

Notulen Statenvergadering van 16 december 2022

INHOUDSOPGAVE

Notulen 16 december 2022

	Presentielijst	Pagina 4
10	Heropening, mededelingen voorzitter en stemmen	Pagina 7
11	BEHANDELSTUKKEN	Pagina 9
11.1	G-22-054 Statenvoorstel inzake Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport, brief GS van 18-11-2022 (GS DOC-00335925)	Pagina 15
11.2	G-22-043 Statenvoorstel inzake Wijzigen en ophoging budget Verordening leningen Duurzaam Thuis	Pagina 87
12	Schorsing	Pagina 95

**Presentielijst van de leden van Provinciale Staten van Limburg voor de vergadering van
16 december 2022**

Voorzitter

Roemer, E.G.M.

Statengriffier

Pregled, mr. A.O.J.

Leden

Partij

Aanwezig

Absil, mevrouw drs. M.G.J.A.C.
Baneke, P.D.
Bastiaans, L.H.
Berghorst, mevrouw mr. A.
Bijnen, H.M. van
Bosch, M.Th.
Caldenberg, M. van
Claassen, drs. R.A.B.
Claessens-Schepers, mevrouw Y.M.
Depondt-Olivers, mevrouw M.L.H.
Driessen, R.B.
Ernst, R.A.M.M.
Fischer-Otten, mevrouw A.M.J.N.
Franssen, R.J.H.
Frische, drs. G.H.C.
Heldens, ing. T.M.
Hermans, L.J.
Ijpelaar, W.A.J.
Jenneskens, MA, mevrouw M.T.P.
Jetten, mevrouw T.G.M.
Jiménez Hastenrath, mevrouw C.L.
Kerseboom, mevrouw dr. S.
Koopman, M SEN, mevrouw S.N.
Kuntzelaers, J.J.M.
Linden, H.M.V. van der
Lodewijks, drs. A.J.V.C.
Loomans, ir. P.J.M.
Megens, B.J.M.H.
Mertens, mevrouw mr. K.G.M.
Meziani, A.
Nijskens, H.L.M.
Palmen, BBA, mevrouw E.C.C.
Plusquin, mevrouw P.S.M.L.
Reuser, J.A.A.M.
Schuuring, mevrouw E.A.
Smeets, B.B.P.M.
Tegels, R.J.J.
Vaessen, L.A.P.
Valk, MCDM, ing. R.E. van der
Vincken, drs. N.J.H.M.
Voncken-Janssen, mevrouw ing. I.D.A.M.
Wageningen, ir. J. van
Werrij-Wetzels, LLM, mevrouw M.
Westen, bc, O.D.
Westhoff, ir. R.J.H.
Wolters Gregório, J.

CDA
GroenLinks
VVD
PvdA
PVV
PVV
SP
PVV
SP
CDA
Forum voor Democratie
PVV
50PLUS
LOKAAL-LIMBURG
CDA
VVD
PVV
CDA
D66
GroenLinks
PVV
Forum voor Democratie
VVD
PvdA
LOKAAL-LIMBURG
VVD
Partij voor de Dieren
PVV
GroenLinks
CDA
VVD
Fractie Palmen
Partij voor de Dieren
JA21
PvdA
JA21
CDA
D66
SP
JA21
CDA
D66
CDA
GroenLinks
Fractie Westhoff
SP

Afwezig

Thewissen, drs. M.W.

JA21

Het College van Gedeputeerde Staten

Gaans-Gijbels, M.W.A. van

Gabriëls, G.J.W.

Roefs, mevrouw C.W.J.M.

Roemer, E.G.M.

Roest, A.G.M.

Satijn, S.H.M.

Toorenborg, mevrouw M.M. van

Overige aanwezigen

De heer Derks

De heer Hanssen

Mevrouw W. Hoedjes

De heer P. 't Lam

De heer H. Ritzen

Mevrouw M. Stroeken-Gerats

Notulist

Het Notuleercentrum

De voorzitter: Dames en heren, voordat ik de vergadering heropen – dus we hebben hem nog niet heropend, voor alle helderheid – wil ik graag allereerst even stilstaan bij het afscheid, door zijn pensionering, van de heer Van Hoof. En velen van u hebben hem al gezien, maar ik zou toch vriendelijk willen verzoeken aan de bodes om ze toch even officieel naar binnen te halen, om toch even gezamenlijk afscheid te kunnen nemen. Het kan verkeren hè, dat je als journalist met een applaus wordt binnengehaald. Ik had even geen idee of het applaus buiten ook voor jou bedoeld was, maar daar gaan we natuurlijk gevoeglijk maar gewoon vanuit. Beste Jean, mevrouw Van Hoof, Véronique, hartelijk welkom en fijn dat je vandaag, een dag nadat je afscheid hebt genomen van je directe collega's van L1 nog even de tijd gevonden hebt om hier aanwezig te zijn, zodat ook wij met zijn allen de gelegenheid hebben om je uit te zwaaien, voordat je kunt gaan genieten van je welverdiende pensioen. Jean, je staat niet graag in het middelpunt van de belangstelling, dat heb je al vaak genoeg gezegd. Dat snap ik ook best, maar voor nu – en mooier kan ik het niet maken – heb je gewoon even pech. Ik neem je even zo'n drie decennia mee terug de geschiedenis in, naar vrijdag 20 december 1991. Ik heb me laten influisteren dat dat jouw allereerste dag als Statenverslaggever was. Toen nog van Omroep Limburg. Dit huis, ons huis stond toen nog bol van de Europese spanning. Het was niet alleen jouw eerste Statenvergadering maar ook de eerste bijeenkomst van de Staten na de Eurotop van 9 en 10 december 1991. En de uitkomst van die top kennen we allemaal, maar het was een moeilijk proces wat eraan voorafging en hoe dat uiteindelijk allemaal tot stand is gekomen. En dat had ook zijn weerslag op dit huis. Want op de 20e december was iedereen wel een beetje toe aan Kerstvakantie. Maar jij niet. Jij versloeg met ziel en zaligheid de agenda-onderwerpen van die dag hier in dit huis – zoals een subsidie aan het Rode Kruis regio Zuid-Limburg voor rampenbestrijding, en het vaststellen van een krediet voor het herstel van kerken, en toen nog ver van jouw bed, toen: het jaarverslag van de wet op de bejaardenoordelen. En sindsdien ben je uit dit huis niet meer weg te slaan, waarmee je onder de streep immers in deze hele zaal de meest constante factor bent gebleken. Talloze Gedeputeerden, Statenleden, fractievoorzitters, griffiers, griffiemedewerkers, persvoorlichters – niet altijd even vriendelijk, soms irritant voor jullie – bodes, en maar liefst zes Gouverneurs zag je komen en gaan. In het laatste geval alleen komen, want ik was niet van plan om vandaag te gaan. Maar dat terzijde. Maar ook de werkwijze en samenstelling van de perstribune zag je veranderen. De Statenverslaggevers van het Dagblad voor Noord-Limburg en later ook van het Limburgs Dagblad verdwenen door fusies. En jijzelf maakte de transitie van radio naar televisie. Dat betekende, behalve dat je wat vaker je haar moest kammen omdat je in beeld te zien was, een nieuwe manier van werken. En sinds die vrijdag 20 december 1991 heb je op jouw geheel eigen wijze verslag gedaan van het politieke proces in het huis van de Limburgse democratie. Op zoek naar mooie of spannende verhalen. Scherp en kritisch, maar altijd evenwichtig en met respect bracht je politiek en democratie in de huiskamers van ontelbaar veel Limburgers. Je hield ons allemaal een spiegel voor, en daar hebben we niet altijd met evenveel plezier onszelf en ons handelen in teruggezien. Vrijdag 20 december 1991. Voor een beetje perspectief: ons jongste huidige Provinciale Statenlid, Charline Jiménez Hastenrath was toen -5. En op die dag domineerde bijna eenendertig jaar geleden het fantastische 'Kon ik nog maar even bij je zijn' van zanger Gordon de vaderlandse hitlijsten. Het kan gebeuren. Ik denk Jean, dat ik namens iedereen hier mag spreken als ik zeg dat we jou echt gaan missen. Het is daarom ook vooral in ons eigen belang dat wij jou sowieso eren, vandaag. En daar ga ik allereerst mee beginnen. Ik denk dat we een heel mooi cadeautje hebben, en een mooie bos bloemen. Dat ga ik eerst even doen. [Korte stilte.] Neem rustig de tijd, we hebben alle tijd vandaag. We moesten hier toch zijn. Met een mooie foto op de andere kant, en een mooi aandenken. Jean, ontzettend bedankt voor al die jaren dat jij de democratie hebt hooggehouden. We kunnen niet zonder elkaar. De democratie heeft bestuur nodig, heeft een controlerend orgaan nodig, maar heeft ook ongelooflijk hard de journalistiek nodig. En daarom, en omdat jij eenendertig jaar het gezicht was van de journalistiek hier, hebben wij gedacht: ja, wij willen jou ook blijven herinneren. En daarom doet het mij ongelooflijk veel deugd dat wij met zijn allen hebben besloten om onze persruimte hier achter de publieke tribune zo meteen samen met jou voor lengte van dagen te mogen omdopen tot de Jean van Hoofkamer. [Applaus] Wij gaan dat samen doen. Jean, je weet hoe het gaat hè, je bent de zaal nog niet uit of de stoelen zijn al verdwenen. Zo gaat dat hier. Ja ja, protocol. Maar ik geef jou graag even het woord.

De heer Van Hoof: Het is volgens mij voor de eerste en ook meteen voor de laatste keer in die 31 jaar dat ik achter dit spreekgestoelte sta. Gouverneur, bedankt voor de mooie woorden. En natuurlijk ook voor de eervolle kamer, perskamer, die helemaal heringericht was zag ik. Heel lang waren het heel veel stoelen die daar stonden, maar hij ziet er nu echt weer uit als een perskamer. Als vroeger, zal ik maar zeggen. Dus hartelijk dank daarvoor. Ja wat zal ik zeggen, eenendertig jaar. Ik heb nog even gekeken, u heeft al een aantal dingen genoemd van 1991. Maar politiek gezien, toen ik hier kwam, toen had het CDA nog 31 van de 63 waren het er toen, Statenzetels. Dat was bijna een absolute meerderheid. Er was nog geen SP, die kwam pas vier jaar later. PVV bestond toen nog überhaupt niet. Wilders was nog gewoon van de VVD, volgens mij. Forum was er uiteraard nog niet, de Partij voor de Dieren was er nog niet, 50PLUS was er nog niet. Vier jaar later volgens mij ook de eerste ouderenpartij die toen in de Staten kwam. Lokaal-Limburg was er niet. Er was wel PNL nog, de Partij Nieuw Limburg. En ja, de Gouverneur zei het al, er was alleen maar radio. Pas in september 1997 kwam er televisie. We zaten inderdaad met heel veel collega's ook op de perstribune van de kranten die er toen nog waren. Minstens vier journalisten per vergadering. Er waren twee voorlichters, dus ook een enorm verschil met de situatie nu. Geen mobiele telefoon, dus je kon niet zomaar even iemand bellen. Geen sociale media. Ja, en opnames maakten we nog met een soort bandrecorder, met een Nagra. Een wereld van verschil met nu. En ook een heel andere bestuurscultuur, ondanks wat hier allemaal gebeurd is de afgelopen jaren. Als je het in een wat breder perspectief ziet wordt er nu echt wel anders bestuurd dan toen ik hier begon in 1991. Een constante voor mij was dat ik altijd met heel veel plezier dit werk heb gedaan. Ik heb ook van de omroep natuurlijk de gelegenheid gehad om van mijn hobby – dat is politiek volgen – mijn werk te maken. Dat heb ik altijd met heel veel plezier gedaan. Ik kwam eigenlijk nooit met tegenzin hiernaartoe. Ik heb daarbij altijd ook als instelling gehad: niemand zit op de mening van Jean van Hoof te wachten, op mijn persoonlijke mening. Maar meer, het gaat om duiding, het gaat om analyseren, om overbrengen van standpunten van partijen, machtsverhoudingen, noem maar op. Nou ja, ik wil jullie zeker niet vermoeien in het kader van bij wijze van spreken *Opa vertelt*, met allemaal dingen die gespeeld hebben al die eenendertig jaar. Maar ik heb vandaag uiteraard ook nog naar de agenda gekeken, en ik kan jullie zeggen: Maastricht Aachen Airport stond ook al in 1991 op de agenda, van de Oostwestbaan later tot de mislukte privatisering tot de reddingsoperatie, en dan nu de keuze waar jullie vandaag voor staan. Ja, ik wil jullie allemaal danken ook voor de goede samenwerking, ook eigenlijk met al die Statenleden en ook Gedeputeerden waar ik mee te maken heb gehad. Ook de zes Gouverneurs, uiteraard. Ook dank nog aan de Statengriffie op een gegeven moment natuurlijk, werd uitgebreid toen het dualisme er kwam. En de bodes, Technische dienst ook, als ik die nodig had kon ik daar altijd een beroep op doen en dan werd ik ook altijd geholpen. Tot slot, ik blijf uiteraard jullie ook van een afstandje volgen. Maar ik zal me er verder niet meer mee bemoeien. Dat was het, dank je wel.

[Applaus]

10 Heropening, mededelingen voorzitter en stemmen

De voorzitter: Dames en heren, ik heropen de Statenvergadering, die we gisteren al begonnen waren. En ik heet eenieder die er vandaag wel is en gisteren niet was van harte welkom, alsook iedereen die op een andere wijze deze vergadering thuis of op een andere plek volgt. Gisteravond hadden wij de vergadering geschorst, op het moment dat bij agendapunt 8.4 een amendement mogelijk nog omgezet zou gaan worden naar een motie. Ik heb inmiddels begrepen dat dat gelukt is. Maar dat moet wel even formeel gebeuren. En daarom geef ik het woord aan mevrouw Plusquin.

Mevrouw Plusquin (Partij voor de Dieren): Voorzitter, wij vinden samen met de fracties van D66 en de SP dat er geen duidelijke onderbouwing is voor de algehele vrijstelling van beregening en bevoeiing. En ook niet voor de andere vrijstelling zoals de gedeeltelijke voor infiltratie en retourbemaling en de heffingsvrije voet. Om die onderbouwing te krijgen dienen we een motie in met de SP en D66, om die duidelijkheid van GS wel te krijgen, zodat er een goede beleidsmatige discussie gevoerd kan worden rond die vrijstellingen en

hoe die al dan niet te rechtvaardigen zijn, zonder afbreuk te doen aan het beginsel van gelijke fiscale behandelingen van onttrekkingen. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Daarmee is de motie ingediend. En mag ik namens u formeel ook vaststellen dat daarmee het amendement is ingetrokken. Want dat moet wel formeel gebeuren. Dan is dat bij deze gedaan. Ik kan in ieder geval mede namens Gedeputeerde Roefs mededelen dat het advies van het College is: oordeel Staten. Ik kijk even of er nog behoefte is voor een korte reactie vanuit de Staten. De heer Heldens.

De heer Heldens (VVD): Voorzitter, dank u wel. Dank u wel ook aan de indiener van de motie. Op advies van het College is gisteren denk ik een verstandig besluit genomen om het nu niet te amenderen – want dat is technisch niet mogelijk – maar een motie in te dienen om te onderzoeken wat we kunnen doen met die vrijstellingen, en of die wel echt terecht zijn. En die discussie gaan wij als VVD graag met u aan. Dus wij gaan deze motie steunen. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Ik kijk even rond. Daarmee is een einde gekomen aan de beraadslaging van het punt waar we gisteren geschorst zijn. Dames en heren, even voor eenieder die zit te kijken: wij gaan zo dadelijk allereerst stemmen over de voorstellen en de moties en amendementen van de vergadering van gisteravond. Daarna gaan we over tot het agendapunt van vandaag: Maastricht Aachen Airport. Beginnen we eerst met een statement vanuit de Staten, en daarna het inspreken van een zestal mensen die daarvoor aangemeld zijn. En daarna begint het debat. Gaan we nu over naar stemmingen. Als we goed geteld hebben zijn 43 Statenleden aanwezig in de zaal. Allereerst gaan we stemmen over de moties waarvan de stemmen zijn gestaakt tijdens de Statenvergadering van 11 november jongstleden. Toen waren er twee moties, en die waren gelijk geëindigd, om het maar zo te zeggen. En dus moeten die vandaag opnieuw in stemming worden gebracht. De eerste was: de motie Tegels Palmen inzake Jongeren actief in de agrarische sector. En de tweede motie was van Tegels Van der Linden c.s. inzake Vee of wolf in de wei. Ik hoop dat u dat allemaal voor ogen had. Ik geloof dat er lichte paniek in de zaal ontstaat. Ik schors even voor één minuut.

[SCHORSING]

De voorzitter: Dames en heren, ik heropen de vergadering. En er is een ordevoorstel. Heer Heldens, ga uw gang.

De heer Heldens (VVD): Ja voorzitter, ik zou graag een ordevoorstel willen doen. En dat is uit collegialiteit naar de collega's van het CDA. Ik heb begrepen dat op weg hiernaartoe door winters weer iemand een kleine aanrijding gehad heeft, en dat een andere collega diegene is ophalen. Dus dat zou nu effect hebben, als we nu zouden stemmen, op de stemverhouding en op de democratie. Omdat die collega's straks wel verwacht worden hier en op weg zijn hiernaartoe, zou ik willen voorstellen om de stemming na afloop van het debat te doen, zodat we dan iedereen de gelegenheid geven om mee te stemmen. Dat is een ordevoorstel, daar kunnen voors en tegens voor zijn, maar als dat gedaan wordt dan gaan we daar volgens mij gewoon over stemmen nu.

De voorzitter: Dank u wel. Ik leg hem aan uw Staten voor. Is er iemand die erop wil reageren? Of zie ik met geknik dat dit een voorstel is dat op brede steun kan rekenen? Dan neem ik uw voorstel over mijnheer Heldens, en dan gaan wij over alle voorstellen stemmen na het debat MAA. Alle moties, amendementen en voorstellen van gisteren, inclusief die van de vorige vergadering. De heer Van Caldenberg.

De heer Van Caldenberg (SP): Ja voorzitter, ik zie de heer Kuntzelaers en de heer Baneke de zaal uit lopen, uit collegialiteit met de twee leden van het CDA die er niet zijn. En daarmee zouden we gewoon nu kunnen stemmen, en blijft de stemverhouding hetzelfde.

De voorzitter: Kan allemaal. Maar volgens mij was het ook gewoon prima om straks te stemmen en gaan we nu gewoon met het debat beginnen. Dank voor deze collegialiteit. Het doet mij erg deugd dat er meerdere opties zijn, maar volgens mij was er net een breed draagvlak om gewoon te stemmen na het debat met MAA. Maar in ieder geval dank voor deze mooie manier van samenwerking.

11 BEHANDELSTUKKEN

De voorzitter: Dames en heren, komen we nu uit bij de behandelstukken. En alvorens wij starten met de behandeling wordt gelegenheid geboden aan de sprekers die zich gemeld hebben, om gebruik te maken van het spreekrecht. Weet in ieder geval, ook richting de sprekers, dat u maximaal vijf minuten het woord heeft. Ik hoop dat u zich daar goed op geprepareerd heeft. We zullen daar ook zo goed mogelijk op letten, dat u het dan ook echt afrondt. Het is niet de bedoeling om met elkaar dan in discussie te gaan over de sprekers. En alvorens ik de eerste spreker het woord geef had ik toegezegd dat er een statement gemaakt kon worden. Mevrouw Jetten en de heer Heldens, aan u het woord.

Mevrouw Jetten (GroenLinks): Ja dank u wel, voorzitter. Collega's, ik sta hier met mijn VVD-collega. Ik ben zelf van GroenLinks. En het is duidelijk dat wij het niet altijd eens zijn. Sterker nog, op het dossier dat wij vandaag gaan behandelen zijn wij het hartstikke oneens. Echter, wij vinden dat politici altijd hun werk moeten kunnen doen. En bedreigingen en intimidatie horen daar niet bij. En als één collega bedreigd of geïntimideerd wordt, dan geldt dat voor ons allemaal. En dat is iets wat wij niet accepteren, voor wie dan ook. Ik zou bijna willen zeggen, zoals de NAVO: als je één van ons aanvalt, val je ons allemaal aan. Dus daar wou ik het bij laten.

De heer Heldens (VVD): Ja voorzitter, ik heb zojuist voor aanvang van deze vergadering met mevrouw Jetten een statement besproken. En de mooie woorden van mevrouw Jetten doen mij enorm deugd. We hebben gezien dat er grote verschillen zijn in dit debat, dat er grote belangen op het spel staan. Maar vandaag moet de democratie haar werk doen, wat er ook uitkomt. En we hebben gezien dat dit debat in de samenleving enorm verhard is. Zowel collega's die voor het vliegveld zijn als collega's die tegen het vliegveld zijn hebben e-mails ontvangen, teksten, die zijn gewoon vreselijk. Er worden collega's geïntimideerd per e-mail, er is sprake van laster, smaad, opruiing. En daar moeten wij samen een streep trekken: dat kan niet. En ik roep ook iedereen op waar grenzen overschreden worden, om aangifte te doen. Want anders kan de democratie in deze rechtsstaat niet meer functioneren. En ik vind het heel belangrijk dat we hier als Staten, als collega's naar elkaar één front vormen. En wat mevrouw Jetten zegt: als je één van ons aanvalt, val je ons aan. Als je aan mevrouw Jetten komt kom je aan mij, en kom je aan mij kom je aan mevrouw Jetten. En mevrouw Plusquin, en iedereen hier in de zaal. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Het moge duidelijk zijn dat dit uit het hart gegrepen is, en dat dit een statement is dat we alleen maar met elkaar ongelooflijk kunnen onderschrijven. Ik heb de afgelopen weken met diverse van u over dit onderwerp, helaas, moeten spreken. En dat is helaas ook niet alleen hier rond ons huis. Ik hoop dat dit statement nu echt bodem zal vatten, dat het ook echt duidelijk wordt dat een democratie pas kan werken als wij op basis van argumenten met elkaar ideeën uitwisselen, maar dat we altijd de democratie de ruimte geven. Daar is onze democratie te mooi en te heilig voor. Dank voor uw statement, en namens het College zou ik zeggen dat wij dat ongelooflijk omarmen, en samen met u mee optrekken. Zijn we toegekomen aan het spreekrecht externen. En als eerste wil ik graag het woord geven aan de heer 't Lam, namens de Stichting Maastricht Maintenance Boulevard.

De heer 't Lam: Dank u wel, voorzitter. Leden van Provinciale Staten, van alle bedrijven die op en rond Maastricht Aachen Airport zijn gevestigd is een deel luchtvaartgerelateerd. Denkt u daarbij aan logistieke firma's voor de luchtvracht en aan bedrijven die vliegtuigen onderhouden. De belangen van die onderhoudsbedrijven worden behartigd door de Stichting Maastricht Maintenance Boulevard. En namens die stichting heb ik vandaag drie boodschappen voor u – over de luchthaven, over het Omgevingsfonds en over

het PIP. Eerst de luchthaven. Van die onderhoudsbedrijven die ik noemde zijn enkele landingsbaanafhankelijk. Want zonder die ene baan kan Samco geen vliegtuigen repareren, kan Maas geen vliegtuigen spuiten, en kan General Aviation Maastricht geen kleine vliegtuigen onderhouden. Die ene baan is goed voor vierhonderd banen. Eerste boodschap. Het zal u niet verbazen dat al die werknemers verheugd zijn als de luchthaven openblijft. Wel hopen de bedrijven dat u over een paar jaar niet weer anders over de luchthaven gaat beslissen. Wij weten dat het politiek is, maar bedrijven leggen zich vast voor dertig jaar met hun investeringen. En dat heet: vestigingsklimaat. En dat zou de politiek ook moeten koesteren, want anders vertrekken er nog meer bedrijven van Limburg naar de Randstad of nog verder. Het Omgevingsfonds. We zijn verheugd dat er nu wel een stabiele structuur voor een duurzame en lange termijn op tafel ligt. De hinder voor de omwonenden wordt beperkt, het voortbestaan van de luchthaven brengt met zich mee dat het Heuvelland gevrijwaard zou kunnen worden voor meer groei van en door Luik, en er wordt vanuit Schiphol veel kennis en kunde ingevlogen. Alle compliment wat ons betreft, en ook voor de wijze waarop GS en de ambtelijke staf dit proces hebben vormgegeven. Maar – en ik haak dan in op wat er zo-even gezegd is – natuurlijk is het goed dat er het afgelopen jaar zo fundamenteel over de luchthaven is gesproken, en ook weer vandaag, maar tegelijk constateren we dat MAA voor sommigen ook een maatschappelijke splijtzwan is geworden. Boodschap twee is daarom: wij vinden het heel belangrijk dat er intensief wordt ingezet op de relatie met de omgeving. Daar willen wij als Stichting Maastricht Maintenance Boulevard dan ook graag aan bijdragen. Bij een nieuw perspectief voor de luchthaven hoort een open communicatie en het herstel van vertrouwen. Het Omgevingsfonds gaat daar een centrale rol in vervullen, en dat ondersteunen wij dan ook van harte. Ook hebben wij aan de Provincie Limburg aangeboden een rol te kunnen spelen bij het benaderen van al die andere bedrijven op en rond de luchthaven, in relatie tot het vullen van het Omgevingsfonds. Laatste onderwerp, het PIP. Enkele opmerkingen nog over het proefdraaien. We weten dat het PIP een eigen besluitvormingstraject kent, dat volgt op het besluit van vandaag. En het PIP en de daarmee samenhangende vergunningen zijn van doorslaggevend belang voor de bedrijven die ik vertegenwoordig. Daar gaan we de komende tijd ook graag met u over praten. Maar even als voorschotje daarop, en voor de beeldvorming, een paar cijfers. In 2021, vorig jaar, waren er zo'n vijfduizend commerciële passagiers- en vrachtluchten. Dat opstijgen van die vluchten gaat met vol power en ook het landen maakt het nodige geluid – vijfduizend keer. Gemiddeld wordt er één keer per week op volle kracht proefgedraaid. Dat is vijftig keer per jaar. Dat is dus 1% van die vijfduizend. Natuurlijk, dat proefdraaien duurt een kwartier en het opstijgen duurt een minuut of twee, drie. En bovendien, naast die vijftig keer vol power wordt er zo'n honderdvijftig keer proefgedraaid op een lager niveau. Maar toch, proefdraaien is verantwoordelijk voor een deel van de hinderklachten. Boodschap drie is dus: het PIP moet er komen, en wij pleiten voor een goede afweging tussen de belangen en de mogelijkheden. Tot slot, eerst vandaag: wij kijken met vertrouwen naar uw beraadslagingen, en daarna de komende periode delen we heel graag met u onze overwegingen en inzichten inzake het PIP. Graag tot dan. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer 't Lam. Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Hoedjes, op eigen titel.

Mevrouw Hoedjes: Goedemorgen, allemaal. Mijn naam is Wilhelmina Hoedjes, ik ben een betrokken burger met een gedegen wetenschappelijke achtergrond en op verschillende gebieden. En ik werk graag met anderen aan een betere wereld, zowel materieel als spiritueel. En daar hecht ik heel sterk aan. Zeven jaar geleden liep ik hier ook al rond, toen was ik fractievoorzitter van Carla Brugman op Landbouw en Natuur. En dat was een heel mooie tijd vond ik, omdat er ook Statenbreed allerlei dingen georganiseerd werden. Nu ik hier weer ben zie ik hoe dat veranderd is, en dat schokt me eigenlijk wel diep, en vooral over de gang van zaken rond dit Maastricht Aachen Airport. Er zijn zo veel argumenten voor het sluiten van MAA, maar er zijn nog steeds vijf partijen die daarmee verder willen. En dan denk ik, van: hoe komt het dat u zo verhard bent in deze standpunten. U wilt allemaal dat de Limburger een gelukkige en positief gezonde en welvarende Limburger is, en met betaalbare woningen. En dat gaat niet samen met MAA. Het is een verlieslijdend en vervuilend bedrijf en dat veel mensen een rotleven bezorgd, echt een rotleven. Donderend lawaai, giftige en kankerverwekkende uitlaatgassen, verstoorde nachtrust, noem maar op. Ook andere steden en dorpen onder de vliegroutes, zoals Sittard-Geleen en Haler waar ik woon, hebben last van ernstige geluidsoverlast.

Ja, hoe kan dat denkt u, maar de vliegtuigen die in Eindhoven opstijgen nemen niet de moeite om genoeg hoogte te nemen om richting MAA te vliegen. Misschien ook naar Luik, dat zou ook nog kunnen. Want het is natuurlijk belachelijk dat je van Eindhoven naar Beek gaat vliegen. In Haler, waar ik woon, duurt die overtocht tien minuten, en dat wordt begeleid door zo'n 50 dB geluidsdruk. Regelmatig zijn dat er ook zes per uur. Reken maar uit: dus het hele uur zit je onder dat geluid. Dan denk je: nou ja, het is geluid, maar het voelt onrustig, het is neerdrukkend, je wordt er helemaal depressief van, en je kunt er niet aan ontkomen. Het is echt... nou ja, ik word er helemaal niet goed van. En wat is hier nu eigenlijk misgegaan? Waarom praten we hier eigenlijk nog over als dit zo'n ongelooflijke last is voor heel Zuid-Limburg. En nog verder ook, want ik woon in Midden-Limburg. En ik wil dat ook niet accepteren. Ik vind dat we nu verstandig moeten zijn, en naar elkaar moeten luisteren, en moeten doen wat nodig is voor onze leefomgeving. Ik wil gewoon niet meer dat tegen elkaar in praten omdat we toch niet naar elkaar luisteren. Dus ik wil oproepen: ga alsjeblieft naar elkaar luisteren. En ja, als het dus toch verkeerd uitpakt naar mijn idee – dat we dus deze toestand door laten gaan – ja, dan zal ik toch meewerken aan alle procedures en wat je maar kunt bedenken. En ik hoop eigenlijk dat de stikstofcrisis ons gaat helpen om onze eisen kracht bij te zetten. Of mijn eisen, moet ik misschien zeggen. De stikstof van MAA, die kunnen we niet uitruilen met stikstof van boeren, omdat dat gewoon onmogelijk is. En we kunnen natuurlijk ook niet toestaan dat MAA de stikstofruimte inpikt van het bouwen van woningen. Maar het hoeft niet zo ver te komen. We kunnen ook zonder MAA. Er zijn genoeg vliegvelden in de buurt. En we hebben een heel mooi plan gezien, van de wereldberoemde architecte Francine Houben. En dan zeg ik: geef MAA een bestemming die meer in lijn is met de nieuwe economie, de nieuwe tijdgeest, nieuwe mobiliteit en nieuwe recreatie. Het Zuid-Limburgse landschap is – gezegd ook, hè – van nationaal belang. Om de kosten hoeft u het niet te laten. Die heeft Francine al gelijk ingecalculeerd, dus dat gaat goed. Mag ik u tot slot nog een leestip aanraden? Ik heb net het boek gelezen van Robin Wall Kimmerer, dat heet in het Engels: *Braiding Sweetgrass*, en dat heet *Een vlecht van heilig gras* in het Nederlands. En als je dat boek leest, dan snap je hoe het gekomen is dat wij de wereld eigenlijk zo kapotgemaakt hebben, zo vervuild hebben. Het leert je om te leven mét de natuur en ín de natuur. En het geeft ook hoop, want de natuur is sterker dan wij, de natuur herstelt zich wel. Maar we moeten wel stoppen met de boel kapot te maken. En een van de dingen die de wereld kapotmaken is: MAA. Dus, bij deze.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Hoedjes. Dames en heren, hoe begrijpelijk ook, maar het is echt niet gebruikelijk om in de vergaderzaal op elkaar te reageren. Ik snap dat als u het er erg mee eens bent, dat dat het eerste is dat in u opkomt, maar ik zou het erg op prijs stellen om dat nu even voor u te houden, of zo zacht dat ik het niet kan horen. Mijnheer Ritzen, aan het woord. Ook u doet dat op persoonlijke titel.

De heer Ritzen: Goedendag. Op 11 maart dit jaar publiceert SEO de MKBA over MAA. De conclusie is, ik citeer: 'Bij sluiting van MAA lijken voor zowel Limburg als Nederland de maatschappelijke baten groter te zijn dan de te maken kosten.' De positieve financiële, klimaat- en omgevingseffecten overtreffen de negatieve effecten voor gebruikers (vracht en passagiers). Wat heeft de Provincie daarmee gedaan? Genegeerd, weggemoffeld, geloofchend, in de wind geslagen. De saneringskosten zijn zo hoog opgevoerd, € 100 miljoen, om sluiting van MAA zo onaantrekkelijk mogelijk te maken. Er zijn echter tal van voorbeelden van goedkope succesvolle transformaties van vergelijkbare luchthavens. Tempelhof in Berlijn bijvoorbeeld, daar bedroegen de saneringskosten € 5 miljoen. Oslo, New York, Hongkong, Ecuador City, Denver en Austin – herontwikkelingen die hebben geleid tot een groot succes. Hoeveel tijd is er door de Provincie besteed om zich daarin te verdiepen? Hoeveel werkbezoeken heeft u daar gebracht? Nul. Francine Houben van Mecanoo heeft een plan ontwikkeld voor een in alle opzichten hoogwaardige ontwikkeling van het voormalige luchthaventerrein – gericht op de toekomst, met volop kansen voor bedrijven en voor mensen in Limburg. Op basis van hergebruik van de baan en gebouwen, zodat sanering niet of nauwelijks nodig is. In hoeverre is het plan serieus beoordeeld, geanalyseerd door de Provincie? U raadt het al: totaal niet. Statenleden, diverse partijen hier voor mij gezeten vonden drie jaar geleden dat de Provincie zich moest beperken tot haar kerntaken. Tot de kerntaken van de Provincie behoort de wettelijke plicht zorg te dragen voor een goed milieu en klimaat. Ook een veilige en schone omgeving, lucht en land vallen hieronder. Waarom houdt u zich niet aan uw wettelijke verplichte taak maar bent u wel van plan ten koste van de

welvaart in Limburg tientallen miljoenen te verspillen aan uw luchtkasteel MAA? In de FEB-commissievergadering van 5 maart 2021 deden leden van de Zuidelijke Rekenkamer aanbevelingen over het provinciale beleid bij grote projecten. De ZRK acht het van essentieel belang dat bij grote projecten steeds het publieke belang gediend en het maatschappelijk en financieel rendement voor ogen gehouden moet worden. Ook moet bij elk groot project een exitstrategie voorhanden zijn. Alle partijen, zonder uitzondering, omarmden deze boodschap. In de mondelinge toelichting werd door ZRK nog benadrukt dat bij ieder financieel besluit duidelijk moet zijn wat het publieke belang is, ofwel men dient te onderbouwen waarom dit besluit goed is voor Limburg en dat het te verantwoorden is wat betreft de rol van de Provincie, het rendement en het risico; steeds dient het publiek belang centraal te staan en in vraag gesteld te worden. Ik rond af. Statenleden, ik vraag u, hoeveel minuten van het debat op 3 juni en twee weken geleden gingen over het publieke belang van MAA en het maatschappelijk rendement voor de Provincie? Nul. En over de exitstrategie voor de Provincie? Niets, nul. Ik kan niet anders dan constateren dat u zich weinig aantrekt van de aanbevelingen van de Zuidelijke Rekenkamer, die u zelf van harte heeft onderschreven. Onderweg hiernaartoe, op Radio 1 was een interessant interview, en het ging over Macron die in zijn maag zit met de euthanasiewet. Die heeft een Burgerraad ingesteld. En die Burgerraad, dat zijn 85 mensen, die worden drie maanden bij elkaar gezet en die gaan nadenken over dat probleem. Gedepolitiseerd, als het ware. Ik vind dat een heel interessant idee voor hier. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Ritzen. Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Stroeken-Gerats, ook op persoonlijke titel.

Mevrouw Stroeken-Gerats: Goedemorgen, allen hier aanwezig. Ik ben Mieke Stroeken. Ik ben boos, ontzettend boos. Ik sta hier voor de mensen die mijn belangen, mijn gezondheid en mijn welbevinden vertegenwoordigen en de helft van deze lieden lapt die verantwoordelijkheid aan zijn laars – want het zijn immers veel mannen. Want hoe moet ik het anders uitleggen dat meer dan de helft van onze Limburgse vertegenwoordigers vóór ...

De voorzitter: Mevrouw Stroeken, mevrouw Stroeken, ik moet toch even ingrijpen. Ik wil heel graag iedereen het woord geven, maar u wordt wel heel persoonlijk op een aantal mensen. En ik wil u echt vragen om niet persoonlijk te gaan worden. Of het nou mannen of vrouwen zijn, of het lieden zijn – het zijn volksvertegenwoordigers die naar eer en geweten hun werk doen. En ik nodig u uit om uw inhoudelijke boodschap te geven, en u echt te onthouden om de mensen persoonlijk aan te spreken. Ga uw gang. Anders zou het erg vervelend zijn als ik u het woord zou moeten ontnemen, want dat wil ik echt niet. Ga uw gang.

Mevrouw Stroeken-Gerats: Oké. Ik wil de mensen niet persoonlijk aanspreken, ik neem het terug. Mannen en vrouwen. Maar ik wil hier wel een persoonlijk verhaal doen. Want ik ben ontzettend teleurgesteld. En als u het niet ermee eens bent, dan onderbreekt u mij weer, maar ik wil wel mijn verhaal vertellen.

De voorzitter: U krijgt alle gelegenheid voor uw verhaal. Ik vraag u alleen om het niet op de persoon te zetten of mensen verwijten te maken, maar gewoon uw verhaal te doen met uw argumenten. Want daarvoor zijn we allemaal hier: om daarnaar te luisteren.

Mevrouw Stroeken-Gerats: Maar dit is een emotionele boodschap. Ik hoop dat u dat begrijpt.

De voorzitter: Uiteraard. Ga uw gang.

Mevrouw Stroeken-Gerats: Want hoe moet ik het anders uitleggen, dat de helft van de Limburgse vertegenwoordigers vóór instandhouding en uitbreiding van MAA is, ondanks alle rapporten, analyses, berekeningen en smeekbedes die losgelaten zijn op dit debacle. Ik kan dat maar op twee manieren uitleggen. Als 'sorry, ik begrijp er helemaal niets van en dus volg ik maar de richting die vanouds bepaalt.'

Of, 'ik stem voor omdat ik lak heb aan alle wetenschappelijke analyses, conclusies en aan al die tienduizenden omwonenden die mentaal en geestelijk ziek worden van MAA. Dus, ik bepaal zelf wel wat goed voor Limburg is. En dat doe ik door de Limburgers een worst voor te houden gevuld met stront, want dat hebben ze toch niet in de gaten'. Arrogant noem ik dat. Praten over macro-economische vergezichten van Maastricht Aachen Airport. En alle vragen die mede-parlementsleden stellen over wat die vergezichten dan wel mogen zijn, pareren door te oreren, 'ach, daar snappen jullie toch helemaal niks van, van macro-economie'. Maar zo maskeert iemand eigenlijk het antwoord op de vraag niet te weten. Net zo laf vind ik de houding dat naar aanleiding van de discussie over het businessplan van MAA, er opheldering gevraagd wordt over zwaarwegende zaken en dat al die vragen die gesteld worden afgedaan worden met de opmerking, 'ja, we willen eerst het antwoord afwachten van de portefeuillehouder'. Dus dat is van hetzelfde laken een pak. Men heeft wat verzonnen om tijdens de commissievergadering in te dienen, maar blijkbaar weet men eigenlijk niet echt iets zinnigs te bedenken. En ik kan het weten, want ik was er wel bij. Waarom willen jullie koste wat kost MAA behouden? Ik begrijp het niet. Iedere Limburger weet al lang dat het vliegveld elk jaar weer miljoenen euro's belastinggeld van onze hardwerkende mensen vraagt. Mensen hebben jullie gebeden en gesmeekt: alsjeblieft, luister naar ons. Onze kinderen hebben longproblemen. De ouderen krijgen door alle rotzooi die de regio moet verwerken hartproblemen en kanker. Maar nee, daar hebben jullie geen oren naar. Wel naar die mooie economische vergezichten die de bedrijven en de managers jullie voorspiegelen. Geweldig, we gaan elektrisch vliegen, we worden een zegen voor de mensheid want we zijn zó duurzaam en zó biodivers en zó natuurinclusief – zonder natuur- en milieuvergunning – en noem nog maar wat van die prachtige termen. En dan maar denken dat de burger deze onzin allemaal gelooft. Geloven jullie het zelf? Ik in ieder geval niet. Ik heb begrip voor de twijfelaars, de leden van het Parlement die het nog niet weten, of geen beslissing durven nemen vanwege interne of externe druk. Maar denk na, gewoon met burgerlijk verstand. Het is niet zo moeilijk. Kies voor de gezondheid van mensen, kies voor een werkelijk gezonde economie voor Limburg en niet voor Schiphol Group aan wiens leiband jullie gaan lopen. Jullie programma's voor de komende verkiezingen willen het beste, het mooiste, het geweldigste voor Limburg. Dan, stem ook zo. Ik dank in ieder geval alle Statenleden van Limburg die tegen de plannen over MAA stemmen, uit de grond van mijn hart. Dank voor uw aandacht.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Stroeken. Dan geef ik nu het woord aan de heer Hanssen, namens de Stichting Natuurlijk Geuldal.

De heer Hanssen (namens de Stichting Natuurlijk Geuldal): Geachte Statenleden, mijnheer de voorzitter. Ik spreek namens Stichting Natuurlijk Geuldal. Wij maken ons grote zorgen over de staat van de natuur, het landschap en de leefomgeving in het Heuvelland. Voor dit volgens velen volledig overbodige vliegveld MAA wordt kennelijk alles uit de kast getrokken. U dreigt namelijk € 100 miljoen belastinggeld, bijeengebracht door hardwerkende Limburgers, te gaan verkwisten. In de 60/40-constructie is Schiphol geen volwaardige partner van de Provincie Limburg. Voor Schiphol is dit een laagdrempelige investering met weinig risico en potentieel een groot rendement. Voor de Provincie Limburg is het precies andersom: in de praktijk draagt vooral de Provincie het risico voor deze enorme investering. Geen enkele bankier zal voor de onderhavige businesscase een lening overwegen. Want een businesscase zonder gedegen marktanalyse, bijbehorende strategie en hierop gebaseerde omzetprognose is geen realistisch zakenvoorstel. Ook de Provincie zou zeer zorgvuldig om moeten gaan met de tot haar beschikking gestelde middelen. Slechts 3% van alle Limburgers maken dit jaar gebruik van MAA, voor hun vakantiereisje. Maar alle Limburgers moeten aan de luchthaven bijdragen. Door die uitgaven zult u veel minder kunnen besteden aan de zaken die voor alle Limburgers van belang zijn, zoals: veiligheid, sport, openbaar vervoer, cultuur, de sociale agenda, armoedebestrijding, economie, arbeidsmarkt, landbouw, duurzaamheid – omdat het geld is opgegaan aan MAA. Dertigduizend Limburgers per jaar gebruiken MAA voor een makkelijk vliegreisje. Dertigduizend Limburgers worden volgens het GGD-rapport zeven dagen per week, tweeënvijftig weken per jaar ernstig gehinderd door MAA. Acht u dit aanvaardbaar? U geeft uw huidige beslissingsmacht uit handen aan Schiphol Group. Een opportunistische onderneming, die alleen geïnteresseerd is in eigen winst en belang. U bent vervolgens niet meer in staat om een van uw wettelijke kerntaken uit te voeren, te weten: zorgdragen voor milieu en klimaat,

en een veilige en schone lucht en omgeving. U zult onmachtig zijn om uw beloften na te komen inzake het verminderen van het aantal ernstig geluidsgehinderden en het uitfasen van de meest lawaaiige en vervuillende toestellen, omdat de Schiphol Group hier geen baat bij heeft. U kunt dus niet meer eigenstandig maatregelen nemen ter voorkoming van hinder en overlast, want voor vrijwel alles is de goedkeuring van de Schiphol Group nodig. En terwijl de Schiphol Group er op elk moment uit kan stappen blijft u verantwoordelijk voor alle verliezen, bijkomende investeringen, schulden, claims en andere financiële verplichtingen die in dat geval resteren. Is dit wat u voor ogen stond? De corebusiness van MAA bestaat voor twee derde uit transport van bloemen uit Afrika. Ik citeer een bericht van begin dit jaar, van het Nieuwsblad Transport: 'Bloemen verkassen steeds vaker naar de zeecontainer. Vervoer van bloemen in zeecontainers lijkt de toekomst te hebben. Het heden hebben ze alvast een beetje te pakken. Uit een land als Kenia komen sinds de pandemie al steeds meer rozen in containers naar Nederland. Technisch is transport over zee steeds beter mogelijk. De prijzen zijn lager, en de uitstoot is minder dan bij luchtvracht.' Staten, acht u het verantwoord om € 100 miljoen belastinggeld in MAA te steken, geheel tegen de marktontwikkelingen in? Staten, met de stikstofruimte die MAA opslurpt kunnen tientallen boeren, bedrijven en Provinciale bouwplannen die door de nieuwe stikstofmaatregelen dreigen vast te lopen, uit het slop worden getrokken. Laten we die boeren en bedrijven dan maar stikken, die projecten verzanden? Omdat MAA zo nodig door moet gaan? Staten, hoe denkt u dat een aanvraag voor een luchthavenbesluit ooit gehonoreerd kan worden indien de daartoe uitgevoerde maatschappelijke kosten-/batenanalyse overduidelijk heeft aangetoond dat sluiting van MAA verreweg het beste is voor Limburg, en dat MAA een negatieve impact heeft op de economie van Limburg? Het kost ons handenvol met geld. Limburg wordt opnieuw een wingewest, wij de lasten en de baten worden elders verdeeld. Staten, de Provincie heeft om het draagvlak voor MAA te meten een enquête laten houden. Op pagina 29 van het eindrapport geeft 89% van de respondenten aan dat men niet goed op de hoogte is van de laatste ontwikkelingen rond MAA.

De voorzitter: Komt u tot een afronding?

De heer Hanssen: Ja, dit is de laatste zin. Op pagina 31 blijkt dat gebruikers van MAA bij de respondenten tot tienmaal oververtegenwoordigd zijn. Wat blijft er nu nog over van de representativiteit van dit onderzoek? Hoeveel waarde kunnen we hieraan hechten? Dit is het einde van mijn betoog. Statenleden, bezin uzelve, laat wat het zwaarst is het zwaarst wegen. En kies voor wat goed is voor heel Limburg en voor alle Limburgers. Ik dank u voor uw aandacht.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Hanssen. Dan geef ik tot slot het woord aan de heer Derks, en hij spreekt namens de Alliantie pleinAIR Maastricht.

De heer Derks (namens Alliantie pleinAIR Maastricht): Dank u wel, voorzitter. Geachte leden van Provinciale Staten, u hebt al veel informatie van pleinAIR Maastricht ontvangen, en toch wil ik hier nog enkele punten onderstrepen. Ik hoor nu aan de andere sprekers dat er een klein beetje overlapping in zit, maar dat versterkt alleen maar de zaak, denk ik. Ik wil het op de eerste plaats hebben over de vervoersprognoses van MAA. Als het goed is kunnen de Statenleden op hun scherm nu een grafiek zien met de vrachtontwikkeling. In de afgelopen twintig jaar zijn alle prognoses van MAA veel te hoog geweest, zowel voor passagiers als vracht. Waarom zouden de prognoses nu wel kloppen? Wie gelooft deze prognoses. Als we kijken naar de vracht, dan: in 2020 was er een top, samenhangend met de coronacrisis. Daarna is een daling begonnen van de vracht. Die daling is op dit moment op jaarbasis 15% per jaar. En volgens de prognose van het businessplan zou er nu een groei moeten zijn van 15% per jaar. Een verschil van 30 procentpunt. En als we kijken naar het komend jaar: het vliegveld gaat twee maanden dicht voor de baanrenovatie. Vervoersmaatschappijen van passagiers en vracht moeten tijdelijk ergens anders naartoe. Waarom zouden ze nog terugkomen naar MAA? Wat is de binding met MAA? Een zeer groot deel van de vracht – wat net al genoemd is – is bloemen. En die bloemen gaan in zeecontainers, wat net aangegeven werd. En wat blijft er dan over van de vracht op MAA? De kosten van het vliegen gaan dus enorm omhoog <onverstaanbaar> de zeevaart. Dus ik denk dat niemand nog de prognoses van de vracht gelooft. Volgende

punt is het aantal ernstig gehinderden dat zou moeten dalen. Maar het gaat in ieder geval de eerste jaren stijgen. Na 2025 naar het niveau van 2019, en daarna zal het moeten gaan dalen. Terwijl, MAA groeit met 75%. Wie gelooft dit. Schiphol Group weet dat het in ieder geval niet zal zijn, en heeft een escape ingebouwd in zijn afspraken. Als de droom van het elektrisch vliegen niet doorgaat, dan hoeft het aantal ernstig gehinderden na 2030 niet verder te dalen. Dit is in strijd met het Statenvoorstel wat vandaag voorligt. Als het over ernstig gehinderden gaat, dan hebben we het steeds over berekende aantallen. En de werkelijke aantallen uit het GGD-onderzoek blijken vijfmaal hoger te zijn. Het GGD-onderzoek wordt gebruikt in de komende jaren om de berekeningsmethode aan te passen, en dan zal blijken dat er dus ook berekend bij MAA veel meer ernstig gehinderden zijn. En dan zal het ook zeer moeilijk worden om dat te laten dalen. Maar goed Staten, als u besluit vandaag om door te gaan met MAA, dan bent u er nog niet. Deskundigen hebben ons laten weten dat er op heel wat punten in het Statenvoorstel sprake is van ongeoorloofde staatssteun. En als het dat niet is, dan zijn er de juridische procedures. Johan Vollenbroek heeft al een handavingsverzoek liggen, omdat er geen natuurvergunning is hier. Heeft Johan Vollenbroek al eens ooit een stikstofproces verloren? MAA is de zesde uitstoter van stikstof. En MAA mag met 75% groeien. Ja, dan is dat een dienovereenkomstige groei van het stikstof. Iedereen in Nederland weet dat vanaf nu stikstof door alle bedrijven in Nederland verminderd moet worden. Nederland zit op slot. Er is één uitzondering in Nederland, en dat is MAA. MAA gaat in de komende tijd met 75% groeien, volgens het Statenvoorstel. En die groei is mogelijk omdat er sprake is van onbenutte stikstofruimte. Ik heb laatst in een agrarisch tijdschrift gelezen dat boeren er niet op moeten rekenen dat onbenutte stikstofruimte zomaar gebruikt kan worden. Staten, er staan u de nodige juridische procedures te wachten. Er lopen er al; er komen er. Een van de nieuwe juridische procedures heeft betrekking op de onmogelijke ligging van MAA, met twintig ontheffingen, waaronder de veiligheidszone. De stopway is begin deze eeuw aangelegd uit veiligheidsoogpunt. Die is aan de baan toegevoegd zonder enige procedure. En daardoor is de veiligheidszone van het vliegveld buiten het luchthaventerrein komen te liggen. Er loopt een openbare weg doorheen. Het is op grondgebied van de gemeente Meerssen, die het in de tussentijd gehad heeft met MAA, en waarschijnlijk geen medewerking verleent aan bestemmingsplan wijzigen. Er hebben zich bij ons de afgelopen tijd twee advocaten aangemeld die juridische procedures helpen volgen. De brieven liggen al klaar.

De voorzitter: Komt u tot een afronding?

De heer Derks: Ja. U bent gekozen, Statenleden, om beslissingen te nemen die het beste zijn voor Limburg. Wat al aangegeven is: dat de MKBA aangeeft dat sluiten van MAA het beste is voor Limburg. Kies dus voor sluiting. Bij sluiting moeten ongeveer vijfhonderd mensen eenmalig een andere arbeidsplaats zoeken. Arbeidsplaatsen die voor het oprapen liggen. Bij sluiting van MAA worden tienduizenden mensen levenslang verlost van overlast, geluidsoverlast, luchtverontreiniging en gezondheidsschade.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Derks.

11.1 G-22-054 Statenvoorstel inzake Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport, brief GS van 18-11-2022 (GS DOC-00335925)

De voorzitter: Dames en heren, gaan wij over tot de behandeling van het Statenvoorstel G-22-054 Statenvoorstel inzake Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport, brief van GS van 18-11-2022. Conform het spreektijdenoverzicht geef ik dan nu graag als eerste het woord aan de heer Heldens, namens de VVD.

De heer Heldens (VVD): Dank u wel, voorzitter. Voorzitter, vandaag is de dag dat wij een besluit nemen, een finaal besluit over de toekomst van Maastricht Aachen Airport en omgeving. Op 3 juni hebben we hier met Provinciale Staten samen geconcludeerd dat er vier voorstellen lagen, die eigenlijk allemaal onvoldoende waren. En dat er eigenlijk voor geen enkel van de vier voorstellen een meerderheid te vinden was. En daarom hebben wij destijds een amendement ingediend met een aantal voorwaarden waaronder de luchthaven wat ons betreft open mag blijven. En dat voorzitter, bespreken wij vandaag, of dat voldoende is

en voldoet aan ons amendement, aan onze opdracht aan het College van Gedeputeerde Staten. En voordat ik er inhoudelijk op inga wil ik mijn waardering uitspreken voor het College, voor de ambtelijke organisatie en iedereen die heeft bijgedragen aan het stuk wat hier vandaag voorligt. Nog nooit hebben we in zo'n korte tijd zo veel voor elkaar gekregen. En dat meen ik oprecht, complimenten daarvoor en dank, zodat we vandaag een goed besluit kunnen nemen. Wat wij willen is een langjarige oplossing, en duidelijkheid voor de toekomst zodat iedereen weet waar hij aan toe is. En daarom hebben wij in het amendement een aantal voorwaarden gesteld. Een overeenkomst met een omgevingsbewuste samenwerkingspartner. Wij constateren dat daaraan voldaan is, met een deel met Schiphol. Schiphol neemt een belang in de luchthaven, en Schiphol komt met expertise naar Maastricht. En die expertise, die zien we al direct in het voorstel wat hier nu ligt. Samenwerken is in deze tijd beter dan elkaar concurreren. En wij zien dat Schiphol dat ook doet in Eindhoven en Rotterdam, en dat Schiphol nog nooit dividend heeft onttrokken uit een van die deelnemingen, en dat die bedrijven daar beter van gaan functioneren. Een beschrijving van de inzet op verduurzaming. Nou, er ligt een hele visie, hoe er nog van alles geëlektrificeerd kan worden en verduurzaamd kan worden, en wat de trends zijn in de luchtvaart. Ook voldoende voor ons. Een royaal Omgevingsfonds. Wij constateren dat er nu € 15,35 miljoen hard toegezegd geld ligt voor een Omgevingsfonds, waarbij het bedrijfsleven heeft bijgedragen, de Royal Schiphol Group bijdraagt, het Rijk bijdraagt, de MAA bv bijdraagt, de gemeente Beek bijdraagt, de Provincie Limburg bijdraagt. En mijnheer Van Caldenberg heeft een interruptie.

De voorzitter: Ik had het ook gezien, maar ik wachtte even tot u uw zin klaar had. De heer Van Caldenberg, aan u het woord.

De heer Van Caldenberg (SP): Voorzitter, de heer Heldens heeft het over hard geld uit Den Haag. Maar is een aangenomen motie in de Tweede Kamer hetzelfde als een besluit van de regering om het geld aan Limburg over te maken?

De voorzitter: De heer Heldens.

De heer Heldens (VVD): Voorzitter, er is een amendement aangenomen, Koerhuis Van der Molen. Is door diverse partijen gesteund, niet de partij van mijnheer Van Caldenberg, overigens ...

De heer Van Caldenberg (SP): Klopt.

De heer Heldens (VVD): ...om € 3,5 miljoen uit de MIRT gelden ter beschikking te stellen voor verkeersveiligheid rondom de luchthaven. In de luchthavenbegroting 2023 is inmiddels € 150.000 hard geld afgesproken, dat dat bestemd wordt. Mijnheer Van Caldenberg schudt nee. Ik heb begrepen dat die toezegging redelijk betrouwbaar is. Daar kunnen we misschien nog over twisten, of die € 150.000 komt, maar die <onverstaanbaar>, die zit geamendeerd in de begroting.

De voorzitter: De heer Van Caldenberg.

De heer Van Caldenberg (SP): Laten we het over die € 150.000 hebben. Want in de cijfers waar we hier nu al mee rekenen is dat niet € 150.000, maar dan komt er ook nog drie keer € 150.000 bij, hè. Want dat is de motie waar u het over heeft. Maar deze regering heeft nogal een gewoonte om moties niet uit te voeren. En het zou zomaar eens kunnen zijn dat dat de worst is die Limburg wordt voorgehouden. Is de heer Heldens zich ervan bewust dat als hij zegt dat dat soort bedragen hard zijn, dat we eerst er nog vanuit moeten gaan dat de regering, waar de VVD het voor het zeggen heeft, dat ook moet doen?

De voorzitter: De heer Heldens.

De heer Heldens (VVD): Voorzitter, of de VVD het helemaal voor het zeggen heeft in die regering, daar kunnen we het nog eens over hebben. Daar ben ik het niet mee eens. Maar wat ik in ieder geval heb begrepen is dat er in de coalitie afspraken gemaakt zijn over die € 150.000. En als je dat wegzet tegen € 3,5 miljoen hard geld, en € 15,35 miljoen waar we nu mee rekenen, dan is dat geen dikke vette worst. Dan is dat, zou ik zeggen, bijna achter de komma. En dan verwachten wij de komende jaren ook nog meer inzet. Maar wij zijn in ieder geval al blij met die € 3,5 miljoen uit de MIRT gelden, met die € 150.000, en inderdaad een onderzoek om de komende drie jaar net zoals Eindhoven Airport dat heeft gekregen, met dat commitment wat is uitgesproken van 'wij gaan dat geld vinden en wij gaan de Limburgers hiermee helpen', ik heb daar vertrouwen in, mijnheer Van Caldenberg.

De voorzitter: Mevrouw Palmen.

Mevrouw Palmen (Fractie Palmen): Dank u wel, voorzitter. Kan mijnheer Heldens misschien duiden hoeveel van die € 15 miljoen publiek geld is, geld van de belastingbetaler, en hoeveel er van de bedrijven of de luchtvaartmaatschappijen zelf komt? Want volgens mij betaalt de burger die overlast ervaart gewoon zelf voor het opheffen of beperken van die overlast.

De voorzitter: De heer Heldens.

De heer Heldens (VVD): Voorzitter, ik wil mevrouw Palmen aanraden om de stukken te lezen. Daar staat het in.

De voorzitter: Mevrouw Palmen.

Mevrouw Palmen (Fractie Palmen): Ja dat klopt, dat kan ik daar lezen. Maar de vraag is aan mijnheer Heldens ... Of laat ik het dan anders formuleren: vindt u het terecht dat de belastingbetaler daarvoor moet opdraaien? Want dat is wat nu gebeurt.

De voorzitter: De heer Heldens.

De heer Heldens (VVD): Voorzitter, ik vind het terecht dat er een publiek/private samenwerking is. En op het moment dat je democratisch besluit dat de luchthaven open mag blijven, dat je ook oog hebt voor de omgeving en daar een fonds voor instelt, en daar inderdaad kaders voor vastlegt. En als dat geld kost, dan moet dat meegenomen worden in de totale businesscase. En dat doen we vandaag. Het is een gekoppeld besluit.

De voorzitter: Tot slot, mevrouw Palmen.

Mevrouw Palmen (Fractie Palmen): Dank u wel, voorzitter. Ik concludeer dat de omwonenden van MAA die overlast ervaren dus op deze manier twee keer, ik zal het plat zeggen, genaaid worden.

De voorzitter: Dank u wel. Ik heb geen vraag gehoord.

De heer Heldens (VVD): Voorzitter, een beetje fatsoenlijk taalgebruik van mevrouw Palmen zou haar wel sieren hier, vandaag. Maar ja, zo werkt dat in Nederland. We betalen met zijn allen belasting, en ik betaal ook wel eens mee aan linkse hobby's waar ik liever niet aan mee had betaald. Maar zo werkt dat nou eenmaal in een rechtsstaat en een democratie. We stellen samen begrotingen vast.

De voorzitter: Mevrouw Berghorst.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Ja voorzitter, ik heb een vraag aan de heer Heldens. Als ik me niet vergis, als we kijken naar uw amendement over het Omgevingsfonds, dan heeft u daar gevraagd om een proportionele bijdrage. En nu vroeg ik mij af: wat had u voor ogen toen u opschreef 'proportioneel'?

De voorzitter: De heer Heldens.

De heer Heldens (VVD): Voorzitter, op het moment dat ik 'proportioneel' opschreef had ik niets. Toen hadden wij allemaal niets. Toen werd gezegd, mede door u: nou, dat gaat nooit lukken. Nu constateer ik dat er € 3,5 miljoen geamendeerd is in de Kamer en toegezegd is voor verkeersveiligheid rondom de luchthaven, en dat er een motie is aangenomen, laten we het dan even zo noemen, voor € 600.000 voor het Omgevingsfonds, net zoals Eindhoven Airport heeft gekregen. Is dat proportioneel? Daar kun je over van mening verschillen. Het is in ieder geval een historische kentering. Het is een breuk met het verleden. En ik heb ook oprecht vertrouwen erin – en dat is ook een vraag die ik zo meteen aan de Gedeputeerde ga stellen – dat daar nog meer te halen valt, bijvoorbeeld waar het gaat om verduurzaming van grondgebonden activiteiten. Wanneer je bijvoorbeeld een brandweerwagen vervangt kun je uit het Stikstoffonds van minister Van der Wal wellicht een subsidieaanvraag indienen voor walstroom, voor een elektrische crashtender, en zo zijn er nog legio van mogelijkheden waar we nu achter gekomen zijn dat op die manier een bijdrage uit Den Haag gekregen kan worden. Dus ik ben daar heel erg blij mee. En ik vind het eigenlijk wel historisch dat wij in een paar maanden tijd iets voor elkaar krijgen wat eerst niet lukte, namelijk deelname van de Royal Schiphol Group, en eindelijk geld vanuit het Rijk voor MAA en omgeving.

De voorzitter: Mevrouw Berghorst.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Ja voorzitter, ik ben het met u eens dat er nu meer geld beschikbaar is, en dat dat komt door een bijdrage vanuit een aantal partners. Maar het woord 'proportioneel' betekent: evenredig. En evenredig, als je het leest, volgens mij in de zin van het amendement, als alle partners een evenredige bijdrage leveren dan leveren ze een bijdrage naar rato. Nu hebben we dadelijk de situatie dat de Provincie voor 60% aandeelhouder is, en € 8,75 miljoen in het stopt. En Schiphol is voor 40% aandeelhouder, en stopt € 800.000 in dat Omgevingsfonds. Dat Omgevingsfonds is niet evenredig, dat is niet naar rato. Langs die redenering moet ik constateren – en ik zie u knikken, daar ben ik blij om – moet ik constateren dat er niet voldaan is aan dat punt uit uw amendement.

De voorzitter: De heer Heldens.

De heer Heldens (VVD): Ja voorzitter, zoals wel vaker zijn mevrouw Berghorst en ik het in deze zaal niet eens over wat proportioneel is. En dat mag ook. Kijk, voor ons ligt dit voor. En het is ja of nee. En daar gaan wij vandaag een ei over leggen. En ja, we kunnen van alles wensen, hè. We kunnen nog een Sinterklaaslijstje indienen. Ik had ook liever € 10 miljoen gezien. Maar de realiteit is dat het € 3,5 miljoen plus € 600.000 is, een bijdrage van Schiphol. En that's it. En een deel is materieel, een deel is immaterieel, en voor een deel zullen we ook in de toekomst nog moeten vechten. Dat is wat het is, mevrouw Berghorst. U zegt daar misschien nee tegen, wij zeggen er misschien ja tegen. En dat is wat we vandaag besluiten. Er zit niets meer tussenin, we zijn uitonderhandeld. Dit is de deal. En zo werkt het soms.

De voorzitter: Mevrouw Berghorst, tot slot.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Voorzitter, dat ben ik met u eens. Maar proportioneel is het niet.

De voorzitter: Dank u wel. Wilt u nog een antwoord geven op die vraag? Want anders geef ik het woord aan mevrouw Mertens.

De heer Heldens (VVD): Ja, een kleine reactie. Ik kom uit de handel, en ik vraag soms weleens € 1000 voor iets en dan komen we uit ergens in het midden, en dan ben ik nog blij.

De voorzitter: Mevrouw Mertens, aan u het woord.

Mevrouw Mertens (GroenLinks): Dank u wel, voorzitter. Ik hoor het woord 'proportionaliteit' vallen, ik hoor het gaat hier over belastinggeld, ik hoor de woorden 'linkse hobby' vallen. Hoe proportioneel vindt u het dat wij hier de komende jaren, als dit besluit wordt aangenomen, aan deze rechtse hobby gaan meebetalen als Limburg? Is dat proportioneel, dat wij daar € 128 miljoen in gaan steken? Wat vindt u daarvan? Daar ben ik heel erg benieuwd naar, u als VVD.

De voorzitter: De heer Heldens.

De heer Heldens (VVD): Ja voorzitter, op zich een goede vraag van mevrouw Mertens. Kijk, € 120 miljoen is natuurlijk de optelsom van alles wat we gaan doen tot 2035. En als ik dat afzet tegen een begroting van ongeveer € 500 miljoen die we per jaar hebben, en ik ga kijken wat dat per jaar voor invloed heeft op de begroting, en wat ook andere zaken kosten zoals openbaar vervoer, een Maaslijn, Provinciale wegen, Sport en Beweging, cultuur, instandhouding van kerkgebouwen, weet ik veel wat we hier allemaal doen in deze Provincie, dan is dat maar een klein deel. En dat is ook hoe democratie en besturen werkt. Je hebt vaak meerdere zaken waar je geld aan uit wilt geven. Met sommige zaken in de begroting ben je blij, met sommige niet. Maar ik vind dat in verhouding staan met elkaar. En als wij met elkaar vaststellen in meerderheid – daar was u niet bij, dat weet ik – dat MAA basisinfrastructuur is, dan mag dat wat kosten wat mij betreft. En ik vind dat dat binnen de perken blijft met dit voorstel.

De voorzitter: Mevrouw Mertens.

Mevrouw Mertens (GroenLinks): Ja voorzitter, dan denk ik eerlijk gezegd dat uw redenering scheefloopt. Want de voorbeelden die u genoemd heeft zijn allemaal voorbeelden waar alle Limburgers wat aan hebben. En waar we vandaag over beslissen is een voorbeeld waar niet alle Limburgers wat aan gaan hebben. Dat is iets, dat is een onderwerp waar vooral de winsten – als er al winst gedraaid gaat worden – niet hier terecht komen. De kosten komen hier, de baten komen elders. Dat heeft de MKBA uitgewezen. Dus die vergelijking die u doet, die loopt spaak.

De voorzitter: De heer Heldens.

De heer Heldens (VVD): Ja voorzitter, dat ben ik toch oneens met mevrouw Mertens. Er zijn heel veel uitgaven die wij hier doen waar niet alle Limburgers iets aan hebben. Kijk, op het moment dat wij ieder jaar geld bestemmen voor een Limburgs museum gaan daar niet alle Limburgers naartoe, maar komt daar wel Provinciaal geld in. Zo is dat ook met een vliegveld. Dat is een voorziening waar niet alle Limburgers gebruik van maken, misschien ook niet alle Limburgers het mee eens zullen zijn, maar evengoed is een stuk infrastructuur... In de coronatijd hadden we mondkapjes op, die moeten wel ergens het land binnengevlogen worden. Het vliegveld is een stuk infrastructuur dat gebruikt wordt voor vracht, voor de consumptie die ook u wel eens doet. Dat zijn voorzieningen waarvan wij zeggen: dat mag wat kosten, ook al gebruikt niet iedere Limburger direct dat vliegveld. Maar indirect denk ik dat we allemaal wel eens iets gehad hebben, al is het een doosje paracetamol of een coronatest, dat toch ingevlogen moet worden op deze luchthaven. En daar zijn we wel blij mee dat dat hier voorhanden is in dit land, en dat wij een goede logistiek hebben. Want dat is de kern van een goed functionerende economie, en van een eerstewereldland.

De voorzitter: Tot slot, mevrouw Mertens.

Mevrouw Mertens (GroenLinks): Ja voorzitter, dan denk ik dat we toch weer terugkomen naar het woord 'proportionaliteit'. Want de kosten die tegenover die eventuele baten zouden staan, die zijn niet proportioneel. De kosten die we hier als samenleving gaan dragen voor het in stand houden van het vliegveld, zijn onevenredig groot. Die wentelen we dan allemaal af op onze inwoners hier in Limburg, op de mensen die hier in deze regio wonen. Die gaan de kosten daarvan dragen, en die dragen er niet de baten van.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Heldens, behoefte aan een reactie?

De heer Heldens (VVD): Ja voorzitter, ik concludeer dat ik dat oneens ben met mevrouw Mertens. En ik wil ook GroenLinks er nog eens aan herinneren dat we ook eens ooit hier een PIP hebben vastgesteld voor een treinrails Heerlen – Herzogenrath. En toen was er ook een MKBA die negatief uitkwam. En daar heeft men toen ook voor gestemd. Dus wat dat betreft ja, kun je natuurlijk als je ergens tegen bent altijd iets vinden. Maar wij bekijken gewoon vandaag of aan de voorwaarden van amendement 145 voldaan is. En daar wil ik het eigenlijk vandaag verder over hebben. Maar ik geef op iedere vraag antwoord, zoals u ziet.

De voorzitter: We gaan het zien, nu. Mevrouw Jenneskens.

Mevrouw Jenneskens (D66): Ja voorzitter, bij de familie Jenneskens zeggen we dan thuis in dit soort gevallen: kun jij rekenen? Tel er maar niet op. En ik vroeg me eigenlijk af, de heer Heldens benoemt net eigenlijk: ik kom uit de handel, et cetera. En hij zegt: ik ben aan het toetsen of er eigenlijk voldaan is aan het amendement en de voorwaarden die ik heb gesteld. En als ik daarnaar kijk, dan zie ik dat dat op een heleboel punten niet overeenstemt. En mijn vraag is nu eigenlijk aan de heer Heldens, die in het verleden zo ontzettend kritisch was: heeft u het gevoel dat er goed genoeg onderhandeld is? Dat er voldoende private partners instappen? Dat het niet een staatsluchthaven is – waar u als echte liberaal als het goed is ontzettende jeuk van zou moeten krijgen. Is de opvatting van de VVD dat aan dit amendement voldaan is? En vindt u dat er voldoende onderhandeld is met de Schiphol Group?

De voorzitter: De heer Heldens.

De heer Heldens (VVD): Ja voorzitter, of er in voldoende mate voldaan is aan het amendement, daar kom ik in de tweede termijn op terug. Want ik heb zo meteen nog één vraag voor de Gedeputeerde. En daar hangt ook een beetje vanaf wat wij gaan doen. Maar het neigt ernaar dat wij daar ja op gaan zeggen. Maar dat hangt een beetje af van de beantwoording. Ja weet je, op het moment dat er iets voorlag op 3 juni werd er in ieder geval niet voldaan aan de wensen en de bezwaren die wij hadden. En we hebben daar een amendement voor ingediend, en wij gaan vandaag beoordelen of dat voldoende is. Het is ja of nee. En is er goed genoeg onderhandeld met de Schiphol Group? Ja, ik denk dat daar een best goede deal ligt. En ik ga zo meteen in mijn verhaal uitleggen waarom. Kijk, de Schiphol Group heeft van tevoren al aangegeven: wij komen niet met een grote zak met geld. Maar waar ze wel mee komen: stabiliteit en kennis en kunde, waar wij hier behoefte aan hebben. En wat ik heel belangrijk vind voor die toekomst van die luchthaven is dat er duidelijkheid komt, langjarig duidelijkheid. Want deze onduidelijkheid jarenlang, die heeft zo veel gekost, dat kun je met een zak geld van € 10 miljoen niet betalen.

De voorzitter: Mevrouw Jenneskens.

Mevrouw Jenneskens (D66): Ja voorzitter, er zijn eigenlijk twee dingen. Want in mijn hoofd ga ik dan terug. U zegt: langjarige duidelijkheid. Toen wij beiden deze periode begonnen, begon er iets te rommelen rondom een trein, de Maaslijn. En ik heb zelden iemand zo woest gezien over de meerkosten, de vertraging, et cetera. 'Onbegrijpelijk', zei u toen, 'dat in een vorige periode die mensen dit allemaal maar goed hebben gevonden.' En dan vraag ik me wel eens af: de volgende Teun Heldens, die volgende periode aantreedt, en die met de gevolgen van uw amendement te maken krijgt, van in ieder geval minimaal € 5,5 miljoen en

waarschijnlijk ook nog wel een keer of tien een stukje meerkosten, vertraging, et cetera, hoe die zich dan moeten voelen. En dan vraag ik me eigenlijk heel erg af: heeft u het gevoel dat er voldoende exitmogelijkheden zijn voor de Provincie? Want waar het volgens mij niet aan voldoet, ook in lijn met uw amendement, is een gelijkwaardig partnerschap. Wij hebben de risico's, wij hebben de lasten, de Schiphol Group kan er altijd uit. Deelt de VVD de opvatting van D66 dat we wat betreft onderhandelingen een ontzettend zwakke positie hebben als er straks iets misgaat?

De voorzitter: De heer Heldens.

De heer Heldens (VVD): Ja voorzitter, op de eerste plaats, als mevrouw Jenneskens zegt dat ze mij nog nooit zo woest gezien heeft, dan heeft ze mij op andere onderwerpen zeker niet gezien. Dat is één. Zijn er voldoende exitmogelijkheden? Ik constateer ook dat we net als bij de Maaslijn hier in een bijzonder slechte positie gestart zijn. En daar wil ik die parallel nog wel trekken met de Maaslijn. Maar als ik dan kijk naar de weg vooruit, want ook sluiten, hebben we ook gezien op 3 juni, is een ontzettend dure en risicovolle optie. Dus net als bij de Maaslijn: er zijn weinig goede opties. En dan kiest de VVD ervoor: wij betalen liever geld om iets open te houden wat ons lief is, dan iets te sluiten. Dat is één. Is er voldoende onderhandeld met Schiphol? Ik zal u eraan herinneren, sinds 1 januari 2018 – en dat is op initiatief van D66 – trouw je in Nederland niet meer standaard in gemeenschap van goederen, maar op huwelijksvoorwaarden. En als ik met iemand zou gaan trouwen met een verleden van schulden en enorme wispelturigheid, en ook nog een schoonmoeder die zich overal mee bemoeit – en wij zijn die schoonmoeder – dan zou ik ook een heel aantal voorwaarden op papier zetten. Dus ik begrijp zeker de scepsis van Schiphol, en ik denk dat gezien de situatie die eisen redelijk en billijk zijn. En het is aan ons gewoon om ja of nee te zeggen vandaag daartegen.

De voorzitter: Mevrouw Jenneskens.

Mevrouw Jenneskens (D66): Ja voorzitter, ik ben deze zomer getrouwd. En daar houdt hij wel op. Want waar ik een beetje moeite mee heb is dat de heer Heldens nu doet alsof dat iets is wat buiten hem is gebeurd. Maar u was hier de ambtenaar van de burgerlijke stand. U heeft die beiden in de echt aan elkaar verbonden. En op het moment dat ik u dan bevraag op het feit: bent u daar dan nu tevreden mee? Is het genoeg? Is dat wat u hebt gevraagd om deze verbinding te maken en om daarmee dat commitment, die schulden voor de komende minstens tien jaar aan te gaan? Daar geeft u geen antwoord. Dan zegt u: daar kom ik pas in de tweede termijn op terug. We praten hier al bijna een jaar over. U kunt toch gewoon zeggen: de VVD gaat keihard instemmen met dit voorstel. Wat zou er nu nog kunnen gebeuren waarom de VVD niet instemt met dat voorstel. Daar is toch geen enkel stuk meer op?

De voorzitter: De heer Heldens.

De heer Heldens (VVD): Ja voorzitter, ik kan in ieder geval zeggen dat deze ambtenaar van de burgerlijke stand op 3 juni niet tevreden was met de deal die er voorlag. En ik zal u meteen antwoord geven op uw vraag, want volgens mij bent u daar heel graag naar op zoek. Waar ik moeite mee heb in dit voorstel, is die post van rond de € 23 miljoen achterstallig onderhoud, waarvoor wij een agiostorting moeten gaan doen. Een deel van die post – platform Bravo, platform Alfa, rijbaan Whiskey, Cargo Terminal North, en nog een aantal – die posten, die zijn eigenlijk als verrassing gekomen. Dat wisten we vorig jaar niet in deze mate, dat dat zo veel zou gaan kosten. Op het eerste gezicht werd ik daar natuurlijk helemaal niet blij van, want ik hou niet van verrassingen. Maar waar ik helemaal niet van hou is van verrassingen achteraf. En waar we om gevraagd hebben is: maak nu eens met onderzoek en onderbouwing inzichtelijk wat het nou tot 2035 echt gaat kosten. Want waar u en ik allebei niet tegen konden de afgelopen jaren, was verrassingen, verrassingen, en het werd duurder, duurder, duurder. En nu ligt er een plan wat eigenlijk twee keer zo duur is dan de renovatie van de start- en landingsbaan. Maar dat weten we nu wel. En waar ik moeite mee heb is dat dat met een agiostorting gaat. En dat die eigenlijk zorgt voor een ongezond hoge winst de komende

jaren, een boekhoudkundige winst. En waar ik bang voor was is dat dat naar de zakken van Schiphol zou gaan verdwijnen. Want wij doen een agiostorting, wij maken de boel op orde, en Schiphol koopt 40% van de aandelen voor € 4,2 miljoen. En op het eerste gezicht lijkt dat een heel domme deal. Maar tegelijkertijd staan wij als Provincie ook nog garant de komende jaren – en dat hebben we ook in alle openheid kunnen constateren – voor die € 5,5 miljoen NEDAB-bijdrage per jaar. En wat mij nu bij het bestuderen van de stukken en het stellen van vragen is gebleken, is dat de eerste € 5,5 miljoen winst de komende jaren verrekend gaat worden met die NEDAB-bijdrage. Dus in die zin, als de eerste € 5,5 miljoen winst gemaakt wordt meerjarig, wordt dat verrekend met een bijdrage waar wij garant voor staan als luchthaven. En in die zin krijgen wij dat geld wat we nu aan de voorkant investeren met een agiostorting weer terug als korting op die bijdrage. En ik wil vragen aan de Gedeputeerde of dat klopt wat ik mij heb uit laten leggen. En als dat zo is, dan kunnen wij vrede hebben met die deal mevrouw Jenneskens, en dan staan voor ons de seinen op groen en dan gaan we vandaag instemmen. Ja, je kunt altijd meer wensen, maar dan is dit voor ons voldoende en dan zijn we heel blij dat die luchthaven langjarig, meerjarig open blijft en dat er volgend jaar niet opnieuw een discussie over komt.

De voorzitter: Dank u wel. Mevrouw Fischer-Otten

Mevrouw Fischer-Otten (50PLUS): Dank u wel, voorzitter. Om op een utopische manier door te gaan met het woord 'huwelijk': stel, wij zouden trouwen, en dan doen wij dat onder huwelijkse voorwaarden. Want in deze tijd, nou oké. Er worden huwelijkse voorwaarden opgemaakt en daar staat dan in wat ook hier in dit stuk staat. Vindt u dat proportioneel? Vindt u dat die huwelijkse voorwaarden oké zijn? Vindt u dat ze rammelen? Of vindt u, als ik alle geld krijg en u de lasten, of we dan toch samen met elkaar trouwen en er ook vijftig jaar van maken?

De voorzitter: De heer Heldens.

De heer Heldens (VVD): Ja voorzitter, op het moment dat ik in de positie zou zijn dat de huwelijkse voorwaarden niet voordelig waren voor mij, en dat is het geval vandaag, ja dan is dat even slikken. Maar tegelijkertijd begrijp ik wel waar ze vandaan komen, gezien een volatiel verleden, schulden, Provinciale Staten op de achtergrond. Ik snap dat mensen zekerheden zoeken in een huwelijk dat je sluit voor meerdere jaren. Ik snap dat mensen daar eisen in stellen. En wat dat betreft is het 'take it or leave it'. En neigen wij naar 'take it'.

De voorzitter: Mevrouw Fischer.

Mevrouw Fischer-Otten (50PLUS): Ik heb namelijk met verbazing het stuk gelezen, en er staan heel veel aannames en weinig zekerheden in. En dat is eigenlijk wat voor mij nu duidelijk is, dat de VVD ook al staan er zo veel onduidelijkheden in en weet je eigenlijk niet wat ervan komt, dat de VVD toch instemt met het vliegveld.

De voorzitter: De heer Heldens.

De heer Heldens (VVD): Ja voorzitter, ook als je ze niet opschrijft zit het leven vol met aannames en onzekerheden en weten we ook niet waar wij volgend jaar staan in het leven. Ja, dat is nu eenmaal inherent. En ik ben blij in die zin dat alle risico's en opties en scenario's nu gewoon op tafel liggen, en dat we daar een goed besluit over kunnen nemen. Want waar ik een hekel aan heb is ergens ingerommeld worden, dat eerst € 27 miljoen gevraagd wordt voor een start- en landingsbaan en dat dan in de marge van de vergadering nog gezegd wordt: oh ja, platform Bravo moeten we ook nog op gaan knappen. Ja, dat kost u ook nog zeker wel een € 5 miljoen. En dan denk ik: ja, is er nog meer? Ja, ILS-bakens, rijbaan Whiskey, platform Alfa. Dat staat nu allemaal in de stukken. Ik weet nu gewoon waar ik aan toe ben. En van die transparantie hou ik wel.

De voorzitter: Tot slot, mevrouw Fischer.

Mevrouw Fischer-Otten (50PLUS): Als laatste dan, ik hoop dat die transparantie voor u in andere voorkomende gevallen duidelijker is. Als u altijd met deze transparantie genoeg neemt, dan weet ik het nog zo net niet. Maar dan verschillen wij van mening.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Fischer. Ik geef het woord aan mevrouw Berghorst.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Ja voorzitter, dank u wel. U zei net dat het voor u een geruststelling is dat de eerste € 5,5 miljoen winst rechtstreeks teruggaan naar de Provincie. Dat heb ik goed begrepen, toch? Als dat zo zou zijn, dan zou dat voor u een geruststelling zijn.

De voorzitter: De heer Heldens.

De heer Heldens (VVD): Voorzitter, dat is inderdaad iets wat ik mij uit heb laten leggen, afgelopen week. En ik wil graag aan de Gedeputeerde vragen hoe dat precies zit, en of ik dat goed begrepen heb. Want inderdaad, als de eerste € 5,5 miljoen ... Onnatuurlijk hoge winst, laten we daar dan ook eerlijk over zijn. Want het drukt niet op de exploitatie, die agiostorting die wij doen. Als die dan verrekend wordt met de NEDAB-bijdrage, waar wij, om redenen die ook in het stuk staan, garant voor staan, dan zou dat voor mij alweer een hele geruststelling zijn dat er niet via een achterdeurtje of een zijdeurtje heel veel geld naar de Royal Schiphol Group vloeit.

De voorzitter: Mevrouw Berghorst.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Oké. In bepaling 18 van de termsheet staat, in lid 2, dat wij de NEDAB-bijdrage voor de jaren waarin elektrisch vliegen voor meer dan 50% achterblijft bij de prognose van het businessplan – dus dat plan wat we vandaag vaststellen – ieder jaar € 5,5 miljoen NEDAB-kosten betalen. Daar staat geen einddatum aan gekoppeld. Dus in theorie, en volgens mij gaat het ook zo werken, kan dat ook na 2035 nog plaatsvinden. En in lid 3 staat vervolgens: 'Indien de net profit hoger is dan € 2 miljoen, dan kan in beginsel dividend worden uitgekeerd. Voor Schiphol in de vorm van dividend. De Provincie Limburg heeft de mogelijkheid om de NEDAB-kosten dan achteraf te corrigeren.' Voorzitter, in deze bepaling – en ik kom er dadelijk in mijn termijn nog op terug, want het is wel echt essentieel – in deze bepaling staat dat als het elektrisch vliegen niet lukt, dat wij als Provincie dan de doelstelling gaan bijstellen, de deadline gaan verleggen, en tot die tijd € 5,5 miljoen NEDAB-bijdrage betalen en conventioneel blijven doorvliegen. Daarmee kunnen we winst maken. En die winst gaan we dan, als het meer dan € 2 miljoen is, gewoon uitkeren aan Schiphol. Wat vindt u daarvan?

De voorzitter: De heer Heldens.

De heer Heldens (VVD): Ja voorzitter, een aantal zaken vind ik daarvan, in reactie op mevrouw Berghorst. Kijk, wij als Provincie knippen nu de zaak wel enorm af op MAA. Wij zeggen: wij hebben voorwaarden. En wij hebben voorwaarden waar de Royal Schiphol Group niet blij mee is. Wij gaan echt die latente ruimte, die lucht uit die vergunning halen, en we gaan zelfs zeggen: het ijkpunt van 2019, rapport Van Geel – volgens mij 5.600 ernstig gehinderden – dat moet naar 4.200 in 2035, en dat gaan we verankeren in een luchthavenbesluit. Wij zeggen eigenlijk: je kunt alleen met altijd kostbare maatregelen óf blijven groeien óf blijven doen wat je deed, maar dan moet je echt al verduurzamen en maatregelen nemen die je vanuit puur economisch perspectief niet doet, maar wij vinden dat een gebalanceerde deal. Dus als we het over voorwaarden hebben, dan is dit een voorwaarde waar de Royal Schiphol Group echt niet blij mee zal zijn. Op het moment dat wij in 2035 nog steeds vasthouden in dat luchthavenbesluit aan die 4.200 ernstig gehinderden maximaal, en dat elektrisch vliegen toch nog niet zo ver is als we hadden verwacht, dan zorgt dat natuurlijk voor een gat in de businesscase. En ik begreep dat de Royal Schiphol Group daar een

garantie van ons voor vraagt van een NEDAB-bijdrage, omdat dan natuurlijk het businessmodel onderuitgehaald wordt. Dertien jaar is nog heel lang. Ik kijk naar dertien jaar geleden, toen hadden wij nog geen Facebook, geen Instagram. Toen hadden we nog nooit van corona gehoord. Er is zo veel gebeurd in die tijd. Wij kunnen niet vooruitkijken zo ver, maar als je langjarig met elkaar een overeenkomst aangaat, dan wil je wel zekerheden. En ja, ik kan ook niet voorspellen wat de Staten over vier jaar, acht jaar ... Misschien zijn we dan wel drie Gedeputeerden en twee Gouverneurs verder, wie zal het zeggen. Ik hoop het niet mijnheer Roemer, maar u moet met 70 ook stoppen. Dus over dertien jaar zit u hier niet meer. Dus in die zin zal daar nog vaker over gesproken worden. En ik heb het ook gezien. En ik heb ook de hoop, gezien een discussie die in de Kamer gestart is door lid Koerhuis van de VVD, over die NEDAB-bijdrage. Want wat wij nu geconstateerd hebben afgelopen jaar, nu Schiphol in de problemen kwam, is dat die regionale luchthavens toch wel een groot nationaal belang hebben. En die NEDAB-bijdrage, daar hoop ik dat de volgende lobby gestart voor gaat worden dat vanuit het Rijk, dat hogere veiligheidseisen stelt, er ook een tegemoetkoming voor komt. Want dat hebben ze in die zin bij ons over de schutting gegooid, dat wij daar heel terechte en strenge veiligheidseisen op moeten toepassen ...

De voorzitter: Ik heb de indruk mijnheer Heldens, dat u ... Uiteraard, iedereen heeft hier boeiende antwoorden. Maar dat het niet het antwoord was op een vraag die mevrouw Berghorst gesteld had. Maar ik ga een nieuwe poging wagen om u samen tot het juiste <onverstaanbaar> te laten komen.

De heer Heldens (VVD): Misschien kunt u het beperken tot een vraag waar ik met ja of nee op kan antwoorden.

De voorzitter: Dat helpt altijd. Mevrouw Berghorst.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Ik kan me beperken tot een vraag waar u ja of nee op kunt antwoorden. Maar dan ken ik het antwoord. Wat ik van u wil weten is of u het met mij eens bent dat wat u net beweert, namelijk dat die eerste € 5,5 miljoen winst rechtstreeks terugvloeit naar de Provincie, dat dat wordt tegengesproken door de term sheet. Want er staat gewoon feitelijk wat anders. Er staat feitelijk wat anders. En u gebruikt heel veel woorden, u zit duidelijk op het Stephan Satijn 'ik lul eromheen-klasje'.

De heer Heldens (VVD): Voorzitter, respect.

De voorzitter: Nou nou nou, dat zouden we niet doen.

De heer Heldens (VVD): Zo gaan we niet met elkaar om.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Ik zal die woorden terugtrekken.

De voorzitter: Dank u wel.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Maar u heeft heel veel woorden nodig om niet te antwoorden op die vraag. En de vraag is heel helder: bent u het met mij eens dat wat u hier nu net in uw termijn betoogde, dat dat precies het tegenovergestelde is van wat in deze bepaling staat?

De voorzitter: De heer Heldens.

De heer Heldens (VVD): Ja voorzitter, ik heb daar een vraag over gesteld, of mijn interpretatie daarvan klopt. En daar gaan we zo meteen een antwoord op krijgen. En dan kunnen we in de tweede termijn definitief dit afconcluderen met een ja of een nee. Ik heb hem zo geïnterpreteerd. En ik zie ook staan dat er vanaf 2035 een andere voorwaarde in zit. En misschien moeten we die dan nuanceren met elkaar. Maar ja goed, ik heb ook gezegd: ik wil eerst een antwoord van de Gedeputeerde.

De voorzitter: Dan komt dit vanzelf in tweede termijn terug, vermoed ik zo. De heer Loomans.

De heer Loomans (Partij voor de Dieren): Ja voorzitter, vraag aan de heer Heldens. U had het net over dat elektrisch vliegen. Maar in dit geval hebben we te maken met een prognose over de komst van het elektrisch vliegen, gemaakt door MAA en de Schiphol Group samen. En nu zegt u eigenlijk dat in de termsheet wordt aangegeven dat als de prognose niet bewaarheid wordt, dan moet er als het ware gecompenseerd worden voor het achterblijven vanuit de Provincie. Ik zou verwachten dat als ik mijn hand in het vuur steek voor een prognose die ik gemaakt heb, dat ik zelf ook op de blaren moet zitten op het moment dat die prognose niet bewaarheid wordt. Waarom vindt u het dan toch reëel dat de Provincie dan maar over de brug moet komen om een eventueel gat weer te dichten?

De voorzitter: De heer Heldens.

De heer Heldens (VVD): Voorzitter, ik vind dat reëel omdat wij die eisen zelf gesteld hebben, hier in huis. Die 4.200 ernstig gehinderden maximaal, die komt voort uit scenario 3. En scenario 3 van het onvoldoende Statenvoorstel van 3 juni, daar zat eigenlijk in dat de aanname gedaan werd dat er in 2035 voor een heel groot deel elektrisch gevlogen werd. Ik kan de percentages u niet noemen, het zal ergens rond 50% zitten. Maar dat is een aanname die gedaan is. En ik snap heel goed dat de Schiphol Group zegt: wij willen daar wel in meegaan. Maar als jullie dat niet leveren of als de tijd er niet rijp voor is, dan willen wij wel zekerheden op het moment dat jullie vast blijven houden aan die 4.200 ernstig gehinderden. En op dit moment houden wij daaraan vast. En dan snap ik dat daar iets tegenover moet staan. Wij vragen iets wat geld kost op de businesscase, en Royal Schiphol Group wil daar zekerheid voor terug. Dat hebben we zelf gedaan. Want op het moment dat we gezegd hadden: 'nou Schiphol, vlieg die vergunning maar lekker vol', dan hadden ze gezegd: Is goed, dan hebben we jullie geld ook niet nodig. Maar dan bepalen jullie ook niet wat er gebeurt.'

De voorzitter: De heer Loomans.

De heer Loomans (Partij voor de Dieren): Ja, u geeft een heel uitgebreid antwoord over de reductie van het aantal ernstig gehinderden. Maar ik heb het eigenlijk eerder over de NEDAB-bijdrage. Want uiteindelijk wordt die pas gereduceerd naar € 1,9 miljoen voor de Provincie op het moment dat er echt winst gemaakt wordt. En voor die winst is dat elektrisch vliegen nodig. Dus wij blijven € 5,5 miljoen betalen totdat op een gegeven moment aan de prognoses voldaan wordt. En daar zit mijn vraag, eigenlijk.

De voorzitter: De heer Heldens.

De heer Heldens (VVD): Voorzitter, antwoord op die vraag is: dat klopt.

De voorzitter: Tot slot, de heer Loomans.

De heer Heldens (VVD): Dat klopt, voorzitter. Op het moment dat de ontwikkelingen achterblijven en dat we het niet voor elkaar krijgen om elektrisch te gaan vliegen en daar een businessmodel van te maken, dan blijven wij NEDAB bijdrage betalen als Provincie. Dat is gewoon part of the deal. Dat is een eis die wij zelf gesteld hebben. En op het moment dat je niet voldoet aan een eis die je zelf stelt, dan hoort daar verantwoordelijkheid nemen bij. En zoals u weet ben ik daar voorstander van.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Heldens. Gaat u verder met uw betoog.

De heer Heldens (VVD): Ja voorzitter, ik heb een hele hoop van mijn spreektekst, met dank aan de collega's, al uit kunnen spreken in de interruptietijd. En die is gratis hier. Nou, een visie op vastgoedontwikkeling op en rondom de luchthaven, daar zien wij een plan voor. Wij zien ook dat Schiphol

daar heel veel ervaring mee heeft. Die expertise, die wordt met het Cost-Plus model meegenomen. Daar hoeven wij zelf geen mensen voor in dienst te nemen. Maar daar betalen wij Schiphol geen consultancy fee voor maar gewoon de kostprijs plus 10%. Dus dat vinden we heel goed. En wij zien dat we gewoon aan vastgoed kunnen verdienen, en dat we daar een heel stuk mee in kunnen lopen op het businessmodel, en dat er nog heel veel kansen liggen. Dus dat is iets wat wij gesteld hebben, en waar we ook vertrouwen in hebben dat dat in ontwikkeling genomen gaat worden. We hebben ook gevraagd: een plan voor het uitfasen van de meest vervuilende en geluidsproducerende toestellen. Daar ligt een plan. Vanaf 1 maart is de MD-11 en de Boeing 747-200 niet meer welkom met een ontmoedigingsbeleid. En vanaf 2025 ook de Queen of the Skies, een prachtig toestel maar een heel vervelend toestel voor de omgeving: de Boeing 747-400. En dat doen we door de landingsrechten te verdubbelen met een ontmoedigingsbeleid. En ik wil daarbij meteen zeggen dat ik het een dappere poging vind dat MAA daarin voorop loopt ten opzichte van de rest van de wereld. Maar als wij hier met z'n allen constateren dat dat ontmoedigingsbeleid niet voldoende werkt, dan wil ik ook de Gedeputeerde vragen of het dan mogelijk is – want wat ons betreft gaat dat dan gebeuren – om dat op te schroeven naar 200% à 300% à 400% à 500%, totdat die toestellen ook daadwerkelijk niet meer komen. Punt F, in aantallen onderbouwd gevalideerd plan om luchthavenbesluit 2025, 2030, 2035 aantal ernstig gehinderden van 5.600 naar 4.200 te reduceren. Daar ligt een goed plan. Maar soms zien we ook dat de toekomst en de realiteit ons inhaalt. Wij vinden dat een goede denklijn. En die zekerheden, die willen wij vooralsnog gewoon af blijven geven, en op het moment dat we daar verantwoordelijkheid voor moeten nemen. Als dat niet lukt, dan zijn wij hier als Provincie. De governancestructuur is in orde, en een investeringsplan. Gewoon een goede doorkijk van wat het echt gaat kosten tot 2035 zit er ook in, zoals ik heb geantwoord op de collega's. En daar kunnen wij vandaag gewoon ja of nee tegen zeggen. En daar wil ik het bij laten in de eerste termijn, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Heldens. Dan geef ik nu het woord aan de heer Van Caldenberg, namens de SP-fractie.

De heer Van Caldenberg (SP): Voorzitter, het is in ieder geval heel sportief van de heer Heldens dat hij me een hand geeft voor mijn bijdrage. En die sportiviteit wil ik dan ook wel beantwoorden. Meer vliegtuigen, meer lawaai, meer overlast, meer schade voor de gezondheid en meer financiële risico's. Daar staat dan wel wat tegenover: minder toeristen die naar Limburg komen, minder boeren die met het bedrijf door kunnen gaan, € 120 miljoen minder in onze schatkist – waarmee we zoveel mooie dingen zouden kunnen doen voor zorg, voor cultuur, voor openbaar vervoer, of voor daadwerkelijk echt renderende investeringen in onze provincie, die economisch echt nut hebben. En we hebben uiteindelijk ook nog minder erover te vertellen. Maar voorzitter, hier staat voor u een optimistisch mens. Ik ben optimistisch omdat de volgende keer in die lange geschiedenis die de heer Van Hoof vanochtend geschetst heeft, de volgende keer dat MAA voor een grote investering naar dit Provinciehuis komt er simpelweg geen geld meer in de kas zit om het dan nog een keer te betalen. Beste mensen, en dat dat nog een keer moet gaan gebeuren, dat is wel helder. Want deze businesscase is niet zo goed dat we na 2035 in één keer een businesscase hebben die zonder overheidssteun wél sluitend is. Dat die investeringen dan nog een keer op ons bordje terechtkomen, dat is wel helder. Maar het optimisme zit erin dat nu al duidelijk is dat het dan einde oefening is zonder overheidssteun. Voorzitter, dat bedrijfsplan is dus ook helemaal niet goed. En zeker niet zo goed als sommigen de Limburgers willen laten geloven. Als het nu echt zo goed was had de rijksoverheid niet € 4 miljoen erin gestoken – en met € 4 miljoen moet je nog creatief rekenen ook – maar € 40 miljoen erin gestoken. Want dan hadden ze er echt in geloofd. Of ja tenminste, als we die aangenomen moties uit gaan voeren. Want dan komt er pas € 4 miljoen. Het is de worst die nu wordt voorgehouden alsof het al een zekerheid is. En als dat bedrijfsplan daadwerkelijk zo goed was, waarom investeert Schiphol dan € 5 miljoen en geen € 50 miljoen, als ze er echt in zouden geloven? En waarom moet Schiphol € 5 miljoen ophoesten en Limburg € 120 miljoen, als de verhouding 40% en 60% is? Waarom zijn alle lusten voor Schiphol en alle lasten voor Limburg? Eigenlijk zeggen ze vanuit Schiphol: 'We geloven er niet in. We lopen geen risico, ach laten we het doen. Dan kunt u verder en praten we er verder niet meer over.' Waar staan nu die afspraken met Schiphol, alle duurzame afspraken over het realiseren van de doelstellingen op duurzaamheidsgebied in

de termsheet? Waar staat elektrisch vliegen in de termsheet? Ze staan er niet, of ze zijn boterzacht. Zoals de heer IJpelaar zegt: we zullen allemaal even een kaarsje moeten branden, in de hoop dat het allemaal straks lukt. Voorzitter, en toch staat hier een optimistisch mens. Want als we ons over tien jaar bij de volgende parlementaire enquête gaan afvragen waar ons geld is gebleven, dan weten we in ieder geval precies in welke put die is gegaan, en wie ze erin heeft gegooit. Voorzitter, hier staat een optimistisch mens, want aan de geluidsoverlast van dat proefdraaien kunnen we wat doen. We kunnen ... Oh, parlementaire enquêtes, mevrouw Berghorst.

De voorzitter: Mevrouw Berghorst.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Er wordt een klemmend beroep op mij gedaan vanuit de bankjes, om u eraan te helpen herinneren dat we als het enigszins kan geen parlementaire enquêtes meer moeten doen. De laatste keer dat u dit zei heb ik een jaar van mijn leven in het <onverstaanbaar> gezeten.

De voorzitter: Zie dit als een winstwaarschuwing.

De heer Van Caldenberg (SP): Voorzitter, ik complimenteer mevrouw Berghorst voor al die inspanningen die ze heeft geleverd. En ik zou mevrouw Berghorst en al uw collega's die moeite willen besparen. En om dat te doen moet u vandaag een verstandig besluit nemen. Want als u dat niet doet vraagt u zich met zijn allen over tien jaar af: hoe hebben we dit kunnen doen. Voorzitter, ik ga verder. Want ik zei: hier staat toch een optimistisch mens, want aan de geluidsoverlast van het proefdraaien kunnen we wat doen, vandaag. Het realiseren van een GRE, het uitfasen van overlastgevend toestellen. Vandaag. En niet pas na 2030, maar vandaag. En daarvoor dienen we een amendement in. Voorzitter, ik ben een optimistisch mens, want ik geloof uiteindelijk dat de Limburgers het laatste woord moeten hebben. Alle feiten, alle cijfers, alle voorwaarden, ze liggen nu openbaar voor iedereen op tafel. En aan het begin van deze periode waren de partijen die toen de coalitie vormden voorstander van het referendum, zodat de Limburgers hun mening konden geven. De PVV, Forum, zelfs de leden van Forum die nu JA21 zijn, en zelfs het CDA was voor een referendum. En ik zie de heer Heldens komen, de VVD niet.

De voorzitter: De heer Heldens.

De heer Heldens (VVD): <onverstaanbaar>.

De voorzitter: Gaat u verder, mijnheer Van Caldenberg.

De heer Van Caldenberg (SP): Ah, hij zat toch in die coalitie.

De voorzitter: Dit is uitlokking. De heer Heldens.

De heer Heldens (VVD): Ja voorzitter, ik heb de afgelopen vier jaar nooit het idee gehad dat er hier sprake was van een coalitie. Alleen ja, de heer Van Caldenberg blijft dat zo noemen. We hebben nooit een coalitie gehad. Er is ook nooit een coalitie geweest die onder dwang had afgesproken dat er een referendum moest komen. De VVD is er altijd principieel op tegen geweest. En als die suggestie gewekt wordt, dan wordt die bij deze rechtgezet. Maar dat heeft de heer Van Caldenberg zojuist gedaan. Maar ik wil de heer Van Caldenberg er ook wel aan herinneren dat wij ook verschillende gelegenheidscoalities samen gevormd hebben. Alleen niet op dit punt.

De voorzitter: De heer Van Caldenberg.

De heer Van Caldenberg (SP): Ja, dat waren interessante vergaderingen, daar kunnen een aantal mensen zich nog van alles van heugen. Dat weet ik nog. Voorzitter, zelfs het CDA was dus voor. En daarom dienen

we een amendement in om een raadplegend referendum te organiseren tegelijkertijd met de Statenverkiezingen, waarbij openhouden onder de huidige voorwaarden zoals ze op tafel liggen, of sluiting van de luchthaven aan de Limburgers wordt voorgelegd. Beste collega's, laat de Limburgers daar hun mening over geven. Voorzitter, socialisten zijn optimisten. En daarmee sluit ik af – we geloven dat als de Limburgers kennis kunnen nemen van de feiten en de cijfers en de voorwaarden, de Limburgers een verstandige keuze zullen maken. En bij die keuze zullen wij ons neerleggen. Wij durven dat aan. En we zijn benieuwd wie nog meer.

De voorzitter: De heer Franssen.

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

De heer Van Caldenberg (SP): De heer Franssen is ook voor een referendum.

De heer Franssen (LOKAAL-LIMBURG): Ik vind het een interessant voorstel dat u hier deponeert. Uit uw betoog kan ik de conclusie trekken, en in uw eerdere woordvoering, dat u tegen openhouden van MAA bent. Als nu in feite het referendum doorgang zal gaan vinden, en een meerderheid van de Limburgers zal eventueel aangeven dat men voorstander is van MAA, kan ik er dan vanuit gaan dat de Socialistische Partij, zoals de heer Marc dat verwoordt, zijn standpunt zal herzien?

De voorzitter: De heer Van Caldenberg.

De heer Van Caldenberg (SP): Nou, mijn standpunt hoef ik dan niet te herzien want ik heb zojuist gezegd dat als de uitslag is zoals die is, dat wij die zullen respecteren. Dus dat standpunt hoef ik dan niet te herzien. Dat betekent wel dat, als dan eruit komt dat we de luchthaven moeten openhouden dan is dat zo. Want dan is dat de mening van de Limburgers. En dan kunnen we het nog altijd hebben over geluidshinder en verduurzaming, maar daar zijn we met z'n allen mee bezig. Maar de principiële vraag: sluiten of openhouden, dan leggen wij ons neer bij de uitslag van het referendum. En laat ik dan de vraag in de richting van de heer Franssen ook maar stellen. Hij stelt hem aan mij: respecteer ik dan de uitslag. Als we dat referendum houden, respecteert de heer Franssen dan die uitslag?

De heer Franssen (LOKAAL-LIMBURG): Volgens mij zitten we hier in een situatie voorzitter, als ik mag, dat dit het moment is om aan u vragen te stellen. En het is niet het moment dat u aan mij vragen stelt.

De voorzitter: U haalt mij de woorden uit de mond, dus dan hoef ik dat niet zelf te corrigeren.

De heer Franssen (LOKAAL-LIMBURG): Ja, juist.

De voorzitter: U heeft een vervolgvraag?

De heer Franssen (LOKAAL-LIMBURG): Ik geef u natuurlijk wel de gelegenheid wanneer mijn woordvoering straks komt, dat u mij die vraag kunt stellen. Maar desalniettemin voorzitter, ik zou ook graag horen dat de SP dan, stel dat de meerderheid van Limburg kiest voor het openhouden van MAA, toch karakter laat zien en luistert naar de bevolking. En kan ik er dan ook vanuit gaan, als dat zo is, dat de SP daadwerkelijk de wil van de bevolking gaat respecteren, en dan ook gaat uitvoeren wat de bevolking wil? En niet straks wederom met een aantal voorwaarden komen, 'ja maar', 'mits dat', noem maar op.

De voorzitter: De heer Van Caldenberg.

De heer Van Caldenberg (SP): Nee, het antwoord is onverkort: ja mijnheer Franssen, daar kunt u vanuit gaan. Kijk, we hebben twee keer in de geschiedenis van Nederland referenda gehouden. Eén keer over de

Europese grondwet, en één keer over het Oekraïne-referendum. Beide keren was onze partij daar niet voor. De bevolking was het met ons eens, en toch deed de regering wat anders. Nou, dat kunnen we ons dus niet veroorloven. Volgens mij zijn er daardoor een heleboel politieke partijen die vandaag hier in de zaal zitten, daardoor ontstaan. Juist omdat ze het gevoel hadden dat die overheid de mening van de bevolking naast zich neerlegde. En dus zou ik vooral die partijen ook oproepen: respecteer dan die mening van de bevolking. Als het u uitkomt, maar ook als het u niet uitkomt. En dat doen wij ook. Want wij hebben iedere keer wel gepleit om uit te voeren wat de bevolking vindt.

De voorzitter: Tot slot, de heer Franssen.

De heer Franssen (LOKAAL-LIMBURG): Dank u wel, voorzitter. Voorzitter, wat ben ik blij om die woorden van de heer Van Caldenberg op deze plek te vernemen. En die sluiten helemaal aan bij het gedachtegoed van LOKAAL-LIMBURG. Van beneden naar boven, in tegenstelling tot wat de landelijke partijen doen: van boven naar beneden. En als ik dan zie dat zelfs de Socialistische Partij vanuit hun gedachtegoed waardering zal gaan uitspreken en luisteren naar de inbreng van de bevolking, dan ben ik blij dat we op één lijn zitten, en dat is ook onze lijn: luisteren naar de bevolking. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Mijnheer Van Caldenberg, u mag daar nog op reageren, maar ik wil u wel aangeven dat uw spreektijd verder voorbij is.

De heer Van Caldenberg (SP): Ja voorzitter, ik was klaar. Maar dan dank ik de heer Franssen voor zijn steun voor het amendement.

De voorzitter: Dank u wel. Alvorens ik verderga schors ik de vergadering voor een paar minuten, zodat degenen die het lastig vinden tijdens het debat weg te lopen even de ruimte hebben om handen te wassen. Maximaal vijf minuten geschorst.

[SCHORSING]

De voorzitter: Dames en heren, ik heropen de vergadering. Ik verzoek u nogmaals uw plaats in te nemen. Dat geldt zeker voor de vicevoorzitter, de heer Frische, ik verzocht iedereen om zijn plaats in te nemen. Ik zei: de vicevoorzitter moet in ieder geval het goede voorbeeld geven. Dan geef ik nu het woord aan de heer Loomans namens de fractie van de Partij voor de Dieren.

De heer Loomans (Partij voor de Dieren): Voorzitter, vandaag mogen wij alweer een besluit nemen over de toekomst van Maastricht Aachen Airport. Deze keer onder de noemer transitie. Kijkende naar de robuustheid van het voorliggende Statenvoorstel, zal het niet de laatste keer zijn dat we het in dit huis over MAA hebben. Ongetwijfeld zullen over enkele jaren de verliezen weer oplopen en mag de Provincie Limburg weer de reddende hand toesteken, zoals het al zo vaak ging. Voorzitter, het is onbegrijpelijk dat midden in een storm van crisis er een meerderheid in dit huis te vinden is die het verstandig beleid vindt om over de komende twaalf jaar nog ruim € 120 miljoen, geld van de Limburgse belastingbetaler, in het kwakkelende MAA te stoppen. En dit op basis van een flinterdun businessplan met onverklaarbaar hoge groeicijfers voor het vliegverkeer, een meer dan optimistisch scenario voor de opkomst van elektrisch vliegen, en de aanname dat door hier en daar wat subsidies uit te delen in de omgeving van MAA, het aantal ernstig gehinderden vanzelf zal dalen. Zonder rekening te houden met het ontbrekende luchthavenbesluit, de natuurvergunning, de stikstofuitstoot, dat de CO₂-uitstoot van Europese vluchten binnen het ETS-systeem zullen vallen, en andere aangescherpte milieuwetgeving die ongunstig uit gaat pakken voor de luchtvaart. Gerekend op de achterkant van een enveloppe. De Provincie investeert in de komende twaalf jaar ruim € 120 miljoen in MAA. Om dit bedrag aan omzet te genereren moeten er in die jaren ongeveer 100.000 lawaaierige Boeing 747's landen. Omgerekend 23 per dag in die twaalf jaar. Dat is alleen omzet, geen winst. Het is dus totaal niet realistisch te veronderstellen dat dit bedrag ooit terugverdiend zal worden. We zouden

het bijna een subsidie van € 120 miljoen noemen. Bijna, omdat het wettelijk niet toegestaan is iets verliesgevents te subsidiëren. Subsidie mag het niet heten, maar een verkapte staatssteun van € 120 miljoen is het wel. Voorzitter, een week geleden is de term sheet waarin de afspraak tussen MAA en de Schipholgroep zijn vastgelegd openbaar geworden. Daardoor is voor iedereen duidelijk dat dit juridische bindende document wat andere accenten legt dan het Statenvoorstel. Het is dan ook zinvoller om verder op deze term sheet in te zoomen. Los van de vraag of het economisch logisch is dat de Schipholgroep voor € 4,2 miljoen een belang van 40% in de luchthaven kan nemen waarin nog € 120 miljoen geïnvesteerd moet worden, blijven de wederzijds gemaakte afspraken onze verwondering oproepen. De 'samenwerking' tussen de Schipholgroep en MAA is een construct waarbij MAA akkoord lijkt te zijn gegaan met alle voorwaarden van de Schipholgroep, zonder zelf voorwaarden te stellen. Wonder boven wonder krijgt de minderheidspartner ook een dominant belang in de zeggenschap over de exploitatie van MAA. Omdat tegelijkertijd de Provincie Limburg verder op afstand van MAA gaat staan, is duidelijk wie straks op MAA de dienst uitmaakt. Van alle mooie openbare duurzaamheidsdoelstellingen van MAA blijkt in het juridisch bindende term sheet weinig over te blijven. Als in 2028 het elektrisch vliegen nog steeds op zich laat wachten, is het geen probleem om gewoon conventioneel fossiel verder te vliegen. De beloofde reductie van het aantal ernstig gehinderden is dan minder belangrijk dan de euro's. Eerst geld verdienen en daarna kijkt men nog eens naar de overlast. Dat geld verdienen prioriteit heeft, blijkt ook uit de verdeling van een eventuele winst. Zolang de Limburgse belastingbetaler de NEDAB-kosten blijft betalen, wordt eerst € 1 miljoen als incentive fee afgeroomd voor aandeelhouders voordat de belastingbetaler daar profijt van heeft. Wij dienen vandaag een amendement in om deze volgorde om te keren. Gebruik eventuele winst om met prioriteit de jaarlijkse NEDAB-kosten terug te brengen tot € 1,9 miljoen en keer pas daarna uit aan de aandeelhouders. Opmerkelijk is dat de term sheet niet ingaat op de vraag wat er gaat gebeuren als de jaarlijkse exploitatieverliezen gaan oplopen en deze niet gedekt worden door de Provincie. Er lijkt bij de Schipholgroep weinig commitment te zijn om bij te dragen aan het dekken van verliezen of nieuwe investeringen. Als er al op enig moment een positief exploitatieresultaat bereikt zou worden, zijn MAA en de Schipholgroep dan bereid om kapitaal te reserveren voor een volgend geval van achterstallig onderhoud of vervangingsinvesteringen op termijn. Alles geeft ons het gevoel: wel de lusten, maar niet de lasten. We hebben dan ook weinig vertrouwen in deze constructie. Kortom, wij zijn van mening dat het document dat vandaag voorligt en de naam businessplan heeft gekregen, deze lading nauwelijks dekt. Akkoord gaan met dit voorstel zet de lichten op groen om binnen enkele jaren te falen. Binnen aanzienbare tijd staan we hier weer om MAA de reddende hand te bieden. Laat ik afsluiten met de woorden die ik in juni al heb uitgesproken. Is het niet eens tijd om in Limburg voorbij de waan van de dag te kijken? Naar het Limburg waar het prettig is om te wonen, waar wij en de vele toeristen kunnen genieten van de rust en de stilte van het Limburgs landschap, en waar we gezondheid en welzijn belangrijker vinden dan het maximaliseren van winst. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel mijnheer Loomans. Nu het woord aan mevrouw Fischer-Otten vanaf haar eigen plek.

Mevrouw Fischer-Otten (50PLUS): Dank u wel, voorzitter. Even het geheugen opfrissen. In de Statenvergadering van 3 juni jongstleden heeft 50PLUS tegen het amendement 145 gestemd en tegen het Statenvoorstel Toekomst Maastricht Aachen Airport. Onze motivatie om tegen te stemmen, was dat 50PLUS geen blanco cheque wilde afgeven voor de renovatie van de landingsbaan zonder een nieuw gedegen businessplan en omdat het amendement geen ruimte gaf voor onderzoek naar alternatieve gebiedsontwikkeling, MAA en de verlengde baan van 2.750 meter een feit was. Toch heeft de 50PLUS-fractie met open vizier gekeken naar het Statenvoorstel dat nu voorligt. Voorzitter, collega's en alle anderen die deze vergadering bijwonen of kunnen zien, 50PLUS-fractielid Van Es stelde in de commissievergadering een simpele vraag aan de inspreker mijnheer Willems, die al heel lang heel dicht bij het vliegveld woont. Moet het vliegveld weg of mag het blijven? Zijn eerlijke antwoord was, als het zou zijn zoals de bedoeling was, zouden we er waarschijnlijk niets op tegen hebben. We hebben iets tegen de manier waarop dit vliegveld nu gebruikt wordt. De laatste vier tot vijf jaar en misschien al langer gaat het steeds opnieuw mis.

Wij zijn van plan om € 120 miljoen gemeenschapsgeld uit te geven en af te wachten of er winst gemaakt kan worden. En voor slechts € 4 miljoen 40% zeggenschap weg te geven. Alle toekomstige risico's worden op onze Provincie en onze inwoners afgewend. Dat valt tenminste af te leiden uit de brief van 9 december jongstleden van de Gedeputeerde Satijn. Ik vraag mij af hoeveel ondernemers met een omzet van € 25 miljoen en weinig zicht op verbetering, € 120 miljoen willen steken in een dergelijk bedrijf. In elk geval geen enkele bank en laat staan een investeringsmaatschappij eisen dat er een geldig luchthavenbesluit komt van MAA met ruimte om te kunnen groeien en een stikstofvergunning. Komt dat er niet, dan heeft Schiphol het recht om zonder verdere verplichting onder de deal uit te komen. Als ik aan de klimaatafspraken denk die gemaakt zijn, nog gemaakt of nagekomen moeten worden is het toch eigenlijk een bizarre afspraak. Dan betreffende het aantal passagiers met elektrisch vliegen. Mocht dat niet of niet snel voldoende zijn, dan heeft het geen gevolg voor het aantal vliegbewegingen. Dan vliegt er dus evenveel, en met geluid. Dan wordt het terugdringen van het aantal ernstig gehinderden versoepeld en kan het jaren duren, zoals in de term sheet staat. Er staan wat 50PLUS betreft te weinig waarborgen in dat er een teruggang zal zijn van de overlast die het vliegveld geeft. En ook met het proefdraaien zijn geen garanties. De verlengde baan maakt een plus van 5% tot 10% op het volume van vluchten mogelijk. Dat de verlengde startbaan tot minder overlast zal leiden, wordt niet door iedereen gedeeld en is als een aanname te kwalificeren. Zoals er zoveel aannames in het Statenvoorstel staan. Er zijn veel goede voornemens, maar ik weet hoe het met goede voornemens gaat. Ze lukken eigenlijk bijna nooit. Dan komt het begrip bij voortschrijdend inzicht om de hoek kijken. Voorzitter, ik las met stijgende verbazing de aannames in het Statenvoorstel. Een kleine bloemlezing. De mogelijkheid onderzoeken, ligt in de bedoeling dat, invliegen moet nog op gang komen, het doel is om een zo groot mogelijke, beoogd is een voorgenomen oprichting, zal aandacht zijn voor, is de bedoeling om, de beoogde maatregelen, er vinden nog gesprekken plaats, mogelijke kansen, mogelijk op te kunnen vangen, nog aanvullende investeringen, beoogde financiering van de markt, plannen opgesteld tot 2030 en willen terugbrengen. Dat is onzeker. Dit zijn slechts een paar pagina's, er staat er nog meer. Dan voor 50PLUS als klap op de vuurpijl, staat in het Statenvoorstel dat het in beginsel voor de werknemers van MAA in geen gevolgen heeft. Ik vind het een heel gevaarlijke, in beginsel. Er is geen natuurbeschermingsvergunning en dat dit niet hoeft, is ook een aanname. Wat voor 50PLUS wel zeker is, is dat door dit voorstel aan te nemen, de leefomstandigheden niet verbeteren behalve dat zij via het Omgevingsfonds kunnen worden afgekocht. Voorzitter, de conclusie van 50PLUS. Het businessplan is boterzacht. Er staan veel zekerheden voor Schipholgroep en heel veel risico's voor de Provincie en dus de Limburgse belastingbetaler. Terwijl er te weinig garanties staan voor verminderen van overlast van onze burgers die in de omgeving wonen. De extra uitloop van 250 meter, uitsluitend gebruikt voor de veiligheid, staat in het verkiezingsprogramma van 50PLUS. 50PLUS doet wat het belooft aan de kiezer, betrouwbaar. Er zijn geen significante andere situaties voor 50PLUS om van dit standpunt afstand te nemen. 50PLUS komt tot de conclusie dat deze uitwerking van de businesscase er niet een is van een omgevingsbewust en toekomstig bestendig MAA. Zoals verwoord in de titel van het amendement 145 van mijnheer Heldens. Tot zover mijn eerste termijn.

De voorzitter: De heer Franssen heeft een vraag aan u.

De heer Franssen (LOKAAL-LIMBURG): Dank u wel voorzitter. Als ik de verwoording van mevrouw Fischer-Otten beluister, spreekt zij in haar woordvoering uit dat 50PLUS tegen MAA is. Dat kan ik toch juist concluderen?

De voorzitter: Mevrouw Fischer.

Mevrouw Fischer-Otten (50PLUS): Het staat er.

De voorzitter: Mijnheer Franssen.

De heer Franssen (LOKAAL-LIMBURG): Nou dan verwijst mevrouw Fischer van 50PLUS naar het verkiezingsprogramma. In het verkiezingsprogramma staat ook dat 50PLUS en wij ook als LOKAAL-LIMBURG een goede infrastructuur willen voor onze 50-plussers. Hoe verhoudt deze uitspraak zich dan met het gedachtegoed van mevrouw Fischer-Otten en 50PLUS?

De voorzitter: Mevrouw Fischer.

Mevrouw Fischer-Otten (50PLUS): Ik vind het bewonderenswaardig dat LIMBURG-LOKAAL denkt dat 50-plussers allemaal vliegen, want het gaat hier om het vliegveld. Wat dat betreft is er de bus, de boot, de auto, er zijn mogelijkheden genoeg om van de infrastructuur gebruik te maken.

De voorzitter: Mijnheer Franssen.

De heer Franssen (LOKAAL-LIMBURG): Even een correctie, voorzitter. Het is niet LIMBURG-LOKAAL, het is LOKAAL-LIMBURG voor de duidelijkheid.

Mevrouw Fischer-Otten (50PLUS): Sorry mijnheer Franssen.

De heer Franssen (LOKAAL-LIMBURG): Dat maakt niet uit, maar ik wil het toch even rechtzetten, mevrouw Fischer. Voor ons als LOKAAL-LIMBURG is de bereikbaarheid zeker voor ouderen heel belangrijk. Voorzieningen kort bij de hand. Als wij weten dat wij recentelijk geconstateerd hebben dat de busverbindingen en dergelijken geminimaliseerd zijn, zou ik zeker van 50PLUS verwachten dat zij voor hun achterban zorgen dat er een goede bereikbaarheid is vanuit Limburg. Het verbaast mij dat 50PLUS in dezen niet opkomt voor al die inwoners die alle voorzieningen graag kort bij huis hebben. Mag ik uw reactie hierop?

De voorzitter: Mevrouw Fischer.

Mevrouw Fischer-Otten (50PLUS): Ja, dat mag. Wij hebben € 120 miljoen die we nog uit kunnen geven voor de wegen, alle mogelijkheden die er ook zijn om de omstandigheden van 50-plussers dichtbij te hebben. Ik kan mijnheer Janssen verzekeren dat de meeste 50-plussers gezellig met de bus naar Spanje gaan.

De voorzitter: Dank u wel mevrouw Fischer, dan geef ik nu het woord aan de heer Westhoff namens de fractie Westhoff.

De heer Westhoff (Fractie Westhoff): Voorzitter, vandaag wordt definitief een beslissing genomen op het hoofdpijndossier of MAA/MST kunnen gaan afbouwen of opbouwen. Als ik de reactie van de diverse partijen moet inschatten, zal het niet de eerste optie zijn. Mijn standpunt met betrekking tot MST zal ondertussen duidelijk zijn. De businesscase MST rammelt aan alle kanten. Dit is een bodemloze put zonder dat daar een goed verdienmodel tegenover staat. Ik heb het in de commissievergadering luchtfietserij genoemd en de kwaliteit van de businesscase vergeleken met de cijfers van een opschaling. Wat is het voorstel? We gaan in eerste instantie voor € 120.000 een gammel huis verbouwen, we verkopen het daarna voor € 4.000. Dat klinkt absurd, maar dat is wel wat we in Limburg gaan doen. En wel aan een bedrijf dat zijn reputatie op het gebied van zorg voor de omgeving ruimschoots heeft verdiend. Je vraagt je af wie dit verzint. Blijkbaar de partijen die het openhouden van MST een goed idee vinden. Is het prestige? Wij, Limburgers, moeten een eigen vliegveld hebben, ook al heeft het nagenoeg geen economische meerwaarde. Ongeacht de bezwaren waarmee we de muren van het huis kunnen behangen en de schade aan de bedrijfstak toerisme en recreatie, aantoonbaar geïnvesteerde bedrag overschrijden. Het doet er niet toe. Weer anderen vinden dat wij, Limburgers, niet moeten zeuren omdat het vliegveld onderdeel is van het ecosysteem van Nederlandse vliegvelden. Zonder dit vliegveld, stort de economie van Nederland in elkaar. Een buitenuitspraak die totaal voorbijgaat aan het feit dat binnen een straal van een uur autorijden zeven andere vliegvelden liggen die

geen van allen zoveel beperkingen hebben als MST. Het vliegveld van Luik is 24 uur per dag open en ligt op twintig minuten autorijden. Düsseldorf, Keulen, Brussel, allemaal internationale vliegvelden. Waar zijn we mee bezig? Dan is er ook een partij die het afstudeertraject van architect Francine Houben serieus neemt en daarbij het vliegveld wil laten liggen. Het enige onderdeel van de businesscase dat vertrouwen wekt, is de vastgoedontwikkeling. Het is zoals de Engelsen het noemen, prime real estate. Ik heb wel eens gekscherend gezegd dat ze het hele terrein aan ASML moeten verkopen. 50% bos en de rest bebouwing. Misschien hebben ze interesse met de grootste technische universiteit van Europa op twintig kilometer afstand. Het gaat de Limburgse betaler € 250 miljoen kosten om dit vliegveld open te houden tot 2035. Daarna staan we nog steeds aan de lat voor € 5,5 miljoen per jaar om NEDAB-kosten te betalen als elektrisch vliegen niet genoeg geld oplevert en als de innovatie hotspot van elektrisch vliegen toch ergens anders opstijgt. Elektrisch vliegen, dat in de verre toekomst misschien haalbaar is, maar op dit moment niet eens aan de horizon wordt gespot. Zelfs niet in de referentie van Schiphol die Schiphol met ons heeft gedeeld. Ik vraag mij af bij hoeveel verlies en risicoprojecten de Provinciale Staten wakker wordt. De Maaslijn wordt volgende week maandag besproken. Wat mij betreft vallen Mijnwater, de campussen, VDL-uitbreidingen onder dezelfde categorie. We hebben € 1,5 miljard gekregen van de verkoop van Essent, maar dat hoeft wat mij betreft niet over de balk te worden gegooid. Uw kinderen en kleinkinderen zullen u dankbaar zijn en dat geldt ook voor de omwonenden en de overige bewoners van Zuid-Limburg die dagelijks mogen meegenieten van dit vliegveld. Tot zover.

De voorzitter: Dank u wel mijnheer Westhoff, dan geef ik nu het woord aan mevrouw Palmen namens de Fractie Palmen.

Mevrouw Palmen (Fractie Palmen): Dank u wel voorzitter. Ter voorbereiding op deze vergadering stuitte ik weer op mijn bijdrage van juni dit jaar ook hier in deze Statenzaal. Bij het doorlezen bedacht ik mij maar één ding: Ik hoef eigenlijk helemaal geen nieuwe inbreng te schrijven. Er is niets veranderd. Daarmee wil ik geen afbreuk doen aan diegenen die hebben bijgedragen om amendement 145 van Heldens vorm te geven. Het was een grote klus kan ik mij zo voorstellen, dus alle respect daarvoor. Het verandert aan mijn zienswijze echter niets, omdat het voorstel vol staat van aannames en wensdenken en mevrouw Fischer heeft dat net al ruim benoemd dus dat zal ik niet nog een keer herhalen. Ik sluit mij daar volledig bij aan. Meer dan 100 vragen zijn beantwoord tijdens de commissie van 2 december. Ook die antwoorden konden mij niet geruststellen. Ik vat het deel maar even samen. Een partner werd gevonden in de Schipholgroep, daar kan ik kort over zijn. Geen enkel zichzelf respecterende organisatie zou zichzelf zo moeten laten beledigen. Jezelf inkopen in met net iets meer dan € 4 miljoen staat gelijk aan ons niet serieus nemen. De bijdrage aan het Omgevingsfonds is een heel grote middelvinger richting de inwoners van Zuid-Limburg. Wij nemen dan ook onszelf niet serieus, dat blijkt wel. Dat Omgevingsfonds is volstrekt onvoldoende. Met ruim 26.000 ernstig gehinderden – niet 5.600 dat steeds wordt gesuggereerd – doe je met € 15 miljoen niets. Daar was een plan op bedacht. De opgekochte woningen konden opnieuw verkocht worden. Dat vind ik opnieuw een belediging. Dan het businessplan. Elektrisch vliegen is de toekomst. Welke toekomst? Dat staat er niet bij. In ieder geval niet de toekomst van de huidige generatie of die erna. De Schipholgroep antwoordde daarop het volgende, en ik citeer: 'Schiphol zal moeten krimpen. Zo'n 12%. De vraag naar cargo zal toenemen. Er is weinig te zeggen over elektrisch vliegen, want daar is nog geen plan voor. Het enige dat we denken is dat kleine cityhoppers over pakweg tien jaar kunnen vliegen.' Ook over waterstof vliegen is er weinig tot niets bekend en ligt er geen plan. Waar de waterstof vandaan moet komen, weet ook niemand. Voorzitter, je hoeft niet gestudeerd te hebben om te weten wat dit betekent. MAA moet een duurzaam en toekomstbestendig vliegveld worden, dat kan alleen wanneer er sprake is van zeer kleine cityhoppers naar Europese bestemmingen, maar daar is helemaal geen vraag naar. Niet vanuit de inwoners en ook niet vanuit Schiphol, want er ligt helemaal geen orderportefeuille. Er ligt wel een flinke opgave om het groeien vrachtverkeer een plek te geven en dat wordt dan MAA, maar cargo-elektrisch vliegen kan niet. En de uitfasering van de meest lawaaierige toestellen gaat zeer traag. Wat er dus gaat gebeuren is precies dat wat al heel lang voorspeld is: MAA wordt de letterlijke vluchtroute voor de Schipholgroep en daar wordt niets voor betaald. Een zeer onzekere toekomst voor zowel de inwoners van Limburg als voor de Provincie als aandeelhouder. Zoals ik

het nu op een rijtje zet, gaat Schiphol profiteren en vooral bepalen en gaat de Limburger betalen. De meeste risico's blijven hier bij ons. Dan GRE die nog enigszins iets van soelaas kan bieden aan de omwonenden. Oh nee, dat gaat MAA ook niet doen. Letterlijk staat er in de tekst: het is bovenwettelijk, we hoeven het niet te doen, dus dan doen we het niet. En bovendien, dat kunnen we ook helemaal niet betalen. Dat is mijn vrije vertaling ervan. Dat laatste is sowieso een punt, want zonder de miljoenen van de belastingbetaler is MAA failliet. Dat alles zou nog te verteren zijn, wanneer er via MAA levensreddende vluchten werden uitgevoerd. Donororganen, medicijnen of levensreddende apparatuur. Maar nee, bloemen uit Afrika voor Aalsmeer. Hoe krom wil je het hebben? Tot slot, voorzitter, MAA verwacht wel een luchthavenbesluit en een natuurvergunning te krijgen op basis van eerder verworven rechten. Wanneer dat niet zo is, staat Limburg er weer alleen voor. Daarbovenop, wanneer je boer bent in Limburg en ze staan elke dag aan de deur dat je moet vertrekken, omdat je een vervuiler bent en hier niet thuishoort, ook al heeft de overheid je jarenlang beloofd dat alles goed zou komen, dan kun je toch enkel moedeloos janken in een hoekje. Waarom wordt deze situatie al jarenlang gedoogd terwijl talloze hardwerkende Limburgers die wel duurzaam bezig zijn, handhavers op hun dak krijgen. Vindt het College dit meten met twee maten recht doen aan iedere inwoner van Limburg en aan ons als parlement? Ik zou er nog veel meer van kunnen en willen vinden, maar gezien de tijd laat ik het hierbij. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Palmen. Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Jenneskens namens de fractie van D66.

Mevrouw Jenneskens (D66): Voorzitter, één van de vragen die ik mezelf in het leven en in de politiek heel vaak stel is: zou ik van jou een auto kopen? Dat gaat over het vertrouwen dat ik heb in iemand en over in hoeverre ik erop vertrouw dat diegene zuinig is op dat wat hem is toevertrouwd. In het geval van het vliegveld lijkt het alsof VVD, CDA, JA21, PVV en LOKAAL-LIMBURG met hun amendement een bestelling voor, laten we zeggen, een elektrische Jaguar, Volvo, of misschien een mooie Polestar hebben gedaan. Dat mag wat kosten, hoor ik jullie denken, € 40 miljoen, maar dan is het duurzaam, toekomstbestendig en goed voor de economie en werkgelegenheid. Nu is deze bestelling, het amendement auto van garagebedrijf Heldens voor de deur afgeleverd door het College. Glimmend gepoetst, met een strik erom.

De voorzitter: Mevrouw Jenneskens, we hebben geprobeerd om het niet te persoonlijk te maken. Dit zit tegen het randje aan, voorzichtig.

Mevrouw Jenneskens (D66): Ja, voorzitter, en dat is niet alleen € 23,9 miljoen duurder geworden dan eerder afgesproken, we staan ook te kijken naar een Suzuki Alto uit 1981 waar de uitlaat vanaf valt, die na zes keer starten pas begint te sputteren en die ook al zichtbaar olie lekt. Ik voel nu al aan, die komt volgend jaar misschien niet door de APK, ook al staat in het boekje dat hij altijd van een oud vrouwtje is geweest. We weten dat alle toekomstige reparaties en risico's voor onze rekening zijn, maar mocht er uiteindelijk wat restwaarde zijn, dat we die eerlijk delen met de Schipholgroep, want zij hebben er een nieuwe hoedenplank voor gekocht. Als ik dan zag dat we in de commissie vroegen aan de collega's: is dit nu wat je had verwacht? Voldoet dit aan wat jij hebt gevraagd? Dan leek het antwoord een beetje te zijn: nee, niet echt, maar ja, hij rijdt. En zo voegen we vrolijk in met 130 de snelweg op. Voorzitter, ik wil niet die jengelende passagier op de achterbank zijn die roept: stop ik word hier misselijk van. Maar snel tot stilstand komen en even heel goed kijken wat nodig is, dat is wat D66 had gewild en gehoopt in juni. Het was goed geweest om dat te doen. Voorzitter, de Staten gaven het College in juni een opdracht en vandaag is de vraag of dit voldoet aan de opdracht. Ik wil vooraf gezegd hebben dat dit geen verwijt is aan wie dit voorstel heeft uitgewerkt, want er is hard gewerkt, maar de opdracht die de Staten gaven is onmogelijk. Als een businesscase alleen tegen slechte voorwaarden voor de omgeving en verduurzaming werkelijkheid kan worden gemaakt, dan was dat amendement misschien niet goed uit te voeren en is de uitwerking van al die wensen onmogelijk. Los van of je het moet willen in deze tijd, blijkt ook dat het amendement op delen niet kon. Politiek is uiteindelijk keuzes maken en als je vanuit het vliegveld vertrekt, snap ik dat je blij bent met deze keuze dat de plek waar je werkt en van houdt een toekomst krijgt, maar het is soms ook aan dit

parlement om keuzes te maken die moeilijk zijn maar wel beter voor alle Limburgers. Dit is dan niet de keuze van D66, want er is geen behoefte aan een luchthaven in een regio die al door zes luchthavens wordt bediend. Sterker nog, de Limburgse familiebedrijven in bijvoorbeeld, het toerisme geven aan dat de doorstart van het vliegveld een grote belemmering is. De mobiliteit is uitgaand, de overlast is voor Limburg. Mevrouw Palmen refereerde er al aan, met dit voorstel wordt Limburg het afvoerputje van Schiphol. MAA wordt een uitloopluchthaven, vooral voor cargo. Dat betekent vooral meer gehinderden en geen bijdrage aan de lokale economie. Graag een reflectie vanuit het College. Deelt u onze zorg? Wat is uw verwachting ten opzichte van cargo? Voorzitter, duurzaam vliegen bestaat eigenlijk niet. Het kan misschien minder slecht worden, maar dan voorlopig niet in Limburg, want daar lezen we al voorzichtig dat het voor 2035 niet mogelijk is. Tot die tijd meer overlast en geen garantie. Dat moet je niet willen en zeker niet in deze tijd. Onze natuur raakt verstikt, luchtvaart en grondgebonden activiteiten dragen bij aan het stikstofprobleem en niet aan de oplossing, en dan is er de vraag of het überhaupt mag. We dienden in het vorige debat een motie in om ook de uitweg te verkennen, de exit strategie. Schiphol doet dat wel, zien we op alle plekken in de term sheet, maar de Provincie niet. Onze vraag aan het College is: als blijkt dat vanwege de juridische procedures, of om welke reden dan ook, er een belemmering is, wat gebeurt er dan? Wanneer informeert u ons? Wat kunnen deze Staten dan nog behalve opnieuw nog meer geld reserveren voor meer kosten? Klopt het dat er dan geen weg meer terug is? En tot slot, voorzitter, behalve alle inhoudelijke argumenten, met dit besluit geven we onze eigen rol als Provinciale Staten weg. We worden aandeelhouder, maar alle wijzigingen moeten worden goedgekeurd door de Schipholgroep. Klopt het dan, is onze vraag aan het College, dat als deze staten een motie aannemen over iets wat op de luchthaven moet veranderen, de uitvoering eerst ter goedkeuring aan de Schipholgroep moet worden voorgelegd? En dan hebben we het nog niet over de subsidie gehad, want we kunnen het NEDAB noemen, maar D66 laat zich niet afleiden. Ook niet door hoe de lening aan het vliegveld van de Provincie wordt afgelost met subsidie van diezelfde Provincie.

De voorzitter: Komt u tot een afronding?

Mevrouw Jenneskens (D66): Voorzitter, vandaag lukt het me voor het eerst niet om mijn verhaal optimistisch af te sluiten. Er is in al die vier jaar geen dossier geweest waar ik zo moedeloos van word als dit. Het had anders gekund en beter gemoeten. Ik sta voor een politiek die gedreven wordt door waarden, maar dit besluit blijft voor mij waardeloos.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Jenneskens. Dan geef ik nu het woord aan de heer Ijpelaar namens de fractie van het CDA.

De heer Ijpelaar (CDA): Voorzitter, ik wil beginnen vandaag met het uitspreken van mijn waardering aan al diegenen die over dit dossier met ons hebben gesproken. Als CDA zijn wij het niet altijd met iedereen eens geweest en dat zullen we ook in de toekomst niet altijd zijn. We zullen in elk geval blijven luisteren en afwegen en hopen dat omwonenden actief met ons in gesprek willen blijven. We hebben als CDA in juni de keuze gemaakt voor een toekomstbestendige, duurzame en omgevingsbewuste luchthaven. Daarmee hebben we uitdrukkelijk uitgesproken dat we zowel voor de luchthaven als voor hinderreductie voor de omwonenden zijn. Waarom hebben wij in juni voor openhouden gestemd? Wij investeren liever in een duurzame transitie van de luchtvaart dan ergens tussen de € 100 miljoen en € 500 miljoen uit te geven aan saneren en uitkopen. We houden regie op ons luchtruim en dus ook op de emissie en geluidsoverlast. Zeker nu Europa aanstuurt op één Europees luchtruim. Wij transporteren onze problemen niet naar anderen, maar lossen deze zelf op door in te zetten op verduurzaming. Vanuit bereikbaarheid zijn meer verbindingen richting Europa mogelijk. Het vooruitzicht op elektrisch vliegen tot 600 kilometer en daarmee op toekomstige inkomende vluchten en toeristen alsook het vooruitzicht op een rechtstreekse verbinding met Schiphol. Economische spin-off, banen in een innovatieve sector, eerlijke verdeling van lasten in het grotere nationale luchthavensysteem, de belangrijkste twee luchthavens blijven houden voor Nederland. We hebben een strategische bereikbaarheidspositie in onzekere geopolitieke tijden. In onze inbreng van 3 juni hebben we twee belangrijke voorwaarden aan openhouden gesteld: Hinderreductie voor de omgeving en

verduurzaming. Hinderreductie en het beperken van overlast is volgens het CDA het actief uitfasen van de meest overlast gevende vliegtuigen, het tijdslot tussen elf uur 's avonds en zeven uur 's ochtends handhaven en het inrichten van een royaal Omgevingsfonds. Wij merken dat het vertrouwen van de omgeving, met name op deze punten, beperkt is. Wij vinden dat jammer en dat vraagt van GS en ons dat we werken aan dat vertrouwen. We zien in de businesscase dat de Schipholgroep zich conformeert aan de gegeven grens van het maximaal aantal ernstig gehinderden. Daar committeert Schiphol ook aan het Omgevingsfonds om daardoor overlast te verminderen. De bijdrage van Schiphol aan dit fonds is wat ons betreft nogal beperkt. Nu Schiphol een beperkte bijdrage levert, verwachten we van GS wel het vooruitzicht dat het Rijk in de komende jaren meer zal bijdragen aan dit fonds. We snappen dat er redenen kunnen zijn waarom buiten de tijdsloten geland moet worden. De boetes zijn relatief laag dus we moeten voorkomen dat het erg gemakkelijk wordt om dit te doen. We hebben daarom in de commissie voorgesteld om die boetes te staffelen. Hoe vaker, hoe duurder. Kan het College aangeven hoe MAA hiermee wil omgaan? Dan verduurzaming. In de businesscase moet er een positieve financiële prognose zijn, een rendabele businesscase. In combinatie met een duidelijke transitie en duurzame luchthaven. Wij zien in de kennis en kunde van Schipholgroep een belangrijke meerwaarde om tot een zelfstandige en duurzame luchthaven te komen. Er is door MAA en Schiphol een businesscase gemaakt waarin de luchthaven een positieve economische bijdrage kan leveren aan Nederland en Limburg, maar ook een positieve bijdrage aan de transitie naar een duurzame luchtvaart. Het plan getuigt naar onze mening van voldoende ambitie waarbij wij ons ook realiseren dat de luchthaven niet 100% invloed heeft op de realisatie. Wij zullen de realisatie van die ambitie in ieder geval intensief volgen. In de term sheet staan een aantal ontbindende voorwaarden voor de deelname van Schiphol genoemd, zoals het niet verkrijgen van de benodigde vergunningen. Er staat echter niet tot wanneer deze ontbindende voorwaarden gelden en dat maakt dat Schiphol zich tot in de eeuwigheid kan terugtrekken zonder consequenties als de juiste vergunningen niet, of niet meer, worden gehaald. Dit is wat het CDA betreft niet wenselijk en er zal wat ons betreft dan ook een termijn aan moeten worden gekoppeld. Het zou zo maar kunnen zijn dat vergunningen voor een bepaalde periode worden verleend. Kan GS dat toezeggen?

De voorzitter: Mijnheer Van Caldenberg.

De heer Van Caldenberg (SP): Ja, voorzitter, ik kan me dat goed herinneren dat het CDA voor de zomer veel belang hechtte aan de verduurzaming. Ik vroeg mij af, als we nu naar de afspraken met Schiphol in de term sheet kijken, waar staan dan de afspraken over verduurzaming? Of is het simpelweg, Schiphol doet mee en dus is er verduurzaming? Want waar staan die afspraken over verduurzaming voor het CDA?

De voorzitter: Mijnheer IJpelaar.

De heer IJpelaar (CDA): De afspraken voor de verduurzaming staan in de businesscase en in de term sheet staat heel nadrukkelijk het pad richting het aantal ernstig gehinderden genoemd.

De voorzitter: Mijnheer Van Caldenberg.

De heer Van Caldenberg (SP): Ja, voorzitter. Die businesscase heb ik gezien, maar je hebt een aantal juridische afspraken vastgelegd met je partner om dat te gaan doen. Ik constateer dat we geen enkele juridische afspraak hebben vastgelegd met de Schipholgroep en met MAA om de doelstelling te realiseren. Is het CDA dan niet bang dat op het moment dat het economisch tegenzit, de duurzaamheidsdoelstelling en de focus hierop als eerste de deur uitgaat?

De voorzitter: Mijnheer IJpelaar.

De heer IJpelaar (CDA): Ja, ik denk dat de grootste duurzaamheidsimpuls uit de branche zelf gaat komen. Dat is een golf die we niet tegen kunnen houden. Iedereen weet dat we moeten verduurzamen en ook alle

luchtvaartmaatschappijen. Daar gaat de grootste transitie plaatsvinden en dat is echt een ontwikkeling en die zullen we met elkaar moeten omarmen en faciliteren. Dat is de reden dat CDA heeft gezegd dat de luchthaven open moet. Schiphol heeft zeer nadrukkelijk gezegd, en wij zeggen dit ook in de term sheet, dat zij zich committeren aan het businessplan. En in dit businessplan staat heel nadrukkelijk het tijdspad naar verduurzaming benoemd. Voor ons kan het niet duidelijker.

De voorzitter: Tot slot, de heer Van Caldenberg.

De heer Van Caldenberg (SP): Dat klopt, maar ik schrijf ook wel eens businessplan voor zaken. Ik heb nog nooit een businessplan aan de Raad van Commissarissen overhandigd waarvan ik zelf niet overtuigd was dat het kon. Dan is het ook aan degenen die beoordelen om te kijken of het klopt met wat er ligt. Als het businessplan gecombineerd wordt met de harde afspraken, is dat dan niet erg mager voor het CDA?

De voorzitter: Mijnheer IJpelaar.

De heer IJpelaar (CDA): Ja, dat weet ik niet. In de term sheet en de afspraken waar u het nu over heeft, gaat het met name over een stukje bedrijfsvoering en financiële afspraken. Een belangrijke component hierin is het aantal ernstig gehinderden. Daar committeren zij zich aan. Als het gaat om omzetprognoses en de duurzaamheidstransitie, dan komt dat terug in het businessplan. Dat is ook heel lastig te vatten in juridische afspraken.

De voorzitter: Mevrouw Berghorst.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Ja, voorzitter, ik ben blij om te horen dat de heer IJpelaar bezorgd is over de ontbindende voorwaarden. Als u het stuk goed gelezen heeft, en dat heeft u ongetwijfeld, dan heeft u net als ik gelezen dat voor iedere stap naar een lager aantal ernstig gehinderden een nieuw luchthavenbesluit nodig is. En dat we dus in de toekomst niet één keer maar drie keer de kans lopen dat dit luchthavenbesluit er niet is. Ik ben erg blij om te horen dat u daar bezorgd over bent. Ik ben daar namelijk ook bezorgd over. Wat nou als het antwoord van GS straks is, zoals de heer Heldens zegt: Provinciale Staten, het is 'take it or leave it'. Dit is het. Dan is mijn vraag, als dit het is, als die ontbindende voorwaarden er voor altijd zijn met daaraan het risico gekoppeld dat als Schiphol zich op die ontbindende voorwaarden beroept, wij contractueel verplicht zijn om de aandelen terug te kopen tegen een fair market value. Kiest u dan voor take it or leave it?

De heer IJpelaar (CDA): Ik vind ten eerste dat ik GS daarop mag bevragen en het antwoord mag afwachten en daarnaast ken ik beide partijen, in de gesprekken die we hier met de Schipholgroep en GS gehad hebben, als redelijke partijen. Ik ga ervan uit dat dit niet zo'n vreemde eis is van ons als CDA en dat we dit in elk geval met elkaar kunnen bespreken. Daarom ligt er ook een stuk voor. Om dit nu met elkaar goed door te akkeren en te bespreken en onze punten daarin te maken. Dat is ook de uitnodiging die ik naar u doe en dat hebben wij gedaan. Het CDA heeft het huiswerk gedaan.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Maar als ik u zo hoor, is het voor u geen dealbreaker?

De voorzitter: Mijnheer IJpelaar.

De heer IJpelaar (CDA): Hoeveel vragen heeft zij nog? Ik wil eigenlijk vragen welk onderdeel zij precies bedoelt dat de dealbreaker is?

Mevrouw Berghorst (PvdA): De ontbindende voorwaarden voor altijd.

De heer IJpelaar (CDA): Wij vinden dat er in ieder geval een goed antwoord op moet komen.

De voorzitter: Mevrouw Mertens.

Mevrouw Mertens (GroenLinks): Dank u wel voorzitter. Ik wil het nog even hebben over hetgeen dat de heer IJpelaar aan het begin heeft gezegd in relatie tot waar de discussie zojuist over ging. De heer IJpelaar zei dat zij graag regie willen houden op het vliegveld. Als u de term sheet gelezen heeft, dan kunt u daarin lezen dat wij als Provinciale Staten de regie helemaal niet meer zullen houden. Heeft u dit erin gelezen? En wat vindt u hiervan?

De voorzitter: Mijnheer IJpelaar.

De heer IJpelaar (CDA): Ik vind het wel lastig, want ik mag geen vraag stellen.

De voorzitter: Mevrouw Mertens komt na u, daar heeft u straks alle tijd voor.

De heer IJpelaar (CDA): Ik lees dat er niet in, nee. Wij lezen dat er niet in. Dus ik vind het heel moeilijk hoe u de vraag stelt. Misschien kunt u nog een keer verduidelijkend proberen de vraag te stellen.

De voorzitter: Mevrouw Mertens.

Mevrouw Mertens (GroenLinks): Ik zal u de vraag stellen. Het staat onder punt 16, de bescherming van de minderheidsaandeelhouder. Daar staat dat wij voor het vaststellen of het wijzigen van het businessplan op de langetermijnstrategie van de NV HBLM de schriftelijke toestemming van de minderheidsaandeelhouder nodig hebben. Dat betekent dat als we ons zorgen maken, dat geeft u net ook aan in een één-tweetje met mevrouw Berghorst, dat u zegt dat u wil dat aan de ernstig gehinderden wordt gehouden. Als dit niet blijkt, en wij als Provinciale Staten maken ons hier zorgen over en wij willen dat die voorwaarden harder zijn, dan willen we dat het businessplan aangepast wordt. Dan kan dat niet zomaar.

De heer IJpelaar (CDA): Het wordt nu heel technisch. Dat is het risico van zo'n dossier. Dit is een bepaling die speciaal in het leven is geroepen om de belangen van de minderheidsaandeelhouder te behartigen. Dat is het. Anders kunnen wij als meerderheid altijd alles bepalen en dit is een bepaling die oproept tot overleg met elkaar.

De voorzitter: Tot slot, mevrouw Mertens.

Mevrouw Mertens (GroenLinks): Ja dank u wel voorzitter. Ik snap dat het zo leest, maar ik lees hem als volksvertegenwoordiger. En als volksvertegenwoordiger zie ik hierin dat wij ons democratisch recht gaan verliezen en dit gaan weggeven aan Schiphol.

De voorzitter: Mijnheer IJpelaar.

De heer IJpelaar (CDA): Ik heb vertrouwen in onszelf en in het College.

De voorzitter: De heer Loomans.

De heer Loomans (Partij voor de Dieren): Mijnheer IJpelaar, u geeft met herhaling aan dat u zich ernstig zorgen maakt over die ernstig gehinderden en dat u het erg belangrijk vindt dat dit aantal omlaaggaat. Toen kwam op een gegeven moment de term sheet en die werd openbaar en daar stond in dat als de plannen om dat aantal ernstig gehinderden terug te brengen tegenvalt, omdat het elektrisch vliegen toch minder snel gaat, dat het eerste dat opgeofferd wordt, de reductiedoelstelling voor het aantal ernstig gehinderden is. Met andere woorden, men blijft gewoon doorvliegen met conventionele luchtvaart. Wat vindt u daar nu van?

De voorzitter: Mijnheer IJpelaar.

De heer IJpelaar (CDA): Ik ben blij dat u dat vraagt, want dat bespaart mij weer wat tijd in mijn inbreng. Dat vind ik een heel goed punt en wij als CDA vinden dus ook dat op het moment dat dat blijkt, dat we opnieuw het gesprek met elkaar moeten aangaan. Dat we het aantal ernstig gehinderden vast moeten houden en dat we dan de lasten in een eerlijke verhouding, die we als aandeelhouders hebben afgesproken, moeten dragen.

De voorzitter: De heer Loomans.

De heer Loomans (Partij voor de Dieren): Wat verstaat u dan onder lasten? Heeft u het over een nieuwe investering? Nieuw geld wat dan weer ergens ingestopt moet worden?

De voorzitter: Mijnheer IJpelaar.

De heer IJpelaar (CDA): De reden dat de Schipholgroep deze bepaling opneemt, is omdat zij ervan uitgaan dat het financiële gevolgen heeft als het aantal ernstig gehinderden behouden moet worden en elektrisch vliegen komt op dat moment niet. Daarmee komt er impliciet een financieel probleem. Wij zeggen dat het aantal ernstig gehinderden blijft staan en hoe we dit met elkaar oplossen doen we in de eerlijke verhouding van 60-40.

De voorzitter: De heer Loomans, tot slot.

De heer Loomans (Partij voor de Dieren): Volgens ons zegt de term sheet dat als het elektrisch vliegen tegenvalt, dat men aan de omzet blijft werken door conventioneel verder te blijven vliegen en dus eigenlijk meer vliegtuigen aan te trekken. Hierdoor zal de overlast juist stijgen en het aantal ernstig gehinderden zou potentieel kunnen toenemen. Dan kunnen die partners daar meer geld in stoppen, maar of zij dat daadwerkelijk doen en of er dan in dit huis weer een debat is dat we als Provincie opnieuw bij mogen dragen, moeten we afwachten. Is dit waar het CDA voor staat?

De voorzitter: Mijnheer IJpelaar.

De heer IJpelaar (CDA): Het CDA staat voor het tijdspad dat we met elkaar hebben uitgestippeld over de reductie van de overlast en de ijkpunten van het aantal ernstig gehinderden. Dat blijft wat ons betreft ook staan wanneer elektrisch vliegen niet gebeurt.

De voorzitter: Mevrouw Fischer.

Mevrouw Fischer-Otten (50PLUS): Ik heb een vraag over de ontbindende voorwaarden. Er is één ontbindende voorwaarde waarbij het erom gaat dat als de juiste vergunningen niet komen, dan krijgen we het terug. Er staat geen einddatum bij, maar hoelang denkt u dat een burgerlijke ongehoorzaamheid mag vliegen zonder vergunningen? Ik mag namelijk geen kippenstal maken zonder vergunning. Dus hoelang denkt u dat dit zomaar mogelijk is? En zou dit ook andere consequenties kunnen hebben?

De heer IJpelaar (CDA): Dat vind ik een heel goede vraag van u en die heb ik net ook aan de Gedeputeerde Staten gesteld. Waarom staat daar geen einddatum achter? Daar ben ik ook benieuwd naar. Daar heb ik zelfs een toezegging op gevraagd dus dat ben ik helemaal met u eens.

De voorzitter: Mevrouw Fischer.

Mevrouw Fischer-Otten (50PLUS): Dus ik kan ervan uitgaan dat het voor u ook niet eeuwigdurend moet zijn. Kunt u zeggen wat voor u dragelijk is en wat niet meer?

De heer IJpelaar (CDA): Dat vind ik nu heel moeilijk om een inschatting van te maken.

De voorzitter: Tot slot, mevrouw Fischer.

Mevrouw Fischer-Otten (50PLUS): Als laatste. U heeft toch in de gaten als u vliegt zonder dat het mag?

De voorzitter: De heer IJpelaar.

De heer IJpelaar (CDA): Ja. Dan wordt het weer heel technisch, maar dat is natuurlijk niet helemaal waar.

De voorzitter: Mevrouw Jenneskens.

Mevrouw Jenneskens (D66): Voorzitter, volgens mij vliegt de heer IJpelaar normaal gesproken ook niet zelf. Voorzitter, even verder op de term sheet. Als ik het me goed herinner was in het amendement voor het CDA het belangrijkste dat het aantal ernstig gehinderden omlaagging en dat de transitie werd ingezet naar een duurzame luchthaven. Dat waren dingen waarop we elkaar vonden. Nu staat eigenlijk in de term sheet precies op die twee punten al een soort uitzonderingsclausule. Ik lees dit als dat zij er alvast rekening mee houden dat. Wat maakt nu dat het CDA het vertrouwen heeft dat, ondanks dat het wel al in de onderhandeling op deze manier op tafel heeft gelegen, hier uitgekomen zal worden. Omdat ik lees dat er al voorzichtig rekening wordt gehouden met het feit dat precies die twee criteria niet gehaald kunnen worden.

De voorzitter: Mijnheer IJpelaar.

De heer IJpelaar (CDA): Ja wij lezen dit niet als zijnde het niet hebben van vertrouwen in die transitie. Dit is gewoon onderhandelen op het scherpst van de snede geweest en dit zijn de voorwaarden die de Schipholgroep heeft aangenomen vanuit hun onderhandelingspositie. Daar lees ik niet in dat die duurzaamheidstransitie niet gaat plaatsvinden. Al had de Schipholgroep dat niet gewild, dan gaat het toch gebeuren.

De voorzitter: Mevrouw Jenneskens.

Mevrouw Jenneskens (D66): Voorzitter, waar ik mee worstel is dat op het moment dat dat gebeurt, dan hebben wij niets in handen. Die uitzonderingsclausule zit in de term sheet. We hebben geen verdeling van middelen afgesproken. Dus op het moment dat dat niet gebeurt, we hebben letterlijk niets in handen, want in die term sheet is vastgelegd dat dit de uitzondering is. Dus ja, wat dan? Denkt het CDA dan tegen die tijd moeten we er meer geld in stoppen en heeft u daarom het vertrouwen dat we de transitie wel gaan maken? Hoe onderbouwt u dat?

De voorzitter: Mijnheer IJpelaar.

De heer IJpelaar (CDA): In de term sheet staat nadrukkelijk een uitzondering op het aantal ernstig gehinderden op het moment dat er mogelijk nog niet genoeg elektrische vluchten zijn. Dat is de uitzondering. Dat is de ontbindende voorwaarde. Daar heb ik net antwoord op gegeven wat onze visie daarop is. Het aantal ernstig gehinderden blijft wat ons betreft staan en hoe we dat met elkaar gaan oplossen, moeten we op dat moment bekijken, maar wel in een eerlijke verhouding.

De voorzitter: Tot slot, mevrouw Jenneskens.

Mevrouw Jenneskens (D66): Voorzitter, dat zit nu niet in de term sheet. Er staat letterlijk in, en dat is ook de doorvertaling, dat we langer door moeten vliegen met het conventionele vliegverkeer et cetera. De wens die het CDA in het amendement stopte als voorwaarde, de ernstige hinder omlaag en sneller verduurzamen, wordt misschien niet gehaald. We hebben niets ter onderbouwing. Niet eens een verhouding in de te verdelen kosten. Eigenlijk is het enige dat de Schipholgroep heeft bedongen in de term sheet, dat er geen extra kosten van komen. Wat bedoelt u dan nu? Gaat u nog een motie indienen? Vraagt u om een toezegging? Hoe realiseert u nu dat niet de Provincie straks, als niet datgene wordt gehaald waarmee we de investering instappen, alleen de kosten draagt? Wat is het voorstel van het CDA om dit anders te bewerkstelligen? Want het was uw voorwaarde om het voorstel te steunen.

De voorzitter: Mijnheer IJpelaar.

De heer IJpelaar (CDA): Ik moet zeggen dat ik denk dat we in de tweede termijn in de pauze bij elkaar moeten gaan zitten, want ik begrijp u niet. Er staat een ontbindende voorwaarde als het gaat om het aantal ernstig gehinderden. Daar hebben we nadrukkelijk van gezegd dat het aantal ernstig gehinderden blijft staan. Geen idee.

De voorzitter: Dank u wel, kunt u tot een afronding komen, want u was door uw tijd.

De heer IJpelaar (CDA): Ja. Kort over het PIP en het proefdraaien.

De voorzitter: Kort, want u was al door uw tijd heen.

De heer IJpelaar (CDA): Oké, was ik al door mijn tijd heen? Oké. Dan sluit ik af. We zullen in de verschillende systemen in onze maatschappij veel meer balans met de natuur moeten realiseren en met elkaar moeten kijken naar hoe wij in alle sectoren kunnen komen tot een forse reductie van emissie en geluid binnen een toekomstbestendig, sociaaleconomisch model. Het CDA is van mening dat de transitie naar die balans niet simpelweg wordt gerealiseerd door sluiting van de luchthaven. Alles overziende zijn wij van mening dat met dit voorstel in voldoende mate aan het amendement is voldaan. Er blijven veel vragen en er blijven veel onzekerheden. Wij hebben echter het vertrouwen in de koers en de koers is helder. In dat de koers helder is en dat daarop stevig wordt gefocust door het nieuwe MAA en dat wij de vooruitgang kunnen volgen. Een duurzame luchthaven is er niet vandaag op morgen, maar komt in zicht. Laten we daar samen de schouders onder zetten.

De voorzitter: Dank u wel. Mijnheer Van Bijnen heeft nog een vraag aan u.

De heer Van Bijnen (PVV): Ik hoorde u beginnen over het PIP, dus ik geef u wat extra spreektijd bij dezen. Hoe denkt u daarover en vindt u dat straks in het PIP een deugdelijke afscherming moet komen op de luchthaven om de omwonenden te ontlasten?

De voorzitter: Mijnheer IJpelaar.

De heer IJpelaar (CDA): Wat collegiaal van u, dank u wel. Even een schot voor de boeg, want dit wordt pas in de PIP behandeld, maar wij vinden dat hier echt een oplossing voor moet komen. Dat verwachten we nu ook van het College van GS. Er is gezegd dat er andere creatieve mogelijkheden zijn, maar dat blijft een beetje vaag. Dus wij verwachten dat er een vergelijkbare oplossing kan komen en we zien ook graag een dekking voorstel van de kosten.

De voorzitter: Mijnheer Van Bijnen.

De heer Van Bijnen (PVV): Een vervolgvraag. Wat zijn dan voor u opties? Kunt u een aantal opties voor afschermende maatregelen geven? Wat heeft u zelf als partij bedacht? Heeft u daar ideeën over?

De voorzitter: Mijnheer IJpelaar.

De heer IJpelaar (CDA): Nee. Wij waren best verbaasd dat de Gedeputeerde heel creatief antwoordde met dat er veel mogelijkheden zijn om dit te doen en daar kom ik op terug. Dit was in de commissie en wij zijn heel benieuwd of de Gedeputeerde daar nu op terug gaat komen of in de PIP.

De voorzitter: De heer Van Caldenberg.

De heer Van Caldenberg (SP): Voorzitter, de heer Heldens zei: vandaag zijn we uitonderhandeld. Mijn vraag aan de heer IJpelaar is, als we vandaag de geluidreducerende maatregelen voor de omwonenden niet realiseren, welke mogelijkheden ziet de heer IJpelaar dan nog om de partners die aangesloten zijn te bewegen en hier nog iets aan te doen? Want we zijn uitonderhandeld.

De voorzitter: Mijnheer IJpelaar.

De heer IJpelaar (CDA): U bedoelt de partners van de Maintenance Boulevard?

De heer Van Caldenberg (SP): Die en Schiphol als medeaandeelhouder straks op basis van de term sheet.

De voorzitter: De heer IJpelaar.

De heer IJpelaar (CDA): Wij denken dat er een prachtig begin is gemaakt. Je ziet aan alle kanten er geld mogelijk wordt voor een regionale luchthaven. In het debat is € 3,6 miljoen tevoorschijn getoverd, heb ik begrepen. Je ziet dat iedereen ineens bijdragen begint te doen. Ook de Maintenance Boulevard kan plots € 8 ton bijdragen. Ik denk dat we met elkaar op weg zijn en om in de metafoor van trouwen te blijven, als je trouwt is het ook niet zo dat je daarna nooit meer met elkaar het gesprek aan hoeft te gaan. Dat is een continu proces en daarin blijf je continu groeien met elkaar.

De voorzitter: De heer Van Caldenberg.

De heer Van Caldenberg (SP): Ja dat klopt wel, maar die huwelijkse voorwaarden ga je niet een paar keer tijdens de rit aanpassen. Die maak je één keer en daarna liggen ze vast. Dan moet je wel blijven praten, dat is heel verstandig, maar je gaat niet gaandeweg de huwelijkse voorwaarden aanpassen. Zo werkt het niet. Ja dat kan wel, maar wie van u heeft dat wel eens gedaan?

De voorzitter: Kunt u doorgaan met uw vraag mijnheer Van Caldenberg?

De heer Van Caldenberg (SP): Ja, voorzitter, de vraag aan de heer IJpelaar is: zou het verstandiger zijn om vandaag die geluidshinder te regelen? In plaats van dat we het kaarsje moeten aansteken en hopen dat het in de toekomst een keer voor elkaar komt? Want dan hebben we misschien wat hogere machten nodig om het voor elkaar te krijgen.

De voorzitter: De heer IJpelaar.

De heer IJpelaar (CDA): U bedoelt de passage over de ontbindende voorwaarden van het aantal ernstig gehinderden?

De heer Van Caldenberg (SP): Ik bedoel gewoon concrete maatregelen voor omwonenden om geluid te reduceren. Niet ontbindende voorwaarden. Gewoon concrete maatregelen, dat we die afspreken. Vandaag.

De voorzitter: De heer IJpelaar.

De heer IJpelaar (CDA): Ja, maar daar staat de businesscase vol van. Dat spreken we af vandaag.

De voorzitter: Ik geloof dat u het beiden oneens bent. Mevrouw Jenneskens komt even helpen.

Mevrouw Jenneskens (D66): Voorzitter, ik heb nog één vraag en ik probeer hem kort te houden. We hadden het net over het aantal ernstig gehinderden en ik sluit mij aan bij de heer Van Caldenberg. Het gesprek is gevoerd, dit is wat de onderhandeling heeft opgeleverd. In de term sheet staat letterlijk, want dat is de uitzondering, dat op het moment dat dat elektrisch vliegen niet gehaald wordt, wordt er langer doorgevlogen en is de rekening niet voor de Schipholgroep. Nu is mijn vraag, is het CDA dan bereid een aanvullende investering te doen om dit te behalen? Of is dan de keuze: we smeren het toch uit in de tijd en accepteren dat hoger aantal ernstig gehinderden en het feit dat de verduurzaming minder snel gaat? Wat is dan de keuze van het CDA?

De voorzitter: De heer IJpelaar.

De heer IJpelaar (CDA): Ik blijf mezelf herhalen. Het aantal ernstig gehinderden blijft staan. Dat van 4.200 ernstig gehinderden op dat moment. Dat betekent dat de NEDAB-kosten door zullen lopen. De NEDAB-kosten zijn, zoals de heer Heldens ook al beantwoord heeft, de wettelijke kosten die we daaraan mogen bijdragen. Op het moment dat het heel goed gaat, spreken we zelfs al af dat die naar onder kunnen. Maar die NEDAB-kosten zullen door blijven lopen. Als u dat bedoelt met de investeringen die doorlopen, dan geef ik u gelijk dat die NEDAB-kosten door blijven lopen.

De voorzitter: Mevrouw Jenneskens.

Mevrouw Jenneskens (D66): Nog even. Er is iets van een aanvullende bijdrage nodig. Dus ook als de NEDAB-kosten doorlopen, omdat er langer conventioneel doorgevlogen wordt, dan blijft nog steeds staan dat we niet duurzamer zijn gaan vliegen. Dus uw uitgangspunt is dat er meer duurzaam gevlogen moet worden met minder ernstig gehinderden. Aan één van deze punten wordt niet voldaan. Schiphol heeft vastgelegd in de term sheet dat zij niet verder investeren. Dat is uitonderhandeld. Wat is dan uw keuze? Accepteert u dat het minder snel verduurzaamt of gaat er geld van de Provincie bij wat CDA betreft?

De voorzitter: De heer IJpelaar.

De heer IJpelaar (CDA): In uw scenario hebben we niets te accepteren, want er wordt in uw scenario minder duurzaam gevlogen en dan moeten wij gaan kijken hoe we het aantal ernstig gehinderden toch met elkaar halen. Daar heb ik al drie keer op gezegd dat we dat gaan doen. Dat het aantal ernstig gehinderden gewoon duurzamer of naar beneden moet.

De voorzitter: Tot slot, mevrouw Jenneskens.

Mevrouw Jenneskens (D66): Dus het CDA accepteert dan dat er langer wordt doorgevlogen met de verouderde toestellen die meer overlast geven en dat dan met de NEDAB-kosten en andere maatregelen terug proberen te brengen. En geen aanvullende investering van de Provincie om de verduurzaming te versnellen.

De voorzitter: Tot slot de heer IJpelaar.

De heer Ijpelaar (CDA): Het CDA accepteert niet dat er langer doorgevlogen wordt met verouderde toestellen, want we hebben ook in ons businessplan gecommitteerd aan het uitfasen van overlast gevende vliegtuigen. U legt me iets in de mond, waarvan ik denk dat het er niet staat en waarover ik het niet met u eens ben.

De voorzitter: Dank u wel mijnheer Ijpelaar. Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Mertens namens de fractie GroenLinks.

Mevrouw Mertens (GroenLinks): Dank u wel voorzitter. Beste collega's, beste toehoorders op de publieke tribune. Provinciale Staten is gevraagd of we kunnen instemmen met de uitwerking van het amendement Heldens dat op 3 juni dit jaar werd aangenomen. Voorzitter, daar kan ik kort en bondig over zijn. Dat ga ik natuurlijk niet doen, maar het antwoord is nee. Want met de komst van Schiphol halen we in alle opzichten geen omgevingsbewuste partner binnen, maar eerder een partner die zich gedraagt als een parasiet zoals een teek. Diegenen die graag in het bos rondhangen weten dat zo'n teek lang kan leven zonder gastheer. Als zo'n gastheer voorbijkomt, zet een teek zich vast en vult zich langzaam met de voedingsstoffen die het nodig heeft. De gastheer heeft niets aan zo'n parasiet. Net zoals Limburg niets heeft aan de komst van Schiphol. Die teek neemt alleen maar en spuugt af en toe wat terug. Dat is ziekmakend voor de gastheer en zo zal het ook met Schiphol zijn. Want zodra Schiphol zich heeft vastgehecht aan dit vliegveld, neemt het alleen maar, en, als we het niet op tijd loslaten of verwijderen, spuugt het alleen de meest lawaaierige en vervuilende vliegtuigen terug richting het afvoerputje in Beek. De deal die we gesloten hebben met Schiphol is er niet één van geven en nemen. Er is geen sprake van een symbiotische relatie tussen parasiet en geparasiteerde. Zoals dat bijvoorbeeld bij de maretak is. Nee. De relatie die we met Schiphol gaan krijgen is er één waarbij Schiphol vooral neemt. Dat blijkt vooral ook uit de term sheet die we hebben kunnen inkijken. Wat ons verbaast is dat Schiphol € 4,2 miljoen heeft betaald voor een 40% belang in het vliegveld. Dat betekent dat het vliegveld ofwel zo weinig waard is ofwel heeft Schiphol te weinig betaald. En wat nog erger is, is dat Schiphol heeft weten te bedingen dat zij op geen enkel moment hierna gaan bijbetalen. De Limburger betaalt de rest. Dat roept bij mij de vraag op, voorzitter, was het Black Friday aan de onderhandelingstafel? Of zitten we hier miljoenen te investeren in iets dat die waarde niet heeft. Over de voorwaarden in de term sheet. Schiphol heeft de bescherming van zijn minderheidsaandeel ontzettend goed geregeld, want als we het businessplan of de langetermijnvisie van het vliegveld zouden willen wijzigen, dan mag dat niet gebeuren zonder schriftelijke toestemming van Schiphol. Dat betekent dus, zoals ik al tegen de heer Ijpelaar zei, dat wij in het vervolg helemaal geen invloed meer hebben op het beleid van MAA, met andere woorden staat Provinciale Staten buiten spel. Ons democratisch recht als volksvertegenwoordiging wordt door het minderheidsbelang ingeperkt. Met het voorstel dat hier vandaag voorligt, zal de overlast ook alleen maar toenemen. Meer vliegbewegingen is volgens mij onder aan de streep gelijk aan meer hinder. Het is voor mij gewoon een raadsel hoe we door meer passagiers te vervoeren en meer vrachtluchten te faciliteren, uiteindelijk minder overlast zullen ondervinden. Dan is het ook nog eens zo dat de doelstellingen die in het amendement Heldens genoemd staan voor het verminderen van het aantal ernstig gehinderden, door de voorwaarden in de term sheet volledig onderuitgehaald worden. Het aantal ernstig gehinderden kan opgeschort worden. Dat is toch te zot voor woorden? Het is in strijd met het amendement Heldens. Hoe het vliegveld de reductiedoelstellingen wil halen, is niet helder en inzichtelijk. Het is belangrijk dat we daar de vinger aan de pols blijven houden. In de rapportages willen we het liefst ook zien welke maatregelen genomen zijn en welke maatregelen het vliegveld zal nemen. Het Omgevingsfonds, beste mensen, is ook niet royaal. Het Omgevingsfonds dient niet om speeltuintjes aan te leggen. Dat heeft niets te maken met het verminderen van overlast. Daarom dienen we vandaag een motie in. Voorzitter, voordat ik tot een afronding kom, kom ik weer bij het begin van mijn verhaal. Het zal u niet verbazen, maar teken zijn heel eenvoudig te verwijderen. Met een simpel, eenvoudig en betaalbaar hulpmiddel dat ik vandaag aan de Gedeputeerde cadeau wil doen. Beste Gedeputeerde, dit is een tekentang, die is heel simpel te gebruiken. U plugt hem zo op de teek en u draait links of rechtsom. Dan kunt u hem heel makkelijk verwijderen.

De voorzitter: Dank u wel. Dank voor uw bijdrage u zei dat trouwens ook tegen iemand die elf maanden de ziekte van Lyme gehad heeft, maar dat terzijde. Dan geef ik nu het woord aan de heer Driessen namens Forum voor Democratie.

De heer Driessen (Forum voor Democratie): Voorzitter, zoals wij eerder hebben aangegeven, is voor FvD in het voorliggende dossier momenteel enkel de businesscase relevant. Oftewel, na decennialang aanmodderen nu een objectieve economische analyse die overtuigt en kan aantonen of de luchthaven in de nabije toekomst rendabel kan worden. Het schort in deze businesscase echter aan wat standaard criteria om deze sluitend te krijgen. De risico- en marktanalyse schiet onzes inziens al tekort, is te gunstig of in sommige gevallen zelfs geheel afwezig. Zoals al vaker aangehaald is de vervoersprognose te positief en mist een worstcasescenario. Als of Corendon of Ryan Air wegvalt dan kijk je zo maar tegen 50% vermindering van particulier vliegverkeer aan. Er is verder ook te weinig aandacht voor de benarde regionale concurrentiepositie in de zeer competitieve luchtvaartmarkt. Dit zijn natuurlijk vooral omliggende vliegvelden waardoor de marges aannemelijk klein zullen blijven. Het businessplan bouwt verder stevig op e-aviation. De haalbaarheid hiervan is zeer onzeker en de winstgevendheid hiervan in een niet-stedelijke omgeving als Zuid-Limburg, is discutabel, zo niet onwaarschijnlijk. Te verwachten valt ook, door de verbetering van de politiek dat op het klimaatdossier de vliegprijzen niet snel zullen dalen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de vliegtaks of algehele beperking van vliegverkeer die vanuit de EU zullen worden bedacht. Dan de liquiditeitspositie. Oftewel, gaat dit echt de laatste keer zijn dat de Provincie de portemonnee moet trekken. Deze valt of staat met het aantrekken van kapitaal en de ontwikkeling van de bedrijfsresultaten. Helaas zal dit volgens het businessplan vanaf 2027 om en nabij die periode positief worden. Echter berust ook deze weer op eerdergenoemde te gunstige scenario's en later op e-aviation. De minieme kapitaalinjectie komende vanuit de strategische samenwerking met Schiphol, kan niet anders dan een teleurstelling worden genoemd. Strategisch mag hier dan ook wel een eufemisme zijn. De Provincie Limburg is kredietverstrekker en wordt in afspraak met Schiphol verwacht alle onderhoudswerkzaamheden en een nieuwe start- en landingsbaan op te leveren. Laten we niet vallen voor de sum cost fallacy dat alles dat in het verleden geïnvesteerd is gered kan worden met wederom een nieuwe kapitaalinjectie. Investerings in de toekomst bieden geen garantie die uit het verleden te kunnen terugverdienen. Al met al lijkt het erop dat de reële winstverwachting pas tussen 2030 en 2035 verwacht mag worden. Is het dan enkel nog operationeel? En moeten de afschrijvingen betaald worden en de investering nog terugverdiend worden? Het is heel simpel. Investerings of leningen worden normaal verschaft aan een organisatie met reële winstverwachting, gebaseerd op resultaten uit het verleden of positieve verwachtingen naar de toekomst. In dit geval zijn beide afwezig. De businesscase benoemt nog niet eens de grote waarschijnlijkheid op toenemende geopolitieke spanningen en andere globalistisch ingestoken rampscenario's. Het vliegverkeer was immers in 2020 het allereerste slachtoffer en zal dit bij wat voor crisis dan ook opnieuw zijn. Kortom de economische onzekerheden op de korte en middellange termijn zijn enorm. Al met al rammelt zowel de inkomensverwachting als de financiële doorrekening aan vele kanten en ontbreekt het bij het businessplan, wat FvD betreft, aan basale realiteitszin. Dus voorzitter, dit businessplan was de allerlaatste kans voor GS om ons te overtuigen. Wat ons betreft faalt zij hier schromelijk. Het is daarom nu tijd om een aantal afwegingen echt zwaar te gaan laten wegen en hier vandaag een knoop door te hakken. Nog even de feiten. Wereldwijd worden al langere tijd kleinere luchthavens gesloten. Voorbeelden hiervan zijn Twente en Berlijn-Tempelhof. Zij hebben allen voornamelijk wegens economische redenen plaatsgemaakt voor recreatie, woningbouw, landbouw of natuur. Oftewel een invulling waar de lokale bevolking in ieder geval geen hinder van ondervindt en nog iets aan heeft ook. Er is dan ook geen enkele goede reden waarom we dat in Zuid-Limburg niet zouden kunnen. Verder is Zuid-Limburg omringd door zeven luchthavens. Allen binnen een uur afstand. Er kan geen enkele logistieke noodzaak of economische behoefte zijn voor een luchthaven in het heuvellandschap. Nu niet en wij denken ook in de toekomst wellicht niet. We hebben voor MAA één grote kosten-baten analyse gezien en zowel deze als de voorliggende businesscase kunnen geen gunstig perspectief voor de toekomst bieden. Enkel in geval van sluiting zou de Provincie er boven de streep beter uitkomen. Of in geval van forse groei in scenario 1 uit het vorige Statenvoorstel.

De voorzitter: De heer Ijpelaar.

De heer Ijpelaar (CDA): Mijnheer de voorzitter, ik ken de heer Driessen als een onderwijsman en af en toe een filosoof en ik hoor Forum voor Democratie ook vaak over vergezichten praten. Met heel grote zekerheid stelt u hier nu dat een innovatie in de luchtvaart niet gaat plaatsvinden. Vindt u niet dat u uzelf tekortdoet op dit moment door dat zo stellig te zeggen dat er geen innovatie zal plaatsvinden de komende vijftien jaar in de luchtvaartbranche? Bent u niet bang dat met deze beslissing u een heel mooie kans voor de provincie Limburg doorstreept?

De voorzitter: De heer Driessen.

De heer Driessen (Forum voor Democratie): Voorzitter, precies met die vraag hebben wij geworsteld. We hebben erg met precies deze vraag geworsteld, want de innovatie was één van de dingen die ons trok aan het voorstel. Maar de realiteitszin dat Limburg en daarmee MAA daarvoor een zeer lastige plek heeft en onze concurrentiepositie zeer moeilijk is, zien wij niet in waarom wij die financiële baten er op die korte termijn uit zouden trekken. Waarom juist wij? Wij zijn niet overtuigd van dit bedrijfsmodel dat wij er werkelijk binnen die tijd aan gaan verdienen. Dat we daadwerkelijk uit die kosten komen en we niet over tien jaar weer aan de lat staan om hierin te investeren en dat we tegen elkaar moeten zeggen: sorry jongens het gaat alweer geld kosten.

De voorzitter: De heer Ijpelaar.

De heer Ijpelaar (CDA): Mijnheer de voorzitter. Ik vraag de heer Driessen ook niet over die korte termijn en over de korte termijn baten in de businesscase. Ik vraag u nadrukkelijk over de langetermijnvisie en de periode na die tien jaar en over het doorhalen van een luchthaven en het potentieel dat er zou kunnen ontstaan op het moment dat er korteafstandsvluchten van 600 kilometer zijn en we inkomend verkeer hebben in Maastricht.

De voorzitter: De heer Driessen.

De heer Driessen (Forum voor Democratie): Voorzitter, ik waardeer dat de heer Ijpelaar een keer mee wil dromen over grote vergezichten, maar realiteit gebiedt ook te zeggen dat wij het niet snel zien gebeuren dat wij, binnen de complete vliegbranche waar enorme vliegvelden concurreren, in Limburg met een klein vliegveld een voorsprong zullen hebben in innovatie. Daar zit wat ons betreft het punt. Dat wij als kleine provincie in deze enorme markt enorme offers vragen van ons budget ten behoeve van innovatie op een markt die wij nooit zouden kunnen bijbenen met al het geld dat wij hier hebben. Dat is onze afweging.

De voorzitter: De heer Ijpelaar, was dit voldoende voor u? Laatste vraag, dat mag.

De heer Ijpelaar (CDA): Laatste vraag. Dan moet de heer Driessen het toch wel eens zijn dat het een enorm compliment is dat MAA als zo'n kleine luchthaven in zo'n concurrentielandschap als een van de weinigen luchthavens zwarte cijfers schrijft.

De voorzitter: De heer Driessen.

De heer Driessen (Forum voor Democratie): Voorzitter, over die zwarte cijfers valt behoorlijk te twisten en dat is afhankelijk van wat we meenemen. Dat wil ik de heer Ijpelaar nogmaals meegeven.

De voorzitter: De heer Heldens had ook nog een vraag aan u.

De heer Heldens (VVD): Ja, voorzitter dank u wel. Ik heb zelfs twee vragen voor de heer Driessen als u mij toestaat. Op de eerste plaats de vraag, toen de heer Driessen op 3 juni amendement 145 steunde, had de heer Driessen toen de illusie dat er onder de streep in 2035 volledig nul uit zou komen voor de Provincie? Laat ik hem anders stellen. Is dat voor u zo'n vereiste dat ieder streepje asfalt dat wij als Provincie betalen, dat dat ook direct terugvloeit vanuit het verdienmodel van dat asfalt naar de Provinciale middelen? Dat doen we bij provinciale wegen namelijk ook niet. Daar had ik op de eerste plaats graag een reflectie op. Dan bewaar ik de tweede vraag voor de volgende termijn.

De voorzitter: De heer Driessen.

De heer Driessen (Forum voor Democratie): Voorzitter, die illusie hadden wij absoluut niet en ik kom daar in het volgende deel van mijn betoog op terug. Ik zie dat ik nog maar twintig seconden heb. Ik probeer het uit te leggen, dat doe ik in deze vraag. Nee, die illusie hebben wij niet. Het mag best wat kosten. Dat hebben we eerder ook gezegd, het mag best wat kosten. Wij hebben de overweging gemaakt, hoeveel mag dat kosten. Dan komen we met elkaar in discussie over hoeveel het mag kosten. De gaten in deze businesscase, met name e-aviation en de concurrerende markt en als er afhankelijkheid is van een paar klanten, dan ben je zeer kwetsbaar. Die kwetsbaarheid valt vervolgens volledig op de Provincie te verhalen. Daar zit voor ons de crux. Het zijn niet zomaar zwarte cijfers, de risico's die eraan hangen zijn enorm. Daar zit voor ons het belang.

De voorzitter: Mijnheer Heldens.

De heer Heldens (VVD): Ja, voorzitter, dank aan de heer Driessen voor de uitleg. Ik heb hem ook graag de gelegenheid gegeven om dit uit te leggen. U heeft het over meer dan € 100 miljoen, dat klopt. Maar bent u zich er ook van bewust dat het per begrotingsjaar tussen de € 5 miljoen en € 10 miljoen zal kosten aan Provinciaal geld en dat dit 1% tot 2% van onze begroting is? Dan een tweede vraag. Ik vroeg mij af of ik de heer Driessen nog ergens voor mag bedanken. Ik vraag mij namelijk af of de heer Driessen zich ingezet heeft en een lobby gevoerd heeft naar de fractie in Den Haag, want die heeft namelijk amendement Koerhuis Van der Molen gesteund waarin letterlijk staat: 'De luchthavens zijn belangrijk voor de bereikbaarheid en het vestigingsklimaat en de economie van Noord-Nederland en Limburg.' Die regionale luchthavens die u zojuist weinig waarde toedicht, krijgen vanuit Den Haag mede dankzij Forum voor Democratie € 6,5 miljoen voor Groningen Eelde Airport en € 3,5 miljoen voor MAA vanuit de MIRT-gelden. Ik hoor graag of ik de heer Driessen daarvoor mag bedanken of dat het de grillen zijn van de landelijk leider.

De voorzitter: De heer Driessen.

De heer Driessen (Forum voor Democratie): Ja, dank u wel voorzitter. Dat mag u zeker, maar dat past ook veel beter in lijn met onze visie. Een Rijksoverheid die investeert in een luchthaven, zou veel beter passen bij de rol die de Rijksoverheid zou moeten spelen. We kijken in onze Provincie aan tegen een openbaar vervoer waar het niet goed gaat. We kijken in onze Provincie aan tegen lokale wegen waar we enorme investeringen moeten doen. Het zou niet onze plaats moeten zijn om die last te dragen. We hebben ook gezegd dat zo'n luchthaven van belang kan zijn. We hebben in alle vorige debatten van MAA gezegd dat zo'n luchthaven van belang is. Het is belang voor de werkgelegenheid, voor de indirecte werkgelegenheid, voor het vestigingsklimaat in die provincie. Dat zien wij ook. We vinden alleen niet dat diezelfde Provincie aan de lat moet staan voor de investeringen. Dat is het verschil in onze visie. Waar de middelen vandaan moeten komen en niet per se of we het belang van die luchthaven zien. Dat hebben we in alle vorige debatten ook aangekaart. Het gaat ons erom waar de middelen vandaan komen en hoe zwaar dit weegt op de Provincie.

De voorzitter: Tot slot, mijnheer Heldens.

De heer Heldens (VVD): Ja, dank u wel voorzitter. Inderdaad laatste vraag. Heb ik dan goed geconcludeerd dat de heer Driessen zegt: wij hadden wel oren naar het openhouden van de luchthaven en er ligt hier wel een betere uitwerking dan die er op 3 juni lag, maar op dit moment is die voor ons nog steeds onvoldoende en stemmen we als Forum voor Democratie daarom tegen? Heb ik dat gehoord? Dan even goede vrienden. Dat mag.

De voorzitter: De heer Driessen.

De heer Driessen (Forum voor Democratie): Ja dan mag de heer Heldens van mij ook mijn spreekteksten gaan uitvoeren, want dat is precies wat het einde van mijn betoog is.

De voorzitter: Daarmee moet het lukken om in twintig seconden af te ronden denk ik dan.

De heer Driessen (Forum voor Democratie): Ik ga een poging wagen, voorzitter. Na een zoveelste ronde door de Staten, tal van ellelange commissievergaderingen verder, en een weinig overtuigende businesscase, moet het een keer klaar zijn. We geven een stukje Limburg terug aan de markt, de natuur, de Limburgers, en iedereen die er zonder hand op te houden iets moois van wil gaan maken. In de afgelopen jaren heeft de Provincie flink toegelegd op het mogelijk maken van luchtverkeer in één van de mooiste regio's van Limburg. Dat stopt hier wat ons betreft vandaag. Laat het heel duidelijk zijn, FvD is niet tegen vliegvelden of vergelijkbare activiteiten. Een vliegveld is namelijk een goed idee. Een vliegveld is goed voor de regionale economie. Een vliegveld is goed voor het vestigingsklimaat. Maar een vliegveld aan een subsidie-infuus met een twijfelachtige businesscase, ligt echter duidelijk anders. En daarom zijn wij van mening dat we dit vliegveld niet open moeten houden.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Driessen. Dan geef ik nu het woord aan de heer Smeets namens de fractie van JA21.

De heer Smeets (JA21): Dank u wel, voorzitter. Voorzitter, zo aan het einde van deze Statenperiode wil ik ook graag in navolging van vele collega's voor mij in het huis een beroemdheid citeren om mijn gemoedstoestand treffend te typeren. Ik gebruik hiervan de woorden van groot filosofisch denker uit de twintigste eeuw, de heer G. Joling. Hij zei: 'Ik heb er de kracht niet meer voor.' Voorzitter, MAA is verreweg het meest gepolariseerde onderwerp van deze Statenperiode. Het zal mijn laatste bijdrage zijn. Velen zullen dit wellicht toejuichen. Vanuit die optiek voelt dit dan ook als een hoogmis voor mij. Op het hoogtepunt stoppen, zoals dat in de sport heet. We zijn er werkelijk klaar mee. We hebben een poppenkast gezien. Twee weken geleden, vandaag weer. Debatjes. We zijn er deelnemend aan door het amendement. Tegenstanders laten geen mogelijkheid onbenut om met veel gevoel voor overdrijving hun grieven voor MAA als luchthaven te uiten in de hoop dat sluiting toch weer als serieuze optie op tafel komt. Na de kakofonie van insprekers tijdens de commissievergadering twee weken geleden, is het vandaag weer niet anders. Insprekers, die onheilstijding brengen. Hel en verdoemenis. Demonstranten, gelukkig dit keer niet vastgeketend aan meubilair met de sleutel in hun achterzak voor als het allemaal te lang duurt. De omstandigheden waaronder deze beraadslaging plaatsvindt is allesbehalve een vrolijk kabbelend beekje, meanderend door het prachtige Limburgse heuvelland. Als we nu onze mailbox bekijken, woedt er van alles waarbij de emotie hoogtij viert en de ratio verder weg lijkt dan ooit. Zo krijgen we tot op de dag van vandaag aansporingen van intimiderende en soms bedreigende toon om toch vooral tegen te stemmen. Zinssneden als: 'U zit er voor de Limburgers en de Limburgers willen dat vliegveld niet', of 'Als u voorstemt bent u totaal van de pot gerukt', trekken aan onze ogen voorbij. Dan laat ik de echte bloemlezingen nog achterwege. Voor al diegenen die ons bestoken met CO₂, stikstof en klimaatredenen, heb ik een boodschap. We zijn er totaal niet gevoelig voor, totaal niet. Ik kijk naar Qatar, dat een langjarige gasdeal sluit met China en Duitsland voor de komende 27 jaar. Kijk naar het Midden-Oosten, waar men enkel inzet op grootschalige olie- en gaswinning. Kijk naar China, dat de komende jaren vele honderden vliegvelden en kolencentrales gaat bouwen. Ook buiten haar landsgrenzen en op het continent Afrika. Kortom, kijk naar de uitkomsten van de

Klimaatop. Nog niemand op deze aardbol committeert zich aan de dogmatische klimaatdoelstelling van de EU. Niemand. Alleen die kleine bestuurlijke ongekozen elite van de EU die slechts 500 miljoen mensen vertegenwoordigen op een wereldbevolking van 8 miljard. Ik zou de klimaatalarmisten dan ook willen aansporen om zich eens vast te plakken aan publieke objecten in landen als Qatar, China, Saoedi-Arabië of Iran. Dan voeg je pas echt iets toe aan de oplossing van het klimaatprobleem op wereldschaal, maar helaas daar zien we jullie nooit. Voor de meeste problemen zoals geschetst door onze tegenstanders zijn we dus volstrekt ongevoelig. Ik woon zelf kort aan het vliegveld en tot u spreekt dus een ervaringsdeskundige. Alleen voor de klachten voor de direct omwonenden hebben wij alle aandacht. Voor hen willen wij dan ook opkomen en dat is niet meer dan terecht. Juist daarom is er een robuust Omgevingsfonds ingericht. GS en PS zullen in de toekomst dan ook altijd nauw met elkaar en deze mensen in contact moeten staan om hen te helpen waar mogelijk. Zoals gezegd leggen we het naast ons neer en we nodigen de tegenstanders dan ook van harte uit om 15 maart naar de stembus te gaan. Of je nu wil of niet, zo werkt democratie nu eenmaal.

De voorzitter: Mevrouw Jenneskens.

Mevrouw Jenneskens (D66): Voorzitter, ik had de uitnodiging gehoord. Ik wil het even concreet maken. We kunnen het over de wereld hebben, maar het gaat volgens mij ook om de 5.600 ernstig gehinderden. U heeft het over een royaal Omgevingsfonds. Wij hebben geteld. Er zijn best veel ernstig gehinderden die graag uitgekocht willen worden. Als je kijkt naar dit Omgevingsfonds, gaat ons het niet lukken om met die middelen al deze mensen uitkopen. Dat gaat niet om alle 5.600 mensen en zal voor slechts tientallen mensen gelden. Deelt u de opvatting dat daarmee dit Omgevingsfonds eigenlijk niet de oplossing is voor het grote aantal ernstig gehinderden waar u zich blijkbaar ook zorgen om maakt.

De voorzitter: De heer Smeets.

De heer Smeets (JA21): Het Omgevingsfonds is vooral bedoeld voor mensen die echt last hebben van de luchthaven, de direct omwonenden. Als ik met mijn hondje om half zeven ga wandelen en er komt een vliegtuig over, dan kan ik een melding maken en ben ik misschien een ernstig gehinderde. Dat is in mijn optiek geen ernstig gehinderde. Het gaat om mensen die direct last hebben en die rondom het vliegveld wonen. Daarmee vinden wij dat het Omgevingsfonds met een start van € 15 miljoen een prima begin is.

De voorzitter: Mevrouw Jenneskens.

Mevrouw Jenneskens (D66): Ja, voorzitter. Dat is niet helemaal waar wat u zegt over wanneer je een ernstig gehinderde wordt. Als je kijkt naar de mensen die in de directe cirkel wonen, kun je ook al zien dat we er met deze middelen waarschijnlijk niet komen. Het uitkopen van een huis is een kostbare aangelegenheid. Deelt u het inzicht dat ook met een Omgevingsfonds u met het steunen van dit voorstel de ernstig gehinderden niet helpt?

De voorzitter: De heer Smeets.

De heer Smeets (JA21): Ik denk dat mevrouw Jenneskens acuut nu iedereen en alles wil helpen die last heeft van het vliegveld, maar ik zie het als een proces waar we doorheen gaan. Wij vinden € 15 miljoen een goed begin. Daar moet u het mee doen.

De voorzitter: Tot slot, mevrouw Jenneskens.

Mevrouw Jenneskens (D66): Ja voorzitter, waar het om gaat is dat u ook zegt dat u oog heeft voor de ernstig gehinderden. De ernstig gehinderden gaan er de komende tien jaar niet op vooruit. Dat weten we al en daar is het Omgevingsfonds voor, maar het Omgevingsfonds is niet voldoende. Bovendien is het enkel

gevuld met publiek geld en volgens mij vindt uw partij dit ook belangrijk. Is dit voldoende? Een subsidie-infuus, gevuld door publiek geld? Of vindt u niet ook dat het meer had moeten zijn?

De voorzitter: De heer Smeets.

De heer Smeets (JA21): In het Omgevingsfonds zitten volgens mij ook private middelen. Het is volgens mij niet alleen publiek geld, toch?

De voorzitter: Gaat u verder met uw betoog, mijnheer Smeets.

De heer Smeets (JA21): Tot slot voorzitter. In de commissievergadering heb ik zo transparant mogelijk geprobeerd uit te leggen hoe wij tegen de luchtvaart aankijken, langs de lijnen van productieve sectoren, industrie, landbouw, en economie. Velen zullen deze helicopterview oninteressant vinden, maar het is nu eenmaal de achtergrond. De basis die wij kiezen voor dit dossier. In dat kader zien wij een belangrijke rol weggelegd voor MAA. Mijn fractie steunt vliegveld MAA ten voorste. Je kunt hier maar beter duidelijk over zijn. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel mijnheer Smeets. Dan geef ik nu het woord aan de heer Franssen namens LOKAAL-LIMBURG.

De heer Franssen (LOKAAL-LIMBURG): Ja, dank u wel voorzitter. Als medeondertekenaar van het amendement 145 Heldens 'Een omgevingsbewust en toekomstbestendig MAA', constateert LOKAAL-LIMBURG, dat sinds juni 2022 meer duidelijkheid is gekomen ten aanzien van de gevraagde elementen in dit amendement. De vraag die binnen onze fractie steeds gesteld is, is wat wil de meerderheid van de Limburgers? Wij zijn tot de conclusie gekomen dat een meerderheid van de Limburgers voor het openhouden van het vliegveld is. Gelijktijdig zijn er grote zorgen over het feit dat dit vliegveld overlast bezorgt aan nogal wat inwoners van Limburg. In de commissie hebben we hierover onze zorgen uitgesproken en duidelijk gemaakt dat onze fractie meer middelen ter beschikking wilde hebben voor het Omgevingsfonds. Volgens onze informatie is € 3,5 miljoen toegezegd door het Rijk voor de aanpak van de verkeersonveilige en onoverzichtelijke situatie voor de passagiers, terminal, de parkeerterreinen, het hotel en vier mkb-bedrijven aan de vliegveldweg. De vraag aan de Gedeputeerde is of deze informatie correct is. Als deze informatie correct is, vinden wij dat de middelen van € 15,35 miljoen uit het Omgevingsfonds uitsluitend dienen te worden ingezet voor de aankoop van woningen van inwoners die de meeste overlast van de luchthaven ervaren en geluidsisolerende maatregelen. In feite zijn onze wensen voldoende ingewilligd, want in feite was er in eerste instantie € 8,75 miljoen. Dat is verhoogd naar € 15,35 miljoen en als we deze € 3,5 miljoen erbij tellen, komen we op € 19 miljoen. Als we van deze € 19 miljoen, de € 3,5 miljoen aftrekken, vinden wij het belangrijk dat alle overige gelden uitsluitend bestemd worden zoals benoemd in mijn betoog. Naar onze mening zal MAA de komende jaren een belangrijke rol gaan spelen in de Limburgse economie voor onder meer de toekomst van onze jeugd. LOKAAL-LIMBURG is van mening dat de inzet moet zijn op meer innovatieve sectoren. En dat hoogwaardige bedrijvenkantoren die internationaal opereren aangetrokken moeten worden. Limburg moet hierdoor aantrekkelijk worden voor hoger opgeleiden werkzoekenden. Hier past ook MAA in. Een andere variant, de sluiting van MAA. De sluiting betekent een verlies van honderden arbeidsplaatsen, maar ook een vrijkomend luchtruim.

De voorzitter: Neem me niet kwalijk, mevrouw Jennekens.

Mevrouw Jennekens (D66): Voorzitter, ik heb een vraag die een beetje buiten de orde is, maar de heer Franssen noemt net dat Limburg aantrekkelijker moet worden voor hoger opgeleide internationale werknemers en dat het een geweldige kans is. Nu komt er aan het einde van deze vergadering nog een motie Vreemd over internationale studenten. Nu dacht ik, aangezien u daar zo'n voorstander van bent in het kader van het vliegveld, mag ik vast op uw warme adhesiebetuiging rekenen?

De voorzitter: Dit gaat inderdaad over de orde van de agenda heen. Dus als u dit met een ja kunt beantwoorden? Maar ik zou willen vragen niet de discussie over een ander onderwerp te voeren.

De heer Franssen (LOKAAL-LIMBURG): Dat was ook mijn gedachtegang, voorzitter. De vraag die u stelt verbaast mij, omdat we het nu over MAA hebben en niet over hetgeen u naar voren brengt. Ik wil eigenlijk uw vraag even parkeren en doorgaan met mijn betoog.

De voorzitter: Gaat u verder.

De heer Franssen (LOKAAL-LIMBURG): Net zoals ik verwoordde, voorzitter, een andere variant is de sluiting van MAA. Sluiting betekent verlies van honderden arbeidsplaatsen, maar ook een vrijkomend luchtruim. Hoe gaat onze overheid hiermee om? Wordt dit straks vrijgegeven? En hebben onze inwoners dan nog meer overlast? Wij als LOKAAL-LIMBURG kiezen voor zekerheid, namelijk niet vliegen tussen 23.00 uur en 7.00 uur. Daarnaast, afwijkingen ontmoedigen door hoge extra landingsrechten te laten betalen wanneer er toch incidenteel gevlogen wordt binnen dit tijdsbestek ter bescherming van aan- of omwonenden.

De voorzitter: Mijnheer Franssen, mevrouw Fischer heeft een vraag aan u.

Mevrouw Fischer-Otten (50PLUS): Dank u wel voorzitter. Geluidsoverlast is een zwaar punt in datgeen dat u anders had willen hebben. Het zou zomaar kunnen zijn dat het elektrisch vliegen nog lang niet zo ver is en dat er 10% tot 15% meer gaat vliegen. U wilt de tijden dat er gevlogen wordt begrenzen vanaf 7.00 tot 23.00, zeg ik dat goed?

De heer Franssen (LOKAAL-LIMBURG): Volgens mij is er een besluit genomen, mevrouw Fischer, dat wij gezamenlijk hebben afgesproken dat er binnen die uren niet gevlogen kan worden. Dat willen wij vasthouden.

Mevrouw Fischer-Otten (50PLUS): Ja, maar u zegt net dat er binnen die uren niet gevlogen kan worden. Dat kan alleen maar 's nachts. Dus het is wel tussen 7.00 en 23.00 uur. Alleen als er 5% tot 10% meer gevlogen gaat worden, worden er 5% tot 10% meer vliegtuigen in die tijd geduwd. Dan is er behoorlijk wat extra overlast. Hoe staat u daar tegenover en hoelang mag dat volgens u duren die overlast?

De voorzitter: Mijnheer Franssen.

De heer Franssen (LOKAAL-LIMBURG): Voorzitter. Mevrouw Fischer gaat in onze optiek uit van een suggestie. Zij veronderstelt iets en wij spreken liever over zekerheden en die zekerheden borgen wij door middel van hetgeen ik verwoord, namelijk wij willen het vliegveld behouden. Wij willen voor onze inwoners zeker stellen dat het luchtruim gesloten is tussen 23.00 uur en 7.00 uur. Daarnaast verwoordde ik, geachte mevrouw Fischer, dat wij € 15,35 miljoen specifiek willen inzetten voor de aankoop van woningen van inwoners die de meeste overlast van de luchthaven ervaren, en voor geluidsisolerende maatregelen. Daarbij wil ik in mijn laatste woordvoering iets toevoegen hetgeen u vroeg ten aanzien van de toekomst van elektrisch vliegen.

De voorzitter: Mevrouw Fischer.

Mevrouw Fischer-Otten (50PLUS): Oké, dan wacht ik nog even.

De voorzitter: Dank u wel.

De heer Franssen (LOKAAL-LIMBURG): Voorzitter. Daarnaast hebben wij vertrouwen in de ontwikkeling van het elektronisch vliegen en geluidsarme vliegtuigen. Weet u nog toen de eerste computer kwam? En zag u hoe snel deze ontwikkeling maatschappelijk ingeburgerd is? Daar staan wij achter en geloven wij in. Als laatste, voorzitter, LOKAAL-LIMBURG vindt het belangrijk dat Limburg bereikbaar blijft. Dit zagen we onder meer in coronatijd voor de aanvoer van medicijnen. Resumerend, voorzitter, voor ons is MAA een wezenlijk onderdeel van de infrastructuur en behoort bij Limburg.

De voorzitter: Mevrouw Fischer heeft toch nog een vraag.

Mevrouw Fischer-Otten (50PLUS): Ja. Het zijn veel onzekerheden. De heer Franssen vertrouwt op een heleboel dingen. Die medicijnen, geloof mij, komen er ook zonder vliegtuig. Misschien nog wel sneller. Als het eenmaal uit het vliegtuig is, moet het toch overgeladen worden in een auto. Dus dat is dubbelop. Volgens mij vindt u dat geen punt en als u het daarmee eens bent, hoeft u alleen ja te zeggen.

De voorzitter: Mijnheer Franssen.

De heer Franssen (LOKAAL-LIMBURG): De stelling van 50PLUS verbaast mij als we weten dat door onderzoek blijkt dat het luchtruim in Nederland slechts 1% bijdraagt aan de huidige crisis. Als u de documenten en onderliggende stukken tot u genomen heeft, dan ziet u in Limburg dat de meeste overlast van stikstof en geluid en dergelijken door het werkverkeer plaatsvindt. Dat is zelfs meer dan de overlast die het vliegverkeer in Nederland veroorzaakt. Hetgeen wat u verwoordt, klopt helaas niet.

De voorzitter: Dank u wel, tot slot mevrouw Fischer.

Mevrouw Fischer-Otten (50PLUS): Het klopt dat het niet klopt, want houtkachels en dergelijken zijn grotere vervuilers. Laten we het erbij houden, ik laat u in uw vertrouwen.

De voorzitter: Dank u wel mevrouw Fischer en dank u wel mijnheer Franssen voor uw bijdrage. Dan geef ik het woord nu aan mevrouw Berghorst namens de Partij van de Arbeid.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Voorzitter, dank u wel. Gaan wij vandaag een besluit nemen waar we op enig moment in de nabije toekomst spijt van gaan krijgen? Ik ga daar in mijn eerste termijn wat vragen over stellen en dan ga ik mij in de tweede termijn wagen aan een voorspelling. En nee, ik heb geen glazen bol, maar ik kan wel een educated guess doen. Voorzitter, de PvdA maakt zich zorgen over de consequenties van de stikstofdiscussie voor het vliegveld. En het getreuzel van de Rijksoverheid bij het afgeven van de benodigde vergunningen. GS bezweert ons dat het allemaal kan, maar als dat zo is, waarom duurt het afgeven van die vergunningen dan zo lang? Wie zich daar geen zorgen over maakt, is Schiphol. Zijn er problemen, dan hebben zij een ontbindende voorwaarde. En wij, voorzitter, moeten de aandelen dan terugkopen. Waarom heeft de Provincie Limburg in de term sheet zelf geen ontbindende voorwaarden laten opnemen? Bijvoorbeeld om toekomstige investeringen aan de kant van Schiphol te verzekeren. Voorzitter, de Provincie geeft een garantie af van € 70 miljoen aan betalingen in achterstallig onderhoud, maar als blijkt dat dit duurder wordt, zeggen we nu ook alvast dat we dan maximaal nog € 7 miljoen extra bijdragen. De vraag aan GS is, kunt u aangeven of die € 70 miljoen geraamd is op P50 of P85. Een relevante vraag in tijden van ongekende inflatie en grote schaarste in bouwmaterialen. Wat gebeurt er nu eigenlijk als blijkt dat die extra € 7 miljoen niet voldoende is? Ik vermoed dat het antwoord op deze laatste vraag een bepaling verder in het contract staat, namelijk dat de Provincie naast het vliegveld hoofdelijk aansprakelijk is voor iedere inbreuk die gedaan wordt op de afgegeven garanties. En dus ook op deze garantie. Heb ik dat goed begrepen? Voorzitter, ik kom tot de conclusie dat er met dit contract met Schiphol vooral geld van de Provincie naar het vliegveld gaat en dat er nauwelijks geld van Schiphol naar het vliegveld gaat. Op basis van dit contract is er absoluut geen garantie voor en ik zou hier graag een reflectie van GS op willen. Op welke manier heeft u toekomstige investeringen na het achterstallig onderhoud met Schiphol verzekerd?

Voorzitter, dan het elektrisch vliegen. Uit bepaling 18, het is vandaag al ter sprake gekomen, blijkt dat het niet realiseren van deze ambitie kostbare gevolgen heeft voor de Provincie. De NEDAB-bijdrage blijft € 5,5 miljoen voor de jaren waarin het elektrisch vliegen voor meer dan 50 procent achterblijft bij de prognose uit het businessplan dat wij vandaag bespreken. Ook voor de jaren na 2035. Aan die bepaling is ook geen einddatum gekoppeld. Ik vind het optimisme over elektrisch vliegen prachtig, maar weet u, bij de aanbesteding van de OV-concessie in 2014 waren we ook optimistisch over de elektrificatie van de Maaslijn. Dat zouden we zeker voor 2020 geregeld hebben. Kunnen we makkelijk in de concessie opnemen, besparen we geld mee. Ik hoef u niet te vertellen wat het overmoedige optimisme van onze voorgangers op de Maaslijn de Limburgse belastingbetaler kost. Collega's, we doen nu precies hetzelfde. Op basis van het optimisme van partijen die vooral verdienen aan het vliegveld, vestigen wij onze hoop op elektrisch vliegen. Daarmee gaan we de hinder terugbrengen. Een ontwikkeling die volgens onderzoekers van TU Delft in 2018 nog werd bestempeld als: staat in de kinderschoenen. Een ontwikkeling die wij in onze eigen stukken in juni nog risicovol en onrealistisch noemden. Als dat vanaf 2029 onvoldoende lukt, stellen we onze doelen bij en blijven we verder betalen en vliegen met conventionele vliegtuigen. Voorzitter, ook daar maakt Schiphol zich geen zorgen over, want als we onverhoopt met traditioneel vliegen toch winst maken, keren we gewoon dividend uit. Voorzitter, het schunnige van dit alles is dat wij dit allemaal niet hadden geweten als ik niet de moeite had genomen om die term sheet in te zien. Als ik niet in mijn commissievergadering twee weken geleden hemel en aarde bewogen heb om te zorgen dat dit openbaar wordt. Het feit dat deze grote financiële consequenties voor de Provincie niet in het Statenvoorstel staat, vind ik echt schandalig. Ik vind het echt schandalig. Voorzitter, het Statenvoorstel wekt namelijk de indruk dat we de NEDAB gaan afbouwen en dat het tijdelijk is, maar het is niet tijdelijk. Het is niet tijdelijk. Als wij hier over tien jaar staan en geconfronteerd worden met NEDAB-kosten tot in lengte van dagen met een indexatie, want € 5,5 miljoen was prijspeil 2022, dan hoop ik dat de mensen die er dan nog zitten zich herinneren dat ik dit hier vandaag heb gemarkeerd in dit debat. Voorzitter, ik wil graag weten waarom het niet in het Statenvoorstel staat. En ik wil ook graag weten hoe het verschil in NEDAB-kosten van € 2,75 miljoen nu in de begroting naar € 5,5 miljoen gedekt gaat worden. Ik wil dat graag weten, omdat het tot in lengte van dagen gedekt zal moeten worden. Voorzitter, nog een vraag. Waarom blijven die NEDAB-kosten zo hoog als het elektrisch vliegen niet lukt? We blijven doorvliegen met conventionele vliegtuigen en gaan zelfs winst maken. Ik begrijp ook niet waarom die kosten zo hoog zijn. Als ik naar het Statenvoorstel kijk, staat daar bij de risico's wel iets over de toename van NEDAB-kosten als we elektrisch vliegen, maar verder staat er niets. Voorzitter, ja zeker, ik rond af. Twee puntjes nog en ik ga er één laten, want daar is al genoeg over gezegd. Dat is over het Omgevingsfonds. Eén punt nog markeren. Dat is dat ik meerdere voorstanders van het vliegveld heb horen uitspreken dat zij ervan uitgaan dat zij in de toekomst nog moties kunnen indienen en voorstellen kunnen doen om het aantal ernstig gehinderden terug te brengen als blijkt dat het met de plannen die nu voorliggen niet lukt. De VVD zei hier iets over. De heer IJpelaar heeft dit ook gezegd. Ik wil graag van de Gedeputeerde weten of het klopt dat bepaling 16 in de term sheet eigenlijk een veto betekent voor alles wat wij hier aannemen wat invloed gaat hebben op de businesscase en op de langetermijnstrategie. Tot zover.

De voorzitter: Dank u wel mevrouw Berghorst. Dan geef ik nu het woord als laatste van de eerste termijn aan de heer Van Bijnen van de PVV.

De heer Van Bijnen (PVV): Voorzitter, dank u wel. Dan mag je als laatste. Het onderwerp, Maastricht Aachen Airport. Het leeft enorm in de maatschappij en dat was de afgelopen tijd te merken. Over een luchthaven die in handen is van de Provincie, telkens opnieuw keuzes maken was ook voor de PVV zeker niet eenvoudig. Ik ga proberen vandaag binnen de tijd alle aspecten uit het amendement kort te benoemen. Te beginnen met onze samenwerkingspartner, die is nu inderdaad gevonden. We weten nu dat de Schipholgroep de samenwerking in de term sheet strak weggezet heeft. De samenwerkingspartner heeft zich goed ingedekt. Daar is al veel over gezegd, maar we zien in artikel 18 in de term sheet dat het aantal ernstig gehinderden niet omlaaggaat in 2035 als e-aviation niet voldoende passagiersaantallen vervoert op dat moment. De vraag aan het College is, is er dan nog een andere optie om het aantal ernstig gehinderden omlaag te brengen en wordt dit dan ook voorgelegd aan PS? In het businessplan zie ik ook zo snel niet

hoeveel het aantal zou moeten zijn in 2029. Daar hoor ik ook graag een toelichting op. Over hoeveel passagiers hebben we het dan? De inzet van verduurzaming komt ook op diverse plekken in de businesscase terug. Er ligt hier een duidelijke visie en strategie. De vraag is natuurlijk of het allemaal haalbaar is en op welk moment volledige verduurzaming inclusief e-aviation daar werkelijk een feit is. Dan voorzitter, het Omgevingsfonds. Een fonds welke gevuld zou zijn met iets meer van € 15 miljoen. Dat fonds moet volgens de PVV wel echt voor omwonenden zijn die overlast ervaren. Tevens vinden we als PVV dat het Omgevingsfonds toegankelijk moet zijn. Om deze redenen hebben we bij het College aangegeven dat er zeker ondersteuning moet zijn bij het indienen van een aanvraag. Dit is inmiddels toegezegd en ingeregeld. We zien dan in de projecten een stuk over leefbaarheidsprojecten is opgenomen. Ik heb een motie voorbij zien komen. We willen zeker niet dat het een subsidiepot wordt voor diverse leefbaarheidsprojecten, maar met name geld is voor diegenen die het meest overlast ervaren in die omgeving. We vragen aan het College hoe ons dit verzekerd kan worden en hoe dit vastgelegd kan worden, omdat het Omgevingsfonds een stichting wordt, maar dit nog niet helemaal is gerealiseerd op papier.

De voorzitter: Mevrouw Mertens.

Mevrouw Mertens (GroenLinks): Dank u wel voorzitter. De motie die de heer Van Bijnen noemt, is mijn motie. Ik vroeg mij af of de PVV de motie gaat steunen?

De voorzitter: De heer Van Bijnen.

De heer Van Bijnen (PVV): Dat is een heel goede vraag. Ik heb het zelf in mijn betoog staan en daarom stel ik de vraag aan het College. Niet om mij achter het College te verschuilen, maar we willen wel die antwoorden afwachten. Dat is natuurlijk het antwoord. Kijken wat daaruit komt en anders zal ik straks in de fractie die motie gaan beraden. We zitten er tot nu toe positief in, maar ik kan niets toezeggen. Duidelijk?

De voorzitter: Mevrouw Mertens.

Mevrouw Mertens (GroenLinks): Ja, dat snap ik. Uiteraard goed om in de fractie overlegd te hebben, maar als er geen bevredigend antwoord komt van de Gedeputeerde dat het zonder motie niet de goede kant op zal gaan, ondersteunt u de motie dus wel. Daar kan ik op rekenen?

De heer Van Bijnen (PVV): Ik wacht het antwoord af.

Mevrouw Mertens (GroenLinks): En dan hebben we het er in de tweede termijn over.

De heer Van Bijnen (PVV): Ik wacht het antwoord af. Wat ik het belangrijkste vind, los van de motie, is dat het ingeregeld wordt. Ongeacht op welke wijze dat gaat zijn en welke adviezen we nog krijgen en of we met diverse partijen mogelijk nog iets anders zullen verzinnen. Het Omgevingsfonds moet daadwerkelijk terecht komen bij diegenen die overlast ervaren en niet gebruikt worden voor speeltuintjes of andere leefbaarheidsprojecten. Die dragen ook bij, maar we willen niet dat die de overhand nemen. Dat is onze insteek van het Omgevingsfonds. Daar vindt u ons sowieso in.

De voorzitter: Tot slot mevrouw Mertens.

Mevrouw Mertens (GroenLinks): Ja, de reden dat ik de noodzaak voel om de motie in te dienen was omdat we enkel kunnen kennisnemen van het Omgevingsfonds en dus was het mijn idee dat wij niets meer konden wijzigen aan het Omgevingsfonds. Daarom deze motie. Ik ben benieuwd naar het antwoord van de Gedeputeerde.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Van Bijnen gaat u verder.

De heer Van Bijnen (PVV): Dan heb ik het Omgevingsfonds afgerond. Dan het stuk *Visie op vastgoedbeleid*. Voor de PVV is het van belang dat de gronden die nog beschikbaar zijn op de juiste wijze worden ingevuld. Het masterplan dat samen met Schiphol nog opgesteld moet worden, moet op de lange termijn rendabel zijn. Het plan voor het uitfasen van de meest vervuilende en geluid producerende toestellen, zal een goede bijdrage leveren voor de omgeving als dit conform voorstel wordt uitgevoerd. Dan het plan om het aantal ernstig gehinderden te verlagen. Een hoop maatregelen dienen genomen te worden om dit te bereiken. Als PVV vinden we het belangrijk dat dit aantal uiteindelijk zal dalen. Voor de PVV blijft het belang van onze Limburgse luchthaven groot. MAA draagt bij aan onze economie en werkgelegenheid. Dat staat voor ons vast. Door de klimaatoorlog die door de groene partijen wordt gevoerd, mogen we straks blij zijn dat we ergens nog een luchthaven hebben en überhaupt nog te kunnen vliegen. Vliegen is de ultieme vrijheid om te gaan en staan waar we willen en dat mag ons zeker niet worden afgenomen. Wat de PVV betreft wordt de transitie van MAA zeker een succes en we zullen de transitie dan ook zeker blijven volgen. Dan ter afsluiting, ik weet niet of het al is rondgedeeld, we hebben een motie. Die heeft betrekking op het PIP. Los van de businesscase willen we voorsorteren als PVV op de komende PIP MAA. We dienen hiervoor dan ook een motie in die aansluit op de reeds gedane toezegging 9218 en de motie is vierledig. Ik zal hem voordragen kort. Hij is onderweg. Het PIP proefdraaien komt ondanks de richtlijnen en de Omgevingswet sowieso langs de Provinciale Staten. We weten allemaal dat straks de PIP-bevoegdheid bij GS komt te liggen en geen PS-aangelegenheid meer is. De doorrekening van die driezijdige GRE en eventuele alternatieve afschermingsmogelijkheden die worden voorgelegd aan Provinciale Staten bij behandeling van het PIP, bij de doorrekening willen we een aantal dekkingsvoorstellen zien van het College, hoe dit gefinancierd dient te worden. En we willen dat het College zo snel mogelijk start met de gesprekken met alle betrokken partners die mogelijk gaan meefinancieren voor die driezijdige GRE of andere alternatieve afschermingsmogelijkheden. Tot zover, voorzitter. Dan heb ik nog één seconde zie ik.

De voorzitter: U heeft het perfect getimed. Dank u wel. Daarmee zijn we aan het einde van de eerste termijn van uw Staten en gaan we over tot de lunchpauze. Ik schors de vergadering tot 14.30 uur en ik geef mee dat er voor de mensen op de publieke tribune in de grote zaal hier beneden ook een lunch klaarstaat. Ik schors de vergadering tot 14.30 uur.

[SCHORSING]

De voorzitter: Dames en heren, mag ik u verzoeken uw plaatsen in te nemen? Dames en heren, ik heropen de vergadering. We zijn gekomen bij de eerste termijn namens het College van GS en voor de beantwoording geef ik graag het woord aan Gedeputeerde Satijn.

Gedeputeerde Satijn: Dank u wel voorzitter. En de klok beweegt nog, 34 minuten.

De voorzitter: Kijk.

Gedeputeerde Satijn: Ik ga mijn best doen, dames en heren. Allereerst dank, voorzitter, voor de op- en aanmerkingen van uw Staten, de vragen die gesteld zijn, maar zeker ook de insprekers die de moeite hebben genomen om vandaag naar het Limburgs parlement te komen om ook hun visie op dit voorstel te geven. En ik zou willen voorstellen, voorzitter, om gelijk te beginnen en aan te vangen met de beantwoording van de vragen van de Statenleden, de woordvoerders. Vervolgens zal ik een appreciatie geven op de moties en de amendementen. De heer Heldens had de eer om vandaag de aftrap te verzorgen. Hij stelde de vraag: zijn er nog meer mogelijkheden om geld vanuit Den Haag beschikbaar te krijgen voor MAA, naast de reeds toegezegde middelen? Dat antwoord is inderdaad positief. Hierbij denken we zeker ook aan aanvullende middelen voor de verduurzaming en de ontwikkeling van elektrisch vliegen. Daarover zitten we met name ook in gesprek met het Ministerie van EZK, zoals u wellicht ook weet. Er zijn ook in het kader van het Groeifonds middelen te verkrijgen die daarop toezien. Dus we gaan ons er zeker voor inspannen, samen

met mogelijk ook de nieuwe aandeelhouder, om ervoor te zorgen dat die mogelijkheden hier gecreëerd gaan worden voor MAA en om die extra middelen ook naar Limburg te halen, zoals dat door de heer Heldens gevraagd is. De heer Heldens had verder nog de vraag of het klopte dat bij de eerste € 5,5 miljoen winst van de luchthaven gerekend wordt met de NEDAB-kosten. Dan krijgt u een beetje een technisch antwoord: formeel is dat € 4,5 miljoen en daar zit € 1 miljoen incentive fee bij die verdeeld moet worden tussen de twee aandeelhouders. En dat betekent dat naar de aandeelhoudersverhoudingen zoals die zijn afgesproken ... Dus dat betekent dat € 600.000 naar de Provincie Limburg komt, dus opgeteld, voorzitter, is dat € 5,1 miljoen. En € 400.000 naar de nieuwe aandeelhouder. En zijn vraag of op die manier uiteindelijk de agiostorting van € 23,9 miljoen voor achterstallig onderhoud terugvoert naar de Provincie. Ja, op de lange termijn, als de basecase gerealiseerd wordt, dan is dat inderdaad het geval. Hij had een vraag gesteld of een opmerking gemaakt over het ontmoedigingsbeleid. Als dat niet werkt, is het dan mogelijk om dit op te schroeven tot de toestellen die niet meer komen? Ja, in het Luchthavenbesluit dat eind 2024 wordt genomen wordt de geluidscontour vastgelegd die uitgaat van het uitfaseren van de meeste lawaaiveroorzakende toestellen en het terugdringen van het aantal ernstig gehinderden. En die contour, en dat wordt naar aanleiding van het besluit van vandaag ook vastgelegd, dient MAA dus ook te respecteren. En als dat onvoldoende zou werken, dan moet er worden bijgestuurd, en dat kan bijvoorbeeld ook door het verhogen van de tarieven. Daar is zojuist ook door een ander Statenlid nog een vraag over gesteld. Als ik me niet vergis was dat ook de heer IJpelaar, daar kom ik zo even op terug. De heer Van Caldenberg, hij had de vraag gesteld: waarom hoest Schiphol € 5 miljoen op en de Provincie € 120 miljoen? Ja, dat is de afspraak die gemaakt is, voorzitter. Daar hebben we het in de commissie uitgebreid over gehad. De term sheet is een intredings-term sheet, als je het zo bekijkt. Dus de nieuwe aandeelhouder treedt in. Ik heb dat ook proberen duidelijk te maken met de analogie als je een nieuw huis koopt. In dit geval gaat het over achterstallig onderhoud, dat bepaalt ook de grootte van het bedrag. Schiphol heeft een waardering uitgesproken, die staat op € 4,2 miljoen. Daar zit dan €800.000 bij voor het Omgevingsfonds wat, denk ik, de € 5 miljoen is die de heer Van Caldenberg bedoelt. Het grote bedrag dat de heer Van Caldenberg schetst is dus sec ook achterstallig onderhoud, maar ook de benodigde investeringen en de achttvoudige schulden die afgerekend moeten worden bij de voordeur, als ik het zo mag zeggen. De heer Van Caldenberg had een vraag: waar staan alle duurzame afspraken met Schiphol in de term sheet? Nou, het businessplan, dat heeft u ook kunnen lezen, is feitelijk de uitwerking van de samenwerking. Door de term sheet te tekenen conformeert Schiphol zich aan het businessplan waar alle duurzaamheidsmaatregelen in staan. Daar zit geen licht tussen, dus zij moeten zich ook houden aan de afspraken die in het businessplan gemaakt zijn. Ik hap een beetje naar adem, voorzitter, maar dat komt omdat ik een beetje verkouden ben. Getest negatief, overigens. Niet onbelangrijk.

De voorzitter: Nou, als u heel even gewoon even rustig ademt en een slokje water kan drinken, dan heeft de heer Van Caldenberg de tijd om even hierheen te lopen en een vraag te stellen.

De heer Van Caldenberg (SP): Ja voorzitter, want als zeg maar over een jaar of twee, drie, vier, wij nu super ontevreden zijn over Schiphol ..., dat kan hè? Nu is er een aantal mensen die daar heel blij mee zijn. Maar als we er dan achter komen: eigenlijk moeten we van die club af, want dat is eigenlijk toch niet de juiste omgevingsbewuste partner die we zochten. Wat dan?

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Ja voorzitter, dat is feitelijk wat uw collega Heldens vanuit de achterzijde van deze zaal naar u roept. Klopt, dan moet er onderhandeld worden en gesproken worden over het uit elkaar gaan. Als ik even vooruit mag lopen op waarschijnlijk uw vraag: dan is nog altijd die € 120 miljoen afgesproken. Stel dat er geen huwelijk was geweest en in het geval dat de Staten zouden hebben besloten om de luchthaven open te houden, dan was die kostenpost er ook geweest – als het gaat over achterstallig onderhoud. Dus die zou je sowieso moeten nemen, als ik het zo mag zeggen.

De voorzitter: Mijnheer Van Caldenberg.

De heer Van Caldenberg (SP): Voorzitter, via u uiteraard. Maar dat bedoelde ik niet. Mijn bedoeling is: wat hebben we nu geregeld? Wat als ik nu naar die term sheet kijk, dan zegt die term sheet over de Exitstrategie, punt 30: 'In de aandeelhoudersovereenkomst zullen afspraken worden gemaakt over een eventuele Exitstrategie.' En nu heb ik bij de stukken gekeken, en daar zit geen aandeelhoudersovereenkomst. Dus mijn vraag is eigenlijk een beetje: hebben we dat nu al geregeld? Is dat al getekend? Als dat zo is, had ik ze graag. En als dat nog niet zo is, dan zou ik graag willen weten wanneer we die wel krijgen en wat wij daar dan nog over te zeggen hebben.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Ja voorzitter, de goede volgorde is dat we hier vandaag spreken over het huwelijk, maar het huwelijk is nog niet voltrokken. Want dan heb ik eerst toestemming nodig van de partners, en daar bent u bij wijze van spreken de eerste partner van. Er is natuurlijk in de term sheet afgesproken wat feitelijk een overeenkomst is om te komen tot een aandeelhoudersbesluit, dus het is er nog niet. In de term sheet staat ook dat er na dit debat, met mogelijk een positieve uitkomst, dan de gesprekken gaan plaatsvinden over de daadwerkelijke contracten en dus ook het aandeelhoudersconvenant, als ik het zo mag zeggen.

De voorzitter: De heer Van Caldenberg.

De heer Van Caldenberg (SP): Maar wat is dan nog de rol van Provinciale Staten in het tekenen van de daadwerkelijke contracten?

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Daar is geen verdere rol voor PS. Wij spreken hier vandaag met elkaar over de huwelijkse voorwaarden. Als u zegt nou, dat lijkt ons een geschikt huwelijk, dan gaat het College, als BABS, dat huwelijk voor u voltrekken. Voorzitter, ik was gebleven bij de vragen van de heer Loomans, want hij stelde eigenlijk de situatie voor waarom ... Kunnen we niet eerst de NEDAB verminderen en dan pas de winst uitkeren? Ja, dat is feitelijk de situatie. In de eerste aanleg wordt de NEDAB significant afgebouwd, om vervolgens in een dividendsituatie te geraken, en dit staat als zodanig ook in de term sheet en is daarmee ook onderdeel van de deal. Dus wat u vraagt is hier feitelijk ook de situatie. Mevrouw Jenneskens had een aantal vragen gesteld, voorzitter. Wat zijn onze verwachtingen rondom cargo? Nou, je ziet dat cargo op dit moment een van de activiteiten is die plaatsvindt op de luchthaven. We kunnen ook stellen, dat zien we ook in de businesscase, dat dat goedlopende activiteiten zijn. Daar is nog steeds ruimte om te groeien, dus wat dat betreft kan dat en zal dat ook onderdeel blijven van de activiteiten op de luchthaven. Uw volgende vraag ging over: als blijkt dat er vanwege juridische procedures of welke reden dan ook belemmeringen zijn in de uitvoering, wat gebeurt er dan? Nou ja, daar hebben we in de commissie vrij uitgebreid over verhandeld dat we niet ieder risico kunnen wegnemen. Als er écht belemmeringen gaan optreden in de uitvoering, dan moeten we in overleg met elkaar. Daar zullen we uiteraard PS over informeren om in ieder geval die gesprekken met elkaar aan te gaan. Op voorhand kan ik dus niet zeggen wanneer er een belemmering is, wanneer die zich voordoet en wanneer we dat met elkaar gaan bespreken. Maar niet ieder risico is op voorhand uit te sluiten.

De voorzitter: Dank u wel. Ik denk dat de heer Loomans een vraag heeft over de beantwoording op zijn vraag. Mijnheer Loomans.

De heer Loomans (Partij voor de Dieren): Ja, dank u wel. De heer Satijn zegt net dat wat ik in het amendement vraag eigenlijk al in de term sheet staat, maar dan lees ik hier: 'Indien na 2027 de net profit van de onderneming c.q. de vennootschap € 2 miljoen of hoger bedraagt en de jaarlijkse NEDAB-bijdrage nog

niet volledig naar € 1,9 miljoen is teruggebracht, dan wordt er een jaarlijkse incentive fee van € 1 miljoen netto betaald aan de aandeelhouders naar rato van hun aandelenbelang...' En dan sla ik dat tussen haakjes maar even over. '...en de remaining net profit zal worden gebruikt om de financiële positie van de onderneming c.q. de vennootschap te versterken en de NEDAB-bijdrage en de € 1,9 miljoen af te bouwen. Met andere woorden, het is € 5,5 miljoen. Of op het moment dat ik boven de € 2 miljoen winst kom ga ik eerst de aandeelhouders uitbetalen, die krijgen € 1 miljoen, en wat ik dan overhoud dat ga ik gebruiken om af te bouwen naar € 1,9 miljoen.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Klopt. Minus de incentive fee.

De heer Loomans (Partij voor de Dieren): Daarom. In ons amendement staat ...

Gedeputeerde Satijn: Maar ik heb nog niet uw amendement geapprecieerd. Ik was bezig om de opmerking die u maakte te beantwoorden. Die u maakte in uw bijdrage. Ik kom zo meteen bij de moties en de amendementen.

De voorzitter: Gaat u verder.

Gedeputeerde Satijn: Ja. De derde vraag van mevrouw Jenneskens: klopt het dat er na vandaag geen weg meer terug is en dat wij niet meer kunnen sturen? Nou, dat is dus niet zo, want in de verdeling zoals die nu voorligt is er een aandeelhoudersverdeling van 60-40%, dus wij houden als aandeelhouder gewoon de mogelijkheid om te blijven sturen. En MAA als bv legt natuurlijk verantwoording af aan de aandeelhouders, waarvan u er één bent. En de sturing vanuit GS in de rol van aandeelhouder blijft ongewijzigd en gehandhaafd. Dus het is niet zo dat na vandaag alles wordt losgelaten; we blijven in de rol zitten van aandeelhouder en we kunnen dus ook wel degelijk meesturen op het beleid van de onderneming. Voorzitter, de heer Ijpelaar. Die stelde de vraag: hoe zit het met de staffel? Daar is in de commissie ook naar gevraagd. Is er met MAA over gesproken? Dat is zo. De luchthaven gaat haar boetebeleid verder uitwerken zoals besproken in het businessplan en de luchthaven heeft ons ook gezegd een staffelboete te zullen invoeren. Dus dat gaan ze doen, als ze die hebben uitgewerkt zullen we u daarover informeren. Dus zoals het er nu naar uit ziet komt die staffelboete er. **'Tot wanneer gelden de ontbindende voorwaarden in de term sheet? Schiphol kan zich nu te allen tijde terugtrekken, ook als na een lange tijd vergunningen die in eerste instantie wel verleend zijn niet meer verlengd worden. Kunnen GS toezeggen dat hier een termijn aan gekoppeld wordt?'** Ja, dat kunnen we wel toezeggen. Het koppelen van een termijn aan ontbindende voorwaarden kan alleen als Schiphol met de omzetting van de term sheet in de definitieve documentatie akkoord gaat. Maar het kan zeker meegenomen worden, dus ik zeg wel toe dat we dat gaan inbrengen. En we zullen daarover ook rapporteren.

De voorzitter: Dank u wel. Mevrouw Mertens.

Mevrouw Mertens (GroenLinks): Ja, ik wilde heel even terugkomen op het antwoord dat de Gedeputeerde gaf op de suggestie die mevrouw Jenneskens deed. Want dat is dezelfde suggestie die ik ook gedaan heb, namelijk dat wij ons democratisch recht als Provinciale Staten verlenen en dat we geen invloed meer kunnen uitoefenen op het beleid van het vliegveld. En de reden waarom ik dat gesteld heb, is dat ... Ja inderdaad, vanuit enerzijds de afspraken die er gemaakt zijn klinkt het logisch dat een minderheidsaandeelhouder ook enigszins beschermd moet worden. Alleen die minderheidsaandeelhouder brengt bij lange na niet zo veel in als dat wij dat doen. Dus vanuit ons democratisch recht zou het wel zo fair zijn dat dát wel nog gewoon beschermd is. Want wat er gaat gebeuren is als wij zeggen nee, het gaat niet goed met het terugbrengen van het aantal ernstig gehinderden, dat moet aangescherpt worden, de maatregelen die genomen worden zijn niet naar onze wens. Dan gaat de Gedeputeerde terug naar de tafel met de rest van de aandeelhouders,

oftewel Schiphol. En dan zegt Schiphol: ja, maar daar zijn wij het niet mee eens. Dan kunt u naar ons terugkomen en zeggen dat Schiphol het er niet mee eens is, dus helaas pindakaas. Wat u stelt klopt dus volgens mij niet.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Dat is, laten we zeggen, vanuit de samenwerking – want aandeelhouders werken ook samen – redelijk zwartwit gesteld, als ik het zo eerlijk mag zeggen. Je werkt natuurlijk samen. We hebben op verzoek van uw Staten niet voor niets de opdracht gekregen om die samenwerkingspartner te gaan zoeken, dat zegt het woord samenwerkingspartner. Ik heb níét bespeurd bij de Schiphol Groep dat op het moment dat iets niet helemaal naar een verlangen gaat lopen, dat zij dan een lange neus naar ons trekken. Dat is ook niet de essentie van de samenwerking. Dus het is mijn beeld dat als er zaken gewijzigd moeten worden in het businessplan – of dat nu gaat over de ernstig gehinderden of de inzet van duurzame luchtvaarttechnologie – dan is dit het uitgangspunt met elkaar, maar uiteindelijk zal in de praktijk – omdat we met zijn allen die glazen bol ook niet hebben, dat weten we ook niet - of de vergunningen, daar kom ik zo meteen nog even op terug ... Die hebben we niet. Maar je moet wel een start met elkaar maken om te gaan samenwerken. Dit is een onderhandelingsresultaat, dat gaan we nu omzetten in transactiedocumenten. En dat houdt ook in dat je naar de toekomst toe gaat samenwerken en niet in een situatie zit van ja, god, u wilt nu dit, wij willen dat. Nou, dat is dan pech. Dat lijkt niet de essentie van de samenwerking.

De voorzitter: Mevrouw Mertens.

Mevrouw Mertens (GroenLinks): Ja, ik hoor de Gedeputeerde heel hoopvol uitspreken en van goed vertrouwen zijn dat we het over samenwerking hebben, maar het gaat wel over samenwerking met Schiphol. Dat is toch wel van een soort andere orde dan samenwerking met een wat meer betrouwbare en echt omgevingsbewuste partner, laten we dat hier maar vooropgesteld hebben. Maar ik heb dan toch een andere lezing van de term sheet dan u, want de manier waarop de term sheet is opgesteld is vooral vanuit het perspectief van Schiphol. Wat de term sheet uitstraalt is: hier, jullie wilden als Provincie graag een aandeelhouder, want dat was een van de voorwaarden. Ja, dat zullen wij doen, maar onder deze voorwaarden. En dan kunnen wij zeggen: check, we hebben een aandeelhouder gevonden. Maar als het die aandeelhouder ... Dat is wat kan gebeuren. Als het de aandeelhouder niet aanstaat, en dat is wat ik lees in die term sheet, dan kan die ook gewoon zeggen: ja maar Provincie Limburg, trek jullie plan nu maar.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Ja voorzitter, ik snap heel goed wat mevrouw Mertens zegt. Ik ga overigens niet mee in uw kwalificatie wie betrouwbaar is of niet, dat is uw analyse en die respecteer ik. Maar laten we gewoon wel helder stellen zoals het gelopen is. Op het moment dat je – in een situatie die, laten we toch zeggen, niet rooskleurig is als Provincie Limburg als het gaat om de luchthaven qua exploitatie en qua vooruitzichten – een andere aandeelhouder gaat vragen toe te treden, dan is het niet helemaal onlogisch dat zo'n toetredende partner daar natuurlijk voorwaarden aan stelt. Hè, je hebt niet een winstgevende organisatie in de aanbidding waar, laten we zeggen, de andere toetredende partij een surplus gaat meebrengen om mee te mogen doen in ons feestje, om het maar even zo te zeggen. Want dat is het natuurlijk niet. Hè, dat is ook de reden dat we dit hele traject zorgvuldig met elkaar doorlopen hebben, dat we allerlei scenario's uitgewerkt hebben en dat er uiteindelijk door uw Staten bepaald is dat er op zoek moet worden gegaan naar een samenwerkingspartner. Dus heel plat gezegd: die samenwerkingspartner die we met elkaar gezocht hebben die had ook best wel wat te eisen. En dat hebben ze ook gedaan. Hè, dat heeft te maken met een aantal voorwaarden zoals in de term sheet staat, dat heeft te maken met een aantal financiële voorwaarden. Zoals ik zojuist zei, hè, het achterstallig onderhoud: we verkopen ons huis, maar de deur zit er niet in. Om het even plat te zeggen, voorzitter, een analogie. Dat betekent dus dat die partij zegt van ja, leuk, maar ik wil wel een huis met een deur erin. Nou ja, dat is wat zich hier heeft afgespeeld. Daarnaast zeg ik, voorzitter, dat we

natuurlijk wel nog steeds meerderheidsaandeelhouder zijn, want we hebben een aandeel van 60%. Alleen de start levert op een onderhandelingsresultaat, de term sheet die voor u ligt, daar heeft de intredende partij eisen gesteld en die staan op papier. En dat is het resultaat van de onderhandeling. En daar kunnen we met zijn allen van alles vinden, en dat vindt u ook, maar dat is wel het eindresultaat van de eerste onderhandeling met deze samenwerkingspartner c.q. toetredende aandeelhouder.

De voorzitter: Tot slot, mevrouw Mertens.

Mevrouw Mertens (GroenLinks): Ja voorzitter, wat ik hier hoor is eigenlijk ook wat ... De suggestie die ik doe wordt hiermee ook bevestigd. Inderdaad, wij wilden graag wat en dus hadden we hen nodig. En dat is inderdaad wat u zegt: wij, dus de meerderheid van Provinciale Staten, wilden graag het vliegveld en dit is inderdaad een take it or leave it. Dus wat u nu net in uw beantwoording zegt, bevestigt de suggestie die ik al eerder deed.

De voorzitter: Dank u wel. Ik hoor niet echt een vraag. En als ik het goed gezien had, mevrouw Fischer had ook een vraag.

Mevrouw Fischer-Otten (50PLUS): Ja, dat klopt voorzitter. Dank u wel. Als ik een overeenkomst sluit met wie dan ook, dan wil ik wel altijd dat mijn belangen ook echt gewaarborgd zijn. En ik kan me niet voorstellen dat het enige belang van Limburg de luchthaven Maastricht Aachen Airport in de lucht te houden is, niet tenminste zonder slag of stoot. Ik kreeg van mijn buurman net een leuke vergelijking aangewezen: het is net of een meubelmaker gaat werken bij IKEA.

De heer Loomans (Partij voor de Dieren): Samenwerken.

Mevrouw Fischer-Otten (50PLUS): Samenwerken met IKEA, zo bedoel ik. Ja. Dan krijg je ook een ongelijke verhouding. Maar die meubelmaker heeft wel zijn eisen op tafel gelegd, want die zegt: ik kom, maar dan wil ik zoveel vangen. En hier is het zo dat ... Kom je alsjeblieft? Dan zullen wij jou dat allemaal geven. Want ja, ik heb nog een heel stel dingen over Schiphol, dat ga ik gebruiken in de tweede termijn. Maar ik vind niet dat je als underdog helemaal geen eisen mag stellen. Je mag stellen van tot hier en niet verder. Want wij zijn toch niet bang – of misschien wel – om op enig moment het onderspit te delven en dan te moeten sluiten omdat het gewoon niet anders kan? Want wij verdienen er nauwelijks wat aan, we hebben alleen maar ellende. Wij zijn degenen die alles op moeten soppen.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Ja voorzitter, ik zit even te zoeken ... Ik snap uw schets – uw beeld, als ik het zo mag zeggen – maar het is ook niet dat wij alleen maar moeten nemen. We krijgen ook. We krijgen heel veel kennis van zaken over luchthavens die ... Ja, nee, dat is toch belangrijk, want dat hebben we nodig voor de toekomstige ontwikkeling. Wij krijgen ook een hele hoop ontwikkelingsmogelijkheden op e-aviation, een van de grote wensen ook in dit parlement. Het is niet zo dat we alleen moeten slikken. En dat kan in die zin ook niet, want we zijn nog steeds 60% aandeelhouder. Je hebt ook, los van de afspraken die je maakt als je inderdaad vragend bent ... Wat ik ook zojuist met mevrouw Mertens heb gewisseld. Alleen heb je ook te maken met een aandeelhouder die bereid is tegen een minderheid in te treden. Dus die heeft niet de volwaardige zeggenschap over de onderneming die wij dus wel hebben.

Mevrouw Fischer-Otten (50PLUS): Maar ik volg dit even niet, sorry. Even een verduidelijkende vraag.

De voorzitter: Gaat uw gang.

Mevrouw Fischer-Otten (50PLUS): Die heeft het belang van de minderheid om ... Dat stukje zin, als u dat nog een keer ...

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Nou, ik reageerde eigenlijk, mevrouw Fischer, op uw stelling van Schiphol gaan wij vragen om in te treden, en wij moeten dus alleen maar geven. Of zij komen nemen, even van welke kant u het bekijkt. Dat is natuurlijk niet het geval, want we hebben Schiphol ook nodig daar waar het gaat om kennis vanuit de vliegorganisatie. Hoe organiseer je een luchthaven? Ook een stukje kennis in doorontwikkeling als het gaat over ontwikkelen naar een luchthaven waar e-aviation uiteindelijk kan plaatsvinden. En we zitten in de situatie dat we nog steeds meerderheidsaandeelhouder zijn. Schiphol treedt in voor een bepaald bedrag tegen een minderheidsaandeelhouder. Ze hebben dus 40% van de aandelen. Dus de Provincie Limburg is met 60% nog steeds de grootste aandeelhouder en kan dus in feite, als je het bekijkt vanuit de aandeelhoudersverhouding, best wel behoorlijk wat bepalen. Nou, en in dat krachtenveld, hoe je dan met elkaar het overleg ingaat, daar krijg je een eindresultaat. Wij willen wat, zij willen wat, en dit is de uitkomst. En dat is inderdaad geven en nemen.

De voorzitter: Mevrouw Fischer.

Mevrouw Fischer-Otten (50PLUS): Sorry voorzitter. Maar ik heb toch ook gelezen – ik weet niet meer op welke pagina – dat Schiphol het eens moet zijn met uitgaven boven de € 500.000. Hoe kan ik dat dan voor elkaar krijgen als ik iets wil wat € 500.001 kost en Schiphol zegt van ja, maar dit vinden wij flauwekul, en wij vinden dat dat in Limburg, net omdat wij Limburg zijn, wel moet kunnen, dan kunnen alleen maar dag met het handje zwaaien, toch?

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Nu snap ik mevrouw Fischer even niet, om heel eerlijk te zijn.

De voorzitter: Kunt u nog even herhalen?

Mevrouw Fischer-Otten (50PLUS): Ja. Ik heb ergens in de stukken gelezen dat boven € 500.000 Schiphol akkoord moet gaan.

De voorzitter: Hij is helder. De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Sorry. Excuus. Ja, nu weet ik wat mevrouw Fischer bedoelt, excuses daarvoor. Dat staat in de term sheet, maar tot het moment dat de finale overeenkomst gesloten is mogen er geen grote besluiten genomen worden. Dat is in een term sheet-situatie, als er dus partijen intreden, heel gebruikelijk. Hè, dus dat niet de oorspronkelijke aandeelhouder, nu nog 100%, nu in één keer een aantal uitgaves gaat doen waar straks laten we zeggen de 40% aandeelhouder een negatief effect van zou kunnen krijgen dat zij gesteld worden voor die uitgaven terwijl ze er niet over besloten hebben. Dat klinkt wat technisch, voorzitter, maar dat is wel de essentie van die clause waardoor er niet nu boven de € 500.000 besloten mag worden. Dat is een soort veiligheidsconstructie voor de intredende aandeelhouder.

Mevrouw Fischer-Otten (50PLUS): Oké.

De voorzitter: Tot slot, mevrouw Fischer.

Mevrouw Fischer-Otten (50PLUS): Zo'n uitleg snapt ook een alfa, dus wat dat betreft ... Dit heb ik gehoord en ik weet nu dat, stel dat het doorgaat, er ergens een einddatum aan die beslissing zit.

Gedeputeerde Satijn: Ja. Dus tot het moment dat ... Stel, de Provinciale Staten besluiten hier positief vandaag, dan wordt dus het transactiedocument opgemaakt. Zodra die definitief rond zijn dan vervalt die clausule.

De voorzitter: Mevrouw Palmen.

Mevrouw Palmen (Fractie Palmen): Dank u wel voorzitter. Als ik het goed beluisterd heb, hoor ik de Gedeputeerde zeggen dat het een huis zonder deur is, dus er mogen ook wel eisen gesteld worden. Maar in dat huis zonder deur kan wel heel veel huisraad. Dat komt goed uit, want Lelystad heeft wel deuren maar daar kan de huisraad niet naartoe. Stelt u zich niet te bescheiden op? Schiphol heeft ons volgens mij ook nodig. U nodig, MAA nodig. Dus volgens mij mogen wij ook wel wat eisen.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Ja voorzitter, dat is ook gebeurd. Alleen gaan zij niet het achterstallige onderhoud betalen – dat doet geen enkele nieuw intredende aandeelhouder –, want dat heeft alles te maken met de manier waarop wij als eigenaar tot en met het moment dat er een nieuwe aandeelhouder bij is gekomen ons huis onderhouden hebben. Daar kun je een voorziening voor treffen, dat is feitelijk wat nu ook gebeurd hè? En dat is feitelijk ook wat hier aan de hand is. Dus wij hebben zeker ook eisen gesteld. Of eisen gesteld, we hebben ook vragen aan hen gesteld. Nou, die zitten met name op kennis en ervaring inbrengen. En ja, goed, zij hebben gewoon heel nadrukkelijk gesteld: wij willen níét meedoen in het achterstallige onderhoud dat in de luchthaven aanwezig is. En daar is een aantal rapporten over opgesteld, daar geef ik zo meteen ook even antwoord op bij een collega van u, dus het is zeer duidelijk gemarkeerd wat daarin de boedel zou zijn waar we het uiteindelijk over eens zouden moeten zijn. Maar zij gaan niet de boedel betalen van een luchthaven waar ze noch part noch deel aan hebben gehad in het onderhoud daarvan.

De voorzitter: Mevrouw Palmen.

Mevrouw Palmen (Fractie Palmen): Dank u wel voorzitter. Ja, dat begrijp ik, dat achterstallige onderhoud begrijp ik heel goed. Maar volgens mij zijn er nog heel veel meer voorwaarden dan dat en daar hebben voldoende collega's al aan gerefereerd. En ja, voor mij en volgens mij voor velen onder ons blijkt daar toch wel een beetje uit dat we hier een beetje een te ondergeschikte rol in spelen en dat dat mijns inziens wel wat voortvarender had gemogen.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Ja, daar neem ik kennis van, voorzitter. Dat is de opinie van mevrouw Palmen.

De voorzitter: Gaat u verder met de beantwoording.

Gedeputeerde Satijn: Ja. Even zien. Ik was bij de heer IJpelaar gebleven. Ja, de heer IJpelaar vroeg ook een dekkingsvoorstel voor de kosten rondom de GRE in de PIP-procedure. Volgens mij is daar ook een motie over ingediend door de heer Van Bijnen, daar kom ik zo meteen ook nog even op terug. Want we gaan die inderdaad in die PIP-procedure meenemen, maar dan loop ik een beetje vooruit op de appreciatie van de motie van de heer Van Bijnen. Even zien. De heer Franssen. Uw vraag was over het Omgevingsfonds en de bijdragen betreffende het uitsluiten van de MAO-bedrijven. Nee, niet uitsluiten van MAO-bedrijven. Schiphol draagt bij, MAA draagt bij als bedrijf, maar inderdaad ook de MAO-bedrijven, dus niet uitsluitend MAO-bedrijven. Er wordt ook nog gesproken met een aantal andere partijen die niet luchthavengebonden zijn en die mogelijk ook nog gaan bijdragen. Dat was ook vandaag nog niet bekend. Even zien. U stelde ook de vraag: willen we dat de middelen van het Omgevingsfonds uitsluitend aan de

mensen die de meeste overlast ervaren worden besteed? Ja, eigenlijk is het korte antwoord daarop ja. Dat is natuurlijk ook de bedoeling van het Omgevingsfonds. Zijn derde vraag: en hoe gaat onze overheid om met de vrijgekomen luchthaven? Als het wordt vrijgegeven, hebben we dan nog meer overlast? Daarvoor verwijs ik toch even terug naar de behandeling van het Voorstel 3. Daar hebben we toen heel uitgebreid over gesproken hoe zich dat tot elkaar gaat verhouden, want bij sluiting van MAA zou het in ieder geval geen automatisme zijn dat het luchtruim vrij te gebruiken is. En het Rijk is hier bevoegd gezag, dus die gaan daarover. En niet de Provincie Limburg.

De voorzitter: De heer Franssen heeft daar een vraag over.

De heer Franssen (LOKAAL-LIMBURG): Dank u wel voorzitter. Even een correctie. De vraagstelling was niet 'we spraken de zorg en de zekerheid uit dat als MAA dicht zou gaan dat wij de zekerheid voor onze inwoners willen hebben dat de sluiting van het luchtruim van 7.00 uur 's ochtends of van 23.00 uur 's avonds of omgekeerd,' dat was eigenlijk ... Maar de vraag die open bleef staan, en daar wilde ik van u eigenlijk de bevestiging van hebben: die € 3,5 miljoen die van het Rijk komt, dat was eigenlijk de vraag. Klopte dat? Dat was eigenlijk de kernvraag. Want dat zou dan betekenen dat als dat geld – zo heb ik het verwoord en zo dacht ik het ook begrepen te hebben – dan gebruikt kan worden voor infrastructurele maatregelen, onder meer de zaken, de vier punten die ik benoemd heb. Dan betekent dat indirect dat meer geld overblijft voor maatregelen die ten goede komen aan de inwoners. En ik vroeg aan u of het correct was dat het Rijk die € 3,5 miljoen zou hebben toegezegd, dat was de vraag, voorzitter.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Het korte antwoord daarop is ja. Er is amendement aangenomen bij de begroting van lenW. En zoals u weet, en dat geldt ook in dit huis, worden amendementen ook op Rijksniveau uitgevoerd. Dus die conclusie klopt.

De voorzitter: Gaat u verder met de beantwoording.

Gedeputeerde Satijn: Oké. Mevrouw Berghorst stelde de vraag: waarom duurt het afgeven van die stikstofvergunningen zo lang? Nu weet ik in ieder geval dat MAA die al in maart 2021 heeft aangevraagd. Dat is een bevoegdheid van LNV. Dus we zitten er ook achteraan te bellen, als ik het zo mag zeggen. En zij hebben aangegeven dat die ontwerp-Wnb-vergunning binnenkort wordt afgerond. Dat is in ieder geval het antwoord dat wij hebben gekregen. Waarom het zo lang duurt is doorkijken naar LNV, daar kan ik u geen antwoord op geven. MAA heeft zijn huiswerk gedaan, als ik het zo mag zeggen, in maart 2021. Uw vraag was ook: waarom heeft de Provincie Limburg in de term sheet zelf geen ontbindende voorwaarden opgenomen? Op zich is dat best een goede vraag, maar ook hier kom ik terug op het feit dat wij, laten we zeggen, vragende partij zijn. En als je een vragende partij bent, ga je niet heel erg snel ontbindende voorwaarden opnemen. Hè, want feitelijk zou dat contraproductief zijn, omdat wij natuurlijk aan het vragen zijn. Dus wij hebben een samenwerkingspartner waar wij op zoek naar zijn en vanuit dat perspectief zouden ontbindende voorwaarden betekenen dat we teruggaan naar een situatie waar we nu al in zijn, namelijk dat we dan weer 100% aandeelhouder worden. Dat was juist niet de inzet van het amendement: wij moesten op zoek gaan naar een partner en niet naar een scheidingspartner.

De voorzitter: Volgens mij hield u al rekening met een vraag. Gaat uw gang.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Ja voorzitter, de Gedeputeerde kijkt me zo indringend aan dat ik denk: nou ja, dan zal ik de vraag maar stellen. Ik dacht: ik wacht nog even af, misschien komt hij er zo op. Maar misschien dat het nu toch beter is. Voorzitter, wat ik mij afvraag ... Ik snap dat wel hè, ik snap dat onze onderhandelingspositie natuurlijk dramatisch is. Dat snap ik. Ja. Even heel eerlijk: het was niet het al te beste uitgangspunt voor een onderhandeling. Nee, nee. Het is fijn dat u het daar in ieder geval met mij eens

bent. Dus ik snap best wel hoe we op dit punt gekomen zijn. Maar wat u ons voorspiegelt is dat in de toekomst Schiphol zeker wel zal investeren in onze luchthaven. En weet je, zo'n term sheet is een juridisch contract hè, en juristen kijken daar dan zwartwit naar. Hè? Maar er was een kans om die toekomstige investering te verzekeren en dat heeft u niet gedaan. Heeft u dat wel geprobeerd dan?

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Ja, dat is een goede vraag die u stelt. We komen hier wel even op het punt naar de toekomst toe. Want de term sheet ... En ik heb eerder bij u geprobeerd om nieuwe terminologie aan te dragen, dat was streefdekking. Dat was toen ook niet gelukt. Dat is niet gelukt. Dus ik wil het even proberen met een ... Dit is een intredings-term sheet, dus we vragen een andere partij toe te treden. Hè, dat betekent dat je een andere partij vraagt een positie te nemen in een lopend bedrijf waarvan we weten, en dat heeft u zelf gezegd, dat daar het een en ander aan de hand is. Neem bijvoorbeeld achterstallig onderhoud. Nou, dat komt voor de rekening van ons. Dat staat ook in de term sheet, dat is ook vanuit de onderhandelingspositie, vanuit Schiphol, ook logisch dat ze die vraag stellen. Alleen de toekomst – en dat gaan we ook met elkaar uitwerken – is gewoon naar rato van 60-40%. Dus als we naar de toekomst toe met elkaar gesprekken gaan voeren over investeringen, welke dat ook mogen zijn, dan zal het zeker zo zijn dat dat via de verhouding 60-40% is als dat vandaag zo wordt aangenomen.

De voorzitter: Mevrouw Berghorst.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Ja, u zegt dat, ik heb ook collega's dat al horen zeggen, maar in de term sheet zie ik die afspraak nergens terug. Wat ik terugzie, is als er een extra liquiditeitsbehoefte is, dan gaan we eerst bij een andere overheid subsidie vragen. Als dat niet lukt, gaan we financiering in de markt zoeken. En als dát niet lukt dan wordt er een beroep gedaan op de aandeelhouders. Daar staat niet bij dat dat naar rato 40-60% is, en er staat ook nog bij dat aandeelhouders dat mogen weigeren. Dát is wat daar staat. Dus wáár heeft u die afspraak dan gemaakt met Schiphol dat dat 60-40% is?

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Ja voorzitter, dat zullen we dus nu met elkaar moeten gaan uitwerken in de documentatie die gaat volgen, maar dit is wel de afspraak die ik ook nog een keer herhaald heb toen ik bij Schiphol zat. Dit gaat over de toetreding of de intreding, hoe je het wilt bekijken. Maar naar de toekomst toe heb je gewoon een aandeelhoudersverhouding van 60-40%. En zo zal alles worden beoordeeld, en zo zal ook alles worden afgewikkeld.

De voorzitter: Mevrouw Berghorst.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Even om zeker te weten dat ik het goed begrijp: u heeft dus een mondelinge overeenkomst met Schiphol dat als zij zijn toegetreden dat u nadere afspraken gaat maken over de verhouding in toekomstige investeringen, waarbij uw inzet 60-40% is.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Voorzitter, zij hebben een aandeel van 40% in onze organisatie. Dat betekent naar de toekomst toe dat die verdeling ook gehandhaafd wordt, maar ik zeg daar wel bij, u weet ook hoe dat werkt: ze kunnen ook een investering weigeren. Dat kunnen wij ook weigeren. Dus uiteindelijk komt alles op de aandeelhouderstafel te liggen. In principe is het zo dat naar 60-40% wordt toegewerkt, alleen kan het zijn dat een aandeelhouder zegt: nou, die investeringen zie ik niet zitten, dat ga ik niet doen. Nou, dan is het dus nul. Ja?

De voorzitter: Gaat u verder met de beantwoording.

Gedeputeerde Satijn: Dank u. Dan had mevrouw Berghorst gevraagd of wij konden aangeven of de € 70 miljoen – dat is achterstallig onderhoud, voorzitter – geraamd op P50 of op P85. Het is geen probabilistische vaststelling geweest, maar een deterministische. We hebben hier twee rapporten laten opstellen waarvan er één second opinion was, en dat is een deterministisch stelsel en geen probabilistische – dus geen P50- of P85-raming die eraan ten grondslag ligt. U stelde ook de vraag die ging over de 10% afwijking. Wat gebeurt er nu eigenlijk als lijkt dat die € 7 miljoen niet genoeg is? Als die € 7 miljoen onvoldoende zou blijken dan zullen we ook in de aandeelhoudersverhouding van 60-40% op basis van de onderhoudsvoorstellen al dan niet besluiten om deze goed te keuren, feitelijk wat ik u zojuist zei. In principe kom je dan op de situatie van 60-40% uit, tenzij een van de aandeelhouders of de gezamenlijke aandeelhoudersvergadering zegt: dat gaan we niet doen.

De voorzitter: Mevrouw Berghorst.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Ja voorzitter, ik zoek het er heel even bij. Want ik heb daar een vraag over gesteld en ik heb ook gezegd ... En volgens mij staat het antwoord in de volgende bepaling, want daar staat namelijk dat de Provincie hoofdelijk aansprakelijk is voor alle inbreuken op verklaringen, garanties, vrijwaringen of andere bepalingen in het transactiedocument. En hoofdelijk aansprakelijk betekent gewoon dat wij voor de volle 100% aan de lat staan. Samen met het vliegveld, maar ja, dat zijn wij ook. Dus ook hier de vraag: waar heeft u dan afgesproken met Schiphol dat die kosten tegen de verdeling 40-60% zijn? Want uw term sheet zegt iets anders.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: We zijn aansprakelijk voor de informatie die we hebben aangeleverd. Dat is feitelijk wat we daar afspreken. Dat gaat dus feitelijk over de totstandkoming van de deal, als ik uw vraag goed begrepen heb. Maar het gaat over de hoofdelijke aansprakelijkheid. Dus dat reikt niet naar de toekomst toe: wat gebeurt er als de intrede tot stand is gekomen via een nog te volgen route van contracten die met elkaar moeten worden afgewikkeld?

De voorzitter: Mevrouw Berghorst.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Voorzitter. Bepaling 10: Verklaringen, garanties, vrijwaringen door Provincie Limburg en het vliegveld, daarin staat: 'De Provincie Limburg committeert zich jegens Schiphol en het vliegveld om in verband met baanonderhoud en achterstallig onderhoud aan de assets betreffende hebben op – et cetera, et cetera, et cetera – een bedrag van € 70 miljoen te garanderen en nog rekening te houden met een kostenoverschrijding van 10%.' Het volgende artikel, Artikel 11, zegt: 'Behoudens voor zover de specifieke verplichtingen op de Provincie Limburg liggen zal de Provincie Limburg hoofdelijk naast het vliegveld aansprakelijk zijn jegens Schiphol voor enige inbreuk op de verklaringen, garanties, vrijwaringen of andere bepalingen in het transactiedocument. Die garantie van € 70 miljoen valt onder die garanties, volgens mij.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Ja voorzitter, nu ben ik in het nadeel, want ik sta tegenover een jurist die tot midden in de nacht de stukken heeft bestudeerd. Het is juridisch, dus ik pak hem nog eens even stevig beet voor de tweede termijn, als u het goed vindt. Ik ben namelijk even overvraagd in de volgorde van de bepalingen en wil mevrouw Berghorst toch goed antwoord geven. In ieder geval vandaag.

De voorzitter: Gaat u verder.

Gedeputeerde Satijn: Mevrouw Berghorst had ook een opmerking over het feit dat de term sheet in eerste instantie natuurlijk onder geheimhouding ter inzage heeft gelegen en dat inderdaad in de commissie is aangedrongen op openbaarheid, daar hebben we toen met elkaar over gewisseld. En feitelijk stelde u, ik gebruik even in mijn eigen woorden, dat u niet van de inhoud had geweten als we die term sheet onder geheimhouding hadden laten liggen. Ik vind die feitelijke situatieschets vanuit mijn perspectief niet helemaal juist, want u kunt hem wel inzien. Het is alleen niet toonbaar in het GS-document. En dat is juist de startpositie waarmee wij begonnen zijn, met name op verzoek van Schiphol, om transactiedocumenten níét openbaar te maken. We hebben de vertaling gemaakt naar het GS-voorstel onder verwijzing dat de term sheet onder geheimhouding in te zien was. Dus er is geenszins sprake van dat we zaken niet inzichtelijk wilden maken, want die heeft u kunnen inzien en als onderdeel van het totale voorstel kunnen beoordelen.

De voorzitter: Ik snap dat u nu even uitgedaagd wordt, maar u was eigenlijk door de interrupties heen. Maar ik geef u deze gelegenheid omdat u echt uitgedaagd wordt.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Dat is fijn, dank u wel. Want het is wel een wezenlijk punt, voorzitter. Ja, hij lag ter inzage, maar in het Statenvoorstel stond echt maar een heel vaag zinnetje over mogelijk toegenomen kosten. Het feit is dat er voor de commissievergadering slechts drie collega's de moeite hebben genomen om het stuk in te gaan zien. Ik heb de rest gevraagd waarom ze het niet hebben gedaan en het antwoord was: ik durfde het niet, want ik wilde mezelf niet in de problemen werken. Want als ik iets lees wat daarin staat en waar ik wat van vind, dan kan ik er niet over praten en dat vind ik lastig. En dat is wat ik hier bedoel aan te duiden.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Ja. Dat heeft u aangeduid, maar ik ga er niet flauw over doen. Want u stelt geen vragen, maar ik ga u proberen te schetsen hoe wij dat zien. Kijk, het is natuurlijk een keuze aan uw collega's en u of u het gaat inzien of niet. Kijk, de basishouding van ons was om geheel conform de wensen van Schiphol het transactiedocument, de term sheet, onder geheimhouding ter inzage te leggen. Dat was de startpositie van Schiphol, dat was gebruikelijk. U heeft in de commissievergadering gevraagd: kunnen we daar niet toch in de openbaarheid over spreken? Want het is wat ingewikkeld als we met meel in de mond moeten praten. Snap ik, het gaat over een groot dossier. Daarvoor hebben we met Schiphol het overleg gevoerd. Het is geenszins onze bedoeling geweest om daarmee u op het verkeerde been te zetten, want feitelijk, de facto, had ieder Statenlid natuurlijk de term sheet kunnen inzien en hadden ze het kunnen lezen en onderdeel kunnen maken van de afwegingen. De manier waarop u het schetste, zo is het op mij overgekomen, als ik het zo mag zeggen, was alsof we een beetje smoke and mirrors aan het doen waren van ja, we willen het niet tonen. Kijk, op het moment dat je natuurlijk initieel iets onder geheimhouding ter inzage legt, betekent dat dat je dat niet een-op-een kunt doorvertalen in het PS-voorstel, want dan hoeft je het niet onder geheimhouding ter inzage te leggen. Dus de doorvertaling – en u noemt dat dan even twee vage zinnetjes, maar in ieder geval – was de verwijzing naar het document dat onder geheimhouding ter inzage lag. Ja, dat was de systematiek zoals we begonnen zijn. Vervolgens heeft u erop aangedrongen – en ik was daar in de commissie zeer gevoelig voor – van ja, maar het gaat over een groot dossier, we moeten daar toch openlijk met elkaar over kunnen spreken? Dat heb ik aan Schiphol voorgelegd. Ik heb gezegd: daar zit toch ook wel een degelijk publiek belang. Jullie hebben in eerste instantie gezegd: we willen dat onder geheimhouding ter inzage leggen. Daar zijn we in meegegaan. Maar ik vind het belangrijk dat we zo'n dossier, waar we al lang met elkaar over in gesprek zijn, in de openbaarheid over kunnen spreken. En dan vind ik het heel normaal dat u daar een opmerking over maakt, maar u kunt ons denk ik niet verwijten dat we daarmee smoke and mirrors gespeeld hebben. We voorzien u in een stukje informatie; we leggen het openbaar ter inzage voor u. En ja, dan is het zo dat die verwijzing nog in dat PS-voorstel staat. Het is geenszins de bedoeling geweest om daar lelijke dingen van te vinden richting PS.

De voorzitter: Mevrouw Berghorst. Dank u wel. Gaat u verder met de beantwoording.

Gedeputeerde Satijn: Ja. De vraag werd gesteld: op welke manier heeft u de toekomstige investering van Schiphol verzekerd? Daar hebben we het net volgens mij via een andere vraag al over gehad. U stelt de vraag: waarom staat er niet in het Statenvoorstel dat NEDAB tijdelijk is? De bijdragen van NEDAB zijn ook niet tijdelijk en zijn in omvang gerelateerd aan het bereikte resultaat en de feitelijke kosten. Een onderdeel van de businesscase is het afbouwen van NEDAB-bijdrage naar een niveau van € 1,9 miljoen. Omdat dat nog niet zeker is, is dat dus ook niet zo benoemd. Dus we hebben het feitelijk conservatief weergegeven in de stukken. Op welke wijze gaat de € 5 miljoen kosten gedekt worden tot in de lengte der dagen? De NEDAB-bijdrage is € 5,5 miljoen, die wordt gedekt uit de reguliere begrotingsruimte, en dat is ook in het besluit opgenomen. En dat gaat dus ten laste van de in de laatste meerjarenbegroting gepresenteerde begrotingsruimte. Dus dat is al opgenomen in dat overzicht. Waarom blijven de NEDAB-kosten zo hoog als we winst gaan maken met elektrisch vliegen? Nou ja, als er winst wordt gemaakt zal de NEDAB uiteindelijk teruggebracht worden tot € 1,9 miljoen. We hebben dat, aansluitend met de eerdere vraag, niet ingerekend, want we hebben u een conservatief beeld geschetst. De veto-opmerking hebben we ook al met elkaar besproken bij een andere vraag. Even zien. Ik kom bij de heer Van Bijnen uit, PVV. U stelt dat het aantal ernstig gehinderden niet omlaag kan als elektrisch vliegen niet gehaald wordt. Die stelling, ik weet niet of u die zo gelezen heeft, lezen wij anders. Die bepaling wijst uitsluitend op de mogelijkheid voor de Provincie Limburg om in een situatie van de ontwikkeling van elektrisch vliegen, als die achter zou blijven, om in plaats van 2035 een latere datum te noemen. Ik zie de heer IJpelaar, voorzitter. Hij ziet er kwiek uit.

De voorzitter: Ik ook, maar u bent het inmiddels van mij gewend om uw beantwoording even af te maken.

Gedeputeerde Satijn: Een latere datum om de reductie van het aantal ernstig gehinderden te realiseren. Dus de Provincie Limburg kan als aandeelhouder te zijner tijd ook besluiten om geen gebruik te maken van deze mogelijkheid. Het is immers geen verplichting. Het is een mogelijkheid die geschetst wordt in die bepaling, geen verplichting, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. De heer IJpelaar.

De heer IJpelaar (CDA): Ja, dank u wel mijnheer de voorzitter, met zuurtje in de mond.

De voorzitter: Pepermuntje.

De heer IJpelaar (CDA): Pepermuntje. Kijkt u eens aan. **Ik had aan de Gedeputeerde gevraagd of hij een toezegging kon geven over de einddatum van de ontbindende voorwaarden rondom de milieuvergunningen, zeg ik even tussen aanhalingstekens, of anderszins vergunningen.** En ik weet niet of u daarop terug bent gekomen of dat een ... Ja, gaat u dat nu beantwoorden?

Gedeputeerde Satijn: Daar heb ik ja op gezegd, maar ik was denk ik te snel.

De heer IJpelaar (CDA): Ja, oké. Dus die bepaling houdt ook op bij de indiensttreding. Ik heb net een college gehad over hoe dat gaat bij de term sheet.

Gedeputeerde Satijn: Nou, ik heb aangegeven in de beantwoording van de vraag dat we dit ... Dat staat er nu niet in hè, dat is ook de constatering, maar wij gaan dat nu inbrengen.

De heer IJpelaar (CDA): Oké.

Gedeputeerde Satijn: Dus dat is mijn toezegging. We gaan dat inbrengen in de finale totstandkoming van de documenten.

De heer IJpelaar (CDA): Oké. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Gaat u verder.

Gedeputeerde Satijn: Ja. Tweede vraag van de heer Van Bijnen: in het businessplan is niet duidelijk over welke aantallen passagiers met e-aviation we het hebben in 2021. Ik kom in tabel 10 een aantal van 46.250 passagiers tegen, maar dat kunt u nog even verifiëren. Als dat niet juist is hoor ik dat in de tweede termijn. U stelt ook de vraag: hoe kan ons verzekerd worden dat het Omgevingsfonds echt gaat bijdragen en dat het geld daadwerkelijk terechtkomt bij de omwonenden? Nou, als we gaan kijken naar de inrichting van het Omgevingsfonds, het voorstel zoals dat is opgenomen in het Statenvoorstel, heeft u ook gezien dat in de governance, een duur woord voor de inrichting van het fonds, natuurlijk ook de omwonenden echt een plek krijgen. Zij gaan dus ook meebeslissen, als je het zo wilt bekijken, en meeadviseren op de projecten die daar worden ingediend. Dus feitelijk hebben de omwonenden juist een plek. Als u dit op een andere wijze zou willen zien, dan hoor ik dat natuurlijk graag. Kijk, er is in het voorstel natuurlijk een aantal lijnen opgenomen waarin het Omgevingsfonds zou moeten voorzien. Ik hoorde u daar ook een opmerking over maken dat op bepaalde punten u dat misschien anders zou willen zien. Nou ja, dan zou ik dat vooral ook aandragen. Omwonenden als zodanig hebben een plek in de governance, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. De heer IJpelaar.

De heer IJpelaar (CDA): Ja, ik moet concluderen dat ik nog één vraag in ieder geval had, en dat ging over het aantal ernstig gehinderden in 2035. Dat staat nu als ontbindende voorwaarde, dat als elektrisch vliegen, hetgeen waar ik ook over bevraagd werd door mijn collega's ... Op het moment dat het elektrisch vliegen in 2035 niet de orde van grootte heeft zoals geprognosticeerd, dan kunnen wij ervoor kiezen – als ik het goed begrijp, maar daar heb ik graag een reflectie op van de Gedeputeerde – om óf vast te houden aan het aantal ernstig gehinderden en daarmee dus aan ons reductieplan vast te houden óf te zeggen: nou, we schuiven het op en we kiezen dan voor extra geld. Of in ieder geval, dat het ons minder gaat kosten. Klopt dit? En kunt u daar een reflectie op geven? Want het was een breed gedragen punt en daar heb ik u nog niks over horen zeggen. Of in ieder geval niet heel veel.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Excuus voorzitter, ik ga even kijken naar mijn vragen. De term sheet is een uitkomst van de onderhandelingstrajecten tussen Schiphol, MAA en de Provincie. Het koppelen van een termijn aan die ontbindende voorwaarden kan alleen als Schiphol daarmee uiteindelijk bij de omzetting van de term sheet in de definitieve documentatie akkoord gaat. Maar wij gaan dat wel inbrengen in die gesprekken. En daar gaan we u over informeren. Wij blijven aan het stuur zitten.

De voorzitter: De heer IJpelaar.

De heer IJpelaar (CDA): Oké. Dan beperk ik me tot een ja-of-nee-vraag. Het is nu zo dat we in 2035 kunnen kiezen tussen of vasthouden aan het aantal ernstig gehinderden of de beurs trekken, al dan niet in de vorm van de NEDAB-bijdrage of een nieuwe onderhandeling aan het dekken van een omzetverlies. Is dat wat er op dit moment instaat?

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Ja.

De heer IJpelaar (CDA): Oké. Dank u wel.

De voorzitter: Tot slot.

De heer IJpelaar (CDA): En is dat dan ook hetgeen wat u nu extra gaat meenemen om daarover te heronderhandelen?

Gedeputeerde Satijn: Ja.

De heer IJpelaar (CDA): Oké.

De voorzitter: Mevrouw Jenneskens, uw laatste.

Mevrouw Jenneskens (D66): Ja. Ja voorzitter, ik heb hier even een vraag over. Want ik snap het hè, deze wensen zo, maar moeten we nu op grond van deze toezegging op een term sheet, op een voorstel dat uitonderhandeld is en waar heel lang over gesproken is ... Wat is nu eigenlijk de status van deze belofte? Wat betekent dit nu wat de Gedeputeerde hier zegt? Het klinkt allemaal heel mooi, maar het klinkt ook vrij fragiel en boterzacht. Wat betekent dit nu?

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Voorzitter, wat het betekent is dat we een term sheet hebben liggen waarin ... Dat is een resultaat van de onderhandeling. En zoals ik zojuist zei, die onderhandeling ging primair over de toetreding van Schiphol als opdracht vanuit uw Staten: zoek een omgevingsbewuste samenwerkingspartner. Dat gaat over de intreding. Uiteindelijk is de volgende stap, als de Staten zeggen dat ze dit een goede uitwerking vinden van het amendement, is dat we de volgende stap gaan zetten – dat staat ook in de term sheet –, dat we gaan werken naar een definitieve set aan afspraken met Schiphol en MAA voor de toekomst. Dat is de volgende stap hierna. En als uw Staten zeggen van nou, wij vinden een aantal zaken zoals die ook gevonden kunnen worden en worden gevonden ... Dan kunnen wij een aantal zaken meenemen. Ik zeg er wel bij: de basisafspraken staan. Maar als de opdracht is van: kijk even of je op een aantal onderdelen, in dit geval de vraag van de heer IJpelaar, kun je dat meenemen naar Schiphol? Neem ik dat mee naar Schiphol. Dat betekent niet dat het gebeurt, maar daarvoor heb ik gezegd: ja maar goed, we hebben afspraken met elkaar gemaakt; de term sheet, dat heeft mevrouw Berghorst ook gezegd, is een legal binding document, maar de definitieve transactiedocumenten moeten we nog met elkaar gaan opmaken en moeten nog getekend worden als resultaat van deze bijeenkomst.

De voorzitter: Mevrouw Jenneskens.

Mevrouw Jenneskens (D66): Ja voorzitter, als mijn man deze zomer dit soort teksten had uitgekraamd toen wij met elkaar trouwden, dan weet ik nog niet wat mijn antwoord was geweest. Want dit is natuurlijk, even alle humor aan de kant ... Waar ik zelf nog mee worstel is: nodigt u ons nu uit om zaken uit te spreken en in een motie vast te leggen? Want ik zou bijvoorbeeld heel graag iets willen doen aan het uitfasen van bepaalde vliegtuigen, zodat het in ieder geval voor die ernstig gehinderden op kortere termijn beter wordt. Maar u zegt eigenlijk twee dingen. U zegt: we hebben een onderhandeling gehad, die hebben we allemaal gelezen in die term sheet. In die term sheet staat een aantal uitzonderingsbepalingen, waaronder elektrisch vliegen en het halen van 2030 in het terugbrengen van het aantal ernstig gehinderden. U zegt nu: nou ja, dat is onderhandeld, maar we gaan nu de volgende stap zetten. U zegt net eigenlijk toe aan de heer IJpelaar: ja, ik kan daar nog wel een beetje over heronderhandelen dat dat het niet is. Wat is dan de status van die term sheet? En betekent dat nu – want dan ga ik driftig pennen – dat u een motie ook echt mee kunt nemen als ik die nu maak om zoiets in te dienen? Of is die fase van de onderhandeling gewoon voorbij? Wat betekent dit?

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Nee, het ging over het punt van als we elektrisch ... Laat ik zeggen, een eventuele einddatum over ontbindende voorwaarden is echt een detail wat we nog zouden kunnen inbrengen, zonder garanties. Maar als het gaat over de opgave die er is, over elektrisch vliegen en het terugbrengen van ernstig gehinderden, daarin hebben we nog de mogelijkheid ... Dat was ook de vraag die werd gesteld: als e-aviation op een bepaald moment niet lukt, wat zou je dan kunnen doen om wel die ernstig gehinderden terug te brengen? Nou, dat is wel een businesscase van MAA en Schiphol, dus dáár zullen we het dan met elkaar over moeten hebben. Dat is ook wat de heer Ijpelaar mij vraagt. Maar de uitgangspunten blijven staan.

De voorzitter: Mevrouw Jenneskens, tot slot.

Mevrouw Jenneskens (D66): Voorzitter, maar begrijp ik het dan goed: de uitgangspunten staan in de term sheet, in de term sheet staat dat hier een uitzondering is en dat die niet eerlijk verdeeld hoeft te worden. Er staat een aantal dingen ook onder hè? En u zegt net ja, dit moeten we uitwerken en dat kan, maar in dat document staat letterlijk: 'Dit is de uitzondering.' U zegt net dat u het kan toezeggen, maar zonder garanties. Kan het nog? Mogen we u er straks ook op aanspreken als dat niet lukt, het aantal ernstig gehinderden terug te brengen in de daadwerkelijke uitwerking hiervan? Of is dit een soort van 'ik kan het proberen, maar reken er maar niet op'?

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Nee voorzitter, mevrouw Jenneskens stelt precies de vraag waar ik zojuist antwoord op gaf. Daar was het antwoord nee op. Het gaat even over de verdeling. En de oproep was: ontbindende voorwaarden zonder eindtijd. We gaan inbrengen in dat gesprek of we dat alsnog kunnen opnemen. Dat gaat niet over de opgave zelf, het gaat over de eindtijd. Over de einddatum.

De voorzitter: Gaat u verder. Nee, niet helemaal. Mevrouw Mertens heeft ook een vraag.

Mevrouw Mertens (GroenLinks): Dank u wel voorzitter. Ja, ik probeer het ook te volgen. Want als ik de heer Ijpelaar goed begrepen heb dan is het voor het CDA belangrijk – en voor ons ook – dat er aan die reductietijdlijn gehouden wordt als het vliegveld opengehouden blijft. Dat we uiteindelijk in 2035 op 4.200 ernstig gehinderden uitkomen. Dat is volgens mij wat ik het CDA heb horen zeggen en wat wij eigenlijk ook graag zouden willen, dat die afspraken hard zijn. Maar hoor ik het nu goed ... Ik vraag om uitleg hè? Ik wil het goed begrijpen. Wat is ... Want hier staat in dat het opgeschort kan worden, en daar is nu verwarring over, over het opschorten van dat tijdstip naar een later tijdstip. Daar is nu de discussie over. Hoe zit dat? Kunnen wij daar nog iets aan doen? Want dat is volgens mij wel iets wat Provinciale Staten volgens mij heel graag wel willen, dat dat vaststaat.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Voorzitter, dat zijn twee aparte dingen: de eindtijd op de ontbindende voorwaarden en bepaling 18 over het behalen van de ernstig gehinderden als elektrisch vliegen niet lukt. Dat zijn de twee zaken die we hier moeten scheiden.

De voorzitter: Mevrouw Mertens.

Gedeputeerde Satijn: En daar heb ik een toezegging op gedaan, voorzitter.

Mevrouw Mertens (GroenLinks): Nee ja, maar dan is het voor mij nog ... Ik meen het echt serieus. Het is voor mij niet duidelijk hoe dat dan ... Dan is het voor mij niet duidelijk hoe dit dan in elkaar zit. Want wat ik

lees is dat, als dat niet lukt met het elektrisch vliegen, dat dan de realisatie opgeschort kan worden naar een als dan realistisch geachte datum. Dat is wat er staat. En dat kan dan op dat moment zijn. Kan dat dan opgeschoven worden? Toch? En dat gaat blijven staan? Dat is wat ik eigenlijk graag wil weten. Gaat dat blijven staan?

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Het antwoord is ja. Sorry, ik knikte al ja.

Mevrouw Mertens (GroenLinks): Oké. Ja, helder.

De voorzitter: De heer Loomans.

De heer Loomans (Partij voor de Dieren): Ja, nog even verder over helaas hetzelfde punt. U vertelde toen straks dat het Statenvoorstel een vertaling was van de term sheet. Dan zou ik verwachten dat als ik het Statenvoorstel naast de term sheet leg, dat ik weinig verrassingen tegenkom. Desalniettemin, degenen die de term sheet ingekeken hebben, waren zeer verbaasd over de afspraken dat dus de reductie van het aantal ernstig gehinderden opgeschort zou kunnen worden. Nu is eigenlijk mijn vraag: door zo'n pdf scrollen is niet zo eenvoudig, misschien kunt u ons even helpen door dadelijk in de tweede termijn aan te geven waar dan precies in de pdf staat waar diezelfde afspraak is overgenomen. En mocht die toch niet in de pdf van het Statenvoorstel terechtgekomen zijn, kunt u misschien uitleggen waarom dan dat verschil daar per ongeluk niet meegenomen is?

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Ja, het verzoek is om dat in de tweede termijn te doen, dus dat zal ik doen. Voorzitter, ik kom bij de appreciatie van de moties en amendementen. Ik moet de motie nog eens noemen: 2946. Die willen wij graag ... Oordeel Staten. Feitelijk gaat dit over de inrichting van het Omgevingsfonds. We hebben natuurlijk ook in opdracht van uw Staten gekeken naar de andere omgevingsfondsen. En het voorstel dat hier voorligt is in lijn met die fondsen die wij bekeken hebben. Daarin hebben we een aantal lijnen opgenomen, waaronder bijvoorbeeld de verbetering van de omgevingskwaliteit in relatie tot de luchthaven, verbetering van de leefomgeving. Het is uiteindelijk natuurlijk aan de Staten zelf hoe ze het willen inrichten, maar we zijn met dit voorstel wel in lijn met hetgeen wat we zien bij onze collega-luchthavens. Dus oordeel Staten, voorzitter. Motie 2948, PIP Proefdraaien, dat is een motie van de heer Van Bijnen. Die achten wij uitvoerbaar, oordeel Staten. Dan het amendement 159 van de SP. Ja, dat wil ik ontraden. Uw Staten hebben gisteravond het hamerstuk, de huidige referendumverordening, geactualiseerd en bekrachtigd. Die is in 2020 zeer zorgvuldig hier in dit huis tot stand gekomen. Er is toen gekozen voor een raadgevend referendum, geïnitieerd door burgers. En expliciet geen raadgevend referendum als initiatief door PS. Nu wordt er feitelijk voorgesteld om een extra en een anders opgezette verordening op te stellen om te laten bekrachtigen. Ja, dat zou betekenen dat dat, zeker in zo'n korte tijd, heel lastig wordt om te realiseren. Dus praktisch lijkt ons dit niet echt uitvoerbaar, ook niet qua voorbereiding, want ook de tijd tot 15 maart is niet ruim als dan ook al een nieuwe verordening tot stand zou zijn gekomen, voorzitter. Dus wij ontraden dat. Dan amendement 161, Partij voor de Dieren. Even zien. Afbouwen NEDAB-bijdrage boven uitkering aan de aandeelhouders. Ontraden. Het voorstel conform term sheet is een hard onderhandeld resultaat en feitelijk met dit amendement, als dit zou worden aangenomen, moeten we weer terug naar de onderhandelingstafel. Dat betekent dan feitelijk dat er geen instemming is met de voorliggende deal. Dus dat zou wel een complicatie zijn van het proces waar we nu met zijn allen in zitten. Dus dat is een ontrading. Amendement 162: 'Geluidsoverlast MAA tot een minimum te beperken.' Ja, het Luchthavenbesluit borgt natuurlijk de mogelijkheden en ook de onmogelijkheden van de luchthaven. Het Luchthavenbesluit zal de kaders geven van de ruimte die de luchthaven heeft voor exploitatie, ook aan de hand van het besluit van vandaag. Deze ruimte zal gebaseerd zijn op de kaders die u dus ook heeft meegegeven in dat amendement.

We wilden het in ieder geval ook ontraden, want het bevoegd gezag is het Rijk. En dat betekent dus dat het wat ons betreft hier niet aan de orde kan zijn. Tot zover.

De voorzitter: Dank u wel. Daarmee zijn we ... Oh, er is één vergeten, geloof ik. 160, dat heeft u volgens mij ... Bent u daar niet mee begonnen? Amendement 160. Daar heeft de Gedeputeerde op gereageerd, die heeft hij ontraden. Misschien kunt u nog even één keer toelichten.

Gedeputeerde Satijn: Ja voorzitter, ik weet niet zeker of ik hem heb toegelicht. Volgens mij niet hè. Nee. Zat een beetje dubbel achter de spullen, excuses. Maar de ontrading is juist. De financiering van de post achterstallig onderhoud is middels een versterkte lening tegen marktconforme rente ... Even zien. Dat is een ontrading. Even zien. Ja, de financiering van de post achterstallig onderhoud middels de verstrekte lening tegen een marktconforme rente is niet haalbaar vanuit de voorliggende businesscase. Hierbij zouden de jaarlijkse rentelasten onevenredig hoog drukken op de exploitatieresultaten en de benodigde kasstromen. Tevens zou een aflossingsschema dat hoort bij een lening niet passen binnen de beschikbare liquide middelen van MAA. Dus dat leidt tot een ontrading, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Daarmee zijn we gekomen bij de tweede termijn van uw Staten, maar ik vermoed een punt van orde.

Mevrouw Jenneskens (D66): Ja. Voorzitter, een verzoek. Mogen we even een kwartiertje schorsen? Ja? Nou ja, ik hoor heel veel ja, maar inventariserend ...

De voorzitter: Ik schors de vergadering tot 15:50 uur.

[SCHORSING]

De voorzitter: Dames en heren, mag ik u verzoeken uw plaatsen in te nemen? Ik heropen de vergadering. We waren beland bij de tweede termijn van uw Staten. En als eerste zou ik eigenlijk ongelofelijk graag het woord ... Oh, hij is er al! Ik zit daar te kijken. Jij was er al. Sjonge jonge, sneller dan het licht. Ik geef het woord aan de heer Heldens.

De heer Heldens (VVD): Ja, dank u wel voorzitter. Voorzitter, voor de tweede termijn een aantal zaken. Op de eerste plaats dank aan de Gedeputeerde voor de beantwoording en ook voor de technische uitleg van hoe dat nu zit met die agiostorting en die verrekening van de winst met de NEDAB-bijdrage. Daarin is op dat punt, waar onze zorg nog zat, voldoende tegemoet gekomen aan onze laatste vragen en bezwaren. Dus in die zin, wat ons betreft, groen licht voor het voorstel, met daarbij de hele stellige mededeling en ook opdracht voor de Gedeputeerde dat 4.200 ernstig gehinderden in 2035 de opdracht is van de Staten. En wat ons betreft ook: afspraak is afspraak, die ligt heel hard vast. Op het moment dat wij dat niet kunnen halen doordat elektrisch vliegen in 2035 toch nog iets te veel in de kinderschoenen staat, dan regelt u maar dat het er toch 4.200 worden en dat is dan door minder vliegen. Dus dat is wat ons betreft de opdracht en wij willen de Gedeputeerde vragen om dat commitment van 4.200 ernstig gehinderden ook te vragen van de Royal Schiphol Group in de verdere afwikkeling van de deal. Het is nu een besluit van de Staten. En wij beseffen ons dat de Staten in een volgende periode daar altijd anders over kunnen denken, maar dit is – en dat merk ik ook in het debat – gewoon heel erg belangrijk voor ons. Dus dat wil ik graag nogmaals onderstrepen: afspraak is afspraak, en 4.200 kun je ook doen door minder te vliegen en door met andere toestellen te vliegen die minder lawaai maken en door méér te investeren in de omgeving. Het maakt ons op zich niet uit hoe je dat doet, maar 4.200 staat. Dan is er een aantal amendementen ingediend door de SP en door de Partij voor de Dieren. Dan wil ik iets zeggen over amendement 159, over dat amendement referendum. Ja, dat is een volstrekt onuitvoerbaar amendement wat een bom legt onder dit voorstel en wat zand strooit in de raden, waardoor de boel helemaal vastloopt. Het is leuk geprobeerd van de heer Van Caldenberg, maar dit kan natuurlijk niet. En als we het dan hebben over de bestuurscultuur, op het moment dat je geen

meerderheid krijgt voor hetgeen wat jou lief is, om zo de zaak een beetje te saboteren – zo zal ik het toch maar even noemen –, dan gaan wij daar niet in mee, maar dat zal geen verrassing zijn. En motie 2948 van de PVV, omgevingsbewuste investering PIP proefdraaien MAA, gaan wij steunen.

De voorzitter: Dank u wel. En mevrouw Palmen had nog een vraag.

Mevrouw Palmen (Fractie Palmen): Ja, dank u wel voorzitter. Ik hoor mijnheer Heldens heel duidelijk en heel stellig ook zeggen: 4.200 ernstig gehinderden in 2035, en u regelt het maar. En ja, dat mag u zeggen, dat kunt u zeggen, maar bent u dan ook bereid om dat nu dan keihard op papier ook te regelen met het College dat dat gaat gebeuren?

De voorzitter: De heer Heldens.

De heer Heldens (VVD): Ja voorzitter, het staat in amendement 145. Dat is een hele duidelijke opdracht van de Staten en het College. Onze bv's moeten altijd handelen binnen de kaders van de Staten en als dat niet kan dan kunnen ze terugkomen bij de Staten. In die volgorde. En dan is wat ons betreft de boodschap: 4.200, regel het maar. Ook al doet het pijn in de exploitatie of dan moet je minder gaan vliegen of dan kun je je ambities niet helemaal waarmaken. Dat is dan zo. Wij willen daar niet aankomen, wij willen dat statement heel duidelijk gemaakt hebben en wij willen ook de Gedeputeerde verzoeken om Schiphol, de Royal Schiphol Group, dat voornemen ook heel duidelijk te laten onderstrepen. Dat is de stip op de horizon in 2035, idealiter doen we dat me zo veel mogelijk elektrisch vliegen. Lukt dat, om wat voor reden dan ook, niet, dan blijft deze doelstelling overeind en dan betekent dat minder ambities en minder vliegen.

De voorzitter: Mevrouw Palmen.

Mevrouw Palmen (Fractie Palmen): Dank u wel, voorzitter. Volgens mij staat er juist dat de reductie wordt losgelaten als we daar niet elektrisch vliegen, maar dat kan ik mij vergist hebben.

De heer Heldens (VVD): Ja voorzitter, wat er volgens mij staat is dat dit op tafel ligt als de doelstelling van elektrisch vliegen niet gehaald wordt, en dan kun je drie dingen doen. Dat is de doelstelling bijstellen, daarvan zeggen wij dus: geen optie. Of dat is: de Provincie betaalt bij en je gaat minder vliegen. Of je investeert meer in de omgeving, of een combinatie daarvan. Maar 4.200 wordt dan wat ons betreft gewoon gehaald, dat wordt dan geen 5.600. En dat statement maken wij hier nu vandaag, dat dat gewoon heel erg belangrijk is voor deze Staten.

De voorzitter: De heer Ijpelaar.

De heer Ijpelaar (CDA): Ja, dan moet ik toch even kijken of de heer Heldens dan ergens in zijn geheugen de Provinciewet nog kan herinneren of wat we nu moeten doen, want naar mijn idee is dit een besluit en zullen we daar een amendement voor moeten maken. Ik kijk ook even naar de voorzitter en naar de griffier of daar een advies op kan komen. Kan het als toezegging of is dit een amendement? Ik heb begrepen dat het een twee Heldens wordt. Twee Helden of twee Heldens?

De voorzitter: Nou, wat we moeten doen en dat advies, dat kan ik u niet geven. Daar gaat u zelf over. Als u het snoeihard wilt vastleggen in het besluit van vandaag, dan kun je dat amenderen. Je kunt ook ... Ik bedoel, wat hier vandaag gezegd wordt en de beantwoording van de Gedeputeerde staat natuurlijk ook zwart op wit.

De heer Ijpelaar (CDA): Daar kan misschien de heer Heldens antwoord geven.

De voorzitter: De heer Heldens.

De heer Heldens (VVD): Ja voorzitter, wat ons betreft is amendement 145, deze businesscase die we vaststellen, deze voornemens en de bestuurlijke toezegging van de Gedeputeerde garantievoldoende. De bestuurlijke toezegging is eigenlijk net zo veel waard als een aangenomen motie of een amendement. Daar kun je over twisten, maar ik vind dat we dit al in het vorige amendement in dit voorstel goed genoeg vastleggen. En op het moment dat daar toch sprake van is dat dat gewijzigd moet worden, dat kunnen we bij wijze van spreken morgen doen. Dat ligt gewoon in handen van deze Staten. En het gaat er gewoon om: waar leggen deze Staten of de volgende Staten prioriteiten? En die stip op de horizon zetten wij nu vandaag, dát is het punt. En ik hoop ook dat de volgende Staten daaraan vasthouden. En dat is het enige wat we kunnen doen. We kunnen honderd dingen in een amendement gaan zetten, maar we weten ook allemaal dat dat morgen weer veranderd kan worden als er een nieuw Statenbesluit ligt. Dus in die zin ... Ja, die waarde moet u eraan toekennen, maar dat geldt met alles hier in dit huis.

De voorzitter: Dat is een waarheid als een koe. Het besluit staat tot er een nieuw besluit genomen is. Dank u wel mijnheer Heldens. Dan geef ik nu het woord aan de heer Van Caldenberg namens de SP.

De heer Van Caldenberg (SP): Voorzitter, wij hebben de deal gemaakt met Schiphol; Schiphol betaalt € 5 miljoen en wij betalen € 120 miljoen voor achterstallig onderhoud. Beste mensen, heeft u ooit iemand gehoord die een investering deed van € 120 miljoen om vervolgens ongeveer de helft van de investering te verkopen voor € 5 miljoen? Zonder dat hij daar winst op gemaakt heeft of enig rendement op gehaald heeft. Welke ondernemer, welke investeerder, heeft dat ooit gedaan? Als u er eentje weet of als u dat zelf gedaan heeft, ja, dan bent u wel gekke Henkie, maar ik ben ze nog niet tegengekomen die zo'n grote desinvestering heeft gedaan en vervolgens na de desinvestering de toko heeft verkocht. Ik kan het me niet voorstellen dat dat ooit ergens gebeurt. De enige reden waarom dat is, is omdat de luchthaven eigenlijk gewoon allang technisch failliet is. Dat is de enige reden waarom dat kan, want anders kan die verkoopprijs nooit zo laag zijn. Niks meer en niks minder. Voorzitter, dan zou ik graag willen gaan naar dat referendum waar wij voor pleiten. En ik snap wel dat de VVD – op het moment dat alle feiten op tafel liggen, alle feiten en cijfers, alle voorwaarden op tafel liggen, op het moment dat dat kan – dan denkt dat dat de boel saboteren is, maar wij zouden graag zeg maar de stem van de Limburgers aan het woord laten. En dat de VVD vindt dat de stem van de Limburgers aan het woord laten, dat dat de boel saboteren is, dat snappen we wel.

De voorzitter: De heer Heldens.

De heer Heldens (VVD): Voorzitter, de Limburgers hebben iedere vier jaar de mogelijkheid om hun stem te laten horen in deze democratie. De heer Van Caldenberg doet hier een beroep op een referendumverordening die er niet is en die nog gemaakt moet worden. Ja, en dat is gewoon vreemd. De heer Van Caldenberg wekt de suggestie dat wij niet luisteren naar de stem van de Limburgers, maar daarvoor zitten wij hier gewoon gekozen in de verhoudingen hoe wij hier zitten vandaag. Dus ik wil daar nadrukkelijk afstand van nemen.

De heer Van Caldenberg (SP): Nee mijnheer Heldens, ik heb niet gezegd dat u niet luistert naar de stem van de Limburgers. Ik heb gezegd dat wij de stem van de Limburger graag willen horen en dat wij het niet gek vinden als u dat saboteren noemt. Dat is wat ik gezegd heb. Voorzitter, dus ik zou vooral die partijen die voorstander zijn van zo'n referendum en het echt willen luisteren naar die burger, willen oproepen om daar goed over na te denken. Er zijn er een heleboel die het in hun verkiezingsprogramma hebben staan ... En dan gaat het niet alleen maar over bindend correctief, maar dan gaat het ook over raadplegend, en gewoon zonder opkomstdrempel en allerlei zaken. Op het moment dat wij dat met zijn allen hier in deze zaal willen, dan kunnen wij dat regelen. Ja, en als een Gedeputeerde in pak hem beet vier maanden deze businesscase in elkaar heeft kunnen draaien, Schiphol binnen heeft kunnen halen en allerlei afspraken contractueel heeft kunnen vastleggen, dan moet het organiseren van een referendum door deze ambtelijke organisatie samen met de gemeenten in Limburg echt wel kunnen. Ik kan mij herinneren, toen er in Landgraaf een referendum

werd georganiseerd over de herindeling, toen moest er binnen drie maanden ook een verordening worden vastgesteld. Dat is gebeurd, dat referendum is gehouden en de uitslag is geldig verklaard. Dus beste mensen, het kan wel. Ja, en als de Gedeputeerde zegt ja, dat kost wel veel moeite en tijd dan snap ik dat, maar dan moet hij een beetje zijn best doen. Voorzitter, dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Loomans namens de Partij voor de Dieren.

De heer Loomans (Partij voor de Dieren): Ja voorzitter, in de eerste termijn hebben wij al aangegeven dat wij het Statenvoorstel en het businessplan gewoon flinterdun vinden. We hebben ook erg weinig vertrouwen in het feit dat dit hele verhaal dadelijk goed gaat komen. En om nog even bij de metaforen van de Gedeputeerde te blijven die het er steeds over heeft dat als je huis wilt verkopen en de voordeur is versleten, dat je die eerst moet vervangen voordat je het huis verkoopt. Ik denk dat we in dit geval het beter om kunnen draaien: hij heeft een hartstikke mooie voordeur, maar hij moet eerst de rest van dat gebouw vervangen. Dus het is maar net hoe je het bekijkt dan, natuurlijk. Kwestie van perceptie. Als ik aan het einde van deze lange vergadering de balans opmaak, dan krijg ik toch de indruk dat de samenwerkingsovereenkomst tussen de Royal Schiphol Group en MAA waarschijnlijk net zo veel scheuren bevat als de huidige start- en landingsbaan. Dat de ernstig gehinderden gewoon een beetje pech hebben omdat, als het er echt op aan gaat komen, MAA het belangrijker vindt om winst te maken dan om zich heel erg veel zorgen te maken over de hinder. En ik sluit me dan ook graag aan bij het initiatief van de VVD om die target voor het aantal ernstig gehinderden in 2035 als een harde afspraak mee te nemen. Ik denk dat we dat min of meer wel verplicht zijn aan al die mensen die hier iedere dag overlast ervaren. En ja, ik heb toen straks al mijn voorspelling gedaan dat binnen enkele jaren wij ongetwijfeld hier weer in dit huis mogen gaan praten over het volgende financiële probleem bij MAA. Omdat ongetwijfeld – gezien ook wat in de term sheet ontbreekt – de afspraken over hoe er dadelijk in de praktijk omgegaan zal worden met de volgende verliezen en de volgende onderhoudszaken zal ongetwijfeld weer gekeken gaan worden naar het Rijk of naar de Provincie, omdat het zó belangrijk is dat dit weggewerkt wordt. Dus dan komt het ongetwijfeld hier weer terug. Ja, en dan is het natuurlijk extra vervelend dat we dit hele verhaal dadelijk weer gaan financieren, gewoon vanuit de Limburgse belastingbetaler, die daar vooral meer overlast en meer vervuiling voor terugkrijgt. Wat dat betreft gaan we hier dan toch, als iedereen, zoals ze in juni gestemd hebben vandaag weer gaan stemmen, dadelijk weg met een vervelend gevoel, zullen we dan maar zeggen. Ten koste van de Limburgers; ten koste van het toerisme in het Heuvelland; ten koste van heel veel geld wat wij voor héél veel andere onderwerpen waar wij als Limburg véél meer aan zou hebben en een véél fijner rendement zouden kunnen besteden. Dus wat dat betreft ben ik benieuwd hoe de stemming gaat uitvallen. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel mijnheer Loomans. Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Fischer vanaf haar eigen locatie.

Mevrouw Fischer-Otten (50PLUS): Dank u wel voorzitter. Allereerst, die 4.200 ernstig gehinderden die we net hoorden van mijnheer Heldens ... Ik zie hier de term sheet, maar als je dat zou willen dan moet je dit veranderen. Want hier staat zelf dat ... Zoals in het huidige businessplan is vastgesteld voor het jaar 2030, maximaal 5.250 en die 4.200 ... Dat hoeft niet in 2035 gehaald te zijn. Dus misschien dat u daar dan nog even naar zou moeten kijken wat daar misschien veranderd zou kunnen of moeten worden – als het doorgaat. Dan voorzitter, bedankt aan de Gedeputeerde. Ik heb geluisterd naar de antwoorden op de anderen en ik heb er mijn licht over opgestoken daar. Maar ik ben heftig geschrokken toen ik de uitzending van Commissie FEB opnieuw bekeek en ik de woorden van de heer Carsouw van de Schiphol Group zwart op wit las op bladzijde 89 en 90 van het verslag van de commissievergadering. Ik citeer de heer Carsouw op hoofdlijnen: 'De vrachtmarkt: een belangrijke poot om de toekomst van Maastricht Aachen Airport. De vraag naar luchtvracht blijft toenemen, maar dat de capaciteit niet mee kan groeien.' Onze nationale luchthaven Schiphol gaat kleiner worden en de vracht is dan als eerste aan de beurt. De vraag blijft echter ook groeien en er is dus behoefte aan capaciteit. Elektrisch vliegen, die markt bestaat nog niet. Wil Schiphol groeien? Ja. Misschien willen we dat wel of niet, dat doet er niet toe. 50PLUS vraagt zich dan werkelijk af: wanneer doet

het er dan wel toe? En wij hebben op dit moment geen enkele activiteit om stikstofrechten in Limburg te vergaren. 50PLUS vraagt zich ook hier af wanneer dan wel, gezien hetgeen Schiphol nu volop doet met het opkopen van stikstofrechten. Dan voorzitter, tot slot wil ik nog even reflecteren op de heer Franssen van LOKAAL-LIMBURG. Ik heb ook hun verkiezingsprogramma er even op nageslagen en daar staat ... In het nieuwe verkiezingsprogramma van LOKAAL-LIMBURG staat: 'Kies lokaal voor het eerlijke verhaal, want daar gaat het om in de politiek. Wij zijn er voor de burgers, en niet andersom.' En dat klopt. We hopen dat we zo allemaal hier in de stoelen zitten. Maar het eerlijke verhaal, mijnheer Franssen, is dat Maastricht Aachen Airport een bodemloze, financiële put is, gezien de vele provinciale miljoeneninjecties van de afgelopen jaren en de toekomstige onzekerheden. Ik roep de heer Franssen van LOKAAL-LIMBURG op om samen met 50PLUS de € 120 miljoen te investeren in de structurele verbetering van de Limburgse infrastructuur, waar álle Limburgers, hoe oud ze dan ook zijn, dagelijks gebruik van kunnen maken. Want dan, mijnheer Franssen, ben je er voor alle Limburgse burgers. Voorzitter, met de opsomming van deze feiten verhardt 50PLUS in zijn conclusie zoals ik die genoemd heb in mijn eerste termijn. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel mevrouw Fischer. Dan geef ik nu het woord de heer Westhoff namens de Fractie Westhoff. Geen behoefte aan? Mevrouw Palmen namens de Fractie Palmen.

Mevrouw Palmen (Fractie Palmen): Dank u wel voorzitter. Ik heb een beetje lopen krabbelen, dus ik hoop dat ik eruit ga komen. Het was vandaag een dag met een herhaling van zetten; de uitkomst stond eigenlijk al wel vast en dat is eigenlijk wel jammer. Voorzitter, iedereen – althans, ik zal ze maar even de progroep noemen – blijft het maar hebben over 'als we elektrisch vliegen'. Als dan, als dan. Maar dat kan helemaal niet. Er is geen plan. Dat heb ik in de eerste termijn al gezegd, en mevrouw Fischer haalde dat zojuist gelukkig nog een keer. En dat betekent dat wij straks meer gaan betalen en dat er geen reductie van ernstig gehinderden meer zal zijn. En ik geloof mijnheer Heldens helemaal als hij dat zo stellig zegt, maar ik zou dan toch graag willen dat dat hard op papier wordt gezet, want gisteren hebben we al gezien dat niet alle afspraken altijd ook weer worden nagekomen. We kunnen samen blijven wensdenken en alles recht praten dat krom is, maar ik neem verantwoordelijkheid en ga voor het welzijn van de inwoner van Limburg en het oplossen van de grote problemen van dit moment. Vele rapporten zeggen ons dat MAA geen haalbare kaart is, maar dat een alternatieve invulling beter is. En gezien de grote opgave van dit moment volgens mij ook een meer logisch besluit. Het feit dat er ook wordt ingezet op de uitbreiding van meer vastgoed, meer arbeidsplekken en een beter vestigingsklimaat – dat heb ik al heel vaak hier aangehaald – lost die problemen niet op, maar maakt ze alleen maar groter. Kortom, in algemeenheid is er mijns inziens niet aan de punten voldaan. Op papier misschien nog wel, maar in de praktijk is dit simpelweg niet te realiseren. De meeste moties en amendementen die ik heb gezien – voor zover de pet er nu bijhangt – zal ik allemaal voor gaan stemmen. Ik ben niet altijd een voorstander van een referendum, en mijnheer Heldens heeft daartoe ook wel gelijk, want dat is normaal gesproken ook mijn mening. Hè, we zitten hier gekozen, dus dat zou voldoende moeten zijn, maar soms moet ik daar ook een uitzondering op maken. En ik denk dat dit dossier zodanig complex is en de inwoner van Limburg niet voldoende is geïnformeerd om daar een goede keuze in te maken, dus ik zou voor het amendement stemmen om tot een referendum te komen. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel mevrouw Palmen. Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Jenneskens namens D66. Dames en heren, mevrouw Jenneskens wil graag beginnen. Als dat snel is opgelost ... Dank u wel.

Mevrouw Jenneskens (D66): Voorzitter, een politiek debat is eigenlijk een van de allerslechtste gesprekken dat er is. Want het is helemaal geen dialoog waarin we luisteren naar elkaars standpunten en daadwerkelijk samen tot compromissen komen. We vertellen – en dat doe ik zelf ook – met heel veel mooie woorden ons eigen verhaal, allemaal vertrekkend vanuit ons monopolie op de waarheid. En vandaag maken we het dan ook nog eens súper technisch en ingewikkeld, en daarmee niet herleidbaar. En dat is een van de conclusies van de Commissie Bestuurscultuur die mij het meest is bijgebleven, dat op het moment dat onze inwoners niet meer snappen hoe wij tot onze keuzes komen, dat dat tot grote onvrede en ontevredenheid leidt. Dus wil ik het even samenvatten in klare taal: vandaag kiest een meerderheid van deze Staten – VVD, CDA, PVV,

JA21 en LOKAAL-LIMBURG – voor een grote investering in een vliegveld. En als ik de eerste termijn van de Gedeputeerde goed samenvat, doen ze dat zonder garanties. Dat vindt D66 niet verstandig: die risico's zijn te groot en wij zouden het geld liever uitgeven aan dingen die meer betekenen voor de toekomst van Limburg. Maar het is wel het besluit dat vandaag wordt genomen. Ik heb eigenlijk nog twee vragen aan de Gedeputeerde en die probeer ik ook zo klaar mogelijk te formuleren. We hebben het de hele tijd gehad over dat stukje 18 in die term sheet. Stel dat blijkt dat elektrisch vliegen voor 50% niet wordt gehaald, dan ligt het bij ons. Maar klopt het dan dat de Provincie eigenlijk maar twee opties heeft? Of we stellen die deadline van het aantal ernstig gehinderden bij of we gaan bijbetalen, ofwel in de NEDAB-kosten of in extra investeringen, om sneller te verduurzamen. En CDA, VVD, LOKAAL-LIMBURG, is dat dan genoeg? Ten aanzien van vracht, deelt het College de zorg van D66 dat MAA een uitloophaven wordt van Schiphol? En dat de slots in Zuid-Limburg volgevologen worden met vracht? Klopt dat? Kunt u daarop reflecteren? En dan voorzitter, tot slot. Ik begon net over het allerslechtste gesprek; in dit geval zou ik het debat eigenlijk willen eindigen met twee dingen. De eerste is de hoop dat ik het vandaag helemaal fout had, dat D66 ongelijk had en dat niet zoals in het verleden, van 2013 onder andere tot nu, dit niet kan met minder overlast en minder vliegen en dat er altijd geld bij moet. Dat zou mooi zijn als ik hier over tien jaar sta, want dan zal ik het ruiterlijk toegeven dat we dat verkeerd hadden gezien. Maar mocht dat niet zo zijn, en daar maak ik me wel een beetje zorgen om, dan nog gaat het er niet om wie er hier vandaag gelijk had, maar wat we samen kunnen doen aan het geluk van al die Limburgers. En daarom zou ik dit debat willen eindigen met een motie met een opdracht om vooral te kijken of we op korte termijn niet iets meer kunnen doen voor dat aantal ernstig gehinderden en de meest overlast gevende vliegtuigen toch versneld uit kunnen faseren, zodat in ieder geval op korte termijn er iets verandert voor die Limburgers. Want daarvoor zijn we gekozen, en daarvoor zijn we vandaag hier. Tot zover, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel mevrouw Jenneskens. Dan geef ik nu het woord aan de heer IJpelaar namens het CDA.

De heer IJpelaar (CDA): Even een ordevoorstel. Ik moet een amendement inbrengen in mijn tweede termijn, dus ik vraag even een korte schorsing aan. Hij is bijna klaar.

De voorzitter: Hoelang heeft u nodig?

De heer IJpelaar (CDA): Vijf minuten.

De voorzitter: Ik schors voor een ...

De heer IJpelaar (CDA): Plaspauze.

De voorzitter: Ik schors voor een minuut of vijf. Als het eerder kan, dan hoor ik dat vanzelf.

[SCHORSING]

De voorzitter: Dames en heren, mag ik u verzoeken richting uw plaats te gaan? Ik heropen de vergadering. Er wordt in ieder geval vast één keer uitgeprint zodat de heer IJpelaar hem ook heeft zo dadelijk en daarna wordt hij zo snel mogelijk verspreid.

De heer IJpelaar (CDA): Ik hoorde vandaag, en met mij een aantal collega's, dat met name 2035 en de gestelde reductie van ernstig gehinderden toch wel een punt was van links tot rechts eigenlijk vandaag, en in een goed gesprek luister je naar elkaar en ja, neem je ook weleens dingen over en ja, daarin hebben wij een kans gezien om de hele Staten eigenlijk te bedienen met een motie, met een amendement, sorry, een amendement dat toeziet op een harde, ernstig-gehinderdenreductie van 4.200 in 2035 en of dat nou met elektrisch vliegen bereikt wordt of niet, mijnheer de voorzitter, wij als Provinciale Staten kunnen vandaag

gewoon besluiten dat wij die stip op de horizon hier maken. Dank u wel en voor de rest sluit ik mij geheel bij de woorden van de heer Heldens aan als het gaat om de andere moties die vandaag zijn rondgestuurd.

De voorzitter: De heer Van Caldenberg had een vraag.

De heer Van Caldenberg (SP): Ja voorzitter, de heer IJpelaar dient het amendement in. Ik heb het nog niet gezien, ik weet niet wat er staat, het zal zo wel komen. Dat vind ik wel sociaal, ja dank je. Als nou dat amendement niet wordt aangenomen hè, als de meerderheid nou zegt van 'ja, wat het CDA nu bedacht heeft, dat is zo gek.' Wat doet het CDA dan met het voorstel?

De voorzitter: De heer IJpelaar.

De heer IJpelaar (CDA): Nou, ik ben nog niet helemaal rond gerekend, maar ik heb zo'n voorgevoel dat er een meerderheid voor te halen is.

De voorzitter: De heer Van Caldenberg.

De heer Van Caldenberg (SP): Ja, maar als het nou niet lukt?

De heer IJpelaar (CDA): En het is eigenlijk ook volledig in lijn met het eerdere amendement Heldens hè. We zeggen eigenlijk niet iets nieuws. In het amendement Heldens stond het ook heel duidelijk. Het staat alleen nog niet expliciet als besispunt in het Statenvoorstel voor vandaag en om alle onduidelijkheden die er mogelijk aanwezig zijn vandaag, om die weg te nemen, hebben wij dit amendement gemaakt.

De voorzitter: Tot slot, de heer Van Caldenberg.

De heer Van Caldenberg (SP): Dus als ik het goed begrijp verandert dit amendement niks van datgene wat er al voor de zomer lag, alleen leggen we het nu vast maar niemand gaat erop vooruit.

De voorzitter: De heer IJpelaar.

De heer IJpelaar (CDA): Nou dan zou u toch uw eigen opname vandaag even terug moeten luisteren, want het was onder andere u namens uw partij die heel veel twijfel trok over het besispunt en over het aantal ernstig gehinderden van 4.200. U wordt op uw wenken bediend en als tegendienst krijg ik dan van u een vriendelijke klap in mijn gezicht. Dus, nou ja, zo kan het gebeuren.

De voorzitter: De heer IJpelaar, dat was het.

De heer IJpelaar (CDA): Dat was het? Dank u wel mijnheer de voorzitter.

De voorzitter: Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Mertens namens GroenLinks.

Mevrouw Mertens (GroenLinks): Dank u wel voorzitter. Ik had nog twee dingen over uit mijn eerste termijn die ik graag had willen vragen als toezegging aan de Gedeputeerde, dus die doe ik nu nog even eerst. Want wij graag zouden willen weten is hoeveel mensen of hoeveel inwoners er uitgekocht zouden willen worden en of u dat zou willen inventariseren en dat aan ons zou terug kunnen koppelen, zodat wij een beter beeld hebben over hoe het fonds besteed gaat worden, het Omgevingsfonds. En ook de gemeente. De gemeente die gaat bijdragen aan het Omgevingsfonds, of u ons daar ook op de hoogte over kan houden? Ik heb gisteren begrepen dat de gemeente Sittard-Geleen bijvoorbeeld net zoals de gemeente Meerssen niet mee wil doen, dus hoe de voortgang daarin zit. Welke gemeenten gaan meedoen en welke gemeenten afhaken, of u dat ook aan ons kan terugkoppelen? Voorzitter, en dan kom ik ja, met een soort van hartenkreet. In mijn

eerste termijn heb ik uitgelegd waarom dat de deal met Schiphol een slechte deal is voor Limburg en waarom dat dat voorstel niet voldoet aan de voorwaarden uit het amendement Heldens. En er moet mij iets van het hart, want ik weet dat er partijen zijn die geloven dat Limburg beter af is met dat vliegveld. En ik denk ook echt dat zij dat vanuit een politieke overtuiging zo zien. Maar wat ik niet begrijp is dat wanneer het hele plaatje op tafel ligt, en het overduidelijk is dat het hier gaat om een groot luchtkasteel, dat die deal slecht is voor Limburg, dan snap ik niet dat er met zo weinig kritiek naar het voorstel gekeken wordt en dan voel ik onmacht voorzitter. Hele grote onmacht en daar baal ik van. Want als GroenLinks'er kijken wij altijd positief en hoopvol, het is net wat mevrouw Jenneskens in de eerste termijn zei: positief en hoopvol kijken wij naar de toekomst. En dat kan ik in dit dossier gewoonweg niet meer opbrengen. Voorzitter, ik wens mijn collega's heel veel wijsheid toe.

De voorzitter: Dank u wel mevrouw Mertens. Dan geef ik nu het woord aan de heer Driessen. Geen behoefte? De heer Smeets, aan u het woord. Namens JA21.

De heer Smeets (JA21): Dank u wel voorzitter. Ik denk dat ik in mijn eerste termijn vrij duidelijk ben geweest over ons standpunt dat wij als JA21 innemen. Wij nemen vandaag het besluit wat ons betreft zonder mitsen en maren en daarbij word ik eigenlijk alleen nog maar getriggerd door een amendement, dat is natuurlijk het amendement van de heer Van Caldenberg van de SP, waarin hij oproept tot een referendum. En wat ik daarvan vind dat ligt een beetje in lijn van wat de VVD vindt, maar goed, wij staan ten opzichte van de VVD natuurlijk 180 graden anders in referenda in algemene zin, maar de achterban van de heer Van Caldenberg, de tegenstanders van het vliegveld, zij hebben nou, ik denk drie jaar lang de tijd gehad om een referenda te initiëren en hebben dat nagelaten. En nu komt er te elfder ure, komt er een konijn uit de hoge hoed van de heer Kuntzelaers na het hele, of sorry, de heer Van Caldenberg, excuseer. Waar het hart van vol is. En dit traineert de zaak en ik heb er geen ander woord voor over en wat dat betreft wij staan achter referenda, we roepen burgers op om referenda aan te vragen voor de meest uiteenlopende zaken, mits referendabel uiteraard, maar dit is zo overduidelijk het traineren van de besluitvorming, dat wij hierin niet meegaan en wat dat betreft gaan wij voor besluitvorming vandaag. De tegenstanders, de voorstanders en vooral de mensen, de bedrijven en de medewerkers van de MAA hebben recht op deze duidelijkheid vandaag. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel mijnheer Smeets. Dan geef ik nu het woord aan de heer Franssen namens LOKAAL-LIMBURG.

De heer Franssen (LOKAAL-LIMBURG): Ja dank u wel voorzitter. Deze vergadering begon met een ode aan de heer Jean van Hoof. En hij verwoordde dat dit dossier al speelde vanuit de periode 1991. En wij zitten nu in het jaartal 2022. En wat ons opvalt is dat in al die jaren er natuurlijk het een en ander gebeurd is. Maar onze zorgen ten aanzien van het aantal ernstig gehinderden was toen minder, want je zag in dit dossier de meeste gehinderden werden pas vanaf 2017 alert en voordien was het zeer zeker minder. En in die tussentijd is er heel veel gebeurd voorzitter. En natuurlijk de tegenstanders die waren en zijn veel mondiger geworden. En terecht. Want in de jaren '90 hadden we een andere cultuur. Maar we hadden ook een ander politiek klimaat. En als wij dat afzetten tegen het monistisch stelsel toen en het dualistisch stelsel nu, dan kunnen wij constateren dat wij politiek een vooruitgang hebben gemaakt in onze mening. En dat vinden wij belangrijk, want het democratisch gehalte gaat naar onze mening hierop vooruit. De dialoog wordt beter en de beslissingen inhoudelijk zijn sterker. Als wij dat dan bekijken naar aanleiding van het betoog in onze eerste termijn, daar hadden wij gevraagd om een toezegging of dat het klopte dat het Rijk bereid was om € 3,5 miljoen voor infrastructurele werkzaamheden ter beschikking te stellen. Er kwam een volmondig antwoord van de député, dat was correct. Dat was voor ons een hele opluchting, want wij wilden maximale inzet van de middelen en het liefst de verdubbeling van de € 8,75 miljoen voor de ernstig gehinderden. En dat is gerealiseerd en daarvoor dank, député. En wij verwoordden dat ook al in de commissie en wij vroegen dat zelfs aan degene van Schiphol. Zijn er nog mogelijkheden? En als wij dan nu bekijken dat wij bijna op 19 miljoen zitten - 15,15 en die 3,5 - dan zijn wij van mening dat wij heel veel geld ter beschikking nu hebben voor de mensen die duidelijk hebben gemaakt dat er een probleem is in hun leefomgeving.

De voorzitter: Maakt u een ...

De heer Franssen (LOKAAL-LIMBURG): Maar daarnaast, dan zal ik het heel snel nog even zeggen, staat LOKAAL-LIMBURG natuurlijk ook voor de bereikbaarheid, de werkgelegenheid en het afbouwen van de ernstig gehinderden en vandaar dat wij ook de motie 2946 'Het Omgevingsfonds alleen maar in te zetten voor de uitkoop van en isolatie van' zullen mee-indienen. En daar zal ik het bij laten voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel mijnheer Franssen. Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Berghorst namens de PvdA.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Voorzitter, ik had beloofd om een voorspelling te doen. En ik heb geen glazen bol, dus het is echt een voorspelling van mogelijke toekomstige discussies. Pak er allemaal de agenda er even bij, zou ik zeggen, en reserveer alvast wat tijd. September 2023: budgetoverschrijdingen aanleg baan veroorzaakt door actuele geopolitieke situatie. Voorjaar 2024: MOB dwingt handhaving op natuurvergunningen af, vliegveld gaat tijdelijk dicht, Schiphol vertrekt, Limburg mag de rekening betalen. Najaar 2024: benodigde vergunningen komen er toch niet, Schiphol vertrekt, Limburg mag de rekening betalen. Voorjaar 2025: NEDAB-kosten moeten geïndexeerd worden, Limburg betaalt de rekening. Najaar 2025: terugbrengen van het aantal ernstig gehinderden lukt niet. Voorjaar 2026: er is een extra investering nodig voor elektrisch vliegen, maar rendabel is het nog niet. Limburg betaalt maar wat doet Schiphol? 2030: elektrisch vliegen loopt vertraging op, het aantal ernstig gehinderden kan daarom niet verder terug. Uitstoot neemt toe door de inzet van conventioneel vliegen. We komen in de knoei met onze vergunning en het luchthavenbesluit. Limburg vertrekt, of nee, Schiphol vertrekt, Limburg betaalt. Voorzitter, zo maar een paar toekomstvoorspellingen over mogelijke discussies die wij de komende jaren hier met elkaar gaan voeren. En in al die jaren zal PS willen ingrijpen, maar het antwoord van GS zal dan steevast zijn: maar we hebben een contract met Schiphol en daar kunnen wij niet onderuit. En ik zie een interruptie.

De voorzitter: Mijnheer Van Bijnen.

De heer Van Bijnen (PVV): Ja, een interruptie waar je geen glazen bol voor nodig hebt. Want voorzitter, via u dan, ik hoor u een hoop roepen, voorspellingen doen, klinkt allemaal leuk, maar ik wil u wijzen op het feit hè, we hebben ook de Maaslijn, daar bent u zelf dan verantwoordelijk voor, daar moet ook een hoop ...

De voorzitter: Dit is een nieuwe situatie, ik ben benieuwd.

De heer Van Bijnen (PVV): Vanuit uw partij. U snapt waar ik naartoe wil, dat kost ook een hoop geld. Daar pompt u telkens weer geld bij en u verwijt ons nu, met het stuk op de luchthaven, verwijt u ons allemaal van 'u doet allemaal geld in' en 'het komt niet terug' en 'we betalen alleen maar'. Bij de Maaslijn bleef het ook steeds meer geld kosten. Wat kunt u dan, als u terugreflecteert op uw eigen inbreng bij de Maaslijn, wat vindt u daar dan van? Vindt u dat wel toereikend en genoeg en is dat dan wel maatschappelijk zo zwaarwegend en de luchthaven niet, hoe ziet u die vergelijking?

De voorzitter: Mevrouw Berghorst.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Ja voorzitter, ik heb in de eerste termijn ook al gereflecteerd op hoe ik die vergelijking zie hè, dat ik zie dat wij in 2014 ver voordat ik in de Staten zat, er een besluit genomen is om de aanbesteding van de Maaslijn en de concessie op te nemen en dat dat ons nu geld kost. Ik hoop van mezelf dat als ik toen in de Staten had gezeten, dat ik er nog zo had gestaan om het daarover te hebben. Als u mij vraagt of ik wil reflecteren op mijn eigen bijdrage in het Maaslijn-dossier? Het enige waar ik spijt van heb en dat zal ik hier ruiterlijk toegeven, is dat ik lang gepleit heb voor het behouden van het station Grubbenvorst. Maar dat is ook het enige, want dat heeft uiteindelijk een vertraging opgeleverd.

De voorzitter: Mijnheer Van Bijnen.

De heer Van Bijnen (PVV): Dan is dat helder voor ons, dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Gaat u verder mevrouw Berghorst.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Ja voorzitter, met de toedichting van ...

De voorzitter: Dames en heren, mag ik even nog uw geduld vragen alstublieft, dan kan mevrouw Berghorst verder met haar betoog.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Kijk, het is best ingewikkeld hè, om als Statenlid te zeggen: hé, ik heb ook eens een keer iets fout gedaan, of had ik anders moeten doen. En ik hoop mijnheer Van Bijnen en al mijn collega's, dat als wij inderdaad binnen nu en tien jaar hier weer een keer met elkaar over dit dossier staan, dat u dan ook ruiterlijk kunt toegeven dat u misschien iets fout heeft gedaan, in dit dossier. Maar goed, voorzitter, ik kom tot een afronding. Want ik denk dat er genoeg over gezegd is. De PvdA gaat dit voorstel niet steunen, wij vinden dit onverantwoord en onverstandig. Het is niet anders.

De voorzitter: Dank u wel mevrouw Berghorst. Dan geef ik tot slot een tweede termijn van de Staten, de heer Van Bijnen het woord namens de PVV.

De heer Van Bijnen (PVV): Dank u wel voorzitter. En dank ook voor de beantwoording, zeker over het stukje e-aviation. Ik kon het inderdaad niet vinden, de aantallen, maar ik begreep nu dat wij het in 2029 het dan hebben over 46.000 vluchten. Maar goed, dat aantal ernstig gehinderden inderdaad, net door collega Wouter IJpelaar al aangegeven, het amendement dat wordt ingediend, dat gaan wij zeker steunen. En waarom? Wij vinden natuurlijk ook het van belang dat dat aantal ernstig gehinderden zeker teruggebracht wordt tot 4.200 in 2035. Dus die kunnen we al, ja, die hebben wij mede ondertekend. Dus uiteraard gaan wij daarin mee. Dan het stukje over het Omgevingsfonds, de uitvoering daarvan. Daar ligt een motie onder en dat is dan motie 2946. Daar kunnen wij niet in meegaan en ik zal wel toelichten waarom. Vooral het stukje aan het einde 'alleen maar'. Kijk, wij pleiten er wel voor dat het Omgevingsfonds vooral wordt ingezet voor de omwonenden en die effecten zoals isolatie inderdaad wat hier dan in de motie staat, uitkoop, veiligheidsmaatregelen, et cetera, et cetera. Maar die leefbaarheidsprojecten die moeten niet de overhand dus nemen, maar die moeten wel nog mogelijk zijn. Maar dan moet dat in ieder geval wel beperkt worden tot niet te veel in ieder geval. Daarom zullen we die in ieder geval niet gaan steunen. Even kijken. Dan hebben het bijna gehad. Motie 2950 klinkt allemaal mooi eigenlijk. In het amendement 145 is al een hoop ingeregeld dus daar gaan we ook niet in mee. En dan amendement 159 van de heer Van Caldenberg. Nou, daar is al een hoop over geroepen. Ik kan er nog kort iets over zeggen. Listige kunstgrepen. Zo zou ik hem willen zien, of listige kunstenaarsgrepen, wat je ervan wilt maken, dus daar gaan we niet in mee. Tot zover.

De voorzitter: Dank u wel mijnheer Van Bijnen. Daarmee zijn wij aan het einde van de tweede termijn van uw Staten. Ik kijk even of de Gedeputeerde tijd nodig heeft of meteen kan beantwoorden. Dat gaat hem lukken. Dan geef ik nu het woord aan Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Voorzitter dank u wel, ik ga mij even installeren. Ik heb de term sheet meegenomen, die had ik in de eerste-termijnbeantwoording niet bij me, dat onthandde mij een beetje moet ik eerlijk zeggen. Even zien, de moties en amendementen. Ik had even de heer Heldens voorzitter, die begon natuurlijk met 4.200 ernstig gehinderden. Ik neem aan dat wij dat in de appreciatie van de amendementen kunnen meenemen dat die vraag daarmee feitelijk overbodig is, als ik het zo mag zeggen. Dus die hoeft ik dan verder niet te duiden. De fractie Palmen die zou graag willen dat de afspraak ten aanzien van het aantal ernstig gehinderden hard op papier wordt gezet, maar volgens mij wordt zij op haar wenken bediend met het

amendement dan ook, dus ik neem aan, dat mag ik niet zeggen maar dat haalt ze dan maar uit de stukken. Mevrouw Jenneskens ...

De voorzitter: Gedeputeerde, of u ietsjes harder kunt praten?

Gedeputeerde Satijn: Ja, dat is vaker, ja, dank u. Mevrouw Jenneskens, punt 8 in de term sheet. Klopt het dat als de Provincie maar twee opties heeft, gaan wij dan bijbetalen of passen we het aantal ernstig gehinderden aan? In het amendement is zoals aangegeven dat is leidend. In de term sheet is de mogelijkheid opgenomen dat de Provincie de datum van 2035 kan verschuiven, maar met het aannemen van het amendement wordt die datum dus hard en aanvullende maatregelen kunnen altijd leiden tot aanvullende kosten voor aandeelhouders, maar dat is alsdan te besluiten. Ten aanzien van de vracht, en voorzitter daar hebben we het ook in de commissie over gehad, toen is die vraag ook gesteld volgens mij, of is die situatie geschetst door Schiphol. Het is niet de bedoeling van Schiphol om vrachtluchten van Schiphol naar MAA over te brengen als het ware, maar het kan wel zo zijn, dat hebben ook in de eerste termijn met elkaar besproken voorzitter, dat vracht is een belangrijk component van de luchthaven dus die zal zeker aanwezig blijven en mogelijk ook groeien in het totale perspectief van de businesscase, maar dat is natuurlijk aan de luchthaven zelf. Ze stellen ook de vraag kunnen wij op korte termijn niet iets meer doen voor het aantal ernstig gehinderden. Volgens mij heeft de partij daar een motie voor ingediend, die zal ik zo meteen appreciëren. Dan had ik nog vanuit de eerste termijn van de heer Loomans de vraag gesteld van als we nou naar het PS-voorstel kijken en we kijken naar de term sheet en we lopen daarlangs, zien we dan allemaal hetzelfde staan? Het is natuurlijk wel zo dat de uitgangspunten van de term sheet in de PS-voorstellen zijn opgenomen. De afwijkingen daarentegen niet. Maar op het moment dat we een afwijking krijgen op het aantal ernstig gehinderden bijvoorbeeld, wat ook in het amendement wordt vastgelegd, stel dat dat niet gehaald wordt om welke reden dan ook, dan hebben wij ons te verstaan met u hier. Dan hebben wij verantwoording af te leggen waarom het aantal ernstig gehinderden dat vastgelegd is niet gehaald is. Dus welke uitzondering of afwijking wij hier met elkaar kunnen vaststellen, dat is alsdan en dat gaan we dan ook met elkaar bespreken op het moment dat dat aan de orde is. Dat even op de schets naar de heer Loomans toe. Dan mevrouw Berghorst. Ik heb nu de term sheet bij me. Dat ging over bepaling 10 en 11 als ik mij niet vergis. 10 gaat natuurlijk over het vaststellen welke afspraken wij met elkaar gemaakt hebben en 11, het is weliswaar het opvolgnummer maar staat eigenlijk los van 10, los van 10 en daar zat voor u mogelijk de verwarring als ik dat zo mag zeggen, en voor mij ook omdat ik hem niet bij me had en ik niet gelijk kon reflecteren. Want de aansprakelijkheid ziet puur toe op de onderhandelingen die hebben plaatsgevonden en stel dat een van de partijen, of dat nou de Provincie Limburg of Schiphol is geweest die daar dingen heeft beweerd die uiteindelijk niet waar blijken te zijn, ja dan zul je elkaar treffen en dan ben je inderdaad hoofdelijk aansprakelijk. Dus dat dat zag op toezicht, ziet daarop toe, sorry voorzitter. En dus niet op het onderdeel 10 en de afspraken die daarin zijn opgenomen. Mijn excuses dat ik u dat in de eerste termijn niet helderder op dat moment kon maken maar dat was met het ontbreken van de term sheet aan mijn zijde voorzitter, excuses daarvoor. Appreciaties, amendement van de heer IJpelaar achten wij uitvoerbaar, oordeel Staten. Ja, en de motie van Jenneskens cum suis ontraden wij, want feitelijk ziet ze het natuurlijk sympathiek aan dat u zegt: we gaan al wat zaken inzetten, de hinder beperken door dat we weer extra inzetten doen op het verbieden als ik het zo mag zeggen of het belasten van extra luidruchtige of vervuilende toestellen. Alleen dat is feitelijk het instrumentarium waar juist ook het amendement van de heer IJpelaar gebruik van gaat maken. En als wij dat nu al gaan inzetten dan gaan we naar de toekomst toe alvast een deel van ons instrument inzetten. En volgens mij is dat niet de bedoeling, dus wij ontraden deze motie.

De voorzitter: U heeft eigenlijk geen interruptie meer, maar als het één toelichtende vraag is? U krijgt geen vervolgvraag.

Jenneskens (D66): Voorzitter, maar als ik de Gedeputeerde goed begrijp zegt hij eigenlijk ... Ik snap eigenlijk niet wat u zegt over het instrument niet nu al inzetten. Want het instrument is erop gericht om in

ieder geval in 2030 minder gehinderden te hebben en daar houdt de heer IJpelaar ook terecht aan vast. En het gaat juist schuiven na 2030 als we dan conventioneel door blijven vliegen en dan blijven die mensen met die overlast zitten. Dus ik snap eigenlijk niet zo goed waarom u dan niet ... Misschien is het te snel, misschien kan dat niet op deze manier, dat zijn allemaal redelijke argumenten. Maar ja, ik snap het antwoord van de Gedeputeerde eigenlijk niet.

Gedeputeerde Satijn: Voorzitter, het is eigenlijk vanuit een zuivere rol zoals wij hier bij elkaar zijn. U gaat over de kaders en het 'hoe' daar gaat de onderneming over. Feitelijk wilt u nu, hier met die motie, het kader gaan aanpassen en dat is volgens mij niet hoe wij ons verhouden tot de onderneming. Dus MAA die uiteindelijk het luchthavenbesluit moet gaan uitvoeren.

De voorzitter: Dank u wel. Daarmee waren alle vragen beantwoord. Ik zat al te twijfelen.

Gedeputeerde Satijn: Voorzitter, ik ben er eentje vergeten.

De voorzitter: Mevrouw Mertens.

Gedeputeerde Satijn: De twee toezeggingen van mevrouw Mertens ja. **Ik zeg toe dat wij uw twee vragen – die zagen toe op hoeveel ernstig gehinderden uitgekocht konden worden, het aantal woningen en welke gemeenten uiteindelijk participeren in het fonds – in de eerste voortgangsrapportage aan u zullen laten weten voorzitter.**

De voorzitter: Dank u wel. Daarmee zijn we aan het eind van de beraadslaging over het agendapunt. Dames en heren, ik geef u even het overzicht van de rest van de avond en de maandag, zodat u weet hoe het er ongeveer allemaal uitziet. Wij gaan zo dadelijk stemmen over alle voorstellen van gisteren, de moties, amendementen en de voorstellen en alle moties en amendementen en het voorstel over MAA. Daarna staat op de agenda van vanavond 11.2 het Statenvoorstel inzake Wijzigen en ophoging budget Verordening leningen Duurzaam Thuis. Daar gaan wij na afloop ook over stemmen, dat stond ook op de agenda van vanavond. Dan schors ik de vergadering tot maandag. Maandag staat het interpellatiedebat over de Maaslijn op de agenda. Dan staat het gewijzigd Statenvoorstel Brightlands Campus Greenport Venlo op de agenda, daarvoor **zorgt de Gedeputeerde nog dat u voor maandag in ieder geval nog de informatie krijgt die is toegezegd** en dan kunnen wij ter plaatse horen of er dan nog beraadslaging nodig is, en dan komen de moties vreemd en de orde van de dag en dat zijn er uiteindelijk op tijd vijf geworden. Zo ziet de agenda er in ieder geval uit. Het eerstvolgende onderdeel is dus stemmingen. De heer Van Bijnen.

De heer Van Bijnen (PVV): Ja voorzitter, dank u wel. Ik verzoek om een korte schorsing voor de stemming.

De voorzitter: Hoe lang denkt u nodig te hebben?

De heer Van Bijnen (PVV): Max 10 minuten.

De voorzitter: Ik schors de vergadering voor 10 minuten en dan gaan wij stemmen.

[SCHORSING]

De voorzitter: Dames en heren ... Kijk even of iedereen in uw fractie aanwezig is. En ik wil nog even benadrukken dat het van groot belang is dat u ook op uw eigen plek zit. Ik mis nog een aantal mensen, dus graag even bellen/appen/postduif sturen. Want voor de schorsing waren we compleet. Met name binnen het CDA mis ik nog een paar mensen. Kijk. Als u snel uw plaats gaat innemen, uw eigen plaats. Dames en heren, we gaan zo dadelijk beginnen met stemmen. Straks was daar enige commotie over. Voor de helderheid: we beginnen dadelijk met twee moties, de aangehouden moties van de vorige keer omdat ze

toen gelijk geëindigd waren. Daar beginnen we mee. Daarna gaan we de moties, amendementen en voorstellen van gisteravond in stemming brengen, om vervolgens de voorstellen, moties en amendementen en het voorstel over MAA in stemming te brengen. Daarna gaan we verder met Duurzaam Thuis. U heeft nog een vraag.

De heer Tegels (CDA): Ja, een van de moties van de vorige keer, voorzitter, was motie 2938, over de wolf. We begrepen van het College, van de Gedeputeerde, dat jullie in lijn van die motie aan het handelen zijn. Op het moment dat de Gedeputeerde kan zeggen dat er een tijdlijn komt van wat we kunnen verwachten, dan houden wij die motie aan.

De voorzitter: Ik kijk even naar de Gedeputeerde of hij dat kan. Dat mag vanuit de plaats.

Griffier Pregled: Nee, de motie is in stemming.

De voorzitter: Oh, de motie is in stemming. Dat is waar. U kunt hem niet meer aanhouden, want hij was al in stemming en we moeten er gewoon over gaan stemmen. Dank u wel. Kijk, het is toch weer fijn dat je een goede griffier naast je hebt zitten. We brengen hem in stemming. Dames en heren, we gaan aan de slag. Goed opletten, dan komt het allemaal goed. Ik breng in stemming de gewijzigde motie 2936 Tegels Palmen inzake Jongeren actief in de agrarische sector. De heer Van Bijnen.

De heer Van Bijnen (PVV): Onze stemkastjes doen het niet. En volgens mij mag de PVV nog wel meestemmen, toch? Gelukkig.

De voorzitter: Nou ... Ik schors even de vergadering.

[SCHORSING]

De voorzitter: Mijnheer Van Bijnen, als u zo gaat zitten dan open ik zo dadelijk de stemming. Als het goed is ziet u dan wat u moet zien. We gaan het even proberen. Ik breng deze gewijzigde motie 2936 nu in stemming. Hij doet nog steeds niets? Ik schors de vergadering.

[SCHORSING]

De voorzitter: Ik heropen de vergadering. We gaan opnieuw stemmen. Aan de orde is de gewijzigde motie 2936 Tegels Palmen inzake Jongeren actief in de agrarische sector. De stemming is nu geopend. Ik mis nog één stem. Kijk even of uw stem inderdaad is uitgebracht. Ja, de stemming is gesloten. Deze motie is verworpen met 11 stemmen voor en 36 tegen. Motie 2936 Tegels Van der Linden cum suis inzake Vee of wolf in de wei. Het kan verkeren. Dames en heren, de volgende stemming, motie 2938 inzake Vee of wolf in de wei, is nu geopend. De stemming is gesloten. Deze motie is verworpen met 21 voor en 26 tegen. Dan gaan we naar het Statenvoorstel Werkplan bestuurscultuur 2023-2027 en Handreiking Risicoanalyse Integriteit 2023 G-22-041. De stemming is geopend. Ik mis nog één stem. Kijkt u alstublieft even of uw stem is uitgebracht. Ik mis nog steeds één stem.

Griffier Pregled: We missen nog één stem.

De voorzitter: U kunt zelf zien of uw stem is uitgebracht. Dus als u even goed kijkt ... Ja, hij is binnen. De stemming is gesloten. Dit voorstel is unaniem aangenomen. Dan komen we bij G-22-037, die gaat over de wijziging Omgevingsverordening. Als eerste stemmen we over amendement 154 Palmen inzake Een transitie heeft een wil en een weg nodig. De stemming is geopend. De stemming is gesloten. Dit amendement is verworpen met 3 stemmen voor en 44 tegen. Dan komen we bij het tweede gewijzigd amendement 156 Plusquin cum suis inzake Ruimte voor diervriendelijke, kleinschalige initiatieven. De

stemming is geopend. De stemming is gesloten. Het is aangenomen met 44 voor en 3 tegen. Mevrouw Palmen, het spijt me dat ik u te laat zag. U mag van mij achteraf een stemverklaring geven, als u daar behoefte aan heeft. Ik had er even op moeten letten.

Mevrouw Palmen (Fractie Palmen): Dank u wel voorzitter, fijn dat ik dat alsnog mag doen. Want ik wist van tevoren natuurlijk wel dat mijn amendement het niet zou gaan redden, maar ik heb hem bewust wel laten staan om over te stemmen omdat ik vind dat ik trouw moet zijn aan principes en beloftes. En omdat ik ook de belofte heb gedaan aan de Partij voor de Dieren zal ik ook voor dit amendement stemmen, of heb ik zojuist gedaan, alhoewel ik het er niet mee eens ben omdat ik denk dat het niet veel meer brengt dan wat al in de verordening stond. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel mevrouw Palmen. Dan gaan we naar de amendement 155 Palmen inzake verbod interfererende activiteiten beschermingsgebied Einstein Telescoop. Ja, nu ga ik opletten. Stemverklaring. Mevrouw Jenneskens.

Mevrouw Jenneskens (D66): Ja. Voorzitter, we steunen de gedachte achter het amendement en we hebben er zelf ook grote moeite mee dat het windmolenpark daar nu vertraagd wordt en mogelijk niet doorgaat vanwege de komst van de Einstein Telescoop. Maar we vragen tegelijkertijd aan onze buurlanden om juridisch en in alle verordeningen af te zekeren dat dat zoekgebied veilig blijft. Daarom stemmen we met een klein beetje pijn in het hart tegen het amendement, in de wetenschap dat het in principe in de verordening voldoende geborgd is.

De voorzitter: Dank u wel. Mevrouw Schuuring.

Mevrouw Schuuring (PvdA): Ja, dank u wel voorzitter. Wij willen ons daar graag bij aansluiten.

De voorzitter: Dank u wel. Ik kijk of er nog andere stemverklaringen zijn. Dat is niet het geval. Dat is wel het geval. Mevrouw Plusquin.

Mevrouw Plusquin (Partij voor de Dieren): Tegen het amendement, omdat wij ook eigenlijk juist in die zoekgebieden niet overtuigd zijn van de gevolgen voor de natuur.

De voorzitter: Dank u wel. Dan gaan we nu het amendement 155 in stemming brengen. De stemming is geopend. De stemming is gesloten. Dit amendement is verworpen met 5 voor en 42 tegen. Dan breng ik in stemming het tweede gewijzigd amendement 153 Megens cum suis inzake Bevoegdheden en samenspel GS-PS. De stemming is geopend. De stemming is gesloten. Dit amendement is unaniem aangenomen.

Dan komen we bij het voorstel zelf, G-22-037 Wijziging Omgevingsverordening delegatiebesluit intrekking Provinciale regelingen. De stemming is geopend. Het geamendeerde voorstel. De stemming is gesloten. Dit voorstel is met 46 stemmen voor en 1 tegen aangenomen.

Dan breng ik in stemming gewijzigde motie 2944 Jenneskens inzake Energie en Einstein - realiseer de RES in overleg met Parkstad. De stemming is geopend. Nog één stem. De stemming is gesloten. Deze gewijzigde motie is aangenomen met 31 voor en 16 tegen.

Dan komen we bij het agendapunt inzake de Legesverordening, onder G-22-045. En als eerste breng ik in stemming amendement 158 Kuntzelaers-Van der Valk inzake verhoging tarief Legesverordening 2023. De stemming is geopend. De stemming is gesloten. Dit amendement is aangenomen met 27 stemmen voor en 20 stemmen tegen.

Dan breng ik in stemming G-22-045, het Statenvoorstel inzake Legesverordening Limburg 2023 met bijbehorende tarieventabel 2023.

Griffier Pregled: Geamendeerd.

De voorzitter: Het geamendeerde Statenvoorstel. Dank u wel griffier. De stemming is geopend. De stemming is gesloten. Het voorstel is met 33 stemmen voor en 14 stemmen tegen aangenomen. Dan komen wij bij het agendapunt over de grondwaterheffingsverordening. Ik breng als eerste in stemming het Statenvoorstel G-22-046 inzake grondwaterheffingsverordening Limburg 2023. De stemming is geopend. De stemming is gesloten. Dit Statenvoorstel is unaniem aangenomen. Dan komen we bij motie 2945 Plusquin cum suis Onderbouw vrijstellingen grondwaterheffing. De stemming is geopend. De stemming is gesloten. Deze motie is aangenomen met 30 voor en 17 stemmen tegen. Dan komen we bij agendapunt inzake Maastricht Aachen Airport. Als eerste brengen we in stemming amendement 160 Loomans inzake Achterstallig onderhoud MAA revolverend financieren door een lening. De stemming is geopend. De stemming is gesloten. Dit amendement is verworpen met 21 stemmen voor en 26 tegen. Dan breng ik in stemming amendement 161 Loomans inzake afbouw NEDAB-bijdrage boven uitkering aan aandeelhouders. De stemming is geopend. De stemming is gesloten. Dit amendement is verworpen met 21 voor en 26 tegen. Dan breng ik in stemming amendement 162 Van Caldenberg over geluidsoverlast MAA tot een minimum beperken. De stemming is geopend. De stemming is gesloten. Dit amendement is verworpen met 19 voor en 28 tegen. Dan breng ik in stemming gewijzigd amendement 163 Ijpelaar cum suis Vastleggen aantal ernstig gehinderden 2035. De stemming is geopend. De stemming is gesloten. Dit gewijzigd amendement is aangenomen met 45 stemmen voor en 2 tegen. Dan breng ik in stemming amendement 159 Van Caldenberg inzake De toekomst van MAA rechtvaardigt in het belang van Limburg het houden van een referendum. Er zijn stemverklaringen. Die gaan we eerst doen. Mevrouw Berghorst.

Mevrouw Berghorst (PvdA): Voorzitter, de Partij van de Arbeid gaat dit amendement niet steunen omdat wij vinden dat een referendum een instrument van het volk is en dat het volk dat ook moet invoeren, en niet een politieke partij.

De voorzitter: Dank u wel. Mevrouw Fischer.

Mevrouw Fischer-Otten (50PLUS): Ik kan me aansluiten bij de vorige spreker, maar ik vind eigenlijk... We hebben er goed over nagedacht, maar we vinden het een soort van laffe daad om niet zelf de knoop door te durven hakken en het te vragen aan mensen die misschien veel minder op de hoogte zijn van de feiten dan wij dat zijn, om hen te laten beslissen. Dus ik vind dat wij die pet op moeten zetten en dat we dat ook moeten volbrengen. En daarom zijn we ... Moet ik dat meteen zeggen? Daarom zijn we dus hardgrondig tegen openhouden van Maastricht Aachen Airport.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Ijpelaar.

De heer Ijpelaar (CDA): Ja, het creëren van een nieuwe verordening is natuurlijk, zeker in dit Statenvoorstel, niet de bedoeling. Er ligt een verordening voor een referendum en op deze manier ... Ja, dat is niet echt een heel chique manier. Er is een kans geweest om een referendum te houden in juni, en nu ook bij het Statenvoorstel, alleen op deze manier creëer je eigenlijk een hele nieuwe verordening. Dus dat is de reden waarom wij tegen zullen stemmen.

De voorzitter: Dank u wel. Mevrouw Jenneskens.

Mevrouw Jenneskens (D66): Voorzitter, D66 worstelt een beetje, want we hebben aan het begin van deze periode zelf dit voorstel gedaan. Wij zullen daarom met begrip voor alle ongemakkelijkheden en het feit dat dit waarschijnlijk heel lastig te realiseren is toch voor stemmen.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Franssen.

De heer Franssen (LOKAAL-LIMBURG): Dank u wel voorzitter. Wij zullen tegen stemmen omdat wij van mening zijn dat dit in een eerder stadium plaats had dienen te vinden. Een referendum is voor de inwoners, niet voor een politieke partij. En daarnaast, het stadium waarin het nu wordt voorgelegd vinden wij te laat.

De voorzitter: Dank u wel. Gaat u een stemverklaring over uw eigen amendement indienen? Ja, dat is volgens mij een unicum, maar ik kan het niet verbieden.

De heer Van Caldenberg (SP): Nee voorzitter, want dit is het moment – het moment dat alle feiten, cijfers en voorwaarden op tafel liggen – om het uiteindelijk voor te leggen aan de burgers. Niet op een eerder moment, op het moment dat geen enkel lid van Provinciale Staten ook maar enige beslissing over wat dan ook durfde te nemen.

De voorzitter: Dank u wel. Dan breng ik nu het amendement, als we allemaal weer zitten, in stemming. Het gaat dus over amendement 159, over het referendum. De stemming is geopend. De stemming is gesloten. Dit amendement is verworpen met 16 voor en 31 tegen.

Dan kom ik bij het Statenvoorstel zelf en dat is een geamendeerd voorstel. Ja, ik begin het te leren. G-22-054 geamendeerd Statenvoorstel inzake Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport en de brief GS van 18 november 2022. De stemming is geopend. De stemming is gesloten. Het Statenvoorstel is aangenomen met 26 voor en 21 tegen.

Dan komen we bij de moties over dit agendapunt. Allereerst de derde gewijzigde motie 2946 van mevrouw Mertens cum suis inzake Omgevingsfonds MAA. De stemming is geopend. De stemming is gesloten. Deze motie is aangenomen met 25 voor en 22 tegen.

Dan komen we bij de gewijzigde motie 2948 Van Bijnen Ijpelaar inzake Omgevingsbewuste investering (PIP proefdraaien MAA). De stemming is geopend. Ik mis nog twee stemmen. Nog één. De stemming is gesloten. Deze motie is aangenomen met 46 voor en 1 tegen.

Dan komen we bij motie 2950 Jenneskens inzake Verminder de ernstige hinder Maastricht Aachen Airport. De stemming is geopend. De stemming is gesloten. Deze motie is verworpen met 19 stemmen voor en 28 tegen.

11.2 G-22-043 Statenvoorstel Inzake Wijzigen en ophoging budget Verordening leningen Duurzaam Thuis

De voorzitter: Dan zijn we gekomen bij agendapunt 11.2: G-22-043 Statenvoorstel inzake Wijzigen en ophogen budget Verordening leningen Duurzaam Thuis. Conform het spreektijdenoverzicht geef ik als eerste ... Ja, ik weet het, nog even volhouden. Wellicht lukt het ons allen om dit in één termijn te doen, ik weet het niet. Ik kan een poging wagen. U gaat er natuurlijk zelf over, maar we kunnen het eens proberen. De heer Van Wageningen, u mag als eerste het woord. Voor de helderheid: daarna gaan we over dit agendapunt stemmen.

De heer Van Wageningen (D66): Voorzitter, de regeling Duurzaam Thuis was van het begin af aan een goede regeling. Limburg wordt er sterker van als mensen hun eigen huis verduurzamen. Limburg wordt er ook minder afhankelijk van en het is ook goed voor de planeet. Daarom is het ook helemaal terecht dat de Provincie haar middelen in die richting inzet en mensen stimuleert. Degenen die profijt trekken van de regeling Duurzaam Thuis zijn voornamelijk mensen die in hun eigen huis wonen en mensen met leencapaciteit. Daar komen de zegeningen van de Provincie dus terecht. Dit komt wat D66 betreft in aanmerking voor aanvulling, misschien niet binnen deze regeling, maar dan met een andere regeling die juist gericht is op mensen zonder veel leencapaciteit of die niet in hun eigen huis wonen. Dit is veel moeilijker dan de oorspronkelijke regeling Thuis – een inspanning van het College zou dus ook meer gewaardeerd worden dan ooit –, maar we dienen daar wel een motie voor in om juist te bewerkstelligen dat

de Provincie ook voor die mensen wat gaat betekenen. Een groot voordeel van de regeling Duurzaam Thuis was ook dat we echt een directe relatie hebben met de mensen. Graag een zo direct mogelijke relatie met de mensen. Het was altijd een goed verhaal dat je kan aangeven hoe de Provincie relevant is voor echt individuele huishoudens met de regeling Duurzaam Thuis. We gunnen datzelfde goede verhaal ook aan mensen met een laag inkomen.

De voorzitter: Dank u wel mijnheer Van Wageningen. Er is een vraag van mevrouw Palmen.

Mevrouw Palmen (Fractie Palmen): Dank u wel voorzitter. Ja, even een verhelderende vraag aan de heer Van Wageningen. Bedoelt u met mensen zonder leencapaciteit mensen met een te laag inkomen en mensen met een negatieve BKR? Schaart u die daaronder?

De heer Van Wageningen (D66): Juist. Ja.

Mevrouw Palmen (Fractie Palmen): Fijn.

De heer Van Wageningen (D66): Dat was een van de dingen die het ... Formeel kunnen mensen met een laag inkomen ook wel gebruikmaken van de regeling Duurzaam Thuis, maar in de praktijk is het veel moeilijker. En je ziet dus ook dat het in de praktijk veel minder gebeurt. Daarom is er behoefte aan een regeling die juist op die doelgroep gericht is. De BKR-regeling wordt specifiek hier in de motie genoemd. Er zijn voorbeelden van andere overheden die het wel lukten om een stimulerende regeling in het leven te roepen, juist voor die groep mensen die al geregistreerd staat bij de BKR. Dus het is mogelijk.

De voorzitter: Voldoende voor u?

Mevrouw Palmen (Fractie Palmen): Ja, dank u wel voorzitter. Want ja, ik zit op hetzelfde spoor, dus dat scheelt dadelijk in mijn inbreng weer. Vandaar dat ik het vraag. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. U was zover? De motie is ook al rondgedeeld, dus dat is geregeld. Dan geef ik nu het woord aan de heer Vincken namens JA21. Niet de bedoeling? Dan kijk ik even naar mevrouw Depondt. Niet? De heer Van der Linden? Aan u het woord namens LOKAAL-LIMBURG.

De heer Van der Linden (LOKAAL-LIMBURG): Dank u wel voorzitter. Kort. We hebben de motie ook mee ingediend en Duurzaam Thuis altijd een warm hart toegedragen. Waar wij nog wel zorgen over hebben is het afschaffen van de salderingsregeling, de toekomst die juist deze mensen treft. Dus misschien moeten we toch, en wie weet in de volgende Statenperiode, daar nog eens nadrukkelijker naar kijken en actie op ondernemen als de regering volhoudt aan de afbouwwijze waarop ze die nu heeft voorgesteld. Want dan betekent dat dat mensen die nu die zonnepanelen aanschaffen op den duur minder voordeel hebben als die regeling wordt doorgevoerd, dus in de toekomst enige aandacht voor die regeling. Dat was het.

De voorzitter: Dank u wel mijnheer Van der Linden. Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Fischer-Otten namens de fractie van 50PLUS.

Mevrouw Fischer-Otten (50PLUS): Ik heb eigenlijk een vraag. Ik weet niet of ik die aan mijnheer Van Wageningen kan stellen. U zag net mijn vinger niet, mijn hand niet, maar ik vraag me af ... Ik snap dat mensen met een laag inkomen ook heel graag iets willen doen aan verduurzaming van het huis. Ik snap ook dat in sommige huurhuizen de huurbaas zegt: 'Bekijk het maar, geef de portie maar aan Fikkie. Ik wil niet dat je het doet.' En dan zitten ze dus met hoge maandlasten. Maar er zijn ook mensen die in een huurhuis wonen en het verdories goed kunnen betalen, die hebben alleen een grote spaarrekening en wonen toch in een huurhuis. Dus dat is ook ongelijk. Of kan daar enige vorm van gelijkheid naar andere mensen toe duidelijk gemaakt worden?

De voorzitter: U had de vraag willen stellen aan de heer Van Wageningen, maar ik had het even niet gezien. Mijnheer Van Wageningen, kunt u daar eventueel ... We doen het gewoon even praktisch. Op het eind van de dag had ik iets beter op moeten letten.

Mevrouw Fischer-Otten (50PLUS): <onverstaanbaar>

De voorzitter: Dat is waar.

De heer Van Wageningen (D66): Het zal echt moeilijk worden om een regeling in het leven te roepen die echt perfect aanvult en die ook echt iedereen goed bedient, maar er is wel een duidelijke leemte in de huidige regeling Duurzaam Thuis. Die is echt gericht op een bepaalde groep mensen die al voor zichzelf kunnen zorgen. Mensen die minder goed voor zichzelf kunnen zorgen zijn slechter af – minder goed af, laat ik het zo zeggen – bij de regeling Duurzaam Thuis. En er zijn wel degelijk voorbeelden waar we tenminste delen van die doelgroep wel goed kunnen bereiken. Hoe dan ook is een poging in die richting echt de moeite waard, want dat zijn de mensen die het het meeste nodig hebben. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel mijnheer Van Wageningen voor uw flexibiliteit. Mevrouw Fischer, had u nog iets anders?

Mevrouw Fischer-Otten (50PLUS): Nee, ik had anders niets.

De voorzitter: Nee? Dank u wel. Mevrouw Palmen namens de Fractie Palmen.

Mevrouw Palmen (Fractie Palmen): Ja, dank u wel voorzitter. Ik kan uiteraard helemaal voor dit voorstel stemmen. En ik ben heel blij dat mijnheer Van Wageningen met die motie is gekomen. Ik had hem eigenlijk mee in willen dienen, maar in alle hectiek was ik daarmee te laat. Ik heb al vaker een warm pleidooi gehouden om deze regeling ook open te stellen voor mensen met een negatieve BKR of een laag inkomen. Met name een negatieve BKR zegt niet altijd iets over de draagkracht van dat moment. Ik ben daar zelf het levende bewijs van, dus ik weet dat het ook anders kan gaan. Dus die motie zal ik van harte ondersteunen. En het is ook een misverstand om te denken... Het leningsdeel dat de mensen moeten betalen is natuurlijk ook een korting op hun energierekening. Per saldo zijn die mensen per maand niet zo heel veel meer kwijt, dus daarmee is het risico ook een stuk lager. En daar wou ik het bij laten, dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel mevrouw Palmen. De heer Lodewijks namens de VVD.

De heer Lodewijks (VVD): Dank u wel mijnheer de voorzitter. We hebben dit stuk goed bediscussieerd in de commissie FEB. Blijkbaar roept de motie op tot een Limburgs isolatieoffensief. Wij hebben destijds in de commissie ingestemd met dit voorstel omdat wij een paar redenen zagen. De eerste was natuurlijk het succes van de regeling Duurzaam Thuis. Met de 25.000 leningen die er op dit moment zijn verstrekt, blijkt het een mooi instrument te zijn om je woning te verduurzamen tegen een gunstig rentetarief. Maar ook omdat we weten dat er maatschappelijk gezien energiebesparing plaatsvindt, er lagere kosten voor energie per burger is, er CO₂-besparingen zijn, je hebt een meer comfortabel huis, er zijn waardevermeerderingen van de huizen gemeten en huizen worden levensloopbestendig. Maar – en dan komt er toch wel een grote maar – de ophoging van het budget, de verhoging van het leenbedrag tot € 70.000 en de hypothecaire lening voor twintig jaar te vergroten, betekent dat de rentelasten voor ons moeten stijgen. Of de rentelasten voor de burger gaan stijgen. Dat de risicoreservering met hoge mate omhooggaat. En dat de verzilverlening niet meer beschikbaar zal zijn. En dat tegen de achtergrond dat de proceskosten niet meer gesubsidieerd worden en in het Statenvoorstel als zéér hoog worden gekwalificeerd. En tegelijkertijd wenst men ook nog een rentekorting te geven aan iedereen die gebruik gaat maken van deze nieuwe invulling. In het voorstel wordt bovendien aangegeven dat door al deze overwegingen de regeling minder interessant wordt en dat

mogelijk veel minder burgers in aanmerking komen voor deze regeling en mogelijk is de regeling veel minder concurrerend dan a) het Waterfonds en b) vanwege het feit dat er in de markt genoeg alternatieven zijn. Met andere woorden, van marktfalen is geen sprake meer. Dus ik had graag een toelichting van de Gedeputeerde hoe hij hier tegenaan kijkt. En gaat met deze nieuwe invulling van die regeling dat isolatieoffensief wel plaatsvinden? En dan, in het voorstel staat één passage die bij mij nogal een vraag oproept. Daar staat: "GS heeft op 1 november 2022 besloten om de Verordening Leningen Duurzaam Thuis per 1 oktober 2023 te laten vervallen en burgers door te verwijzen naar het Warmtefonds." Ik had hier graag een uitleg over, want in mijn optiek impliceert dit dat we die € 50 miljoen beschikbaar stellen voor uitsluitend één jaar. En dan tegen de overwegingen die ik net heb gezegd. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel mijnheer Lodewijks. Dan geef ik het woord aan de heer Wolters Gregório. Mijnheer Van der Valk namens de SP.

De heer Van der Valk (SP): Dank u wel voorzitter. Voorzitter, de SP is altijd voorstander van de regeling Duurzaam Thuis en de benodigde aanpassingen van de betreffende financiële aspecten juichen we dan ook toe. Wél blijft de SP zich zorgen maken over het bereiken van diverse doelgroepen. Een deel van de huizenbezitters weet deze regeling blijkbaar gemakkelijk te vinden, maar de doelgroep sociale woningbouw en andere kleine huurders zijn echt ondervertegenwoordigd in het gebruik van deze regeling. Terwijl hier juist zo veel winst te behalen valt betreft duurzaamheid, woongenot en het verlagen van uw vaste lasten. Juiste voor die doelgroepen, waar de energierekening inmiddels een groot deel van hun inkomen opslurpt, moeten wij beter vindbaar zijn en meer willen doen. Graag een reactie van de Gedeputeerde daarop. Bij de beantwoording in de commissie gaf de Gedeputeerde aan in gesprek te zijn met de woningbouwcorporaties en met een soort aanvalsplan te komen. Dat is mooi, maar particuliere, kleine huurders en verhuurders worden daarmee niet bereikt. Hoe kijkt de deputé daartegenaan? En wil hij hier ook mee aan de slag? En wil de Gedeputeerde niet liever een extra subsidieregeling toevoegen voor onze gezinnen? Zodat zij belastinggeld kunnen terugvragen voor onze gezamenlijke ambitie, zoals we dat ook voor winstgevende bedrijven ons belastinggeld daarvoor aangeven – als ze daarom vragen. Voorzitter, zoals gezegd staan we positief tegenover deze regeling, maar de SP blijft ageren voor een evenredige verdeling van gebruikers van deze regeling. Graag een reactie van de Gedeputeerde hoe dat uiteindelijk beter zal moeten gaan. Tot zover, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel mijnheer Van der Valk. Dan geef ik het woord aan de heer Loomans namens de Partij voor de Dieren. Geen behoefte? De heet Kuntzelaers namens de Partij van de Arbeid? Mijnheer Kuntzelaers?

De heer Kuntzelaers (PvdA): Njet.

De voorzitter: Njet. De heer Driessen? Die is afwezig. Tot slot de heer Hermans namens de PVV.

De heer Hermans (PVV): Dank u wel voorzitter. Voorzitter, in de commissievergadering heb ik daar al het een en ander over gezegd. Ik heb een poging gedaan andere partijen ervan te overtuigen dat dit een slecht voorstel is. Ik ben blij dat ik in ieder geval bij de VVD iemand gevonden heb die het met me eens is, want er gaat nu heel veel vervallen. Het is al eerder vermeld, die verzilverlening. Daar komt nog eens bij: mensen kunnen nu tot € 70.000 lenen. Er is een x-aantal mensen dat dat echt niet kan hebben. Hier stemmen wij dus tegen. Ik had nog twee vragen, die zijn in de commissievergadering steeds niet beantwoord. In de stukken lees ik dat GS al hebben ingestemd met de risicoreserve van in totaal € 680.000. Daarbij komen nog de proceskosten van bijna € 400.000, exclusief de beheervergoeding van SVN, exclusief eventuele rentekorting voor nú € 10 miljoen uitstaand. Royaal € 300.000. Dus eerst de vraag: we zitten naar mijn idee nu al op meer dan € 1 miljoen. Klopt dat? Daarbij aansluitend vraag twee: vindt de Gedeputeerde het een normale gang van zaken dat we nu al geld wegzetten voor iets waarvan het plan van aanpak nog moet komen? Tot zover, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel mijnheer Hermans. Daarmee zijn we aan het eind van de eerste termijn van uw Staten. Ik kijk even of de Gedeputeerde meteen kan reageren. Dat is het geval. Het woord is aan de heer Van Gaans.

Gedeputeerde Van Gaans-Gijbels: Dank u wel voorzitter. Dank u wel Statenleden voor de vragen en de steun die ik toch al beproef. We hebben als College getracht zo snel mogelijk invulling te geven aan de motie van mevrouw Depondt en anderen, waarbij dat we ook nu al zo snel heel ruiterlijk hier dit aan u kunnen voorleggen. Er zijn nog een paar vragen gesteld, aanvullend aan wat al in de commissie is gewisseld. Even kijken. LOKAAL-LIMBURG vroeg ... Nou, het was meer een overpeinzing van: hoe moeten we nu kijken naar het afschaffen van de salderingsregeling op zonnepanelen? Kijk, we zien natuurlijk wel dat zonnepanelen in de loop van de tijd steeds goedkoper worden en daardoor stijgt in feite ook het rendement op die installaties. Dus de salderingsregeling is in die zin overbodig, want de terugverdientijd zal ongeveer gelijk blijven naar de toekomst. Dus een salderingsregeling an sich is overbodig. De VVD en de PVV stelden min of meer gelijke vragen, onder andere over de - hoe moet ik het zeggen - concurrerende positie die Duurzaam Thuis nu nog heeft, afgezet tegen hetgeen het Warmtefonds al betekent. We zullen straks, vanaf 1 mei, als het fonds wordt opgehoogd, de nieuwe rentetarieven moeten gaan bepalen. Maar tot op heden is Duurzaam Thuis qua rentepercentages veel aantrekkelijker voor consumenten dan het Warmtefonds. Dus dat rentepercentage is lager. Dat betekent dus ook dat wij zien dat steeds meer mensen in toenemende mate de afgelopen weken een beroep doen op de regeling Duurzaam Thuis. Wij proberen dus ook – en dat leest u ook in het voorstel – om mensen te stimuleren om tot 1 mei conform de huidige rentetarieven die lening te kunnen verstrekken, en daarna voorzien wij dus een ophoging tegen een hoger rentepercentage.

De voorzitter: De heer Hermans.

De heer Hermans (PVV): Dank u voorzitter. Hoor ik de Gedeputeerde nu vertellen dat de mensen zelfs kunnen lenen met een negatieve rente? Als je een verzamelinkomen hebt onder de € 45.000 betaal je bij het Warmtefonds geen rente op je lening. Krijgen we er bij Duurzaam Thuis rente uit dan?

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Gaans-Gijbels: Nee, het Warmtefonds biedt inderdaad de mogelijkheid voor mensen met een verzamelinkomen tot ongeveer € 45.000 om renteloos te lenen. Dat zit niet in Duurzaam Thuis, maar dat is wel een relatief klein percentage van de aanvragen. Het merendeel zit boven de € 45.000. Het verstrekken van leningen, beste mensen, is natuurlijk geen doel an sich. We willen mensen natuurlijk niet stimuleren om te lenen, wij willen juist wat die regeling beoogt stimuleren. En als via een ander instrument kan, bijvoorbeeld als straks het Warmtefonds concurrerder is, dan is er wat het College betreft ook geen behoefte meer aan de regeling Duurzaam Thuis. Dus er zijn misschien ook andere bancaire faciliteiten en dat maakt ook dat wij voorstellen om op 1 oktober te stoppen met deze lening. Ja voorzitter, volgens mij waren dat eigenlijk de twee belangrijkste punten van de VVD-fractie. Als het gaat over de beheerkosten weten we inderdaad dat de ELENA-subsidie die wij op dit moment hebben om deze regeling uit te voeren, stopt per oktober aankomend jaar. En dan komen de beheerkosten dus bij de Provincie te liggen. We weten natuurlijk wel dat de omvang van die fondsen, die beheerkosten en ook de vergoeding die we aan SVN betalen op dit moment gewoon nog vrij hoog is omdat we nog heel veel nieuwe leningen uitgeven. Als wij vanaf mei wellicht minder leningen gaan uitgeven en dat in oktober stopt, dan gaan die beheerkosten ook omlaag. Voorzitter, de fractie van de SP en ook andere fracties ...

De voorzitter: Voor u die gaat beantwoorden heeft de heer Lodewijks nog een vraag aan u.

De heer Lodewijks (VVD): Een korte vraag. U gaat wel € 50 miljoen leencapaciteit opzijzetten, in de wetenschap dat waarschijnlijk in oktober u die niet meer nodig heeft. Waarom dan die € 50 miljoen en voor zo'n korte periode? Waarom dan het vastleggen van die leencapaciteit voor dit doel?

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Gaans-Gijbels: Omdat het budget dat momenteel nog in de lening zit voldoende is om op deze termijn nog de leningen uit te zetten. De komende tijd verwachten wij, wat ik ook al zei, een exponentiële lijn in aanvragen. Dat is de reden dat we het budget nu verruimen. Op het moment dat dat niet meer nodig is omdat het Warmtefonds dan concurrerender is ... Daarom stoppen we dan ook. Maar tot die tijd proberen we dus met de huidige middelen het een ander uit te zetten.

De voorzitter: De heer Lodewijks.

De heer Lodewijks (VVD): Dank u wel voorzitter. Ja, maar dit is additioneel boven op de leencapaciteit die nu al gereserveerd is en het budget wat nu nog openstaat. Ik heb toe net aangegeven: reflecteer alstublieft even op het feit dat die regeling niet concurrerender meer is. Dat er genoeg regelingen in de markt zijn. Dus waar is de aanname op gebaseerd dat de vraag gaat toenemen? Ik denk juist dat die gaat afnemen.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Gaans-Gijbels: Wat ik net zei: tot de korte tijd verwachten we nog een exponentiële groei. De reden dat wij € 50 miljoen euro voor het fonds ruimen is natuurlijk ook de aangenomen motie van uw Staten. En wij willen als College ook een boost geven aan die lening. Mensen stimuleren en enthousiasmeren om te gaan isoleren. Dat is de reden dat we ook hier het signaal willen afgeven. Maar wij geven eigenlijk de facto een invulling aan de door de Staten aangenomen motie, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Gaat u verder.

Gedeputeerde Van Gaans-Gijbels: Ik deel met een aantal partijen, volgens mij iedereen in deze zaal, dat wij zien dat energiearmoede het hardst toeslaat bij mensen die toch vaak in een slecht geïsoleerde woning zitten met een label D-E-F. Dat zijn vaak mensen met een kleinere beurs. Wij hopen natuurlijk ook dat iedereen, juist met name die mensen, van de isolatiemaatregelen gebruik kunnen gaan maken. Dat betekent ook dat je die doelgroepen goed moet kunnen bereiken en daar hebben we in de Collegevergadering ook bij stilgestaan. Wij gaan ook bezien in hoeverre dat ook het Warmtefonds – dan gaan we met hen in gesprek ... Of ook die huurders, die straks dus geen gebruik kunnen maken, dat die ook gebruik kunnen gaan maken van het Warmtefonds. Dat is nog een hiaat en daar gaan we mee aan de slag.

De voorzitter: De heer Hermans heeft een vraag aan u.

De heer Hermans (PVV): Ja, dank u voorzitter. De Gedeputeerde spreekt zichzelf tegen. Het ene moment zegt hij dat er meer aanvragen zijn voor hoge bedragen, nu zegt hij: we zijn er voor de mensen met de smalle beurs, en de mensen met die smalle beurs vallen onder de regeling van onder de € 45.000 en zij kunnen gratis lenen. Waar heeft hij het nu in godsnaam over?

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Gaans-Gijbels: Voorzitter, ja, ik ga mezelf gewoon herhalen. Volgens mij is op dit moment dus de lening Duurzaam Thuis concurrerender, tegen een lager rentepercentage. Mensen met een laag verzamelinkomen of middenlaag, tot € 45.000, kunnen we prima doorverwijzen naar het Warmtefonds.

Dat kan. Maar op dit moment is de regeling Duurzaam Thuis voor het overgrote merendeel gunstiger en dat is de reden dat we dat ook gaan stimuleren.

De voorzitter: Mevrouw Depondt heeft ook nog een vraag.

Mevrouw Depondt-Olivers (CDA): Ja voorzitter, wij snappen de discussie over mensen met een laag inkomen in de huur. Dat was ook de reden waarom wij in onze motie hebben aangegeven: ga met de corporaties, want daar zit toch 90% van die doelgroep. En daar is overigens ook heel veel gestapelde bouw; die kun je niet individueel isoleren of van zonnepanelen voorzien, dat zul je toch echt op het niveau van het totale gebouw moeten doen. Maar mijn vraag aan u is eigenlijk tweeledig. Bij mijn weten is een aantal jaren geleden binnen Duurzaam Thuis de mogelijkheid gecreëerd voor huurders van woningcorporaties om wel een lening af te sluiten voor zonnepanelen, waarbij de corporatie dan garant staat voor overname van de lening of de zonnepanelen. In ieder geval voor de betaling, zal ik maar zeggen, als de huurder de huur opzegt. Geldt die regeling nog steeds? Want dat zou betekenen dat huurders van woningcorporaties eigenlijk wel in aanmerking komen, in elk geval voor de zonnepanelen. Mijn tweede vraag is: als u een regeling op het oog heeft voor isolatie van huurwoningen ... Particuliere verhuurders – als ze tenminste niet te veel panden hebben – kunnen ook bij Duurzaam Thuis terecht voor de isolatie van hun woningen. Maar huurders zitten in een woning die niet van hen is, dus waarom zouden die in godsnaam geld uitgeven aan het isoleren van een woning die niet van hen is, terwijl ze misschien een paar jaar later om een of andere reden de huur moeten opzeggen en dan met de kosten blijven zitten? Hoe ziet u dat dan voor u?

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Gaans-Gijbels: Ten eerste, de mogelijkheid waar mevrouw Depondt naar verwijst, die regeling vanuit het verleden, is niet aangepast, dus die geldt in principe nog steeds. Ik denk dat de animo voor de terugverdiensijd van isoleren ... We weten dat de beste manier om de energierekening omlaag te krijgen het isoleren is. De terugverdiensijd van isolatie verdient zich razendsnel terug. Dus als je als particuliere huurder in een woning zit waar je van plan bent misschien tien jaar te gaan wonen, dan zie je gewoon dat die isolerende maatregelen zich snel terugverdienen. Dus dat is een hele logische rekensom die mensen volgens mij ook zelf heel goed kunnen maken.

De voorzitter: Mevrouw Depondt.

Mevrouw Depondt-Olivers (CDA): Ik snap de theorie en er zullen zeker veel huurders zijn die absoluut niet de intentie hebben om te verkassen, zal ik maar zeggen. En dan denken: ik woon hier inderdaad nog wel tien jaar, dat kan. Maar het punt is natuurlijk wel, op het moment dat ze binnen de afschrijvingstermijn wel de huur opzeggen dat ze dan nog wel met een flinke kostenpost zitten voor een voorziening die ze niet meer hebben. Toch?

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Gaans-Gijbels: Daar heeft mevrouw Depondt absoluut gelijk in. Dat is inderdaad het geval. Ik weet dat er in het verleden is gekeken naar of dat soort maatregelen aan gebouwgebonden financiering gekoppeld kunnen worden, dat heeft de vorige minister van Binnenlandse Zaken ook onderzocht samen met de bancaire sector. Op welke manier kan zo'n product dan gekoppeld worden aan een huis? Maar dat bleek fiscaal en bancair niet mogelijk. Dus dat is inderdaad nog steeds een hiaat in de wetgeving, wat we volgens mij wel zouden moeten oplossen.

De voorzitter: Gaat u verder met de beantwoording.

Gedeputeerde Van Gaans-Gijbels: Ja. Dank u wel voorzitter. De SP vroeg nog naar de evenredige verdeling. 'Op welke wijze kan dit voorstel nu leiden tot een meer evenredige verdeling?' Nou, wij hebben... Of wij, degene die het fonds voor ons uitvoert, heeft geen precies inzicht in de inkomstgegevens van de aanvragers en mag ook niet zomaar voorsorteren op inkomens. Dus zij toetsen enkel: kan degene die de lening aanvraagt deze ook dragen? Dat is de toets die ze doen, maar zij kunnen niet zien van: 'Nou ja, wat is nu het totaal? En dus willen we daarop voorsorteren of bepaalde mensen juist voorrang verlenen.' Dus die afweging kan de uitvoerder niet maken. Dat is natuurlijk wel het streven, dat wil ik wel gezegd hebben in de richting van de SP-fractie. De PVV vroeg naar de proceskosten. Nou, dat zijn apparaatskosten van de Provincie, daar hebben we ook in de commissie al het een en ander over gewisseld, voorzitter. Die gaan mee in de reguliere begroting van de Provincie. Dus op het moment dat die ELENA-subsidie vervalt, dan blijven die personele kosten doorlopen. Maar dat wordt dus wel een stuk minder. Ja, en dan was de vraag - meer een verwondering - van de heer Hermans, van ja, vindt het College het nu een normale gang van zaken dat middelen die nu al beschikbaar zijn gesteld voor iets dat nog moet gaan komen? Ja, als College anticiperen wij natuurlijk wel vaker op verwachtingen die wij hebben, dus dat is alleszins te billijken. Voorzitter, dan kom ik bij de appreciatie van de motie. Dan ga ik die maar meteen doen. Wat wij zien is dat alle Duurzaam Thuis-huurders momenteel in aanmerking kunnen komen voor een lening binnen de regeling Duurzaam Thuis. Maar er wordt inderdaad nog vrij weinig gebruik van gemaakt, ook vanwege de redenen die ik zojuist aan mevrouw Depondt schetste. Maar we lezen deze motie vooral als gericht op met name de huurders en de woningeigenaren zonder een leencapaciteit. En wij willen ook nader gaan onderzoeken hoe we dat kunnen gaan doen. Alle gemeenten hebben ook veel geld beschikbaar gekregen. De Provincie is een enigszins beperkte partner, maar vanuit de SPUK Energiearmoede en vanuit het Nationaal Isolatiefonds komen er heel veel middelen naar de gemeente toe. Ik heb u afgelopen week het actieplan dat wij gekoppeld hebben aan energiearmoede ook doen toekomen. Wij gaan dus ook samen met de gemeenten en met de woningcorporaties inderdaad bezien hoe we dat verder kunnen gaan brengen. Kortom, er gebeurt al heel veel; we kunnen het als Provincie niet alleen oplossen, maar we gaan wel ondersteunen waar mogelijk. En we zien deze motie ook echt als een oproep om onze inzet als overheidslaag daartussenin beter te pakken, en daarom kunnen we deze appreciatie voor deze motie aan het oordeel van de Staten laten.

De voorzitter: Dank u wel mijnheer Van Gaans. Ik kijk even of er nog behoefte is aan een tweede termijn. Is er iemand die wel behoefte heeft aan een tweede termijn? De heer Hermans? Aan u het woord.

De heer Hermans (PVV): Ja voorzitter, zie het meer als een stemverklaring wat betreft de motie van D66. Wat ik al eerder in het stuk gezegd heb: iedereen die minder te besteden heeft kan terecht bij het Nationaal Warmtefonds en daar hoeven we in dit huis niets apart voor te regelen. Dat kost alleen maar weer geld. Tot zover.

De voorzitter: Dank u wel mijnheer Hermans. Daarmee zijn we aan het eind van de beraadslaging, want ik denk niet dat de Gedeputeerde nog een reactie hierop ... Nee. Dan schors ik de vergadering voor een of twee minuten zodat alle leden die nog niet in de zaal zijn zich in de zaal kunnenervoegen. En dan gaan we daarna over de motie en het voortel stemmen. Ik schors voor één minuut. Met het verzoek aan de overige Statenleden om de collega's even naar binnen te roepen.

[SCHORSING]

De voorzitter: Ik heropen de vergadering. Als de heer Westhoff ook zijn plek gaat innemen constateren wij dat wij met 45 mensen aanwezig zijn. Er wordt nog even nagebeld. Hij komt eraan, dan zijn het er 46. Ik had begrepen dat mevrouw Kerseboom de vergadering heeft verlaten. Ik heropen de vergadering en wij gaan stemmen over het Statenvoorstel G-22-043 inzake Wijzigen en ophoging budget Verordening leningen Duurzaam Thuis, brief GS van 1 november. De stemming is geopend. De stemming is gesloten. Het voorstel is aangenomen met 32 voor en 14 tegen. Tot slot breng ik in stemming gewijzigd motie 2949 Van

Wageningen Van der Linden inzake Duurzaam thuis in ieder Limburgs huis. De stemming is geopend. De stemming is gesloten. Deze motie verworpen met 20 stemmen voor en 26 stemmen tegen.

12 Schorsing

De voorzitter: Dames en heren, voor vandaag zijn we klaar. Dat betekent dat ik de vergadering schors tot maandagavond 18.30 uur. En voor degenen die er behoefte aan hebben staat er beneden iets lekkers. Tot maandag, waar we de vergadering vervolgen. Vergadering geschorst.

(De vergadering werd geschorst om 18.06 uur)

De notulen van de vergadering van 16 december 2022 zijn door Provinciale Staten goedgekeurd in hun vergadering van 9 februari 2022.

Dhr. mr. A.O.J. Pregled, griffier

Dhr. E.G.M. Roemer, voorzitter