè? Oké. Dus dan hebben we een meerderheid. Ja. Nu verder met de eerste termijn. Neemt iedereen plaats alstublieft.

De heer Heldens (VVD): Voorzitter even voor de duidelijkheid, voor de snelle rekenaars onder ons. Hebben we het over de eerste termijn van PS of ook de eerste termijn van GS. De eerste termijn van PS dan zitten we sowieso al 20.00 uur vanavond en dan moeten we schorsen, moet de Gedeputeerde in overleg met de ambtenaren voor de beantwoording. Dat is meestal een half uur of een uur. Dan moet er nog gegeten worden, dan is het 21.00 uur. Dan gaat de Gedeputeerde beginnen aan de beantwoording, wordt hij een miljoen keer geïnterrupteerd en dan is het 23.00 uur en dan zijn we misschien aan het einde van de eerste termijn. Dus mij lijkt de eerste termijn PS al een heel, heel nobel streven voor vandaag.

De voorzitter: Laten we daar nu aan beginnen en kijken hoe snel we het gedraaid krijgen. Zullen we dat doen? En spreken gewoon vanaf de plek hè? Mijnheer Loomans, ik kom zo dadelijk bij u. U bent woordvoerder?

De heer Loomans (Partij voor de Dieren): Nee, volgens mij mag ik gewoon het woord voeren hè? Er zit daar iemand te fluisteren dat ik alleen maar vragen mag stellen, maar volgens mij is dat niet zo. Voorzitter, in de afgelopen weken is het aantal rapporten, verslagen, ingezonden brieven en de e-mails die allemaal betrekking hebben op Maastricht Aachen Airport gegroeid tot haast overweldigende

proporties. Wij Statenleden hebben inmiddels zoveel feiten, cijfers, prognoses, voorspellingen en meningen tot onze beschikking, ongeacht welke visie we hebben over de toekomst van MAA. We hebben allemaal wel ergens cijfers vandaan kunnen halen om aan te tonen dat we gelijk hebben. De puzzel die we met elkaar moeten oplossen lijkt daardoor steeds minder over de wirwar aan feiten te gaan en steeds meer over emotie, over de angst om iets kwijt te raken waarvan we ons niet meer precies kunnen herinneren waarom we het überhaupt ooit gekocht hebben. Gelukkig gaat dit niet op voor de Partij voor de Dieren. We hebben in de afgelopen jaren voortdurend aangegeven dat we MAA een onnodig vliegveld vinden op een ongelukkige locatie en dat MAA de Limburgers, het Limburgs landschap en natuur geen dienst bewijst, maar juist veel schade en overlast toebrengt. Hoe eerder we er een streep doorzetten, hoe beter het is voor Limburg. Wij constateren dat een aantal andere partijen in dit Limburgs Parlement een andere mening zijn toegedaan of hun mening nog niet kenbaar hebben gemaakt. Deze partijen zou ik willen oproepen om terug te gaan naar de inmiddels bijna vergeten basisvraag: welk probleem wil Limburg oplossen met een eigen vliegveld. Of misschien moet ik, gezien de rol van de belastingbetaler bij dit onderwerp, de vraag formuleren als welk maatschappelijk probleem vereist een Limburgs vliegveld. In discussies hoor ik vaak bereikbaarheid roepen, maar zo goed als alle passagiers van MAA vertrekken juist op weg naar een voordelige zonbestemming. MAA draagt niets bij aan de bereikbaarheid van Maastricht of het Limburgse Heuvelland dat niet probleemloos kan worden overgenomen door een van de vele andere vliegvelden in de regio. Als bereikbaarheid inderdaad zo belangrijk is, dan kunnen we toch veel beter zorgen dat Limburg bereikbaar wordt via het hogesnelheidstreinnetwerk. Ook inspreker de heer Oostwegel riep hier al toe op. Ook wordt vaak verwezen naar het belang van vracht, maar feit is dat het overgrote deel van de aankomende vracht niet bestemd is voor Limburg. Ook hier geldt dat MAA vrijwel niets bijdraagt aan Limburg dat niet probleemloos kan worden overgenomen door een van de vele andere vliegvelden in de regio. En zitten we nu echt te wachten op de aanvoer van boontjes uit Senegal en bloemen uit Kenia? Gebieden waar men zich zorgen maakt over de beschikbaarheid van voldoende zoetwater voor de eigen bevolking. Dan het belang van de bedrijven op MAA. Het spijt me dat ik het moet zeggen, maar hun aanwezigheid is verbonden aan de beschikbaarheid van een door de belastingbetaler betaalde en onderhouden landingsbaan en vliegveld. En als die belastingbetaler er niet meer toe bereid is, zijn ook de activiteiten van deze bedrijven te verplaatsen naar een van de andere vliegvelden in de regio. Als wij dan aan MAA geen duidelijke maatschappelijke functie kunnen toekennen, levert MAA dan op zijn minst nog iets op voor Limburg? Zeker. Verlies van welzijn, overlast voor omwonenden, schade aan het landschap en natuur, biodiversiteit en het klimaat. Gelukkig ligt er daarom nu een Statenvoorstel dat de mogelijkheid biedt om MAA te sluiten en te kiezen voor een alternatieve gebiedsontwikkeling. Wij vinden het jammer dat de uitwerking van de scenario's MAA behandelt als ware dit een bedrijfsmatige, economische afweging. Vergelijken we de door GS aangeboden cijfers, dan blijken die erg gevoelig te zijn voor de inschatting van de saneringskosten geraamd op € 155 miljoen. Dit zijn kosten die voortvloeien uit het gebruik als vliegveld en zijn dus eigenlijk niet onderkende kosten die volgen op de exploitatie. Deze kosten zouden dus evengoed bij de alternatieven een, twee en drie moeten worden meegenomen. Bijvoorbeeld als reservering voor een toekomstige sanering. Dat zou een heel andere financiële vergelijking tussen de alternatieven geven. Ook zouden de saneringskosten uit alternatief vier verspreid over de tijd kunnen worden. En zou voortschrijdend inzicht kunnen opleveren dat alles saneren helemaal niet nodig is. Inmiddels ligt er ook het plan pleinAIR van Francine Houben, inclusief financiële onderbouwing, waarbij veel van de op MAA aanwezige elementen een nieuwe bestemming krijgen en dus niet tegen hoge kosten gesaneerd hoeven te worden. Wordt dit plan uitgevoerd, dan heeft het de potentie om naast alle winst voor omwonenden, milieu en natuur, ruim meer dan € 1 miljard voor Limburg

op te leveren. We vinden het dan ook jammer dat dit alternatieve plan niet is meegenomen in het Statenvoorstel. De overige drie scenario's gaan uit van het continueren van de functie van MAA voor de luchtvaart volgens verschillende paden die tot veel meer, of misschien op termijn, iets minder overlast leiden. Maar hoe realistisch zijn die scenario's? In een voorgaande vergadering van deze commissie ben ik al uitvoerig ingegaan op de luchtfietserij die hier innovatief en duurzaam vliegen wordt genoemd. Laat ik het nog een keer zeggen, duurzaam vliegen is een illusie en het is onwaarschijnlijk dat daar deze eeuw verandering in komt. Ik betreur dat de door de Gedeputeerde toegezegde nuancering van dit duurzame vliegen-scenario in het Statenvoorstel niet terug te vinden is. En er met name over elektrisch vliegen aannames en voorspellingen worden gedaan die ongeloofwaardig zijn en die nog minstens een generatie op zich zullen laten wachten, als ze al ooit gerealiseerd worden. De scenario's 1 en 2, en op zekere hoogte ook 3, gaan ervan uit dat de vliegactiviteiten vooralsnog door kunnen gaan. Hoe zeker zijn we er eigenlijk van dat dat wel kan. Zoals de Natuur- en Milieufederatie terecht aangeeft, is MAA feitelijk nu al een illegaal vliegveld. Ik citeer uit de brief van de Milieufederatie: 'een actueel luchthavenbesluit van het ministerie van IenW ontbreekt, evenals een Wnb-vergunning van het ministerie van LNV. Beide ministeries lijken terecht te worstelen met de aanvragen. Wat vaststaat is dat bij alle scenario's, behalve sluiten, voor MAA een Wnb-vergunning nodig is waarvan getoetst zal worden op significante effecten op meerdere Limburgse en buitenlandse Natura 2000-gebieden. De jarenlange procedures en recente afwijzing van de Natuurvergunning voor Lelystad Airport, de onjuiste, te laag berekende stikstofdepositie, zijn niet hoopgevend voor het traject dat MAA in lijkt te willen gaan. Zeker nu blijkt dat de stikstofdepositie waarschijnlijk fors hoger uitpakt dan tot nu toe gedacht wordt. Steeds meer juridische uitspraken maken duidelijk dat nieuwe activiteiten van grote uitstoters zoals MAA op termijn onmogelijk worden. Extern salderen kan feitelijk niet meer en ook de stikstofbank is failliet. We weten het al een tijd, niet alles kan meer overal en dat geldt ook voor een luchthaven zoals MAA.' Einde citaat. En dan zijn er met betrekking tot MAA ook een nog een aantal veiligheidsissues die de groei van het aantal vliegbewegingen in de weg staan. Zo is er naast de start- en landingsbaan fysiek geen plaats voor een aparte taxibaan, waardoor bij intensiever vliegverkeer het gevaar toeneemt dat vliegtuigen in botsing komen. Volgens de ICAO, we hebben er vandaag al eerder over gehoord, de internationale burgerluchtvaartorganisatie die de internationale standaarden en afspraken ten behoeve van veilig luchtverkeer vastlegt, is het sowieso verboden om de runway als taxibaan te gebruiken. Om de exploitatie mogelijk te maken heeft MAA hiervoor een ontheffing gekregen. En dan zijn er nog issues zoals bijvoorbeeld de RESA, de Runway Extended Safety Zone, die door de verlenging van de landingsbaan tot 2.750 meter buiten het luchtvaartterrein op gemeentegrond van Meerssen is komen te liggen. De baanverlenging die oorspronkelijk als stopway werd gekwalificeerd, maar ook gebruik wordt om te landen en te starten, hetgeen volgens internationale regelgeving is verboden. De baanverlichting die niet aan de ICAO-normen voldoet. En dan zijn er nog issues met geluidsmetingen, geluidscontouren, rekenmodellen, die ik verder maar buiten beschouwing laat. En dan is er ook nog de luchtvaartnota waarvan is bevestigd dat deze aansluit bij het huidige kabinetsbeleid dat aan de Nederlandse luchthavens de opdracht geeft om in 2030 maximaal de uitstoot van 2005 te hebben. Dit betekent dat het aantal vluchten in Nederland moet afnemen en dus vluchten van en naar MAA niet meer kunnen groeien. Om een lang verhaal kort te maken, er zijn nog voldoende beren op de weg die de realisatie van de scenario's 1 tot en met 3 in de weg staan of onuitvoerbaar maken. Doorgaan met de groei van de luchthaven betekent daarnaast een zwaardere stikstofreductieopgave voor de overig industrie en agrarische sector in heel Limburg. Wordt er gekozen voor uitbreiding van het vliegverkeer, dan zet dit een rem op andere economische ontwikkelingen in Zuid-Limburg in de industrie, de landbouw, infrastructuur, toerisme en recreatie. De

Partij voor de Dieren sluit zich daarom aan bij de conclusie van de Milieufederatie. Sluiting van MAA geeft Zuid-Limburg weer ademruimte. Sluiten van MAA levert niet alleen fysieke ruimte op, maar ook milieuruimte, een reductie van 82.000 ton stikstof. Milieuruimte voor andere duurzame, economische en ecologische activiteiten. Milieuruimte die dringend nodig is om veel meer zelfvoorzienend te worden qua energie en om duurzaam voedsel te produceren. En om hard nodige, betaalbare, bij voorkeur natuurinclusieve woningen te kunnen bouwen. De keuze welk scenario voor Limburg het meeste voordeel oplevert is volstrekt duidelijk. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u mijnheer Loomans. Mevrouw Berghorst.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Ja voorzitter dank u wel. Ik ga maar direct met de deur in huis vallen. De Partij van de Arbeid maakt zich heel, heel grote zorgen over de risico's die verstopt zijn in de drie luchthavenscenario's en daar gaan mijn vragen over vandaag. Als ik ze gesteld heb, zal ik ze daarna ook even toesturen zodat u het nog even rustig kunt nalezen. Ik vind het belangrijk dat we er allemaal goede antwoorden op krijgen. Zoals u allen weet, ben ik woordvoerder mobiliteit. En ik heb dan ook met mijn woordvoerdersmobiliteitsbril naar deze scenario's gekeken en dan doemt zich toch wel het scenario Maaslijn op collega's. En ik hoef u allen niet uit te leggen wat het scenario Maaslijn is. Ik begin met de investering in de start- en landingsbaan. In het Statenvoorstel wordt eigenlijk een beetje aangekondigd dat de aanbesteding al gestart is en dat doet mij vermoeden dat als wij op 3 juni zeggen, u mag vliegen, dat er dan ergens bij MAABI op een grote, rode gunningsknop wordt geduwd. Is dat zo? Hoeveel ruimte hebben wij nog in die aanbesteding? En ik vraag dat omdat we recent hebben gezien dat de aanbesteding op de Maaslijn stukgelopen is, vanwege de recente ontwikkelingen. De oorlog in Oekraïne, schaarste aan materialen en ook schaarste aan mankracht. Het zijn maar zo risico's die hier kunnen spelen en die ook een effect hebben. Ik zou graag willen weten wat dat effect dan ook is. Dan kom ik bij het kopje ongeoorloofde staatssteun. De investering wordt een lening. En dat verbaasde mij, want ik dacht: huh, we hebben het nog nooit over een lening gehad, maar nu komt er een lening uit de hoge hoed gekropen. En waarom collega's? Omdat een jurist heeft gezegd dat het verdedigbaar is dat als we hier een lening van maken dat het dan in de Europese Staatssteunrichtlijnen valt. En als ik een jurist hoor zeggen, het is verdedigbaar dat, dan bedoelt die daarmee, u hebt wel wat uit te leggen. En daar maak ik mij zorgen over. Er zijn allerlei mitsen en maren. Het rentetarief van de lening moet marktconform zijn, de looptijd moet marktconform zijn. Wat is het rentetarief waaronder deze lening wordt verstrekt? Dat is een vraag. Waarom krijgt MAA eigenlijk geen lening in de markt, want als wij een lening tegen een marktconform tarief verstrekken dan ben ik wel benieuwd wat dan de reden is waarom MAA die lening niet in de markt krijgt. Ik zie ook dat we voor dit geval het kader SIS 3.0 buiten werking stelling. En nu hebben wij dat financiële kader natuurlijk niet voor niets. Wat is het verschil tussen deze lening en leningen die wel onder het kader SIS 3.0 vallen? En met het verstrekken van deze lening scheppen wij dan geen precedent waarmee we ons eigen kader ondermijnen in feite? Dan hebben we ook nog een agiostorting. Waarom doen wij deze agiostorting? Wat is het doel daarvan en wat gaat MAA met het geld uit de agiostorting doen? Ik vraag dat omdat er staat dat het mag als er een marktconforme return on investment is. En dan vraag ik mij af, er staat alleen agiostorting, wanneer weten wij hier nu in deze zaal: dit is een marktconforme return on investment en dat is het niet? Ik wil daar graag duidelijkheid over en helderheid over, want alleen dan kunnen wij controleren of deze financiële truc inderdaad gewoon mag binnen de regels, binnen de Staatssteunrichtlijnen, of dat we dadelijk met een vet probleem zitten. En dat is direct de volgende vraag: wat nou als de Europese autoriteiten zeggen, beste Provincie Limburg, leuk

bedacht maar dit gaan we zo niet doen? Wat is dan de consequentie? Dan kom ik bij een aantal financiële risico's. En hier begon het Maaslijn-déjà-vugevoel echt op te doemen moet ik zeggen. Begrijp ik goed dat met uitzondering van de investering in de baan alle andere kosten en opbrengsten nominaal zijn uitgedrukt en dus niet zijn geïndexeerd? In het verleden hebben wij bij de Maaslijn miljoenen moeten bijplussen omdat de investeringen niet geïndexeerd waren. Dan zie ik ook staan dat de financiële doorrekeningen in de luchthavenscenario's alleen betrekking hebben op de luchthavenexploitatie en dat aanverwante ontwikkelingen, kostenposten en opbrengsten, geen onderdeel uitmaken van deze berekening. Maar ik kan mij voorstellen dat je wel aanvullende ontwikkelingen, kostenposten en opbrengsten hebt, immers een luchthaven is meer dan de NEDAB-kosten en een start- en landingsbaan. Dus wat betekent dit nu concreet, wat hoort nu wel tot de luchthavenexploitatie in deze begroting en wat niet? Klopt het dat de bouw van kantoren voor het personeel dat MAABI gaat aannemen, en wat ongetwijfeld ook door MAA BV aangenomen moet gaan worden om een grotere luchthaven te draaien, dat die kantoren er niet in vallen? Klopt het dat horeca en winkels die nodig zijn voor de honderden passagiers die er extra komen, die een kopje koffie willen drinken, een broodje willen eten, een boekje willen kopen of iets anders, dat dat er allemaal niet inzit? En klopt het dat de financiering van de proefdraaiplaats voor SAMCO er ook niet inzit? Ik vraag dat collega's omdat als dat er allemaal niet inzit, wij in 2024 alweer de volgende discussie hebben met elkaar over de luchthaven en over de financiën. En het was nu juist de bedoeling dat we dat niet meer gingen doen. Dat is ook wat de ondernemers vragen, die vragen ons om een besluit te nemen dat voor de lange termijn geldt. Waardoor wij dus niet iedere anderhalf jaar het met elkaar moeten gaan hebben over onze luchthaven. Goed. Dan komen er ook nog een heleboel andere investeringen uit de hoge hoed gekropen. Voor de collega's die denken waar heeft ze het over. Op pagina 114 van het Statenvoorstel geeft tabel 1 een indicatie van de te verwachten investeringen. Even kijken. Zijn de kosten voor al deze investeringen opgenomen in de financiële plaatjes van de luchthavenscenario's? Of gaan die financiële plaatjes puur en alleen over de NEDAB-kosten en de investering in de baan? En kunt u dan vandaag alvast een inkijkje geven in wat een taxibaan W kost die wij in 2024 moeten aanleggen? En dan graag ook de grond die je moet kopen, want daarvan staat in het stuk heel duidelijk dat dat buiten de financiering valt. Maar graag het totaalplaatje van en het asfalt en de grond die je nodig hebt. En wat kost platform B, ook zo iets. Ik zou graag voor 3 juni een uitwerking van al deze kosten voor deze tabel hebben. Geïndexeerd graag naar het huidige prijspeil. Dan stikstof. Er is al wat over gezegd. Ik lees mijn stukken heel goed. Tot diep in de nacht. In het stuk, en dan met name in bijlage 2, worden alle gegevens over de publieke waarden ook met cijfers omhangen zeg maar. En dat is daar heel gek, er staat in dat wij niet weten hoeveel ton stikstof er op dit moment wordt uitgestoten op het vliegveld. Ik vind dat heel erg bijzonder en ik vind het eigenlijk ook wel een beetje schandalig, want dit zijn feiten van algemene bekendheid. Begin april is daar door het RIVM een publicatie over gedaan. 82 ton is het antwoord. En als je dan verder kijkt ...

82 ton. En als je dan verder kijkt in het verhaal dan zie je bij scenario 2 staan dat het waarschijnlijk is dat de stikstofuitstoot niet verder zal toenemen, maar als je dan naar de cijfers kijkt dan zie je dat bij scenario 1 in het minimale geval er 120 ton stikstof wordt uitgestoten en bij scenario 2 in het minimale geval in 2030 128 ton stikstof wordt uitgestoten. Beste mensen, ik ben geen groot rekenwonder, maar ik weet wel dat 128 ton meer is dan 82 ton. En daarmee komen we dus onmiddellijk in een scenario waarin we geen vergunning krijgen, waarin we waarschijnlijk ook geen luchthavenbesluit krijgen en waarmee we dus het risico lopen dat wij hier met zijn alleen dadelijk besluiten, ja leuk laten we nog eens zo'n start- en landingsbaan asfalteren en dat we dan na de zomer ergens een keer een vertrouwelijke bijeenkomst

hebben. U kent dat wel een vertrouwelijke bijeenkomst, ja we hebben slecht nieuws jongens, de luchthaven moet op slot. En dan hebben we helemaal niks. En ik wil graag van u weten, wanneer komt het ministerie nu met duidelijkheid over die stikstofregels? Klopt deze analyse? En hoe kunt u dan beweren dat wij hier geen probleem hebben met elkaar? Hoe durft u dat dan eigenlijk te beweren ten opzichte van ons? Goed, dan het klimaat. Het is eigenlijk een beetje hetzelfde verhaal. We moeten inderdaad in 2030 op het niveau van 2005 zitten, maar we weten niet wat de uitstoot van CO₂ in 2005 was. Althans het staat niet in het stuk. In bijlage 2 staat wel dat er op dit moment 16.726 bruto ton CO₂ uitgestoten wordt, maar dat lijkt mij nu een beetje aan de lage kant. Ik denk dat daar een cijfertje is weggefallen, maar goed dat is voor u om uit te zoeken. Ik kan u wel zeggen collega's, dat in alle drie de scenario's in 2030 de uitstoot van CO₂ vele, vele, vele malen hoger is dan dat getal. En dat betekent dus dat we ook niet aan de voorwaarden voldoen die in de klimaatdoelstellingen voor de luchtvaart zijn opgenomen. Graag wil ik weten wat daar de consequenties van kunnen zijn. Dan Schiphol en het Rijk. U heeft mij horen zeggen, wij moeten van dit vliegveld af.

De voorzitter: Mevrouw Berghorst, de tien minuten zijn om.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Dat snap ik, ik ga dit stukje overslaan, kom ik nog op een heel belangrijke vraag over bodemverontreiniging. Mag dat? Ja? Die bodemverontreiniging en de sanering daarvan zit in het sluitingsscenario. Ik vraag me dan af, als we de baan eruit gaan halen, we gaan alle infrastructuur eruit halen om het allemaal opnieuw aan te leggen, als we rekening houden met het feit dat er bodemverontreiniging zit die we misschien wel moeten saneren, is het dan niet heel verstandig en realistisch om dat te doen op het moment dat we de start- en landingsbaan eruit halen en de luchthaven daarvoor stilleggen? En zouden die saneringskosten dan niet ook meegenomen moeten worden in alle drie de luchthavenscenario's? Tot zover.

De voorzitter: Dank u. Wie is woordvoerder ... Mijnheer Ijpelaar.

De heer Ijpelaar (CDA): Ik wou nog even een interruptie bij mevrouw Berghorst ... Mag dat?

De voorzitter: Ja natuurlijk.

De heer Ijpelaar (CDA): Oké. Nou het is dat u die laatste opmerking nog maakt over het sluitingsscenario, maar het leek heel even voor mij alsof u alleen de stukken had gelezen van de eerste drie scenario's en daarin alle risico's had benoemd. Ik vroeg me af, ziet u, via de voorzitter, ook nog financiële risico's in de bandbreedtes en in andere zaken in scenario 4?

Mevrouw Berghorst (PvdA): Zeker. Die zie ik.

De heer Ijpelaar (CDA): En welke zijn dat dan?

Mevrouw Berghorst (PvdA): Nou dat het een bandbreedte is, dus dat het heel erg kan meevallen en heel erg kan tegenvallen. Bijlage 9 vertelt daar ook heel veel over. Dat zie ik, dat risico, ja. Ik heb daar geen vragen over, dat is wat anders.

De voorzitter: Dat was het? Mijnheer IJpelaar, u bent tevreden met het antwoord? Oké, mijnheer Paas bent u de woordvoerder van? Ja? Aan u het woord.

De heer Paas (50PLUS): Voorzitter, de fractie van 50PLUS heeft met enige verbazing kennisgenomen van het voorliggend voorstel waarin het College van GS opteert voor een alternatieve gebiedsontwikkeling of anders gezegd voor sluiting van het vliegveld. Wij hadden als fractie verwacht dat het College de keuze uit de vier uitgewerkte toekomstscenario's aan Provinciale Staten over zou laten, zonder op voorhand voor een oplossingsrichting te kiezen. Maar goed voorzitter, we zullen het op dit moment moeten doen met het voorstel zoals het er ligt. We hebben als fractie goed gekeken naar het voorstel en zo goed mogelijk nagedacht over de consequenties van het sluiten van de luchthaven. Een van de belangrijkste gevolgen van de sluiting van de luchthaven zijn de financiële consequenties. In het Statenvoorstel staat aangegeven dat een sluiting van de luchthaven de Provincie een bedrag van € 239,5 miljoen gaat kosten. 50PLUS heeft grote twijfels over de hoogte van vooral de kosten van het uit huis plaatsen van bedrijven. In het voorstel wordt uitgegaan van een bedrag van ruim € 42 miljoen, maar onze fractie verwacht dat dit uiteindelijk een veelvoud van dit bedrag gaat worden zodat de uiteindelijke kostenpost om de luchthaven te sluiten ook beduidend hoger uit zal vallen. Onze fractie vindt het ook bijzonder jammer dat de gesprekken met de Royal Schiphol Group over een toekomstige samenwerking thans voorafgaand aan de besluitvorming door Provinciale Staten kennelijk niet verder komt dan een intentieverklaring over een nog nader te duiden samenwerking. Was thans hierover meer duidelijkheid, dan had die duidelijkheid meegenomen kunnen worden in de besluitvorming die op 3 juni aan de orde is. De enige opmerking die in het Statenvoorstel met het oog op een mogelijke toekomstige samenwerking wordt vermeld, is dat een samenwerking wellicht zal leiden tot een beter bedrijfsresultaat van Maastricht Aachen Airport, maar jammer genoeg wordt dit niet verder gespecificeerd. In de vergadering van deze commissie van 24 maart jongstleden heeft de fractie van 50PLUS te kennen gegeven dat het kiezen uit vier toekomstscenario's een heel lastige klus is, omdat de publieke waarden voor en door iedereen anders worden ervaren. De een vindt gezondheid, luchtkwaliteit, uitstoot van fijnstof en reductie van CO₂ belangrijke facetten, terwijl de ander gaat voor economisch belang. Werkgelegenheid, een goed vestigingsklimaat, ontwikkelingsmogelijkheden, enzovoorts. Hoe zwaar laat je al die facetten in je besluitvorming meewegen? Dat is heel subjectief en eenieder voelt dit anders. Ook hebben we kunnen zien dat vanaf het moment dat het College van GS aangaf dat sluiting van de luchthaven ook een bespreekbare optie is, er vanuit de samenleving een groot protest werd geïndiceerd. Onze fractie heeft met voor-, maar ook met tegenstanders van de luchthaven gesproken, waaronder de Alliantie en de Denktank MAA. De fractie is zelfs op bezoek geweest bij een van de mensen achter de Alliantie in het dorpje Schietecoven vlakbij de start- en landingsbaan. Het was de bedoeling dat de fractie met eigen ogen, en vooral oren, zou kunnen beleven hoe ernstig de overlast is van dalende of opstijgende vliegtuigen. Helaas vertrok in die twee uur ...

De voorzitter: Mijnheer Paas? Mijnheer Van Caldenberg heeft een vraag voor u.

De heer Paas (50PLUS): Oké.

De heer van Caldenberg (SP): Mijnheer Paas, u heeft net een aantal voor- en nadelen van verschillende scenario's benoemd en al aangegeven dat ieder dat op een iets andere manier weegt. Ik vroeg mij af of u

in de stukken nu waarborgen heeft gevonden van de afzonderlijke scenario's waarbij u enigszins het vertrouwen kan halen dat scenario's ook uitkomen zoals ze bedoeld worden?

De heer Paas (50PLUS): Ik heb de vraag niet helemaal goed ... Kunt u de vraag nog even herhalen alstublieft? Ik heb de vraag niet goed verstaan.

De heer van Caldenberg (SP): Hier staan allemaal scenario's in. U geeft aan dat er van alles kan gebeuren en dat mensen ook bepaalde voordelen en nadelen anders wegen. Maar wij moeten straks een keuze gaan maken en hier liggen scenario's voor. Ik vroeg mij af waar de fractie van 50PLUS waarborg heeft gevonden die ons garanderen dat als we voor een, twee, drie of vier kiezen, dat die scenario's ook een beetje bij de werkelijkheid uitkomen?

De heer Paas (50PLUS): Ja als u het goed vindt mijnheer Van Caldenberg kom ik daar in mijn verhaal nog op terug. U loopt iets vooruit op mijn tekst, maar u zult waarschijnlijk tevreden zijn met mijn antwoord. Mag ik het even hierbij laten?

De voorzitter: Gaat u verder.

De heer Paas (50PLUS): Ik gaf aan dat het de bedoeling was dat de fractie met eigen ogen en vooral oren zou kunnen beleven hoe ernstig de overlast is van dalende en opstijgende vliegtuigen. Helaas vertrok in de twee uur dat de fractie te gast was in Schietecoven geen enkel vliegtuig en kwam er ook geen enkel vliegtuig aan, maar voorzitter, daarmee wil onze fractie niet de indruk wekken dat het met het vliegtuiglawaai wel meevalt. Ruim 5.000 ernstig gehinderden vinden wij een groot aantal en we willen daar dan ook absoluut niet laconiek over doen. Wat wij als fractie wel geconstateerd hebben, is dat de tegenstanders van MAA het belang van de luchthaven voor onze provincie steevast proberen te bagatelliseren. En of het nu bijvoorbeeld gaat om het aantal werknemers dat emplooi vindt op de luchthaven of om het aantal werknemers dat indirect een baan heeft die gerelateerd kan worden aan MAA, steeds worden de aantallen betwist en daarmee het belang van MAA naar beneden gehaald. En daar voorzitter, reageren uiteraard de voorstanders van de luchthaven dan weer op. Deze gang van zaken vindt onze fractie jammer, want het belang van MAA is in onze optiek meer dan het aantal werknemers dat er werkzaam is. Een regionale luchthaven als MAA heeft veel meer positieve impact voor onze provincie dan alleen het facet werkgelegenheid. En deze stelling, voorzitter, wordt ook onderschreven door het recent uitgevoerde onderzoek door Motivaction. Uit dat onderzoek blijkt dat maar liefst 78% van de ondervraagden het belang van MAA, niet alleen voor Zuid-Limburg maar ook voor onze hele provincie, erkent. Een meerderheid, dat is 63% van de respondenten vindt dat sluiting van de luchthaven onacceptabel is en zelfs een krimp van de luchthaven is voor 49% van de ondervraagden geen optie. Voorzitter, dat zijn toch percentages waar wij in onze besluitvoering rekening mee moeten houden. Wat onze fractie in de besluitvorming rond MAA ook van belang vindt is de recente brief van het College van Burgemeesters en Wethouders van de Gemeente Maastricht aan Provinciale Staten, waarin het College aangeeft voorstander te zijn van een omgevingsbewuste luchthaven die scherp de balans zoekt tussen de belangen van de omwonenden en de bijdrage van de luchthaven aan de economie. Volgens de Gemeente Maastricht is de luchthaven een bron van werkgelegenheid en ontsluit zij Maastricht en de regio als internationale universiteits-, kennis- en bezoektstad. Een mening die door onze fractie wordt gedeeld. De fractie van 50PLUS is ook zeer te spreken over het voorgenomen

omgevingspakket bij een continuering van de luchthaven. Het uitgangspunt van het omgevingspakket is het wegnemen of verminderen van piekgeluiden, waarbij het bij de feitelijke invulling steeds om maatwerk gaat. We hebben in het Statenvoorstel kunnen lezen dat de beoogde maatregelen onder andere inhouden: het verbeteren van de isolatie, het vastzetten van dakpannen, en zeer zeker niet onbelangrijk, een verkoopgarantie voor woningen die in het dekkingsgebied liggen. En dan gaat het over woningen in Schietecoven en Geverik. Vooral deze laatste maatregel, de verkoopgarantie, vindt onze fractie van groot belang. Eigenaren van woningen in het dekkingsgebied die hun huis willen verkopen, krijgen op deze manier de mogelijkheid om elders privé een doorstart te maken, om maar eens in termen van de luchtvaart te blijven. Ten slotte baart de aangekondigde uitbreiding van luchthaven Bierset onze fractie grote zorgen. In de huidige situatie hebben diverse gemeenten in het uiterste zuiden van onze provincie al bijzonder veel overlast van de vliegbewegingen vanuit Luik en onze fractie vreest bij uitbreiding van het vrachtverkeer vanuit Luik nog veel meer overlast voor genoemde gemeenten. Tel daarbij op dat bij het sluiten van MAA het Limburgs luchtruim mogelijk met nog frequenter en met nog lager vliegende toestellen van en naar Bierset belast wordt, dan komt in dit scenario heel Zuid-Limburg van de regen in de drup. Weliswaar moet de minister daar toestemming voor geven, maar voor 50PLUS is het geen zekerheid dat deze toestemming niet gegeven wordt. Voorzitter, nu even naar toekomstscenario vier, de alternatieve gebiedsontwikkeling. In het Statenvoorstel staat te lezen dat het terrein van MAA na sluiting enkel een geschikte markt is voor het opwekken van energie en inrichting als natuurgebied. Woningbouw is slecht is zeer geringe mate mogelijk vanwege de A2-sondering en de sloopopgave die Zuid-Limburg heeft door het overschot van 4.000 woningen. De fractie van 50PLUS had verwacht dat er veel meer mogelijkheden lagen om het gebied na sluiting van de luchthaven opnieuw in te richten, maar het is duidelijk, we zullen het met deze mogelijk invulling van het gebied moeten doen. Als we de belangen die de luchthaven voor Limburg heeft, en ik heb ze met mijn betoog aangegeven, afzetten tegen een mogelijke sluiting dan slaat onze weegschaal door naar een ander scenario dan GS in het voorliggend voorstel aangeeft. Voor onze fractie is sluiting van de luchthaven een brug te ver, maar, voorzitter, dat betekent geenszins dat wij de belangen van de omwonenden uit het oog verliezen. Nee voorzitter, ruim 5.000 ernstig gehinderden zijn er eigenlijk 5.000 te veel. Maar een luchthaven die geen enkele overlast voor omwonenden veroorzaakt, is een utopie. Tot slot voorzitter nog een vraag aan de Gedeputeerde. Is de Gedeputeerde bereid om nog een ander dan de voorliggende varianten te onderzoeken? Tot zover voorzitter.

De voorzitter: Dank u. Mevrouw Mertens of mijnheer Odin, nee? Mevrouw Mertens. Oh mijnheer Van Caldenberg.

De heer van Caldenberg (SP): Ja, nu dacht ik dat ik antwoord ging krijgen van de heer Paas op mijn vraag, maar die heb ik niet gehad.

De heer Paas (50PLUS): Ik dacht dat ik dat gegeven had.

De voorzitter: Dat het antwoord gegeven was.

De heer van Caldenberg (SP): Nee, helemaal niet. Ja, dat ik moest afwachten.

De heer Paas (50PLUS): Nee maar ik dacht dat u vroeg hoe staat de fractie van 50PLUS erin? Voor welk scenario gaat die nou? Voor- en tegenstand.

De heer van Caldenberg (SP): Nee er zijn vier scenario's en scenario's komen nooit uit. Mijn vraag is, welke waarborgen heeft nu de fractie van 50PUS dat het scenario dat 50PLUS straks wel gaat kiezen, uitkomt.

De heer Paas (50PLUS): Het antwoord op uw vraag zat in mijn vraag richting de Gedeputeerde. Daar zat mijn antwoord in.

De heer van Caldenberg (SP): Kunt u me dan nog even een beetje helpen, want dat was voor mij niet helder.

De heer Paas (50PLUS): Ik stelde de vraag of de Gedeputeerde bereid is een ander alternatief te onderzoeken naast de vier alternatieven die aangedragen door GS.

De heer van Caldenberg (SP): Oké, maar welke waarborgen zou u dan erin willen hebben. Ik bedoel, zomaar iets anders gaan onderzoeken, daar hebben meer mensen vandaag voor gepleit.

De heer Paas (50PLUS): Voor onze fractie is het heel duidelijk dat de problemen die wij ook van de omwonenden gehoord hebben vanaf 2017 bij het vrachtverkeer liggen. Als wij nu de mogelijkheid kunnen onderzoeken om het vrachtverkeer in ieder geval af te laten bouwen, geforceerd. En daarvoor in de plaats bijvoorbeeld personenvervoer te laten plaatsvinden, dan zijn die toestellen minder zwaar. Die hoeven niet zo zwaar te zijn en dat betekent dat de mensen wellicht veel minder overlast hebben. Die landingsbaan hoeft ook niet per se die 2.750 meter te zijn. En dat is denk ik een groot deel van de overlast. Een groot deel van de pijnpunten wordt dan weggenomen. En dat bedoel ik eigenlijk met een alternatief. Kijk even of er een mogelijkheid is tussen alternatief twee en drie. Kies voor alternatief twee met een mogelijke geforceerde afbouw van die vrachtluchten en kijk dan of u dan op termijn, gezien de mogelijke technische ontwikkelingen, kunt kiezen voor een alternatief dat uiteindelijk, na misschien tien, vijftien jaar, uitkomt op scenario drie. Dat is eigenlijk de insteek zoals wij als 50PLUS erin zitten. Is dat helder mijnheer Van Caldenberg of ... U mag het er niet mee eens zijn of u mag nog een vraag hebben.

De voorzitter: Wie nog? Mijnheer Van Wageningen.

De heer Van Wageningen (D66): Ja. U roept het College op om nog iets te onderzoeken. Is het acceptabel voor 50PLUS dat de besluitvorming wordt uitgesteld in afwachting van het onderzoek?

De heer Paas (50PLUS): Ja. Voor 50PLUS is dat niet zo'n probleem, maar ik weet alleen niet of de Gedeputeerde erin mee kan gaan om dat uit te stellen. Dat weet ik niet, want hij zal natuurlijk uiteraard tijd nodig hebben om voldoende en op een juiste manier naar dat alternatieve scenario te kijken. En ik denk eigenlijk dat die vraag richting de Gedeputeerde gesteld moet worden.

De voorzitter: Mevrouw Mertens.

Mevrouw Mertens (GroenLinks): Dank u wel voorzitter. Toen ik hier in het najaar van 2019 voor de eerste keer het woord voerde over MAA in een Statenvergadering, had ik het over de blubber tot waar we

okseldiep inzaten. Ik gebruikte de blubber als metafoor voor de almaar groter wordende kostenpost MAA. En in de commissievergadering, een paar jaar later, waar we het rapport van Van Geel bespraken, gebruikte ik de metafoor van Franz Reigelt. De man met de zelfbedachte parachutes die hij wilde testen door er zelf mee van de Eiffeltoren te springen. Het beeld van het kinderlijk wensdenken had zich van het college meester gemaakt door alleen maar te willen praten over het openhouden van MAA. Van sluiting van het vliegveld mocht in de voorgaande jaren nooit gesproken worden, dat was vloeken in de kerk. Nu ligt sluiting dan eindelijk toch als een van de opties op tafel. Sluiting is dus als de vrouw waarvan we gehoopt hadden dat Franz Reigelt die had gehad, om hem ervan te overtuigen dat hij beter een andere baan kon zoeken. Dat hij moest stoppen met wensdenken. Wat betekent openhouden? Openhouden betekent niet alleen maar een blijvend financieel commitment, het betekent ook dat we een lange neus trekken naar alle publieke waarden waar we als overheid verantwoordelijk voor zijn, bescherming van het landschap, bescherming van de natuur, bescherming van de volksgezondheid. We zijn er als overheid niet om lukraak elk bedrijf te subsidiëren, om ieder bedrijf te sponsoren dat een hele showbizz weet op te tuigen met veel glitter, glamour en veel grandeur. Het in stand willen houden van de luchthaven is niet gebaseerd op logische argumenten, maar is gebaseerd op wensdenken. En het antwoord op de vraag waarom we het vliegveld in Beek als provincie nodig zouden hebben, is mij na het lezen van al die stukken niet duidelijk geworden. Sterker nog, dat is er gewoonweg niet. Er is geen zinnig antwoord te geven op de vraag waarom we het vliegveld als provincie nodig hebben. Het vliegveld heeft niet een zodanige functie dat die rechtvaardigt dat we er zoveel geld tegenaan gooien. Slechts 13% van de vracht op MAA heeft een bestemming in Limburg. 92% van alle importvracht gaat naar bedrijven die op meer dan 200 kilometer van MAA liggen. En slecht 5% van de Limburgers vliegt vanaf MAA. Er wordt ons voorgehouden dat er een mooie toekomst loomt voor het vliegveld, maar dat is niet waar. Het vliegveld in Beek zal altijd een bufferfunctie blijven vervullen. En ja, ik weet het. Ik weet het, er is ook werkgelegenheid verbonden aan MAA. Dat vergeet ik niet, dat klopt. En ik wil niks afdoen aan het persoonlijk belang van de werknemers van MAA, maar dat persoonlijk belang mensen, namelijk het hebben van een baan met goede arbeidsvoorwaarden, met goede arbeidsomstandigheden, en het hebben van brood op de plank, dat kunnen we ook dienen door MAA te sluiten. Door bijvoorbeeld om te scholen naar banen die wel een positieve bijdrage leveren aan de welvaart van Limburg. Nu zijn er drie problemen die gepaard gaan met het openhouden van het vliegveld die ik vandaag onder de aandacht wil brengen, een aantal zijn ook al door sprekers genoemd, maar ook door mijn voorgaande collega's de heer Loomans en mevrouw Berghorst. En de eerste is het stikstofvraagstuk, de Natuurvergunning. In het Statenvoorstel wordt ervan uitgegaan dat het eigenlijk wel los zal lopen met die Natuurvergunning. Daar wil ik toch wel een kanttekening bij plaatsen. Er kan namelijk niet ongelimiteerd gebruik worden gemaakt van de stikstofrechten uit het verleden. Er komen, op basis van rechtsspraak die ons op het vlak van stikstof om de oren vliegt, steeds meer beperkingen op de mogelijkheden om bestaande rechten uit het verleden te gebruiken. Dat gaat dus ook gelden voor het vliegveld. In tegenstelling tot wat er in het Statenvoorstel staat is er niet alleen maar sprake namelijk van bestaand gebruik van stikstofrechten. Je hebt bestaande rechten, uit het verleden, maar je moet nieuwe activiteiten in het nieuwe besluit ook laten uitrekenen en ook rekening houden met zwaardere vliegtuigen die ook meer uitstoten. En waarvan de stikstof op de natuur ook anders gaat verspreiden. Met andere woorden betekent het dat als een meerderheid van Provinciale Staten ervoor kiest om het vliegveld open te houden, dat we dan op het vlak van stikstof ook keuzes moeten zullen gaan maken. Het stikstofprobleem in Limburg is namelijk niet eenvoudig op te lossen en er zijn verspreid over Limburg Natura 2000-gebieden, die heel erg overbelast zijn. Waar het dus ook niet goed gaat met de natuur. Openhouden betekent dus keuzes maken. Dan

moeten andere activiteiten geschrapt worden. Gaan we dan Chemelot sluiten? Of de A2? Of gaan we toch maar eens kijken of we boeren misschien toch moeten gaan onteigenen? De risico's ten aanzien van het vraagstuk stikstof worden in het voorstel verbloemd. U bent hier als GS helaas niet transparant over, er is meer aan de hand. En de vraag is of dat openhouden van het vliegveld juridisch haalbaar is. Wij denken van niet.

Probleem twee, dat is de geluidsoverlast en het nog te nemen luchthavenbesluit. Op dat punt is het Statenvoorstel ook niet transparant genoeg. Het is maar de vraag of dat het luchthavenbesluit op dat vlak ook geen probleem gaat opleveren, want ook voor Schiphol is het ...

De voorzitter: Mevrouw Mertens, mijnheer Driessen heeft een vraag. Of niet?

De heer Driessen (Forum voor Democratie): Dank u wel voorzitter. Ik hoor mevrouw Mertens zeggen dat MAA een flinke belasting vormt voor de stikstofdepositie. Als iemand dat hele narratief van stikstof al een probleem vindt, bent u dan van mening dat Zuid-Limburg een gebied is waar een grote belasting plaatsvindt momenteel? Vergeleken met de rest van Nederland.

Mevrouw Mertens (GroenLinks): Ja, maar overal in Nederland is er een stikstofprobleem door te veel activiteiten. We willen te veel. Niet alles kan, zei een wijze man.

De voorzitter: De heer Driessen.

De heer Driessen (Forum voor Democratie): Ja. Via u voorzitter, als ik dan naar de deposities in Limburg of in Nederland toevallig kijk bij een eerder verhaal, dan kom ik tot een andere conclusie dat in Zuid-Limburg, de plek waar MAA ligt, de depositie relatief laag is vergeleken met andere plekken, zoals in Brabant of een stukje Achterhoek bijvoorbeeld. Hoe kijkt u daartegenaan?

Mevrouw Mertens (GroenLinks): Het gaat niet zozeer om te kijken naar hoeveel stikstofdepositie er is in welke gebieden, het gaat om de vraag welke Natura 2000-gebieden overbelast zijn. Daar wordt naar gekeken.

De voorzitter: Mijnheer Ijpelaar.

De heer Ijpelaar (CDA): Ja mijnheer de voorzitter, we hebben het er in de sonderende notitie ook al kort over gehad, maar wellicht dat er wat ontwikkelingen zijn geweest. Ik vroeg mij af of mevrouw Mertens al overleg had gehad met de GroenLinks-fractie in Eindhoven. En of zij al besproken had, en wat de uitkomsten dan zijn van dat gesprek, over het feit dat als, zoals mevrouw Mertens voorstelt, sluiting van Maastricht Aachen Airport zal plaatsvinden en de vluchten zich verplaatsen, want dat staat overal beschreven, naar andere luchthavens, waaronder dan Eindhoven, wat ze daar in Eindhoven van vinden en de natuurgebieden in en rondom Eindhoven om die extra belasting van stikstof- en milieudruk en wellicht ook geluidsoverlast, hoe dat rijmt. En of ze er ook dankbaar voor zijn dat dat dan naar hen toe komt?

De voorzitter: Mevrouw Mertens.

Mevrouw Mertens (GroenLinks): Ja mooi geprobeerd. U probeert ons af te leiden van de eigenlijke vraag waar het hier om gaat hè? Toch? En dat is de vraag of we MAA willen openhouden of sluiten en hoe we MAA verder gaan ontwikkelen. Dat is de vraag die hier voorligt.

De heer Driessen (Forum voor Democratie): Nee, ik vraag u gewoon ... Ik kan me namelijk voorstellen, mijnheer de voorzitter, dat als ik de GroenLinks-fractie was in Eindhoven en mevrouw Mertens zegt het is allemaal leuk but not in my backyard, dat ik dan een gesprek met mevrouw Mertens zou willen als GroenLinks-fractie in Eindhoven. Ik vroeg me gewoon af hoe de sluiting zich verhoudt ten opzichte van het standpunt van GroenLinks in Eindhoven en of mevrouw Mertens met die fractie daarover gesproken heeft of niet. En wat daar de uitkomsten van zijn.

De voorzitter: Ja maar dat is een afweging die GroenLinks moet maken. Ik denk niet dat die hier gemaakt moet worden.

Mevrouw Mertens (GroenLinks): Ik kan er nog een kort antwoord op geven. GroenLinks is van mening dat sowieso een reductie van het aantal vluchten moet komen, dus dat helpt ook in die zin als dat een antwoord op uw vraag kan zijn. De voorzitter heeft gevraagd om er niet te ver op in te gaan. Dat is ook de discussie over hoe we kijken naar de economie en ook naar het continueren en inzetten op andere alternatieven voor luchtvaart.

De heer Driessen (Forum voor Democratie): Een vervolgvraag, telt dit voor één interruptie mijnheer de voorzitter? Ja oké. Dus mevrouw Mertens ziet het investeren van € 250 miljoen voor het sluiten van Maastricht Aachen Airport als de beste oplossing voor het consuminderen en het verminderen van vliegbewegingen? En daarmee zegt u het probleem wordt niet verplaatst bij sluiting?

Mevrouw Mertens (GroenLinks): Klopt. Het probleem wordt niet verplaatst bij sluiting.

De voorzitter: Gaat u verder.

Mevrouw Mertens (GroenLinks): Goed. Ik kom bij probleem drie, het grote risico nummer drie, en dat is de deelname van Schiphol. Door te gaan samenwerken met Schiphol worden we langzaam in een fuik gezogen, want Schiphol wil voor een dubbeltje op de eerste rij zitten. Schiphol wil aandelen krijgen, wil een zak geld van de Provincie krijgen, wil dat we alles regelen en wil een goede businesscase. Een goede businesscase is groeien. En ja, ik denk ook eerlijk gezegd dat als Schiphol gaat komen, dat ze er dan ook een succes van zullen gaan maken, want dat kunnen ze goed. Maar jullie weten ook wat dat betekent. Dat betekent meer vliegen, zwaardere vliegtuigen, volle vliegtuigen, langere baanlengte, knibbelen aan openingstijden, want wie logistiek succesvol wil zijn moet de tijd op een dag zoveel mogelijk vullen. Stilstaande vliegtuigen leveren niks op, halfvolle vliegtuigen leveren ook niks op. Voor Schiphol is Rupsje Nooitgenoeg. En Rupsje Nooitgenoeg wil graag verdienen over de rug van de Limburgse belastingbetaler. Over de rug van de werknemers van MAA waarschijnlijk, want Schiphol staat ook niet bepaald bekend als de beste werkgever. Het vliegveld openhouden is het domste wat we hier in Limburg kunnen doen. Over en sluiten met MAA, dan kunnen we samen werken aan de toekomst van een mooi stukje Limburg en het belastinggeld steken in zaken waarvoor het ook echt bedoeld is. Toon moed, beste collega's. Heb lef, kies op 3 juni, net zoals GroenLinks voor sluiting van het vliegveld. Grijp

de kans om nu echt iets te doen voor de inwoners van Limburg. Kies voor krimp van de luchtvaart, voor een reductie van CO₂. Sluit het vliegveld, want dan maken we meters met de vermindering van de stikstofuitstoot en bescherming van onze natuurgebieden, want dat is wel een kerntaak van de Provincie. Kies voor alternatieve gebiedsontwikkeling, dan geeft u het Zuid-Limburgse landschap weer lucht en laat u zien dat die zachte publieke waarde u ook wat waard zijn. Dan laat u zien dat u echt wil opkomen voor werkgelegenheid, bescherming van het landschap, voor vermindering van CO₂ en bescherming van de natuur. Haal Franz Reigelt uit die Eiffeltoren. Wens hem die vrouw toe die hem met realistische argumenten ervan kan overtuigen dat hij een andere baan moet zoeken en dat hij moet stoppen met wensdenken. Dank u wel voorzitter.

De voorzitter: Dank u mevrouw Mertens. Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Palmen.

Mevrouw Palmen (Fractie Palmen): Dank u wel voorzitter. Ik ben bang dat mijn bijdrage gaat aansluiten op enkele van mijn voorgangers, dus ik zal proberen daar waar nodig een beetje in te passen. Ik ben overigens blij dat ik niet meer de enige ben die spreekt over scherpe keuzes en dat niet meer alles kan. Dus daar sluit ik al van harte bij mevrouw Mertens op aan. Ik wil eerst alle sprekers danken en al degenen die via mail of een persoonlijke uitnodiging met ons en met mij in gesprek zijn geweest. Ik ben mij zeer bewust van de belangen die spelen en de soms heel persoonlijke omstandigheden. Het raakt mensen direct, soms keihard en schrijnend, en dan raakt het mij ook. We hebben echter ook al vastgesteld dat het onmogelijk is een besluit te nemen zonder mensen pijn te doen en ook dat laat mij niet koud. Voorzitter het voelt voor mij enorm krom dat ik met enige regelmaat in de ene commissie moet besluiten over economische groei en economische boost voor de regio, meewerken aan het creëren van banen, terwijl ik in de volgende commissie moet beslissen over de wijze waarop we natuur beschermen, stikstofreductie moeten bewerkstelligen, het klimaatakkoord moeten eerbiedigen, een woonplek moeten creëren, mensen gezond moeten houden en de energietransitie moeten vormgeven. Er was een tijd dat dit prima samenging, maar dat is nu niet meer zo. De opgave voor die laatstgenoemde dossiers is enorm. En wanneer ik kijk naar de drie scenario's waarbij MAA blijft bestaan, ben ik niet overtuigd dat het samen kan. Het stikstofprobleem en de CO₂ baart mij daarbij zorgen. Het kan namelijk niet zo zijn dat we de voedselproductie bijvoorbeeld hier gaan stopzetten door boeren uit te kopen in Limburg om het dan maar vervolgens via MAA in te vliegen, om over de wantoestanden rondom bloemen bijvoorbeeld nog maar niet te spreken. En daar had mijnheer Loomans het ook al over. Het is krom en het is probleemverplaatsing. Ik zou dus in kunnen zetten op voortzetting van MAA via de duurzame, innovatieve variant, ware het niet dat deze variant in realistische zin nog wel even op zich laat wachten. Met name op het gebied van cargo. Sprekers, sommigen hebben daar ook al wat over gezegd. Paragraaf 6.9 zegt daar het een en ander over en noemt het kansrijk, maar wanneer we praten met experts in het veld komt er een heel ander beeld naar voren. Daarbij zijn er nog tal van andere onzekere factoren, gaat er wel een Natuurvergunning komen bijvoorbeeld. Is ook al eerder aan gerefereerd. En wanneer wij de exploitatie overdragen aan andere aandeelhouders, dan wel met Schiphol samenwerken, hoe realistisch is dan een omgevingsbewust, innovatief en duurzaam vliegveld zonder groeiende overlast. Ik heb een aantal vragen. Ik zal proberen die een beetje samen te pakken, want ik hoor het aan sprekers, ik lees het in het stuk en ik hoor het ook van mijn collega's, als we het vliegveld openhouden en er moet een positieve businesscase komen, dan is daar onvermijdelijk groei en ook groei van cargo. Hoe dat in elkaar kan gaan passen, dat we een vliegveld hebben waarbij er weinig tot geen overlast is, waarbij we duurzaam en innovatief zijn zonder die cargo. En dat kan eigenlijk niet volgens mij, maar misschien kunt u dat beter

duiden. Over de stikstofreductie en de CO₂ is al meer gevraagd, dus die sla ik even over. In verband met Schiphol natuurlijk, dat zit allemaal nog in de oriënterende fase, maar ik heb aan het voorwaardenpakket van de Schiphol Group gezien en daar lees ik ook lasten en kosten voor Limburg, lusten en benefits voor Schiphol en regels buiten Limburg. Hoe staat de Gedeputeerde tegenover zo'n voorwaardenpakket en hoe ziet u die samenwerking dan? Misschien kunt u dat toch, ondanks dat we nog niet in een hele verregaande fase daarin zitten, beter duiden. Binnenkort gaan we een keuze maken voor de toekomst van Limburg, wat is nu voor de lange termijn het beste voor Limburg en de Limburger, maar ook wanneer is er sprake van goed rentmeesterschap? Dus anders gezegd, wat is het beste ook voor de volgende generatie en ik vond het prettig te zien dat er ook twee mensen aanwezig waren van die generatie. Ik probeer dat op hoofdlijnen een beetje samen te vatten en te comprimeren. Dat het linksom of rechtsom veel geld gaat kosten mag wel duidelijk zijn. Het MKBA zegt dat het sluitingsscenario op termijn het beste is, maar ik ben mij zeer wel bewust van alle onzekerheden die daar nog inzitten. Die zijn er bij de andere scenario's echter ook. Het versterken van de economie en het vestigingsklimaat is mijns inziens ook niet aan de orde. Er zijn meer banen dan er mensen zijn, dus voor wie ontwikkelen wij dan die economie? En datzelfde geldt voor werkgelegenheid. En hoezeer ik het ook betreurt dat mensen wellicht afscheid moeten nemen van hun huidige baan dan wel onderneming, ben ik er stellig van overtuigd dat wanneer er ergens een deur dichtgaat, er ook een andere deur opengaat. Dat deel ik ook met wat mevrouw Mertens zei, ik ben ervan overtuigd dat met een goede begeleiding en omscholing daar zeker toekomst is. Ik wil ook niet voorbijgaan aan de gevoelens die er zijn bij de mensen die er werken, zeker niet, maar ik zie dat op dezelfde manier als mijn collega naast mij. Waar was ik gebleven. Het openhouden van MAA komt de woonopgave, de natuurontwikkeling, de stikstofreductie, de CO₂-reductie, de energietransitie niet ten goede. Sterker nog, die opgave is enorm en daar kunnen wij niet aan voorbijgaan. Net als veel van mijn collega's heb ik met veel mensen gesproken, mail uitgewisseld of informatie verkregen. Ik zeg nogmaals dank aan iedereen die de moeite heeft genomen zijn of haar zienswijze naar voren te brengen, maar het heeft mijn voorkeur voor het sluitingsscenario, dus de alternatieve gebiedsontwikkeling op dit moment niet doen veranderen. Maar ik zie uiteraard wel graag de beantwoording van alle vragen tegemoet om dan tot een eindconclusie te kunnen komen. Tot zover.

De voorzitter: Dank u mevrouw Palmen. Mijnheer Driessen.

De heer Driessen (Forum voor Democratie): Dank u wel voorzitter. Deze vergadering is al aardig ver uitgelopen. Ik ga dan ook deze bijdrage niet gebruiken om u van een pleidooi en/of een betoog te voorzien waarom wij MAA open willen houden of willen sluiten. Ik ga deze tijd dan ook gebruiken om onze keuze scherper te stellen. We hebben als fractie besloten in aanloop naar dit proces om alles opnieuw te herzien, alles zorgvuldig opnieuw te overwegen en intern ook weer opnieuw in beraad te gaan alsook met onze achterban. Het blijkt duidelijk, want we zijn van veel informatievoorziening door zowel het ambtenarenapparaat als door GS. Ja, sluiten kost geld, openhouden kost veel geld. Openhouden is overlast, maar misschien wel de scherpste zaak voor Forum voor Democratie is dat alle Limburgers betalen aan een vliegveld waar misschien niet alle Limburgers de vruchten van plukken. Daarnaast zal ik wel graag willen vragen aan de Gedeputeerde, stel wij kiezen voor een sluitingsscenario en toevallig kwam er bij een van de sprekers weer aan bod en helaas hebben wij dat vaker gezien hier in deze Staten, komt er dan ergens nog een vergeten toezegging om de hoek kijken die aan iemand of aan een organisatie gedaan is? Worden wij als Staten dan geconfronteerd met een probleem? Desalniettemin misschien een zaak ten opzichte van de Provincie? En hoe zeker zijn we van het feit dat die er niet ligt al

dan niet door oud-Gedeputeerden? Tot zover. Ik zou wel graag nog over de muur willen brengen dat wij het fijn vinden als de commissie ook wordt gebruikt om informatie in te winnen en niet om alvast een voorschot te nemen op het pleidooi, dat vervolgens in de Staten thuishoort, zo zullen wij dat dan ook doen, ons pleidooi voor of tegen dat vliegveld, vindt plaats op 3 juni. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u mijnheer Driessen. Mijnheer Thewissen.

De heer Thewissen (SVL): Ja, dank u wel voorzitter. In mijn beleving hadden we als woordvoerders de taak om ons vandaag te beperken tot de essentie en vragen aan GS. Dan blijkt dat de verleiding om het podium ten volle te benutten toch zwaarder weegt dan die intentie. Ik doe mijn best om die verleiding te weerstaan, en anders fluit u mij maar terug. MAA. Nogmaals we hebben vaker complimenten gegeven aan GS en het ambtelijk apparaat wat betreft het doorlopen proces en informatievoorziening, echter met het stuk heb ik toch het gevoel alsof het is dat we een kok inhuren, die we ook goed betalen, om ons dagelijks een keuze aan heerlijke maaltijden voor te zetten, waaruit wij dan vervolgens kunnen kiezen. Nu zegt deze kok simpelweg dat ze ingrediënten heeft gekocht en vraagt aan ons wat ze moet maken. Dat vinden wij te makkelijk en we vinden dat het College zich hier zelf tekort mee doet, PS tekortdoet, alle belanghebbenden en heel Limburg. Dus de eerste vraag is aan uw College: vindt u ook niet dat Limburgers recht hebben om een keuze van GS in dezen. Een andere vraag is, hoe legt het college haar neutrale positie uit, terwijl zij MAA, en dat is al vaker genoemd vandaag, wel als basisinfrastructuur betitelen. Wij zouden verwachten dat het College zich dan ook hard maakt voor de Limburgse basisinfrastructuur. Nu dit niet lijkt te gebeuren kan dit zomaar uitgelegd worden dat het College wel degelijk een voorkeur heeft, want als je niet voor je meisje vecht, hoe belangrijk is ze dan voor je? Nou zoals vandaag al enkele keren aan bod gekomen, is er ook gesproken over andere middelen van vervoer en de bijbehorende infrastructuur. Welke importantie en welke plek kent GS toe aan MAA als onderdeel van de hele Limburgse infrastructuur op het gebied van bereikbaarheid en mobiliteit. En hoe verhoudt zich die dan tot de andere vervoersinfrastructuur? Als PS en Limburgers hebben we toch, ik zei het al, recht op het antwoord van GS in dezen. Het is hoog tijd voor duidelijkheid voor alle betrokkenen in dit dossier of je nu voor of tegen bent. En duidelijkheid voor meer dan de, ik geloof dat de mijnheer van Samco zei: anderhalf jaar. Uitstel is voor ons dan ook absoluut niet aan de orde. Mensen hebben recht op duidelijkheid. Dan kunnen ze door of ze nu voor of tegen zijn. Het College schrijft dat MAA en Schiphol nieuwe mogelijkheden gaan onderzoeken tot nauwere samenwerking. Een vraag daarbij: kan het College de vormen van samenwerking – die in de loop van de jaren blijkbaar al grondig zijn bekeken, en dan specifiek met Schiphol – nog even met ons delen? En specifiek wat de belangrijkste bezwaren waren om die vervolgens niet tot stand te brengen. En een vervolgvraag daarop: wat is hier aan de hand? Ik zal trouwens deze vragen ook schriftelijk nog sturen, dat is wel zo makkelijk. Tot voor kort was de noodzaak voor Schiphol om aan te haken, gegeven het uitsluiten van de sluitingsvariant, minder aanwezig. Vervolgens, met het nieuwe College was de sluitingsvariant plotseling wel een optie. De eerste gedachte die ik had: hé, dat is een heel mooie tactische zet, want dan moest Schiphol wel reageren. Echter, de huidige informatie die we nu via GS over Schiphol en het proces ontvangen, is voor ons een anticlimax. En dat wordt nog eens extra versterkt door het ontbreken van een uitgesproken voorkeur van het College. Want de informatie van Schiphol zegt in principe: we nemen de uitnodiging om aan tafel te gaan zitten aan, punt. Wij kennen aan het proces van Schiphol meer waarde toe dan enkel van: hé, we komen met jullie praten. Iedereen wil wel praten. Dat helpt ons op dit moment niet. De vraag is dan ook: kan het College ons inlichten over de laatste stand van zaken met betrekking tot de verkenning die op dit moment

tussen MAA en Schiphol gaande is? Want de tot op heden ontvangen informatie draagt, zoals u al zei, wat ons betreft niets zinvols bij. Het College stelt dat de businesscase in overleg met Schiphol na 3 juni opgeleverd zou worden. De vraag die dat bij ons oproept is: met alle cijfers over MAA kan het toch niet bestaan dat de voor de businesscase benodigde cijfers nu nog niet beschikbaar zijn. Dat gaat er bij ons niet in. En dan met betrekking tot open of sluiten spelen natuurlijk heel veel factoren een rol, sommige in eigen hand, sommige hebben we niet in eigen hand. Het is volgens mij ook al een aantal keren heel concreet aangegeven: het Rijk en vast de EU zal nog bepaalde beslissingen gaan nemen die van invloed zullen zijn op het welslagen van MAA of niet. Twee vragen: over welke informatie beschikt het College vanuit...

De voorzitter: Mijnheer?

De heer Thewissen (SVL): Ik maak even mijn zin af. Is dat goed?

De voorzitter: Oké.

De heer Thewissen (SVL): Welke informatie heeft het College vanuit het Rijk en haar contacten in Den Haag of de EU, die lijken bij te dragen aan het succes van MAA? En dezelfde vraag: welke informatie heeft het College vanuit het Rijk en haar contacten in Den Haag en de EU, die het succes van MAA zouden kunnen ondermijnen?

De voorzitter: Mijnheer Van Wageningen.

De heer Van Wageningen (D66): In de brief van Schiphol staat inderdaad: 'Na 3 juni zal op basis van het genomen toekomstbesluit definitief bekeken worden of aan de randvoorwaarden om op termijn tot een sluitende businesscase te komen, kan worden voldaan.' En dit kan er bij u niet in. Maar welke conclusie trekt u daaruit?

De voorzitter: Mijnheer Thewissen.

De heer Thewissen (SVL): Vooralsnog geen conclusie. Alleen dat het de behoefte versterkt aan duidelijkheid vooraf. En als die duidelijkheid er niet komt vind ik Schiphol, gegeven de woorden van 'nationaal belang', een heel hoog spel spelen.

De voorzitter: Was u klaar?

De heer Thewissen (SVL): Ik heb ...

De heer Van Wageningen (D66): Maar ik mag er toch op wijzen dat het ons besluit is. Dus zo meteen moet u een besluit nemen. Dan kun je wel naar Schiphol wijzen, maar die zeggen: nee, wij hebben de informatie nog niet.

De heer Thewissen (SVL): Maar voorzitter, wij wijzen niet naar Schiphol. Wij zijn ervan overtuigd dat die informatie beschikbaar is. En als wij die informatie niet krijgen, ik vind niet dat wij het besluit alleen maar

moeten laten afhangen van Schiphol. Want stel, stel nu dat we dat wel doen, en na verloop van tijd haakt Schiphol af, zou dan MAA automatisch ook sluiten? Zo ver willen we niet gaan. Dus wij moeten zelfstandig onze keuze maken.

De voorzitter: Mijnheer Van Wageningen. U bent ...

De heer Van Wageningen (D66): Een heel mooi rondje, om te komen tot: wij moeten zelfstandig ons besluit nemen. Mijn vraag was inderdaad: welke conclusie trekt u daaruit? Nou, we zullen het dan waarschijnlijk op 3 juni ...

De voorzitter: Oké. Mijnheer Van Caldenberg.

De heer Van Caldenberg (SP): Mijnheer Thewissen, u zei dat u vindt dat Schiphol een heel hoog spel speelt. Vindt u dat wij dat ook doen? Want als je in een onderhandeling bent, dan zijn daar twee partijen bij betrokken. En vindt u dan, als we in dat proces zitten, dat dat speelveld fair en gelijk is? Of, welke positie bekleden wij daarin ten opzichte van Schiphol?

De heer Thewissen (SVL): Ik hoor de vraag, voorzitter. Ik vind het altijd moeilijk om over fair en eerlijk te spreken. Ik heb het meer over: wat is handig? Er ligt hier een enorm besluit voor, met een enorme impact. En dan vraag ik me af of het handig is om – en nogmaals, ik kan het niet bewijzen maar dat gevoel heb ik – informatie die er wel is niet te verstrekken. Ik vraag me dus alleen af: is het handig en helpt dat een eventueel besluit, in positieve zin of in negatieve zin? Meer kan ik er niet over zeggen. Tot slot, we hebben het over open of dicht. En die zijn voor mij in vier scenario's. Voorzitter, wat ons betreft – en ik proef daar wel ..., misschien op andere manieren verwoord, sommigen noemen het 'worsteling', sommigen noemen het 'whatever' – wat ons betreft ligt er maar één keuze voor op dit moment: openhouden of sluiten. Geen andere keuze. Want als wij nu een keuze gaan maken voor een scenario lopen wij wat SVL betreft een eventuele samenwerking, en met name de vorm waarin, en de keuze voor misschien nog veel betere varianten, scenario's, voor de voeten. En ik vind dat wij dat niet moeten doen. En wij vinden ook dat wij niet op de stoel van de directie van MAA moeten zitten. De directie van MAA gaat over het bedrijfsmodel. En niet het College en al helemaal niet Provinciale Staten.

De voorzitter: Mijnheer Heldens heeft nog een vraag voor u.

De heer Heldens (VVD): Dank u wel, voorzitter. Ik heb een vraag aan de heer Thewissen. Hoor ik het u eigenlijk goed zeggen dat u zegt: we moeten er nu eerst maar eens uitkomen of wij überhaupt door willen gaan met die luchthaven? We verstrekken de lening voor de baanrenovatie en we kijken dan welke optie het beste is in het openhoudscenario? Ik heb de indruk dat u dat zojuist zei. En ik vraag me af of ik dat goed begrepen heb.

De heer Thewissen (SVL): Nu moet ik even nadenken of ik de vraag van de heer Heldens goed begrijp. Wij vinden dat we nu één keuze kunnen maken en dat is: open of sluiten. En dat moeten wij ook zonder informatie van Schiphol gewoon doen. Dus ja, dat als antwoord op de vraag van de heer Heldens. En dan als laatste, wat ik al zei, wij vinden dus dat we die keuze van het scenario niet moeten maken. Want als er uiteindelijk een samenwerkingspartner zou komen, zou komen, en die zou alleen de samenwerking

willen aangaan waar wij met volle tevredenheid ja tegen zeggen, met een ander scenario, betekent dat dat wij als Provinciale Staten weer een keuze moeten maken. Dan krijgen we het dossier weer terug. Ik vind dat we onszelf dat niet moeten aandoen. Tegelijkertijd hoor ik, zeker bij de insprekers, positieve verwachtingen als alle belanghebbenden samen de hoofden bij elkaar steken om tot een voor alle partijen acceptabel scenario te komen. Als laatste is het misschien een idee om als Provincie een vliegveldtop te faciliteren, in plaats van een nieuwe Burgertop.

De voorzitter: Mevrouw Mertens.

Mevrouw Mertens (GroenLinks): Dank u wel, voorzitter. Misschien dat de heer Thewissen daar geen antwoord op kan geven, maar dan misschien in dat geval GS straks. Maar is het niet zo dat wij als PS kaders moeten stellen in eerste instantie, over wat wij ervan vinden dat het vliegveld dan ... Stel dat een meerderheid zegt: het blijft open, dan moeten wij toch zeggen binnen welke kaders dat dat moet gebeuren. Of klopt dat niet? Ik bedoel, dan moeten wij toch een keuze maken.

De heer Thewissen (SVL): Ik begrijp dat voor mevrouw Mertens een scenario hetzelfde is als kaders stellen. Klopt dat? Oké. Ik kan me voorstellen dat er nog verschil in is. Dat wij bijvoorbeeld, we hadden het over het aantal gehinderden, dat we daar kaders stellen en zeggen: de intentie is ..., of jullie moeten binnen die bandbreedte blijven. Dat kan ik me voorstellen. Dat dat getal nu ook aan een scenario gekoppeld is vinden we prima. Maar nogmaals, wij willen niet, en dan verval ik in herhaling, op de stoel van de directie van MAA gaan zitten. Ik denk dat we daarmee de casus MAA geen goed doen.

De voorzitter: De heer Franssen.

De heer Franssen (LOKAAL-LIMBURG): Dank u wel, voorzitter. Wij hebben met aandacht het betoog van de heer Thewissen beluisterd. En hij zegt: er zijn eigenlijk maar twee scenario's: openhouden of sluiten, dat zegt hij in feite. Maar wij als fractie waarderen het sowieso dat het College ons in dezen al meerdere varianten gepresenteerd heeft. Als ik uw woordvoering goed beluister, dan zegt u: laat die keuze maar bij de directie van MAA. Volgens ons hebben wij hiervoor kaders gesteld: we zijn eigenaar, noem maar op. En in die gedachtegang: stel, u kiest voor de variant Open, en u zegt er is maar die ene variant, passeert u dan de twee andere varianten? Maar daartegenover staat: wilt u dan nog vijf varianten toegevoegd hebben? Want u geeft ook een aantal scenario's eromheen. Dus mijn concrete vraag: wat bedoelt u nu in feite? En kunt u daar wat meer duidelijkheid in geven? En diezelfde vragen stel ik u bij de variant Sluiting. Want u geeft twee opties aan.

De heer Thewissen (SVL): Het lijkt een proef, niet in begrijpend lezen, maar in begrijpend luisteren. De heer Franssen heeft van alles gevraagd. Nu, op dit moment, kunnen wij wat ons betreft maar één keuze maken: óf open óf dicht. Meer niet. Dat wij te zijner tijd als er meer duidelijkheid komt over samenwerking, hoe dan ook, of geen samenwerking – dus daar moet wel een termijn aan zitten denk ik, voor een scenario – natuurlijk dan ook een keuze moeten maken. Maar wat de heer Franssen suggereert is dat ik vind dat het College die keuze moet maken. Nee, wij maken die keuze. Maar ik wil wel van het College ook dat ze kleur bekennen en een voorkeur uitspreken. Dus dat is wat ik aangeef, mijnheer Franssen.

De voorzitter: Oké. Mijnheer Franssen, had u nog een vervolgvraag?

De heer Franssen (LOKAAL-LIMBURG): Ja, toch nog even. Ik snap uw gedachtegang in deze, geachte collega. Maar wanneer wilt u dan in uw gedachtegang tot besluitvorming gaan komen, concreet?

De heer Thewissen (SVL): Besluitvorming waarover, mijnheer Franssen?

De heer Franssen (LOKAAL-LIMBURG): Laat ik het dan zo zeggen: stel, u kiest voor de variant Open, of u kiest voor de variant Sluiting, maar dan zijn er toch in uw woordvoering nog zo veel beren op de weg dat wij op een gegeven moment in december, als ik het goed begrepen heb, of het jaar daarna wederom hier de discussie hebben?

De heer Thewissen (SVL): Ik zou niet weten wat ik daarop zou moeten zeggen, voorzitter.

De voorzitter: Nee. Maar het blijven uw woorden, dus u gaat ook zelf over uw woorden. Mijnheer Van Bijnen.

De heer Van Bijnen (PVV): Ja dank u wel, voorzitter. Ik zal een concrete vraag stellen. Vindt u het voorstel dat nu voorligt behandelrijp ja of nee?

De heer Thewissen (SVL): Daar kan ik maar één antwoord op geven, in lijn met wat ik zeg: ik vind dat wij 3 juni een besluit moeten nemen. Er moet duidelijkheid komen. We permitteren ons wat mij betreft al veel te vaak uitstel en het hangt al veel te lang boven de markt. En vind ik dat alle informatie beschikbaar is? Nee natuurlijk niet, daarom heb ik de nodige vragen gesteld. Maar ik vind wel dat ook als er geen antwoord komt op die vragen, ik ga ervan uit van wel, dat we een keuze moeten maken. Dus is het behandelrijp? We maken het maar behandelrijp, voorzitter.

De heer Van Bijnen (PVV): Ja, een vervolgvraag dan meteen inderdaad: hoe gaan we dat dan doen, volgens uw partij? Hoe gaan we er dan voor zorgen dat we een keuze kunnen maken? Er liggen vier varianten. Men geeft net aan: het is eigenlijk openhouden of sluiten. Maar er liggen er nu vier. Ik vraag u: vindt u dat behandelrijp, ja of nee? Daarvan zegt u: ja, we moeten een keuze gaan maken. Hoe gaan we dat dan doen? Of hoe gaat u dat dan doen?

De heer Thewissen (SVL): Volgens mij gaan wij als SVL-fractie niet over de stemprocedure. Het zou wel mooi zijn, dat zou het misschien een stuk makkelijker maken. Volgens mij moet gezamenlijk besloten worden hoe dat vorm krijgt. Nogmaals, voor ons de eerste vraag: openen of sluiten. En misschien kan er een voorkeur uitgesproken worden voor een scenario om naartoe gewerkt te worden. Maar geen concrete beslissing, wat ons betreft bij Open voor een scenario, met de argumenten zoals ik die al gedeeld heb.

De voorzitter: Mijnheer Heldens.

De heer Heldens (VVD): Dank u wel, voorzitter. Een vraag aan de heer Thewissen. Waarom vindt de heer Thewissen het zo belangrijk dat het College van GS kleur bekent? Wij hebben vorig jaar, toen wij er niet uit konden komen als Staten om een nieuw Provinciebestuur te formeren, een noodgreep gekregen

van de heer Remkes, omdat het speelkwartier was afgelopen volgens de heer Remkes. En het College van GS is niet democratisch gekozen. De enige beslissingsbevoegden zijn wij. Er zitten mensen uit meer linkse partijen in het College dan dat de democratische uitslag was met de verkiezingen. Wij kwamen er niet uit. Er is een noodbestuur neergezet en dat moest ons naar de verkiezingen leiden. En MAA zou een vrije kwestie worden, waarover PS kon besluiten. PS heeft meerdere malen een toezegging gevraagd van: kunnen wij alle scenario's voorgelegd krijgen? Waarom vindt u het nu belangrijk dat GS, dat niet democratisch gekozen is, dat als noodbestuur is neergezet, kleur bekent? Wij moeten kleur bekennen.

De heer Thewissen (SVL): Daar kan ik wel een antwoord op geven, voorzitter. Volgens mij zit er genoeg kennis en kunde aan de kant van het College en het ambtelijk apparaat, met pakweg 1.000 mensen. En wij zijn 47 welwillende amateurs. Ik hecht echt wel waarde aan een onderbouwd voorkeursscenario, óf open óf sluiten, van het College. Ze zitten er niet voor niks.

De voorzitter: Mijnheer Ijpelaar, aan u het woord.

De heer Ijpelaar (CDA): Mijnheer Bosch, geachte aanwezigen. Over het voortbestaan van deze luchthaven is al jaren discussie. De maatschappij alsook de onderneming en allen die een belang hebben bij de luchthaven hebben recht op duidelijkheid en een consistente lijn vanuit de overheid. Voor het CDA is het dan ook erg belangrijk dat we 3 juni deze duidelijkheid geven. Vandaag zijn we bij elkaar voor de eerste politieke behandeling. Het stuk dat voorligt hebben we samen met elkaar, collega-Statenvolledigheidsleden, GS, maar zeker ook met alle inwoners van Limburg, gemaakt. En daarnaast heb ik als woordvoerder met heel veel voorstanders en tegenstanders en betrokkenen mogen spreken. Dus in die zin zijn we met elkaar beter voorbereid dan ooit. En dan toch nog even een punt over het proces en over het stuk. Want wij zijn dan toch wel een klein beetje teleurgesteld dat GS haar rol als Provinciaal bestuur niet oppakt en niet zelf concreet een voorstel bij de Staten neerlegt. De toekomst van deze luchthaven is misschien wel het meest ingewikkelde dossier van deze periode. Maar u kiest ervoor om alleen informatie te geven en geen richting. Dat past niet bij uw rol en niet bij uw positie. Wij vinden dat GS zich alsnog moet uitspreken over haar voorkeur. MAA was wel een vrije kwestie, maar alleen voor de Staten. Dat kun je ook zien bij bijvoorbeeld het stikstofdossier. Dat was ook een vrije kwestie, maar daarvoor heeft GS wél een voorstel voorgelegd. Dus mijn vraag aan het College van GS is ook: welk scenario kiest het College van Gedeputeerde Staten?

De voorzitter: Mijnheer Van Bijnen.

De heer Van Bijnen (PVV): Ja dank u wel, voorzitter. Een vraag richting de heer Ijpelaar. Ik hoor uw betoog. Wij ondersteunen dat. Wij vinden ook dat het College inderdaad aan moet geven, dat verdient de Limburger ook, welke richting zij op willen. Zij zijn de beleidsmakers. Maar de vraag concreet is: stel, het gaat niet gebeuren en wij moeten een keuze gaan maken als Staten, welke juridische gevolgen kan dat hebben op het moment dat wij straks een keuze maken en het gaat mis. We zijn er volgend jaar misschien allemaal niet meer. Hoe zit dat dan volgens u in elkaar?

De heer Ijpelaar (CDA): Ja, ik ben gelukkig geen jurist, maar het College heeft in ieder geval in het voorproces ook aangegeven dat zij achter alle vier de keuzes gaan staan en die dus ook overnemen als besluit. Tenminste, dat is wat wij als CDA-fractie hebben begrepen. Dus ik ga er ook van uit dat dat

staatsrechtelijk – en dan kijk ik misschien even naar de heer Heldens of dat in de Provinciewet ook zo voorkomt – dan ook dekkend is, en dat zowel het College van GS eeuwig is als het College van PS. Dus dat wij met elkaar dat besluit dan juridisch ook nemen. Ook als GS zegt: wij gaan geen advies geven.

De voorzitter: Oké. Mijnheer Heldens.

De heer Heldens (VVD): Dank u wel, voorzitter. Hoe staat de oproep van de heer Ijpelaar in contrast met het extraparlamenteair College, waar uw partij een van de architecten van geleverd heeft, waarin afgesproken werd: PS is het hoogste bestuursorgaan en PS geeft de opdracht en GS voert die keurig uit. En ik herinner u ook aan het referendum, de Referendumverordening, waar ook verschillende opties voorgelegd zijn. En die had GS gewoon uit te voeren. Dus ik vraag mij echt af: wat is voor u nou die meerwaarde van een advies van het College van GS? Of wilt u gewoon geen kleur bekennen hier, vandaag? Want ik snap niet waarom we het heel de tijd over GS hebben. Wij zijn democratisch gekozen. Wij beslissen.

De heer Ijpelaar (CDA): Ja, ik kies er maar voor om weer met een grappige toon te reageren. Ik heb een groene blouse aangedaan, dus onze kleur zal altijd groen zijn. Er zijn twee vragen. De eerste vraag is: hoe zat het technisch gezien in het extraparlamenteair construct. Nou, ik heb net gezegd dat het volgens het CDA altijd zo is geweest dat het een vrije kwestie was aan PS. En de vrije kwestie voor GS, daar hebben we het echt nooit over gehad. We hebben in het voortraject ook echt wel aangegeven dat het CDA eigenlijk verlangde van GS om tot een integraal advies te komen. En dan maak ik meteen ook het bruggetje naar waarom wij nou dat advies van GS zo belangrijk achten. Dat is omdat dat bestuurders zijn. En wij hebben het College hoog zitten, het zijn fulltime bestuurders. Wij achten de kwaliteit van hen misschien nog net wel wat anders dan dat wij weer een oordeel kunnen vellen. En zij kunnen ook integraal vanuit het gehele beleidskader een oordeel vellen. En dat zouden wij echt als een toevoeging zien op dit dossier. En dat is eigenlijk de enige reden dat we dat nu ook aangeven. Dus ik hoop dat daar de vraag van de heer Heldens mee beantwoord is.

De voorzitter: Gaat u verder.

De heer Ijpelaar (CDA): Dan naar de inhoud. De luchthaven brengt Nederland en de regio's vele voordelen, maar het leidt ook tot overlast, in met name de directe omgeving en onder aanvliegroutes. Het CDA constateert dat in een scenario van sluiting die overlast niet verdwijnt maar wordt verplaatst naar elders. Immers, de overlast hangt niet samen met de locatie, maar met de noodzaak tot vliegen. Dan kun je de locatie wel sluiten, maar de noodzaak verdwijnt niet en zoekt zich een andere plek in de omgeving. En dan hebben anderen, in die omgeving, er last van. Het probleem van emissie en geluid wordt dus niet opgelost maar verplaatst. Tegenstanders zeggen dan: je taak is alleen om ons probleem op te lossen. Maar dat vinden wij als CDA te kort door de bocht. Heel veel Limburgers maken gebruik van heel veel faciliteiten en voorzieningen elders in het land ...

De voorzitter: Meneer Ijpelaar, mijnheer Loomans heeft een vraag.

De heer Loomans (Partij voor de Dieren): Ja voorzitter, een vraag aan de heer Ijpelaar. Hij heeft het erover dat als MAA zou sluiten, eigenlijk alle overlast zich zou verplaatsen naar een andere locatie. Maar

het unieke van dit vliegveld is dat de omwonenden op zo'n enorm korte afstand van dit vliegveld wonen dat de kans dat ze dus overlast ervaren, ernstige hinder, heel groot is. Als een vliegtuig toch moet vliegen en naar een veel groter vliegveld vliegt, waar geen omwonenden wonen, dan hebben we het over een ander verhaal.

De heer Ijpelaar (CDA): Ja, zonder in een technische discussie te verzanden, aanvliegroutes gaan verder dan alleen maar de direct omwonenden. Dus van aanvliegroutes zijn er meerdere mensen die last hebben, op andere plekken ook. Ik denk dat de ervaring van hoe iemand overlast ervaart, dat je dat mensen in Bierset of in Düsseldorf of in Eindhoven kunt voorleggen en vragen, en zeggen: die hebben ook heel veel overlast en die voelen ook dat ze heel dichtbij een vliegveld liggen. We hebben twee kernen vrij dicht bij het vliegveld liggen, dat klopt. Dat hebben anderen ook. Wij hebben dat wellicht nog iets meer of anders. En daar denk ik dat in het stuk ook over staat dat het heel belangrijk is dat wij gaan toewerken naar een Omgevingsfonds en naar oplossingen in de omgeving, om die maatregelen te mitigeren. Ik zal daar dadelijk in mijn inbreng ook nog aan refereren, maar we leggen een tunnel onder Maastricht aan voor een paar honderd miljoen euro. Dat is een geste om de overlast daar te verminderen. Daar zou je hier, niet voor een paar honderd miljoen, maar daar zou je hier natuurlijk ook aan moeten denken. Ik hoop dat dat de beantwoording is.

De voorzitter: Mijnheer Loomans.

De heer Loomans (Partij voor de Dieren): Eigenlijk niet. Want volgens mij de overlast, het geluidsniveau neemt op grotere afstand gewoon verder af. Dus ook aanvliegroutes, dan zitten vliegtuigen op enkele honderden meters hoogte. En pas heel dicht bij het vliegveld komen ze op het niveau waar je dus echt boven de 80 decibel uit komt. Dus ik kan mij voorstellen dat als je naar de omgeving van, nou ja ik ben niet heel goed bekend bij Bierset maar bij Schiphol kijkt, daar zie je heel duidelijke zones waar die vliegtuigen aan komen vliegen. En daar zijn geen grote woonwijken gebouwd, op de directe aanvliegroutes. En ik denk dat de situatie hier toch echt wel anders is dan dat u zomaar even kort door de bocht nu beschrijft.

De heer Ijpelaar (CDA): Nou ja, ik vind het heel raar dat nu ineens aanvliegroutes niet meer meetellen. Ik denk dat er heel veel belangengroeperingen en mensen mij hebben aangesproken over de overlast onder aanvliegroutes. Dus ik denk dat dat een universeel probleem is bij alle vliegvelden. Dus ik neem dat argument van u niet over. En als het gaat om de directe omgeving, ja dan denk ik dat we in een heel technische discussie belanden met elkaar, waar we niet uit gaan komen nu in een interruptie. Nee.

De voorzitter: Gaat u verder, mijnheer Ijpelaar.

De heer Ijpelaar (CDA): Zo werkt dat nu eenmaal in een land en regio waar mensen mobiel zijn en zich over lands- en provinciegrenzen heen kunnen bewegen. Als elke overheidslaag alleen vanuit het principe van 'Not in My Backyard' zou besluiten, dan zou dat volstrekt haaks staan op de opgave van een overheid om te handelen vanuit het algemeen belang. En dat is wat ons betreft een adequate invulling van het principe van gespreide verantwoordelijkheid. Daarmee is overigens niet gezegd dat je dan geen oog moet hebben voor negatieve effecten. Integendeel, maar daarover later meer. Wij delen de opvatting van een aantal collega-partijen in deze Staten dat het zeer wenselijk zou zijn wanneer het vliegverkeer

mondiaal zou verminderen, onder andere door het creëren van een eerlijkere luchtvaart economie. Even hadden we allen de hoop dat corona ons op dat vlak wat had geleerd, maar dat lijkt niet het geval: we blijven consumeren en we blijven vakantie in verre oorden boeken. Maar dat dit door marktwerking soms zo goedkoop is, is niet gezond. Zo is het eigenlijk idioot dat vliegen goedkoper is dan de trein. Om die consumentenkeuzes te beïnvloeden is sluiting van een luchthaven echter geen oplossing. Daarvoor zijn andere instrumenten nodig. Laten we daar, samen met onze landelijke collega's, vol op inzetten. Dan toch nog even over ...

De voorzitter: Mijnheer Van Caldenberg.

De heer Van Caldenberg (SP): Ja, als u tegen een SP'er het woord 'marktwerking' zegt, dan word ik getriggerd, mijnheer Ijpelaar. U zegt, we moeten daar iets aan doen. En bent u dan voorstander van bijvoorbeeld het invoeren van een taks op kerosine? Niet specifiek voor Limburg, maar is het Limburgse CDA bereid om met het landelijke CDA daarvoor te gaan pleiten, als die daar iets aan wil gaan doen?

De heer Ijpelaar (CDA): Ik denk dat dat een van die bekende instrumenten is waar al eens over gesproken is. Maar ik heb nadrukkelijk gezegd: daar moeten we met onze landelijke collega's eens een goed gesprek over voeren. En ik denk, dit is al een ingewikkeld dossier. Laten we dat dan misschien een andere keer bespreken.

De heer Van Caldenberg (SP): Voorzitter, ik snap dat dat hier ook een beetje een gekke plek voor is. Alleen, de woorden die de heer Ijpelaar uitspreekt gaan een bepaalde richting op. Alleen ja, die richting moeten we wel elders bewerkstelligen, want anders zijn het alleen mooie woorden. Dus hoe gaan we dat doen?

De heer Ijpelaar (CDA): Ja, het zijn ook helaas alleen maar mooie woorden, want ik ga daar niet alleen over. En mijn CDA-fractie hier in de Provincie ook niet. Dus we kunnen alleen via onze partijlijn een aantal dingen gaan aangeven of een discussie daarover voeren. Maar ja, ik ben een realist. Oké? Dan toch even over het scenario van het sluiten. Wij zijn enorm geschrokken van de mogelijke kosten daarvan. Maar misschien nog wel meer van de enorme bandbreedte, ergens tussen de € 100 miljoen en € 500 miljoen, en van het feit dat daarover nu bijna niets te berekenen is. In het stuk spreekt GS in ieder geval van een kostenpost van € 239 miljoen, die volledig uit de immunisatiereserve zou moeten komen. De vraag is: hoe zit dat met de saneringskosten? Is die bandbreedte kleiner te maken of moeten we daar nog steeds rekening houden met die bandbreedte? Is er ...

De voorzitter: Mijnheer Ijpelaar, mijnheer Loomans had een vraag.

De heer Loomans (Partij voor de Dieren): Ja, ik verbaasde me net over uw uitspraak dat iedereen die blijkbaar te goedkoop in het vliegtuig stapt, dat als er geen MAA zou zijn, dat ze dan direct naar een ander vliegveld gaan. Als wij in Nederland het probleem hebben dat middelbare scholieren een te hoog gewicht hebben, dan verplaatsen wij de fastfoodzaken en de snoepwinkeltjes uit de omgeving van de scholen omdat we dat niet gewenst vinden. Als wij vinden dat mensen te veel roken, dan gaat de prijs van de sigaretten omhoog en wordt het aantal verkooppunten beperkt. Waarom zou het dan niet werken

dat als we vinden dat mensen te goedkoop of te makkelijk op vakantie kunnen, we het aanbod wat zouden reduceren. Zou je dan niet ook een effect in de goede richting krijgen?

De heer Ijpelaar (CDA): Ja, ik denk dat ik best wel duidelijk ben geweest over het verplaatsen. Ik heb er ook een interruptie aan gewijd. Dus ja, ik weet niet of we hier nog verder over McDonalds en zo moeten gaan praten. Dus ja, ik denk dat ik gewoon verderga. Dank u wel.

De voorzitter: Gaat u verder.

De heer Ijpelaar (CDA): Ook kunnen wij niet anders dan constateren dat er weliswaar wordt aangenomen dat we bij sluiting van de luchthaven af zijn van emissie en geluid. En de MKBA noemt daar zelfs een opbrengst voor van € 700 miljoen en zegt dat sluiting goedkoper is, maar dat niemand daarover een garantie kan afgeven. Wij begrijpen dat het vooral om het stijgen en landen gaat, maar als dat op enig moment vanaf luchthavens direct over de grens gaat gebeuren omdat er door sluiting luchtruimte vrijkomt, weet je nooit wat de toekomst gaat brengen. Dan kunnen we daar wel degelijk als Limburgers weer last van krijgen. Wellicht niet meer in Schietecoven, Geverik of Ulestraten, maar wel ergens anders. Of misschien gaan er wel meer AWACS of broertjes daarvan vliegen. We zien nu een grote lobby ontstaan om de groei van Bierset te beteugelen, in de wetenschap dat nog meer overlast vanuit die luchthaven ook niet wenselijk is voor België en onze Zuid-Limburgse inwoners. En vanaf Bierset wordt nu al onder de 900 meter over Zuid-Limburg gevlogen. Die zullen wel heel blij zijn als het luchtruim tot in de hoogte straks niet meer voor MAA is. Dat past dan prima in hun uitbreidingsplannen. Uiteraard moet de Nederlandse overheid daar toestemming voor geven. En het is fijn dat wij er dan via een Zienswijze ook wat van kunnen vinden. Maar hoe groot is de kans dat die € 700 miljoen milieuwinst uit de MKBA daadwerkelijk wordt gehaald? Want als die niet wordt gehaald geven we straks minstens € 250 miljoen uit aan een zonneweide en hebben we geen luchthaven meer, en hebben we in Limburg evenveel of mogelijk meer overlast en geen enkele greep meer op wat boven ons in het luchtruim gebeurt. De vraag: is deze stelling zo correct? En zo ja, klopt het dan dat de financiële uitkomsten van een MKBA zo zacht zijn als boter? Wat zou de mondiale milieuwinst zijn wanneer we MAA zouden sluiten? En hoe groot acht u de kans dat als wij MAA sluiten er via de rechter een afbouwscenario wordt afgedwongen, waardoor we de baanrenovatie alsnog moeten laten plaatsvinden? Dan de positie van Schiphol. We begrijpen waarom zij zich nu niet willen uitlaten over de diverse scenario's, maar wel een kader willen, een aantal randvoorwaardelijkheden benoemen. En eigenlijk hebben ze daar wel gelijk in. Het is nu eerst aan ons om de richting te bepalen. De verdere invulling daarvan komt daarna. En de vraag of je samenwerking aangaat met derden, en zo ja in welke vorm, is geen richtingsvraag maar een inrichtingsvraag. Ook vinden wij het logisch dat Schiphol een sluitende businesscase als voorwaarde stelt. En hoe meer eisen wij gaan stellen, en die mogen wij stellen, hoe meer impact op die businesscase. Daarvan zijn we ons zeer bewust. En daarom zijn wij nu ook zeer terughoudend met het stellen van allerlei randvoorwaarden, maar beperken we ons tot het kader van de scenario's, ook los van een eventuele rol van Schiphol. Dan de scenario's. We delen de opvatting van het College dat herinrichting, bij sluiting, met commerciële en woonfuncties in het licht van de totale programmering in Limburg niet opportuun is, hoe mooi de plannen van de stedenbouwkundigen er op papier ook uit kunnen zien.

De voorzitter: Mijnheer Ijpelaar, kunt u afsluiten?

De heer Ijpelaar (CDA): Ja dat ga ik doen, dit is de laatste. Ja.

De voorzitter: Mevrouw Berghorst.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Ja, want ik had nog een interruptie, en ik zat eigenlijk te wachten op het kopje 'stikstof'. Maar ik denk niet dat het nog komt. Misschien dat ik dan nu beter een vraag kan stellen. Want u heeft mij in mijn termijn een situatie horen schetsen waarin we mogelijk ernstig in de problemen komen met stikstof. En nu weet ik dat uw achterban een achterban is van agrariërs, die erg hard getroffen worden door de stikstofmaatregelen. En ik hoor in uw pleidooi dat u eigenlijk neigt naar een vliegscenario. En het vliegscenario, en alle drie de scenario's, komen in de problemen met stikstof. Hoe legt u dat dan uit aan agrariërs die aan de andere kant uitgekocht moeten worden omdat ze tegen Natura 2000-gebied zitten?

De heer Ijpelaar (CDA): Ja. Kijk, uiteindelijk is de stikstof ook eenzelfde verhaal, waar precies hetzelfde argument voor geldt. We zullen gezamenlijk die verantwoordelijkheid in Nederland moeten nemen. Dus de vraag is, en ik heb dat in een interruptie ook gezegd, willen we meer stikstof bij Schiphol laten landen, of willen we meer stikstof in Eindhoven laten landen, of willen we de stikstofdepositie verdelen met elkaar. Want uiteindelijk is het natuurlijk lariekoek dat als wij hier Maastricht Aachen Airport sluiten, dat dan ineens alle milieuproblematiek en ook de stikstofproblematiek verdwijnt. Dus ja, dat zou mijn antwoord zijn op die vraag van u.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Maar nee, ik ben het met u eens dat als ze het vliegveld sluiten het algehele probleem in Nederland dat we hebben rondom stikstof niet opgelost is. Maar het biedt wel wat mogelijkheden voor boeren in Limburg die nu ... Ja weet je, bij het stikstofprobleem is het gewoon zo: als je ergens iets toestaat wat boven de norm uit komt, dan moet je ergens anders iets níet toestaan. En dan moet je dus eigenlijk kiezen. En ik vraag u hier om te kiezen. Wat zegt u tegen een agrariër in uw achterban, die zegt: goh mijnheer Ijpelaar, ik heb altijd CDA gestemd, maar waarom kiest u nu dan voor dat vliegveld en niet voor mij?' Dat vraag ik mij af.

De heer Ijpelaar (CDA): Ja. Ik denk dat ik me kan aansluiten bij mevrouw Berghorst dat er nog heel veel onduidelijk is over de impact van Maastricht Aachen Airport en de stikstof, dus dat is eigenlijk vraag één. En antwoord twee zou naar mijn idee zijn dat ik in het stuk, omdat er juist nog zo veel onduidelijk is, nog heel weinig heb teruggezien van een keuze, óf de agrariër óf het vliegveld. En als dat een mogelijke oplossing was geweest, dan was dat nu ook al juridisch dekkend geweest, had het in het stuk gestaan. Maar dat is ook het probleem, dat natuurlijk heel veel wetgeving en juridische uitwerking rondom het vliegen en hoe gaan we daar nu in de nabije toekomst mee om en hoe telt dat dan mee in het hele stikstofdossier, dat daar nog heel veel onbekend over is. Dus ja, zeker zijn we daar als CDA ons heel erg bewust van en wij voelen ons daar ook enorm ongemakkelijk bij. Maar ja, als er hier een heel duidelijke keuze had gestaan: we gaan honderd boeren uitkopen of Maastricht Aachen Airport en dit is de stikstof en dit gaan we afspreken en dat mogen we ook nog ... Dat staat er niet, dus ik kan daar ook geen antwoord op geven.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Ja, dat is goed. Ja nee, ik ben het met u eens dat het er niet duidelijk in staat. Maar als je ziet wat er nodig is om een natuurvergunning aan te vragen en als je ziet wat er nodig is om een luchthavenbesluit te krijgen, dan is dit een van de keiharde criteria waar 1) op getoetst wordt, en 2) waarop een eerste luchthaven al gesloten is, en 3) waarop door het hele land momenteel vergunningen worden ingetrokken. Dus dan zou u het met mij eens moeten zijn dat GS dit verhaal in ieder geval veel beter had moeten uitwerken, zodat u veel eerlijker kan afwegen of het sluiten van deze luchthaven misschien positieve effecten kan hebben voor agrariërs in uw achterban, en andersom of het openhouden van deze luchthaven misschien uw achterban van agrariërs wel onevenredig hard treft. Toch?

De heer Ijpelaar (CDA): Nou ja, u vult uw eigen vraag in. En ik kan daar alleen maar mee instemmen, daar heeft u gelijk in. Ja. Dan toch tot een afronding, voorzitter. Wij hebben nog veel vragen, maar voor ons roept het sluitingsscenario de meeste vragen op. Dus de richting die wij als CDA nu voor ogen zien is een duurzame richting. En daarmee lijkt ons de stip op de horizon voor een duurzaam scenario ook het meest concreet en het meest te verantwoorden naar eenieder. Maar een scenario blijft een scenario. Dus dat betekent dat we nu in ieder geval een richting hebben voor open of sluiten, maar dat een concrete uitwerking in een businesscase nog vrij ver lijkt. En bij een businesscase hoort ook een transitieplan voor de komende zeven tot tien jaar. En dat zouden we dan ook graag in de nabije toekomst van GS zien. En dat laatste achten wij essentieel om zicht te bieden op een feitelijke reductie van de overlast. En dat we dan ook beargumenteerd en ook kunnen monitoren, dat we op basis van vooraf gegeven KPI's ook geïnteresseerde partijen hieraan kunnen houden. In dat plan kunnen dan ook openstaande vragen, zoals de vergunning rond stikstof, worden meegenomen. En kan een passende nieuwe governancestructuur en een model voor exploitatie op afstand worden ontwikkeld. Samenvattend, sluiting is geen optie, geen oplossing voor de problemen die MAA veroorzaakt, want we houden er het vliegen niet mee tegen. Laten we dan onze verantwoordelijkheid nemen als eigenaar en als overheid voor de Limburgers, om in te zetten op forse verduurzaming. Dit vanuit het principe van rentmeesterschap. Als we dan toch veel geld gaan uitgeven, dan aan maatregelen die de wereld ook daadwerkelijk een beetje beter maken. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Mijnheer Ijpelaar, mijnheer Van Caldenberg had nog een vraag. Mijnheer Van Caldenberg.

De heer Van Caldenberg (SP): Ja voorzitter, de heer Ijpelaar had het over de governancestructuur aanpassen. En het is een beetje een kluwen met wie dan verantwoordelijk is voor wat, en wie dan met wie spreekt en wie dan verantwoordelijk is voor wat, hè. Uiteindelijk vliegen er ter toestellen van de luchthaven – we hebben MAA, we hebben MAABI en we hebben HBLM en nog van alles. Is het het voornemen van het CDA om dat gewoon allemaal op een hoop te gooien? En daarmee bijvoorbeeld ook het vastgoed dat nu in handen is van de Provincie eigenlijk om niet over te dragen aan de luchthaven?

De heer Ijpelaar (CDA): Nee, ik vind dat een veel te gedetailleerde uitwerking en een suggestie. In mijn inbreng zei ik eerst: voordat we de governancestructuur moeten aanpassen moeten we eerst naar een concreet businessplan. Dat ligt er ook helemaal aan of er partijen überhaupt gaan toetreden, hoe dat eruitziet. Dus dit zijn allemaal nog heel open vragen. Er zijn een aantal voorstellen gedaan in het Statenstuk. We weten in ieder geval dat wij als CDA op hoofdlijnen, en dat is hetgeen waar we het dus nu

met elkaar voor 3 juni over eens moeten worden, zeggen dat wij voor het versimpelen van de governancestructuur zijn, zoals dat ook als advies door GS wordt gegeven.

De voorzitter: Goed. Mijnheer Heldens, aan u het woord.

De heer Heldens (VVD): Dank u wel, voorzitter. Net als mevrouw Berghorst, die daar zojuist al aan refereerde, zijn wij de afgelopen weken alleen maar bezig met dit monsterdossier. En niet zozeer dat het vliegveld een monster is, maar met de hoeveelheid papierwerk kun je een paar mooie bomen opzetten als je dat zou printen. Wij zijn overladen met informatie, door GS, voorstanders, tegenstanders. En ik heb geprobeerd daar voor mezelf een beetje een reconstructie van te maken, om voor mezelf alles te kunnen begrijpen wat er hier nu de afgelopen jaren gebeurd is en om een beslissing te kunnen maken, een goed besluit voor wat er nu moet gebeuren met deze situatie. Even terug naar 2013. Daar kochten wij een luchthaven, voor € 1. En waar koop je nu een luchthaven voor € 1? Nou ja, in Beek. En wat voor luchthaven was dat? Dat was een volledig leeggezogen en uitgeperst bedrijf met veel achterstallig onderhoud, dat de vorige exploitant niet voor zijn rekening genomen heeft. Een achterstand in onderhoud van zo'n € 100 miljoen. Maar wij wilden aan dit avontuur beginnen, voor de werkgelegenheid in een regio waar dat heel hard nodig was, nogmaals, we spreken over 2013, voor het vestigingsklimaat en de bereikbaarheid van de regio. En dat zou dan voor tien jaar moeten zijn en daarna moest alles op eigen benen staan, met mooie lijnverbindingen en een private exploitant. En dat is op zich een prachtig plan als je dat terugleest. En ja, we knapten de afgelopen jaren de luchthaven netjes op. Er werd zelfs een start- en landingsbaan verlengd, waar ik zo meteen nog wel wat vragen en opmerkingen over heb. En er kwamen opeens wel heel veel vrachtvliegtuigen naar de luchthaven en ook het vakantieverkeer kwam na jaren weer een beetje op gang. En dat zijn niet alleen voordelen, maar ook zeker kwam dat met nadelen. Omwonenden geven aan dat de groei van de luchthaven voor extreme hinder zorgt, sinds met name 2017. Nachtvluchten storen mensen in hun slaap en in Schietecoven en Geverik zorgen zware vrachtvliegtuigen voor extreem veel hinder. En het maatschappelijk debat is hierdoor ook enorm verhard en niet eenvoudiger geworden. The stakes were never higher. Wij zien ook dat de luchthaven eigenlijk nooit een eerlijke kans gehad heeft om zich echt goed te ontwikkelen. Sinds ik in 2019 Statenlid geworden ben, zie ik eigenlijk alleen maar een hele hoop discussie over het openhouden ofwel sluiten van de luchthaven. En dat is ontzettend slecht voor de bedrijvigheid, want geen enkele ondernemer wil investeren op of rondom een luchthaven als het voortbestaan daarvan ter discussie staat. Voorzitter, daar moet echt een eind aan komen. Er moet helderheid komen voor iedereen, weten waar we aan toe zijn.

De voorzitter: Mijnheer Van Wageningen.

De heer Van Wageningen (D66): Ja, we hebben het niet goed gedaan met Maastricht Aachen Airport volgens u, nooit een kans gegeven. Nou, tot 2014 hadden we een particuliere eigenaar, een particulier exploitant, en een pot met geld van het Rijk, precies zoals u eigenlijk zou willen. En dat is niet gelukt. Toen de pot met geld van het Rijk leeg was, toen zei hij: ik steek mijn handen in de lucht, de luchthaven is gesloten als jullie niet voor € 1 overnemen. Dat was de situatie. Realiseert u zich dat? U doet nu net alsof het aan het falen van de overheid ligt dat Maastricht Aachen Airport niet werkt. Nee, het ligt aan andere dingen.

De heer Heldens (VVD): Volgens mij heeft de heer Van Wageningen niet goed geluisterd naar mijn verhaal, want volgens mij is dat wel zo'n beetje wat ik vertel. Dat was de situatie. Ik ben niet met een vinger aan het wijzen, maar dat was de situatie. We hadden een leeggezogen luchthaven met achterstallig onderhoud. Daarmee geef ik dus inderdaad de voormalige exploitant de schuld van een zeer slechte businesscase. En dat wilde u volgens mij horen.

De heer Van Wageningen (D66): Dit is inderdaad de situatie.

De heer Heldens (VVD): Ja, maar dat zei ik dus al. Zoals ik al zei voorzitter, de belangen zijn enorm. En dat zien we ook aan de insprekers die gebruik gemaakt hebben van hun rechten, in een vrij land als Nederland. En ik wil alle insprekers zonder uitzonderingen vandaag enorm bedanken voor het gebruikmaken van dat recht. En het wordt ons niet gemakkelijk gemaakt. Enorm veel rapporten, onderzoeken, betwistingen van onderzoeken. En wij mogen deze tegenstellingen gaan wegen, en uiteindelijk een keuze maken. En wij moeten ook heel veel filteren op realiteitsgehalte en drogredenen, die van alle kanten, van zowel voorstanders als tegenstanders, op ons afgevuurd worden. En dat is geen makkelijke taak. Wat voor ons zwaar weegt is dat er meerdere toezeggingen gedaan zijn in het verleden om de luchthaven open te houden, door zowel PS als GS. En een betrouwbare overheid is voor ondernemers heel erg belangrijk. Maar die overheid is ook erg belangrijk voor de economie, de banen en de welvaart van ons allemaal. En laten we even eerlijk zijn, het gaat beter dan ooit in Limburg als je kijkt naar de banen, de economie en de werkloosheid. Of beter gezegd, de werkgelegenheid. Er zijn meer banen dan ooit. En dat argument wordt dan weer aangehaald om de luchthaven te sluiten, want die mensen vinden toch wel weer een baan. En zo blijven we in dat cirkeltje rondvliegen. En uiteindelijk is er twee jaar terug ook een toezegging gedaan voor het maken van een MKBA, toch sluiting te onderzoeken, en opties voor te leggen aan PS. En dat is vreselijk voor alle mensen die werken op de luchthaven, die afhankelijk zijn van de luchthaven. Maar ik begrijp ook dat het heel erg belangrijk is voor de mensen die enorm veel last ondervinden van de luchthaven om gebruik te maken van hun rechten om hun verhaal te doen en de politiek te bewegen om te doen wat goed is in hún belang, maar misschien ook wel in het algemeen belang. Als ik praat met bagageafhandelaars op de luchthaven, dan geven zij aan dat ze daar eigenlijk wel heel graag werken, dat ze wel tevreden zijn over de salariering, maar dat de werkdruk de afgelopen tijd enorm gestegen is omdat mensen vertrokken zijn vanwege de onduidelijkheid over hun baan. En dat dat er ook voor zorgt dat de vacatures die er zijn slecht ingevuld worden. Want wie gaat er nu solliciteren bij een bedrijf waar over sluiting gesproken wordt. Dan kijk je eerst wel eens naar wat andere bedrijven. Dus er moet heel erg snel duidelijkheid komen. En ik heb in het verleden ook wel vaker gezegd: ik snap heel erg goed dat die exploitant is gaan rennen, want al dat gedoe met zo'n aandeelhouder en Provinciale Staten. Over iedere scheet die gelaten wordt op de luchthaven worden weer vragen gesteld. En dat mag in een democratie. Deze governance is een waardeloze governance en daar kun je nooit een bedrijf fatsoenlijk mee besturen als je als aandeelhouder op de stoel van de bestuurder gaat zitten. Dus wat ons betreft eindigt dat ook echt na 3 juni, wat we ook besluiten. Alles afgewogen hebbende, vinden wij de luchthaven voor Limburg 'nice to have'. En ik zeg bewust 'nice to have', niet 'need to have'. De boel zakt hier niet in als wij de luchthaven sluiten. Maar we zien wel de meerwaarde. We hebben daarin heel veel belangen gewogen. En we zien ook dat omliggende gemeenten, die direct financieel of economisch belang hebben, daar bijdragen elk jaar. En daar ook verdedigbare bedragen bijleggen aan de luchthaven, zonder heel grote financiële risico's. Want die risico's zijn voor de Provincie. Ja, en dan worstelen wij met in onze ogen vier slechte voorstellen. En eens

even kijken, waarom vier slechte voorstellen? Omdat wij liever betalen om iets te behouden dan om iets te sluiten. Het is allemaal enorm duur, het komt allemaal met enorme bedragen en risico's. En wat is het provinciaal belang dat alle risico's legitimeert van openhouden. En nogmaals, ik ben sinds 2019 Statenlid en ik heb de luchthaven, maar ook de Maaslijn, ook andere grote projecten heel veel duurder zien worden. En ja, wij hadden in het verkiezingsprogramma staan in 2019: wij willen de luchthaven openhouden, met oog voor de omgeving. En dat willen wij eigenlijk nog steeds, maar gelden de argumenten om iets te doen nog steeds als iets drie keer zo duur wordt? Dan moet je je toch heel goed gaan afvragen hoe reëel dat is. Ja, wat ik dan zie is dat ons om een financiering gevraagd wordt van bij elkaar € 47 miljoen voor de luchthaven. Die betaalt de luchthaven wel uit de exploitatie, maar dan moet hij wel openblijven en wij zijn risicodragers. En op het moment dat je dat doet, dan zit je er ook weer voor heel lang aan vast. En dan zien wij in een doorkijk naar de toekomst in scenario 2, 3, 4 dat hij enorm veel geld gaat kosten om open te houden. Want die scenario's gaan er eigenlijk allemaal van uit dat we op dezelfde manier door blijven modderen. Dan wordt het vliegveld volgend jaar gewoon weer onderwerp van de verkiezingen, dan blijft onzekerheid toch boven de luchthaven hangen. En als GroenLinks of de Partij voor de Dieren – en ik gun ze dat als persoon van harte – groter worden, ja dan zou het zo maar weer eens kunnen dat er een andere meerderheid in deze Staten is en dat het hele gesodemieter weer opnieuw begint. Dus, wat is een wijs besluit? We hebben al eerder gezegd: wij willen eigenlijk graag dat de luchthaven openblijft. We willen daar ook iets aan meebetalen, maar we willen weten wat. Wij willen niet die risico's tot in lengte van dagen als Provincie, als medebestuur gaan dragen. Wij zien dat de voordelen voor de Provincie er zijn, maar dat die met name, dat blijkt ook uit de MKBA, landelijk zijn, voor de BV Nederland. En we zien dat de BV Nederland wel problemen heeft, bijvoorbeeld op Schiphol. Wij zien dat er grote behoefte is aan vracht. Wij zijn de tweede vrachtluchthaven van Nederland. En ja, dat mag de Rijksoverheid wel iets waard zijn. En als het de Rijksoverheid niets waard is of als het Schiphol Group niets waard is, waarom zou het ons dan iets waard zijn. En dat zijn misschien opvallende woorden van de VVD, maar wij zijn wel klaar met die enorme financiële rekeningen. En wij willen daar duidelijkheid over hebben. Wij gaan niet met de pet in de hand naar Schiphol Group als wij eenmaal voor lengte van jaren een € 120 miljoen hebben goedgekeurd. Want dan heb je een waardeloze onderhandelingspositie, dat snapt iedere ondernemer. Goed, dan heb ik nog vragen over Schietecoven en de baanverlenging.

De voorzitter: Mijnheer Ijpelaar.

De heer Ijpelaar (CDA): Ja, ik wou de heer Heldens dan toch wel vragen: is het dan randvoorwaardelijk voor de VVD dat er een rijksbijdrage komt? En acht u de kans groot dat er een rijksbijdrage komt op dit moment, in de huidige situatie waar wij ons in Nederland in begeven? Op meerdere dossiers stellen wij de vraag aan het Rijk: er moet een rijksbijdrage, want dit is van nationaal belang. Hoe ziet u dat?

De heer Heldens (VVD): Ja voorzitter, ik zie dat de Tweede Kamer onlangs een motie heeft aangenomen waarin staat: die luchthaven is van landsbelang. Wordt ook zo betiteld. Daar wordt volgens mij volgende week in de Kamer over gesproken. Mijn vraag aan de Gedeputeerde is ook: wat is de laatste stand van zaken? En zit daar nog ergens beweging in? Want het is natuurlijk nogal makkelijk voor Den Haag om een luchthaven die niet van jou is te gaan betitelen als nationaal belang, en heel belangrijk hier en heel belangrijk daar. Tegelijkertijd is er ook een motie aangenomen dat de minister geen onomkeerbare besluiten mag maken zonder instemming van de Kamer. Dus ik zie voor 3 juni daar niet

heel veel klaarheid over komen, in ieder geval niet de helderheid die wij zoeken. En dat geeft ons meteen het probleem van wat gaan wij in godsnaam doen op 3 juni? Want wij zouden heel graag met de juiste zekerheden en met voldoende zekerheden een toekomst verschaffen aan de luchthaven. Maar dan moeten wij ook weten wat onze toekomst is, financieel. Want als je het op de ene plek uitgeeft dan kan dat op de andere plaats niet. En daar worstelen wij enorm mee. Want die Schiphol Group wil wel meedoen als wij de boel even netjes vernieuwen en wel garant gaan staan voor wat kosten en duidelijkheid willen geven over het openhouden. Ja weet je, dan wil ik hem ook wel exploiteren, want dan zit er voor mij geen risico aan. Er zal toch echt iets moeten gebeuren. En ja daarin, kunt u zeggen, speel je hoog spel. Maar ja, daar speelt het Rijk, waar eigenlijk het grootste belang voor is, een veel gevaarlijker spel, vind ik. Dus ik hoop dat ze in Den Haag verstandig zijn en in ieder geval met een geste komen naar ons als Limburgers, om op 3 juni een fatsoenlijk besluit te kunnen nemen.

De voorzitter: Mevrouw Mertens.

Mevrouw Mertens (GroenLinks): Dank u wel voorzitter. Ik ben wel heel benieuwd wat de VVD dan gaat doen als we voor 3 juni geen duidelijkheid krijgen. Want die kans zit er natuurlijk wel dik in en 3 juni zit er met rasse schreden aan te komen.

De heer Heldens (VVD): Ja voorzitter, ik ben ook heel benieuwd wat de VVD dan gaat doen. De VVD is er nog niet uit want er liggen vier slechte voorstellen. Misschien zegt de VVD wel: ja, goed geprobeerd maar dan houdt het hier op. Misschien dient de VVD wel een amendement in. En misschien komt er in de tussentijd nog wel informatie en ik hoop daar oprecht op. En ook in de gesprekken met de Schiphol Group, de 25^e. Informatie waar wij vertrouwen mee krijgen en een eindige governance bij de Provincie. En ook enige risico's, want die vind ik op dit moment erg groot. We hebben ons al zo vaak in de vingers gesneden hier. Weet je, ik stop volgend jaar met dit werk. Maar ik wil wel iets fatsoenlijks achterlaten voor mijn collega's en ik wil niet de hele financiële investeringsruimte voor de lengte der jaren vastzetten door een besluit waar mijn collega's in de toekomst van zeggen: hoe heeft Provinciale Staten in godsnaam zulke grote risico's kunnen lopen met ons geld. Ik denk dat nu wel van de Maaslijn. En van de heroverweging mobiliteitsopgave, waar veel te veel toezeggingen gedaan zijn. En Buitenring Parkstad was ook zo'n voorbeeld. Wij maken hier keer op keer dezelfde fouten. Ik lig daar 's nachts wakker van. Wat moet ik hiermee doen? Dus wat doet de VVD dan? Als u het weet, weet ik het ook.

De voorzitter: Mevrouw Berghorst.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Laat ik eens beginnen met een compliment uitspreken. Want het is niet gemakkelijk om in een dossier, waar je eigenlijk altijd één koers hebt uitgezet, in te zien dat die koers misschien moet wijzigen en dat proef ik uit uw betoog. Ik vind dat een compliment waard. Ik hoor u zeggen, er moet wat komen uit Den Haag. Maar wat is voor u dan voldoende daarin, wat zou een geste zijn die voor u voldoende comfort zou bieden om dan één van de luchthavenscenario's te kiezen?

De heer Heldens (VVD): Ja voorzitter. Ik denk dan, dank allereerst aan mevrouw Berghorst voor het compliment en de vraag, en ik denk dan aan een soort garantiestelling voor risico's. Met name met die natuurvergunning, stikstof. Wij hebben een nationale opgave om daar dingen te doen. Maar ik zie het risico eerder bij ons liggen. Ik denk aan een Omgevingsfonds voor omwonenden, waar wij

maatschappelijk tegenwoordig anders naar kijken en waar wij minder overlast accepteren voor onze mensen. En terecht. En ik kijk ook naar een participatie van bijvoorbeeld Schiphol of van iemand anders of een garantie daarvoor. Dat wij niet tot in de lengte der jaren met een nationale luchthaven blijven zitten bij een regionale overheid die daar eigenlijk niet voor aan de lat staat. Die daar eerlijk gezegd de expertise niet op heeft maar daar wel heel moeilijke besluiten over moet nemen. Tot slot denk ik echt dat als de Schiphol Group mee wil doen, daar heeft het Rijk natuurlijk een grote vinger in de pap, zij het op afstand, net zo'n kerstboom als hier bij MAA. Dan denk ik ook dat de Schiphol Group zich er niet zo makkelijk vanaf moet maken als zijnde van, breng de boel eerst maar 100% netjes op orde en dan, zonder risico's, willen wij wel meedoen. Want dan is de minister gewoon een luchthaven kwijt. Daar speelt de minister nu mee, kijkende naar deze discussie.

De voorzitter: Mijnheer Van Caldenberg, u heeft drie interrupties gehad. Gaat u verder, mijnheer Heldens.

De heer Heldens (VVD): Dank u wel voorzitter. Voorzitter, mij resteren een aantal vragen. Ik ben met omwonenden gaan praten en daar is mij verteld dat de start- en landingsbaan in 2017 verlengd is met, de term werd eerder genoemd hier, volgens mij een RESA of in ieder geval een veiligheidszone om ervoor te kunnen zorgen dat een vliegtuig extra ruimte heeft voor een noodstop. En dat ertoe geleid heeft dat in de praktijk, met wat ontheffingen, de baan toch verlengd is naar 2.750 meter. Ik vraag me af, en dat is een vraag aan GS, kunt u ons inzicht geven in hoe dat proces verlopen is? Is daar wel zorgvuldig en open en eerlijk gecommuniceerd met de omwonenden over de gevolgen daarvan? Hebben deze omwonenden voldoende gelegenheid gekregen om hiertegen in bezwaar te gaan? Ik begrijp dat met name voor Schietecoven dit wel een gamechanger geweest is voor de ervaren overlast. Ik heb foto's en filmpjes gezien van net dat stuk wat verlengd is en een Boeing 747 gaat daar draaien. Mensen hebben vier minuten een straalmotor op de tuin staan. Ik schaam mij dan toch wel een beetje, als volksvertegenwoordiger, dat wij zo lang met deze mensen op deze manier omgegaan zijn. Als wij de luchthaven openhouden dan zou een Omgevingsfonds daarin in ieder geval royaal ruimte moeten geven om deze mensen woongenot te geven, zij het daar, zij het elders. Maar als ik de verhalen van omwonenden hoor en een verhaal heeft altijd twee kanten, daar krijg ik daar een heel ongemakkelijk gevoel van. Ik denk dat dat ook wel de winst is van de heroverweging van deze luchthaven, dat deze inzichten heel duidelijk boven tafel gekomen zijn. Dat ik hier vandaag ook uitspreek dat we daar echt heel hard aan moeten werken om de ernstige geluidshinder weg te nemen bij onze mensen.

De voorzitter: Kunt u afsluiten?

De heer Heldens (VVD): Ja. Het Omgevingsfonds, waarbij maximaal € 8.750.000 vrijkomt, vraag ik het College, is dat wel voldoende? En het College zal zich inspannen om aanvullende middelen te genereren, hoeveel en door wie? Voorzitter, ik zal afsluiten. Ik wilde nog vragen aan het College wat de Kamermotie tot het bestempelen van MAA als luchthaven in nationaal belang betekent voor de businesscase en de oproep: maak voor ons voldoende inzichtelijk waar wij aan vastzitten als wij ja zeggen tegen de renovatie van de start- en landingsbaan. Dat is voor ons nu vooral onzekerheid. Wij zijn op zoek naar zekerheid waarmee wij de luchthaven, eventueel onder voorwaarden, open kunnen houden. Op dit moment moet er nog heel veel water door de Maas, moet er nog heel veel zekerheid komen, willen wij op 3 juni positief besluiten. We beraden ons op het eventueel indienen van een amendement, als niet

maximaal aan onze voorwaarden voldaan is. Als je kijkt naar wat wij hebben uitgesproken in de sonderende behandeling, dan is aan onze voorwaarden op dit moment niet voldaan. Dank u wel.

De voorzitter: Mijnheer van Bijnen. Mijnheer Van Wageningen, u had nog een vraag aan meneer Heldens?

De heer Van Wageningen (D66): Nee ik doe het in mijn eigen termijn. Ik wil nog iets ophelderen met de VVD. Dat komt zo meteen nog.

De heer Van Bijnen (PVV): Ja dank u wel voorzitter. We staan deze middag en avond voor een belangrijke keuze. Welke kant willen we op met de luchthaven? En welke voorwaarden zijn daarbij van belang? De PVV bedankt alle insprekers voor hun inbreng. Het onderwerp leeft enorm in de maatschappij en dat is goed te merken. In de afgelopen jaren hebben we vele gesprekken gevoerd met zowel voor- en tegenstanders van Maastricht Aachen Airport. We hebben zoveel mogelijk stukken vanuit de Provincie, maar ook die van voor- en tegenstanders, bekeken met een kritische blik. Uit het rapport: 'Hoe kijkt de Limburger naar de toekomst van Maastricht Aachen Airport' blijkt dat een kleine meerderheid een positieve basishouding heeft ten opzichte van MAA: 56%. Een grote meerderheid erkent het belang van MAA voor de regio Zuid-Limburg, maar ook voor Limburg als geheel: 78%. Er is echter ook een 8% van omwonenden die het als negatief ervaren om in de omgeving van MAA te wonen. Uiteindelijk hebben we weloverwogen één keuze al kunnen maken. Voor de PVV is sluiting geen optie. Je kunt je dan afvragen, waarom is die keuze, wat is de reden waarom wij niet kiezen voor een sluiting? Dat zijn er natuurlijk meerdere. De economische waarde, de werkgelegenheid, de maatschappelijke waarde, de unieke bedrijfstak in Limburg, met de onderhoud luchtvaart. Historische waarde. Airfield Yankee '44. Gebouwd voor onze vrijheid. Positionering landelijk. Luchthaven van nationale betekenis is al een aantal keren genoemd en de infrastructuur door de lucht in onze provincie. Maar dan, hoe gaan we dan door? Onder welke variant? En met welke voorwaarden? Uiteindelijk zijn een aantal zaken voor de PVV van belang om voor de lange termijn een goede toekomstpositie te creëren voor Maastricht Aachen Airport. De eerste is de rol van de Provincie, ik denk dat we het met zijn allen eens kunnen zijn, die moet anders. De Provincie zou als aandeelhouder prima kunnen functioneren. Maar de exploitatie zou in handen moeten komen van een andere partij. Tevens is er de noodzaak om externe investeerder binnen te halen, zodat de kosten worden gedrukt. Een samenwerking met de Schiphol Group, of een andere partij, zou hierbij een uitkomst kunnen bieden. Deel 2: de financiën. Ook wel deels genoemd in deel 1. Volgens de PVV is er zeker een externe investeerder nodig om de kosten te drukken. Hiervoor denken we aan een samenwerking met de Schiphol Group of een andere partij. De Schiphol Group heeft nu echter wel een aantal voorwaarden gesteld in een brief. Ik zal ze bij dezen ook even behandelen. Een sluitende businesscase, daar zijn we het natuurlijk mee eens. Specifieke doelen, resultaten en tijdlijnen voor de samenwerking, ook daar kunnen we het mee eens zijn. Kosten delen en de opzet van de samenwerking, ook daar zijn we het mee eens. Rekening houden met de omgeving, verduurzaming van de luchtvaart en elektrisch vliegen. Deels eens. Rekening houdend met de omgeving, zeker wel. Verduurzaming, elektrisch vliegen hoeft geen doel op zich te zijn maar kan mooi naast een luchthaven bekeken worden wat daar mogelijk is. Een nieuw luchthavenbesluit, eens, moet er komen. Onderdeel daarvan, natuurvergunning, inderdaad. We hebben net de discussie meekregen. De kosten voor de baanrenovatie en achterstallig onderhoud moeten worden gedekt door de huidige aandeelhouder, oftewel wij. Daar hebben we nog wel wat moeite mee. Hier zou dan ook bijvoorbeeld het Rijk mee moeten financieren, in

het kader van de luchthaven van nationaal belang. De NEDAB-kosten dienen ook nog, zolang er een negatieve exploitatie is, geheel gedekt te worden door de Provincie. Ook hier hebben we moeite mee en op het moment dat er een externe investeerder is die de boel gaat exploiteren, dient deze een bijdrage te leveren. De verbetering voor het overleg met omwonenden, daar zijn we het zeker mee eens. Dan vervolgens ook nog een robuust plan voor de overlast van omwonenden. Effectieve inzet van het Omgevingsfonds. Hier zijn we het zeker mee eens. Maar dan zouden wel het Rijk en de Schiphol Group ook een bijdrage moeten leveren aan de financiering daarvan. Want het bedrag dat er nu ligt, lijkt ons in ieder geval te laag. Tevens moet er sowieso niet te veel juridische rompslomp straks bij de omwonenden terechtkomen die gebruik willen maken van zo'n fonds. Dan voorzitter. Punt 3 is het omgevingspakket. Net nog over gehad natuurlijk. Er zitten nu te veel haken en ogen aan het pakket. En er is te weinig geld. De PVV-fractie heeft hierover een gesprek gehad met de omwonenden van MAA. Hieruit kwam naar voren dat de maatregelen die er nu zijn, zoals het preventief vastzetten van dakpannen, al niet zo eenvoudig aan te vragen is als men doet overkomen. Deze tijdelijke regeling zou al een stuk makkelijker gemaakt moeten worden. Laat staan de werking van een fonds. Een aantal omwonenden zal vanuit het fonds gebruikmaken om isolatie toe te passen of om dakpannen vast te laten zetten. Een ander gedeelte geeft aan weg te gaan als MAA zal gaan groeien. Het is daarom van belang dat omwonenden ondersteuning krijgen in het traject van de aanvragen vanuit het Omgevingsfonds. Ook dient goed vastgelegd te worden voor welke gebieden het Omgevingsfonds wordt ingezet. En van welke zaken omwonenden dan gebruik kunnen maken. Er wordt nu een focus gelegd aan de kant van Geverik en Schietecoven. Maar hoe zit het met de omwonenden in Meerssen-West, Geulle of Ulestraten? Dit alles dient vastgelegd te worden in het Omgevingsfonds. Dan punt 4: dat komt nog in de toekomst, ik heb begrepen na het zomerreces, aan bod. Op de PIP voor de proefdraaiplaats komen we later terug. Wat we hier wel al van kunnen benoemen is dat het daar wel van belang is, we hebben dat net gezien bij een aantal insprekers, dat er een duidelijke afscherming komt in de richting van de kernen. Dat er duidelijk met de omwonenden wordt gecommuniceerd in het hele voortraject. Want dat lijkt nu in ieder geval nog niet het geval. Zo sprak ik zojuist nog een spreker. Dan nog een aantal vragen. Want er zijn voorwaarden gesteld door de Schiphol Group aan die samenwerking. Hoe realistisch is het om een sluitende businesscase op te zetten en voor welke periode zou die behaald kunnen worden? Tevens, ik heb het net al een aantal keren vermeld, voor ons is er een grote voorwaarde dat er een financiële bijdrage komt vanuit het Rijk. Hebben er al gesprekken plaatsgevonden met het Rijk? Ja, dat hebben we in de stukken kunnen zien. Maar hoe concreet is daar gesproken over een bijdrage en wat kan het College daar al over zeggen? Zijn daar al toezeggingen gedaan door het Rijk om een bijdrage te leveren? Dan een vraag aan het College. Kunt u straks toezeggen dat u het Omgevingsfonds effectief gaat inzetten voor de omwonenden? En hierbij ondersteuning biedt om de omwonenden te ontlasten in de juridische rompslomp? En wat zijn straks de voorwaarden vanuit de Provincie Limburg om te gaan samenwerken met de Schiphol Group? Wij hebben in ieder geval als PVV een aantal wensen, ze zijn net genoemd. Ik som ze nog even op: bijdrage voor het Omgevingsfonds vanuit het Rijk, bijdrage achterstallig onderhoud, ook het Rijk en Schiphol.

De voorzitter: Mijnheer Franssen heeft een vraag voor u.

De heer Franssen (LOKAAL-LIMBURG): Ik hoor hier de spreker spreken dat hij voorstander is van een Omgevingsfonds. Wij hebben indertijd een besluit genomen en LOKAAL-LIMBURG heeft indertijd bij de windmolens in Venlo tegengestemd. Dat is jaren geleden en er werden ook toezeggingen gedaan dat de

aan- en omwonenden en dergelijke uitgekocht werden of financieel gecompenseerd. Tot op heden blijkt dat het nog niet gebeurd is en dan zijn we jaren verder. Hoe ziet u dan in feite de invulling van dit Omgevingsfonds, zoals u dat nu voorstelt?

De heer Van Bijnen (PVV): Dank je wel voor de vraag want dat is juist wat ik probeer te zeggen, ook richting het College, en de toezegging die ik ook vraag aan het College. Je kunt inderdaad een Omgevingsfonds opzetten voor de Bühne. Het ziet er mooi uit, we gaan u helpen, we gaan wat doen. Maar dan werkt vaak het juridische traject niet. Is niet duidelijk vastgelegd in de kaders voor wie het dan geldt, welke voorwaarden er worden gesteld. En dat gaan er een hoop worden en daarom vraag ik eigenlijk de toezegging, gaat u ondersteuning bieden vanuit dat fonds voor de mensen? En op het moment dat die ondersteuning er is, hoeft niet elke persoon daar in die omgeving daar opnieuw het wiel te gaan uitvinden. Dan is er iemand die hun daarbij helpt in het hele traject van de aanvragen. Ik denk dat daar vooral winst in is te behalen, ten opzichte van het voorbeeld dat u geeft, wat ik zelf niet inhoudelijk ken. Was dit een helder antwoord?

De heer Franssen (LOKAAL-LIMBURG): U zei, ik ken het dossier niet. Ik ga ervan uit dat binnen uw fractie dossiers worden doorgeleid. Even dan in concreetheid, die bewoners hebben ook het vertrouwen uitgesproken in een besluit en de toezegging die hier in feite toentertijd verwoord zijn. Ik waardeer het dat u ook de vraag stelt aan dit College. Wat is de houdbaarheid? Wat is de betrouwbaarheid? Hoe denkt men over de uitvoering straks? Stel dat een meerderheid hier zou zeggen, wij willen zo'n Omgevingsfonds. Gelooft u erin? Of wilt u een motie straks indienen? Ik zou wat meer concreetheid, ook vanuit uw fractie, in uw bewoording en in uw antwoorden willen zien. Want wij als LOKAAL-LIMBURG willen uitsluitend keuzes maken op betrouwbaarheid voor onze inwoners. Als er hier een toezegging wordt gedaan, verwachten wij dat dit College dat ook nakomt. Ik hoop dat hetzelfde gedachtegoed ook bij u leeft.

De heer Van Bijnen (PVV): Uiteraard de heer Franssen, dat sowieso. Als u de stukken heeft gelezen, het Omgevingsfonds staat in de stukken, daar staat ook duidelijk bij dat er nog een nadere uitwerking van het Omgevingsfonds moet gaan plaatsvinden natuurlijk. En juist omdat dat nog moet gaan plaatsvinden probeer ik het hier het College kaders mee te geven van houd rekening bij het opzetten van een Omgevingsfonds met een aantal punten. Welk gebied, heb ik net genoemd. Zorg voor ondersteuning voor de omwonenden, voor de aanvragen. Als u, en de overige Statenleden, daar straks suggesties voor heeft, moet u die zeker doen. En zeker richting het College aangeven. Want als we het hebben over de luchthaven, en we hebben de omwonenden die we net hebben gezien en gesproken in de afgelopen tijd, je niet anders zeggen kunt dan dat er inderdaad iets moet gebeuren voor die mensen. Dus dat moet vanuit zo'n fonds. Daar moet waarschijnlijk meer geld bij. Daar moet ook helder worden hoe en op welke wijze die mensen dan aanspraak kunnen maken op dat fonds. Volgens mij zijn we daar gewoon constructief bezig in het meedenken met dat fonds. Ik hoop dat uw fractie dat ook doet, de heer Franssen.

De heer Franssen (LOKAAL-LIMBURG): Dat is ook onze insteek.

De heer Van Bijnen (PVV): Waar was ik. De wensen van de PVV opsommen, nog één keer. De bijdrage voor het Omgevingsfonds vanuit het Rijk, het achterstallig onderhoud, daar vragen we een bijdrage vanuit

het Rijk en de Schiphol Group. Het is natuurlijk niet helemaal netjes om te zeggen van knappen jullie alles op, dan komen wij erna de boel wel een keer runnen daar. Ook de bijdrage voor de baanrenovatie vanuit het Rijk zou natuurlijk fijn zijn. De openingstijden, daarvoor staan verschillende scenario's. Ook dat zorgt voor een stukje ontlasting van de omgeving. Het zou wat ons betreft naar zeven uur kunnen. Zeven tot elf. Dat is in ieder geval, los van de scenario's, voor ons wel een wens. Tot slot zien we als PVV-fractie met de huidige scenario's niet in hoe dit vorm gaat krijgen in een besluit in de Provinciale Staten op 3 juni. Het stuk is niet klaar voor behandeling in de Staten. Het is tevens slecht dat GS geen standpunt inneemt en ook dit zorgt voor maatschappelijke onrust. We zouden graag van het College horen waar de voorkeur naar uitgaat. Een vrije kwestie voor Statenleden is in deze realistisch. Echter, van Gedeputeerde Staten zouden we als PVV graag voor 3 juni horen welke toekomstvisie voor MAA de voorkeur heeft. Wij als PVV gaan niet voor sluiting. Welke mag het zijn voor u als College? De Limburger heeft in ieder geval recht op een standpunt vanuit het College. Tot zover voorzitter.

De voorzitter: De heer Van Wageningen.

De heer Van Wageningen (D66): Dank u wel. In 2013 besloten onze Staten om het luchthaventerrein en alle gebouwen en apparaten voor € 1 over te nemen. Waar de particuliere eigenaar gefaald had, dachten we als overheid dat we alsnog tot een positieve businesscase konden komen en dat is niet uitgekomen, die verwachting. D66 neemt die praktijkles ter harte. We dachten ook, als we maar in de luchthaven zouden investeren en als we wat subsidie bij zouden doen, dat er dan wel een exploitant voor de luchthaven te vinden zou zijn. Die exploitant is er inmiddels weer mee gestopt. Nog een praktijkles, D66 neemt die ter harte. We dachten in 2013 voorts dat de luchthaven zou gaan bijdragen aan de bereikbaarheid van Zuid-Limburg maar ondanks verwoede pogingen is het niet gelukt om Maastricht Aachen Airport regulier met een internationale hub te verbinden, zoals Schiphol, Heathrow of Istanbul. D66 neemt die praktijkles ter harte en bedacht in 2013 tenslotte, als het misgaat met Maastricht Aachen Airport dan houden we een interessant terrein op een gewilde locatie over. Ook als het met de luchthaven niet wil vlotten kan de Provincie Limburg spekkoper zijn en D66 Limburg is nu bereid om die terugvaloptie te overwegen. Zeker nu uit MKBA blijkt dat sluiting de beste optie is voor Limburg. We zouden het ook prima vinden als de Limburgers zich hier zelf over zouden uitspreken en het is goed dat het College aangeeft dat het besluit van 3 juni referendabel is. Er moet dan wel aan voorwaarden worden voldaan om het goed referendabel te maken en daar kom ik zo meteen op terug. D66 Limburg wil dat het besluit over de toekomst van Maastricht Aachen Airport ten slotte op feiten wordt gebaseerd. Limburg verdient beter dan een op emoties gebaseerd besluit. De leefbaarheid van veel Limburgers en de portemonnee van alle Limburgers is in het geding. D66 Limburg heeft zich dan ook ingespannen om de relevante informatie over de toekomst van Maastricht Aachen Airport boven tafel te krijgen en die inspanning is nog niet voorbij. We gaan er vandaag mee verder. Het is onverteerbaar dat we een besluit moeten nemen, zonder dat we daarbij de overlast van grondgebonden activiteiten kunnen meewegen. Het is voor direct omwonenden niet te verkopen dat we de stank, de ongezonde lucht en het lawaai van vliegtuigen op de grond, niet meewegen als het over openhouden of sluiten van de luchthaven gaat. Meerdere sprekers zijn daar ook op in gegaan. Die sprekers zijn er dus niet omdat Limburgers van die zeurpieten zijn, dat komt gewoon omdat er in Limburg meer mensen bij de luchthaven wonen dan elders. Dat het elders verwaarloosbaar is, gaat er wel in. In Limburg is dat gewoon niet verwaarloosbaar. Kunt u toezeggen dat u dat alsnog in beeld gaat brengen voor ons besluit van vrijdag 3 juni? We hadden eigenlijk verwacht dat voor het sluitingsscenario, toen uit de MKBA bleek dat dat voor Limburg het beste is, alle inspanning erop

gericht zou zijn om te werken aan het uit de wereld helpen van de onzekerheden die daarmee samenhangen. Dat daar iets naders over bekend zou worden zodat we niet met die onzekerheden blijven zitten. Dat is helemaal niet gebeurd. Kunt u om te beginnen ook eens uitleggen waarom u dat niet gedaan heeft? Mevrouw Berghorst heeft heel veel vragen gesteld over de risico's bij scenario's bij openhouden. Ik stel wat nadere vragen over dat sluitingsscenario. Er staat dat sloop en sanering € 165 miljoen kost, voor ongeveer 170 hectare. Een miljoen per hectare, om een zonneweide of natuur te mogen aanleggen. Dat klinkt niet echt realistisch. Als je ook kijkt wanneer er daadwerkelijk gesaneerd wordt, dan is dat als er een urgente saneringsnoodzaak is. Als mensen ongezond worden van de grondwaterkwaliteit van de bodem, buiten het terrein is dat. Of als de nieuwe bestemming het noodzakelijk maakt. Ik heb daar vragen over. Is er zo'n urgente saneringsnoodzaak? En is er een saneringsnoodzaak vanwege zonneweiden? Of is er een saneringsnoodzaak vanwege natuur? En in het andere geval dan is het gewoon beginnen bij nul en niet bij € 165 miljoen saneringen. Verder dan zonneweide en natuur is het eigenlijk niet uitgewerkt. Belangenorganisaties hebben zich wel hiervoor ingespannen, om wel wat duidelijker te krijgen wat voor meerwaarde er uit dat scenario te halen is. En die komen op positief. Bijna € 266 miljoen positieve bijdragen op lange termijn voor de Provincie. Nou vind ik dat ook wel heel hoog hoor, misschien, ik weet niet of het realistisch is. Daar konden we op korte termijn niet naar kijken maar zoiets hadden we eigenlijk van u verwacht. Dat u dat gaat uitwerken en optimaliseren, wat we in het vervolg kunnen met dat terrein van 170 hectare op een prachtige locatie. Ook een logistiek interessante locatie. Echt een locatie waar behoefte aan is. Daar ga je toch geen kosten voor maken, daar ga je inkomsten uit halen. Voor die sluitingsvariant vraagt u eigenlijk om een krediet, van heel veel geld. Dat krijgt u natuurlijk niet. Ik weet niet of er een amendement voor nodig is maar bent u bereid om dit op realistische cijfers te gaan baseren? U krijgt natuurlijk geen carte blanche om dit op te gaan lossen voor € 165 miljoen, alleen maar voor de sloop en saneringen. Volgens een gerenommeerd bureau is er geen sloop nodig, kan de start- en landingsbaan worden hergebruikt als een prima ondergrond om zonnepanelen neer te leggen en is er ook overigens nog veel waarde te ontwikkelen op die site. Ik wil best aannemen dat dit ook niet helemaal op belangen gebaseerd is en ook niet helemaal realistisch, maar we willen wel een realistisch scenario voorgelegd krijgen. In ieder geval geen kredieten verstrekken op basis van wat er nu voorligt, dat kan niet. Bent u bereid om ons daar nog voor 3 juni beter over te informeren? Dan de volgende vraag, welk openhoudscenario? Ze zijn wat ons betreft eigenlijk allemaal een soort doormodderreeks. Ik sluit daarbij aan wat de VVD daarover zei ...

De voorzitter: Mijnheer Van Wageningen, er is een interruptie van mevrouw Berghorst.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Ik ken de heer Van Wageningen als iemand die circulaire bouw en circulair materiaalgebruik ook een heel warm hart toedraagt en daar ook de nodige kennis van heeft. Denkt u dat circulariteit bij een sloop en sanering in dit geval juist ook heel veel inkomsten kan genereren in een tijd waarin we een enorm tekort aan bouwstoffen hebben?

De heer Van Wageningen (D66): Dat is één van de punten waarop de optimalisering zeker nodig is. Zomaar de start- en landingsbaan verwijderen en als doel op zich is het waardeloos. Als je hem al wil verwijderen, wat kan je er nog mee. Dat is een uitstekende businesscase om daarnaar te kijken.

De voorzitter: Vervolg uw bijdrage, mijnheer van Wageningen.

De heer Van Wageningen (D66): We zijn het met de heer Heldens eens dat alle openhoudscenario's die voorgelegd worden eigenlijk neerkomen op doormodderen in dezelfde richting. Beter zou misschien wel kunnen, dan moet het geoptimaliseerd worden, anderen moet nog hun bijdrage kenbaar maken. Maar is het wel verstandig om toch al het investeringsbesluit voor de start- landingsbaan te nemen? Dat is de vraag die ik u zojuist had willen stellen. Uitstel van de besluitvorming vinden wij net zo vervelend als iedereen. Uitstel van dat investeringsbesluit is voor ons wel acceptabel. Dat maakt bijvoorbeeld een referendum mogelijk, dat maakt nadere input vanuit Schiphol of het Rijk mogelijk en dat houdt onze onderhandelingspositie in stand want we hebben dan wel degelijk zekerheid gegeven over de toekomst van Maastricht Aachen Airport. Opening of sluiting en wat voor opening. We hebben ons nog niet financieel gecommiteerd, dus er is nog geen onomkeerbaar besluit genomen. Het is lelijk maar ik geef in overweging, en vooral aan de VVD, als je de onderhandelingspositie vast wil houden, is dat eigenlijk het besluit dat we nog niet moeten nemen tot aan de voorwaarden die we stellen voldaan is.

De voorzitter: Mijnheer Heldens, u mag antwoord geven op de vraag. U heeft het aantal interrupties al gebruikt maar u mag antwoord geven op de vraag.

De heer Heldens (VVD): Dank u wel voorzitter. Ik word inderdaad heel direct aangesproken dus daar zou ik wel graag op reageren. Ik denk dat de heer Van Wageningen een ideaalscenario schetst dat wij ook graag gezien hadden. Dat wij de tijd hebben om te beslissen over de baanrenovatie. De realiteit is dat met het gedoe hier in dit huis de afgelopen twee jaar, de besluiteloosheid, het nu twee over twaalf is. Dat wij al ontheffingen krijgen voor de veiligheid van de baan en dat er geen ruimte meer zit, anders hoor ik het graag van de Gedeputeerde, om na 3 juni een besluit te nemen in het kader van de veiligheid. Als wij geen besluit nemen dan gaat hij sowieso dicht. Waar wij ons zorgen over maken is één: de onderhandelingspositie van onze Staten is knap waardeloos geworden en twee: als wij er niet uit zouden komen met een exploitant, blijven we inderdaad doormodderen met deze governance, met deze Provinciale Staten die voortdurend op de stoel van de directie gaat zitten. Daar zouden we het dan ook nog eens heel goed over moeten hebben hoe we dat in de toekomst gaan inrichten. Dat zijn mijn worstelingen. Als er een plan B was om later te besluiten dan deden we dat ook niet graag vanwege de onzekerheid die die mensen boven het hoofd hangt maar hij is er gewoon niet vanwege de veiligheid.

De heer Van Wageningen (D66): Niet precies dezelfde redenen maar wel dezelfde worsteling heeft D66 ook. Het is hartstikke lelijk om niet dat besluit te nemen en misschien de kans te lopen dat je daardoor tijdelijk niet kan vliegen op Maastricht Aachen Airport. Voor ons is het wel de overweging, conform wat de heer Oostwegel als spreker al zei, aan de luchthaven zoals hij nu functioneert hebben we toch niks. Dus voor hem, en ook voor D66, is het wel acceptabel dat zelfs als we de kans lopen dat we tijdelijk even niet kunnen vliegen op Maastricht Aachen Airport vanwege de veiligheid, als daar ons besluit voor de verre toekomst wel beter door wordt dan is dat wat ons betreft acceptabel. Of als we Limburgers de kans geven om zich daar zelf over uit te spreken is dat voor ons wel acceptabel.

De voorzitter: Mijnheer Heldens, u heeft uw interrupties gebruikt, helaas.

De heer Heldens (VVD): Hoeveel interrupties hadden we?

De voorzitter: Drie.

De heer Heldens (VVD): Oh, is dat bij aanvang medegedeeld?

De voorzitter: Ja, dat is door de voorzitter medegedeeld.

De heer Heldens (VVD): Dat heb ik dan gemist, excuus. Maar dan gaat de tent failliet.

De voorzitter: Mijnheer van Wageningen, ik wil u verzoeken af te ronden.

De heer Van Wageningen (D66): Ik ben hier eigenlijk mee afgerond. Ten slotte besluit 3: het kredietvoorstel dat is geformuleerd is een lening en hebben we het goed begrepen dat die € 35 miljoen ten koste gaat van de businesscase van de luchthaven? Aangezien de Provincie de eigenaar is, dus ten laste van de Provincie. Uit welke pot wordt het niet gereserveerde deel precies gehaald? Kunnen we dit niet beter als opdracht behandelen? Het gaat immers naar de aannemer en naar leveranciers en die gaan het echt niet terugbetalen. We moeten niet in een broekzakscenario belanden. Doe het zoals het hoort alstublieft en leg ons dat voor. Dank u wel.

De voorzitter: U heeft een mooie definitie van afronden, mijnheer Van Wageningen. Dan is nu het woord aan mijnheer Franssen. Mijnheer Ijpelaar heeft nog een interruptie.

De heer Ijpelaar: Ik vroeg me af of de heer Van Wageningen nog even kon reflecteren op wat voor hem het beste lijkt om de duurzame transitie van de luchtvaartbranche in Nederland aan te jagen. Is dat in dit geval het sluiten van Maastricht Aachen Airport? Of te kiezen voor een duurzaam scenario? Daar ben ik heel benieuwd naar.

De heer Van Wageningen (D66): Niet vliegen, vaak zijn er voor vliegen wel alternatieven. Naar Londen kun je met de trein. Dat zijn echt de duurzame alternatieven. Dus we zijn ook wel geïnteresseerd in de verduurzaming van verkeer door de lucht. We denken dat dat best nog wel veel tijd zal kosten voordat het werkelijk voor mensen interessanter zal worden dan alternatieven over de grond of alternatieven door de lucht. Maar het is niet uitgesloten. Eigenlijk willen we die mogelijkheid ook voor Limburg openhouden. We zoeken wel naar een scenario voor de luchthaven dat niet ondertussen heel veel overlast veroorzaakt.

De voorzitter: Mijnheer Franssen.

De heer Franssen (LOKAAL-LIMBURG): Ja dank u wel voorzitter. Wij als fractie waarderen de tijd die alle sprekers vanmiddag genomen hebben om hun standpunt duidelijk te maken. Alleen vinden we het betreuenswaardig dat de spreektijd was ingekort omdat hierdoor een aantal sprekers zelf is afgehaakt. Wij willen toch zo maximaal mogelijk onze inwoners de gelegenheid geven om hun standpunt kenbaar te maken.

De voorzitter: Mijnheer Franssen, ik wil u even corrigeren. Ik krijg te horen dat de spreektijd niet is ingekort en vooraf is afgestemd. Dus dat wil ik wel even gecorrigeerd hebben.

De heer Franssen (LOKAAL-LIMBURG): Nou dan corrigeert u mij maar. Volgens mijn informatie was het eerst vijf minuten en is het nadien teruggebracht naar drie minuten. Maar dat is niet juist dus dan ben ik verkeerd geïnformeerd. Excuus daarvoor. Mijn informatiebron heeft mij daar waarschijnlijk niet helemaal correct ingelicht. Laten we dan even kijken naar het standpunt van het College in dezen. Wij zouden het ook waarderen dat wij toch vanuit het College een standpunt aangereikt krijgen. Mede omdat dat in onze afwegingen van toegevoegde waarde is. Vaak heeft het College meer informatie, laat ik het zo zeggen, of vaak nog door een andere belanghebbende kennis gedeeld of vanuit de ambtenaren is nog meer informatie bekend of op het laatste moment is kennis of informatie tot hen gekomen. Ik deel het standpunt van collega-fracties die ook het standpunt van het College graag verwoord zien. Ook onze oproep in dezen. Dan ga ik naar de Schiphol Group, voorzitter. Als je het daarover hebt dan geeft ons dat direct eigenlijk het gevoel, wil Schiphol voor een dubbeltje op de eerste rang zitten? Wij als Limburgers brengen dit geld natuurlijk op en het is dan niet de bedoeling dat een partij in onze beleving die even hier komt kijken, en wij brengen de middelen eigenlijk gezamenlijk vanuit de Limburgers op, en zij zeggen dan, oké goed wij doen wel even mee. Dus daar zijn wij echt niet directe voorstander van. Wij vragen daar ook veel meer diepgang in. Dan wil ik toch nog even namens onze partij het scenario van 2017 aanstippen. Wat ik vanuit de sprekers hoorde was dat eigenlijk voor 2017 er minimale problemen waren of geen problemen. De geluidsoverlast was minimaal, de verstoring. Wij vragen ons af, kan het nog eens nader toegelicht worden, is toen het proces wel duidelijk naar de Statenleden verwoord? Is alle informatie wel aangereikt? Misschien kan er ook nog wat duidelijkheid over gegeven worden want na 2017, 2018 toen het vrachtverkeer toenam, schijnbaar is toen ook heel veel weerstand ontstaan. In ons gedachtegoed, en ook in ons verkiezingsprogramma, hebben wij verwoord, wij zijn wel altijd voorstander van een klein regionaal vliegveld. Maar dan kun je natuurlijk de vraag stellen, wat is klein? En wat is daar het gevolg van? Vandaar dat wij nog even die datum 2017 aanstippen. Wat is er toen gebeurd en wat is er toen veranderd ten opzichte van daarvoor en kan dat toch nog eens even duidelijk gemaakt worden. Ik waardeer de vragen van mevrouw Berghorst in dezen want zij stipt een aantal zaken aan die ik ook m'n lijstje heb. Ik heb ze ondertussen geschrappt maar ik wil er toch nog een paar uithalen. Die stikstofvergunning en wat is de stand van zaken ten aanzien van Schiphol? Die had ik ook onder meer op mijn lijstje staan. Maar vooral de betrouwbaarheid. En de betrouwbaarheid is, er zijn toezeggingen gedaan begreep ik vanuit een aantal bedrijven c.q. sprekers. En die schadeclaim, die heb ik ook op mijn lijstje staan. Stel, hier wordt een ander besluit genomen, welke schadeclaims hangen dan boven ons hoofd? Want wij willen wel als LOKAAL-LIMBURG als een betrouwbare overheid c.q. partner in deze Staten overkomen. Dus dat betekent dat wij de werkgelegenheid prioriteren maar natuurlijk ook de toezeggingen. Zonet stelde ik al vragen aan de PVV-fractie ten aanzien van het Omgevingsfonds. Natuurlijk als er echt, en daar zijn wij ook een voorstander van, een leefbaar klimaat voor onze inwoners ontstaat, dan betekent dat ook dat als deze meerderheid een keuze gaat maken, en bij ons is op dit moment de achterban die zegt, LOKAAL-LIMBURG gaarne zo goed als mogelijk het vliegveld openhouden op beperkte schaal. Dus een klein vliegveld, maar wel rekening houdend met de omgeving en de aanwonenden. Dat is voor ons nog een overweging. We zijn ook straks benieuwd naar de beantwoording van dit Collegelid naar aanleiding van een aantal vragen. Hoe hij dat ziet en wat de antwoorden daarop zijn.

De voorzitter: Even een interruptie van mijnheer Van Bijnen.

De heer Van Bijnen (PVV): Dank u wel voorzitter. Een vraag aan de heer Franssen. Ik hoor u zeggen, u heeft uw achterban gehoord natuurlijk. De luchthaven blijft open maar dan een kleinschalig vliegveld, rekening houden met de omgeving. Wat voor klein vliegveld mag dat dan zijn? Zitten er scenario's bij die er nu liggen of wordt het nog kleiner als wat er geschetst is? Kunt u dan een richting aangeven hoe kleinschalig en hoe dat dan economisch rendabel moet gaan zijn?

De voorzitter: Dat was uw laatste interruptie, mijnheer Van Bijnen. Mijnheer Franssen, aan u het woord.

De heer Franssen (LOKAAL-LIMBURG): Ik ben ook blij met de vraag in dezen. Wat is het verschil met 2017, hoe was toen het vliegveld en wat is er daarna gebeurd? Voor ons hoort een vliegveld bij de infrastructuur. We hebben de treinen, we hebben de bussen. En ook het vliegveld op zich hoort bij onze Limburgse infrastructuur. Alleen, zeggen wij dan, met zo min mogelijk overlast voor aan- of omwonenden maar wel met een plussituatie qua economische toegevoegde waarde. De bedrijvigheid moet in stand blijven, er moet zekerheid zijn voor de werknemers in dezen. Dat vinden wij belangrijk en zo moet u dat in feite zien.

De voorzitter: U heeft een aanvullende vraag?

De heer Van Bijnen (PVV): Uiteraard voorzitter. Betekent dat dan ook dat er wel nog gewoon vrachtverkeer mag vliegen of gaat u voor de kleine GA-toestellen die er dan vliegen?

De heer Franssen (LOKAAL-LIMBURG): Als kleinere toestellen met vracht evenveel toegevoegde waarde c.q. economische input c.q. dezelfde werkgelegenheid in stand houdt, dan zijn we er altijd een voorstander van, voorzitter. Als ik dan verder kan gaan met mijn betoog, ik wil eigenlijk niet in herhaling treden. Ik wil nog een laatste vraag toevoegen. Een heleboel vragen zijn al gesteld. Er werd gesproken over Schiphol en dergelijke. Maar welke kaders zijn er dan als Schiphol een vinger in de pap gaat krijgen? Dat is voor ons niet helemaal duidelijk. Kunnen die kaders wat duidelijker geschetst worden? Ja voorzitter, eigenlijk wil ik het daar in mijn eerste termijn bij laten. Dank u wel.

De heer Van Caldenberg (SP): Voorzitter, dank u wel dat u het zo verstandig heeft gevonden om mij als laatste aan het woord te laten. Ik moet u zeggen dat, toen de heer Van der Valk in januari zei, ik ga in de maand mei op vakantie, dat ik dacht, nou dat kan wel. Als je maar zorgt dat je er bij de Statenvergadering bent. Als ik dat nog een keer zou moeten doen in januari dan ga ik er nog eens over nadenken of de heer Van der Valk op vakantie zou kunnen gaan. Het is al laat genoeg dus ik ga er niet zo lang over hebben nu. Als je als laatste bent ga je wel denken, wat is er nou nog niet gezegd. Toen dacht ik, er is best nog wel een boel niet gezegd. Dat klinkt een beetje raar maar dat begint eigenlijk gewoon bij het allereerste moment: de communicatie van dit Statenvoorstel. De communicatie van dit Statenvoorstel was voor mij onvoorstelbaar belabberd vanuit het College. Niet vanuit de Gedeputeerde maar vanuit het hele College. Want als je opschrijft, voorstel punt 1: sluit het vliegveld en je gaat er dan niet van uit dat mensen dan lezen dat het de bedoeling is om een vliegveld te sluiten, dan is dat wel een enorme blunder. Iets wat ik mij slecht kan voorstellen is dat het College, met alle ervaring die erin zit, ook al zit het College hier nog niet lang, vijf wethouders en een oud-Kamerlid, ondersteund door persvoorlichters, een heel ambtelijk apparaat en je schrijft dit voorstel op deze manier op, dat je dan niet bedenkt dat de media lezen dat het vliegveld moet sluiten, dat kan er bij mij niet in. Er is nog nergens in Nederland een voorstel op deze

manier in een gemeenteraad, een College, een Tweede Kamer, op deze manier opgeschreven en uiteindelijk ook tot een succesvolle stemming gekomen. Dat is nog nooit voorgekomen dus ik vind het echt heel slecht. Het College heeft daarvoor excuses gemaakt in de media. Ik geloof ook aan de mensen van de luchthaven maar dat weet ik niet zeker. Maar u kunt zich voorstellen wat dat doet als dat bij mensen aankomt die daar werken en die worden daarmee geconfronteerd. Het is een belabberde start maar ik vraag me wel af waarom het College met al deze ervaring en in de wetenschap dat dit zou kunnen gebeuren het op deze manier gedaan heeft. Ik kan me bijna niet voorstellen dat het helemaal per ongeluk was. Dat vind ik niet fair naar de mensen die daar werken, die daar aan de slag zijn. Ik vind dat dat beter had moeten. Daar kunt u nu niks meer aan doen maar het is pijnlijk. Wat ook ingewikkeld is, is dat het Statenvoorstel, zoals nu voorligt, volgens mij niet in stemming kan. Het voorstel zoals het er nu ligt zegt, wilt u ja zeggen tegen voorstel 1, 2, 3 en 4. Of niet. Want we kunnen maar één keer stemmen. Dat is wat er in het voorstel staat. De consequentie is dat we dit voorstel als Staten dan moeten annuleren. Maar dan komt het probleem. Als wij gaan amenderen moeten wij het meest verstrekkende amendement als eerste in stemming brengen. Maar beste collega's, wat is het meest verstrekkende amendement? Is dat wij sluiten de luchthaven? Want daar is iets voor te zeggen dat dat het meest verstrekkende amendement is. Maar er zijn anderen die zeggen dat vol vliegen, scenario 1, het meest verstrekkende amendement is. Moeten wij dat dan met zijn allen op deze manier gaan uitmaken? Ik geloof dat dat op 3 juni een enorme Poolse landdag wordt waar volgens mij helemaal niemand gelukkig van wordt en wat volgens mij ook tot enorme chaos leidt in welke strategie, welke politieke partij uiteindelijk ook bedacht heeft over de volgorde van amendementen en stel je voor, dit amendement wordt aangenomen, wat betekent dat dan voor je voorstel? Het wordt een totale chaos. Ik vind het bijzonder onverstandig dat het er op deze manier nu ligt. Ik sluit me aan bij de woorden van de heer Ijpelaar, van de heer Van Bijnen, de heer Thewissen. Ik vind dat het College alleen al daarom een keuze moet maken. Anders wordt besluitvorming door de Staten echt een probleem. Andere reden, en dat is meer een politieke opvatting, is dat ik vind dat het College altijd voorstellen moet doen en daarin keuzes moet durven maken. Dat was ook zo bij het referendum, dat was in alle andere situaties ook zo. Dat is in alle jaren dat ik in de gemeenteraad heb gezeten en hier in de Provinciale Staten zo, dat er altijd een voorstel lag van het College. Wat ik goed vind, is dat er vervolgens al alternatieven liggen. Maar een College dat geen keuzes durft te maken is stuurloos en uiteindelijk komt Limburg daar ook niet verder mee. Ik vind dat het College die keuze zou moeten maken. Ik hoor wel verder hoe het College daarover denkt. Dan wat meer richting de inhoud en dan begin ik bij de Schiphol Group. Laat ik maar gewoon heel helder zijn, de voorwaarden zoals die nu in de brief staan van de Schiphol Group, zijn voor ons onbespreekbaar in deze vorm. Zij de lusten, wij de lasten. No way. Gaat niet gebeuren. Echt, onvoorstelbaar dat ze dat op die manier doen. Om nog maar niet te spreken over of dat überhaupt wel iets is wat we kunnen. Wat ook voor ons onbespreekbaar is, onacceptabel is, is de omvang en de definiëring van het Omgevingsfonds, zoals het er nu staat. Dat is ook voor ons niet bespreekbaar. Dat is veel te laag, niet realistisch. Het betekent in feite, bij open blijven van de luchthaven, beste mensen u zoekt het maar uit. Want we hebben eigenlijk veel te weinig budget voor u geregeld om er maar iets fatsoenlijks aan te doen. Mijn inschatting is, met het bedrag dat we nu gereserveerd hebben, we een klein beetje kunnen doen, maar voor de meeste mensen de overlast niet oplost. Anderzijds, de omvang en de definiëring van het sociaal plan bij sluiting zijn op dit moment voor ons ook onacceptabel. Want ik vind niet, dat als je op dit moment voor sluiting zou gaan, dat je tegen de mensen die er werken dan op deze manier zegt: het gaat dicht, we maken een sociaal plan voor u en jammer dan. Er moet veel meer perspectief bij zitten. Dat moeten we uitgewerkt hebben. Want betekent dat? Ik snap de heer Heldens wel, hij zegt, er zijn eigenlijk geen goede

scenario's. Nee de scenario's zoals ze er nu liggen, zijn maar scenario's. Er zit geen roadmap bij, wat gaan we nu precies doen? Er zit ook geen businesscase bij. Dat is ook wel raar, als we daar anderhalf jaar geleden gevraagd hadden om die voor besluitvorming aan ons voor te leggen. Ik kan me nog herinneren dat de heer Ijpelaar zei, ik ben het niet vaak in deze zaal eens met de heer Van Caldenberg maar nu wel. Dat weet ik nog precies. We hebben het gevraagd, toen zat er geen publiek op de tribune, maar het College zei het wel toe dat het zou gebeuren en hij is er nu niet. Daar baal ik wel enorm van, kan ik vertellen. Want hoe kan ik nu een besluit nemen als ik geen businesscase heb? Als ik dat nou niet weet? Dan weet ik niet of scenario 1, 2 of 3 een beetje realistisch is. Daar heb ik geen idee van. Ik kan wel een besluit gaan nemen en dat wil ik ook wel graag, ik wil ook graag duidelijkheid geven, maar als je mij vraagt om blind een besluit te nemen dan wordt het wel ingewikkeld. We zijn aandeelhouder, de enige. Volgens mij kunnen wij die businesscase wel krijgen als we dat willen en het liefst gisteren. In ieder geval voor 3 juni. Wat ook in die scenario's is, en daar had ik het daarstraks met de heer Paas over, is dat scenario's nooit uitkomen. De heer Thewissen en mevrouw Mertens hadden nog een discussie over wat dan nou een scenario is en wat een opdracht is. Deze scenario's zijn allemaal hartstikke leuk zoals ze hier liggen maar zodra we eenmaal een besluit hebben genomen dat dat geld geleend wordt, agiostorting voor renovatie, dan moeten we daarna maar zien wat er gaat gebeuren. Want dan is het wel de bedoeling dat we de BV een beetje politiek op afstand zetten. Tegelijkertijd betekent dat politiek op afstand zetten, dat de onderneming kan floreren, maar dat we eigenlijk veel minder te zeggen krijgen over wat er nu aan die scenario's waargemaakt wordt in de praktijk. Uiteindelijk nemen wij hier niet beslissingen op basis van op papier zag het er allemaal goed uit en het interesseert ons eigenlijk niet zoveel wat de impact in de samenleving is. Het interesseert ons wel want uiteindelijk is dat wel belangrijk. Wij willen keuzes maken zodat we daadwerkelijk voor de mensen waarvoor we dat doen, in de praktijk, en niet op papier, meerwaarde heeft. Wat ik dus nodig heb is heel veel meer waarborgen. Zekerheden. Waar een aantal partijen naar op zoek zijn.

De voorzitter: Ik wil u verzoeken te gaan afronden, mijnheer Van Caldenberg.

De heer Van Caldenberg: Kijk eens, ik kan tien minuten uit mijn hoofd kletsen. Dat is ook goed.

De voorzitter: U heeft meer dan de helft van uw spreektijd besteed aan de kwalificaties van het proces.

De heer Van Caldenberg: Ja, dat is prima. Want de inhoud komt wel later. Maar wat ik nodig heb zijn waarborgen. En robuuste sancties als de maatregelen niet worden genomen zoals we ze bedoeld hebben. Dat wil ik wel in die scenario's hebben staan. Voorzitter, en tot slot, ik ben het eens met de heer Van Wageningen. We maken financiële spelregels niet op het moment dat er klein bier komt ons eraan te houden. Nee we maken die vooral als het gaat over groot bier en grote projecten. Daarvoor maken we ze op de eerste plaats. Daarom moeten we ons daaraan houden. Wie zal dat betalen? Dat is natuurlijk de grote vraag. Voorzitter, wij zijn er nog niet uit. Het komt wel dichterbij maar GS maakt het ons zeker niet makkelijk. Daarbij wil ik toevoegen dat als het niet komt, wij ook een keuze kunnen maken.

De voorzitter: Dank u wel. Dan wil ik nu de vergadering even schorsen en alle woordvoerders even bij elkaar hebben hier.

[SCHORSING]

De voorzitter: Mag ik u allen verzoeken om plaats te nemen. Dank u wel. Het is nu twee minuten voor acht geeft de monitor aan. Er is gekozen om deze vergadering zo meteen te stoppen. We schorsen deze vergadering zo meteen. Echter, met de toezegging van het College dat het College maandag aanstaande, maandag de 16^e volgens mij, een overzicht stuurt met alle door u gestelde vragen. Met aan u het verzoek om de volledigheid en de juistheid daarvan te checken. En dat ook weer middels een reactie aan het College, dinsdag 17 mei om uiterlijk zes uur te laten weten. Dan is dat in ieder geval kortgesloten. Die toezegging van het College hebben we dus, als u die toezegging ook kunt doen dan is dat af gekaart. En dan hervatten wij commissievergadering met de reactie van het College in de eerste termijn op vrijdag 20 mei aanstaande om negen uur. Is dat voor iedereen akkoord? Het is inderdaad het verzoek om u te beperken tot de gestelde vragen die u vandaag gesteld heeft. Want anders ontstaat er automatisch een mismatch. Dat gezegd hebbende en geen reactie, dan dank ik u voor uw aanwezigheid. Ook alle insprekers, ontzettend bedankt voor uw aanwezigheid en tijd. Ik wens u een goede terugreis en dan schors ik bij dezen de vergadering. Een heel fijn weekend. Dank u wel.

De commissiegriffier,

C.C.M. Dreezen-Dassen

De voorzitter,

M.Th. Bosch