

provincie limburg



Limburgs
Parlement

Concept Notulen Statencommissie Economie en Samenleving (ESA) van 12 januari 2024

Inhoud

Presentiellijst	3
Aanwezig:	3
1. Opening, mededelingen voorzitter, inventarisatie rondvraag/mondelinge mededelingen portefeuillehouder/actualiteiten IPO en vaststelling agenda	4
2 Spreekrecht externen	4
3 KWALITEIT OPENBAAR BESTUUR	4
3.1 Nabespreking EMR EGTS 29-11-2023	4
4 REGIONALE ECONOMIE	5
4.1 Sonderend stuk inzake Herziene basisrapportage Groot project Transitie Maastricht Aachen Airport, brief GS van 11 december 2023 (GS DOC. 00595421).....	5
5 Schorsing.	17

Presentielijst van de leden van de commissie ESA voor de vergadering van 12 januari 2024

Voorzitter

Mertens, mevrouw mr. K.G.M.

Griffie

Dijk, J.H.M. van

Schulkens, mevrouw J.A.M.

Leden

Partij

Aanwezig:

Bijnen, H.M. van

PVV

Bloi MA, J.M.

VVD

Dautzenberg, A.P.G.M.

GroenLinks

Depondt-Olivers, mevrouw M.L.H.

CDA

Goossen, I.J.G.

BBB

Hanegraaff, dr. M.C.

CDA

Jiménez Hastenrath, mevrouw C.L.

PVV

Pelzer, ing. E.M.

VVD

Plusquin, mevrouw P.S.M.L.

Partij voor de Dieren

Queisen, A.G.M.

BBB

Smeets, mevrouw C.A.H.

SP

Sol MSc, H.P.A.

GroenLinks

Zeedzen, D.

BBB

Afwezig

--

Het College van Gedeputeerde Staten

Roemer, E.M.(CdK)

Satijn, S.H.M.

Burgercommissieleden

Beucken, L. van den

LOKAAL-LIMBURG

Est, drs. A.M.B. van

50PLUS

Huls, J.J.M.

PvdA

Roso, R.L.W.

JA21

Stocks, M.H.D.

D66

Overige aanwezigen

De heer Sprangers namens de Alliantie pleinAIR Maastricht

Notulist

Het Notuleercentrum

1. Opening, mededelingen voorzitter, inventarisatie rondvraag/mondelinge mededelingen portefeuillehouder/actualiteiten IPO en vaststelling agenda

De voorzitter: Dames en heren ... De heer Van Bijnen mag ik heel even verzoeken, ja, we kunnen namelijk nog niet helemaal beginnen want de Commissaris van de Koning, de Gouverneur is er nog niet omdat er een vergadering uitloopt. Ik wil hem wel gewoon alvast ... Want ik kan de vergadering alvast even openen, dan schorsen we het dadelijk weer, want we hebben elf leden die vereist zijn voor het quorum. Maar we kunnen dus nog niet beginnen. En het hele riedeltje met allerlei procedures, punten die we normaal gezien doen, die doen we pas volgende week. Die kan ik nu ook nog niet aflopen om de tijd te doden, dus u mag nog even een kop koffie gaan halen, totdat de Gouverneur er is. Dus ik schors nog even tot ik de Gouverneur zie.

[SCHORSING]

De voorzitter: Zo, daar zijn we weer. Welkom aan de Gouverneur. Ik had zojuist de vergadering al geopend en geschorst. En ik open, heropen de vergadering dus weer. Goedemorgen allemaal. Welkom bij deze eerste commissievergadering van de commissie Economie en Samenleving. De eerste commissievergadering van dit jaar. Voordat wij beginnen heb ik een paar mededelingen. Ik ben deze ochtend uw voorzitter. Volgende week zetten we de vergadering gewoon voort. En dan wisselen ik en de heer Nijenhuis als voorzitter mekaar af. Voor vandaag hebben wij maar twee agendapunten. De standaardagendapunten zoals het vaststellen van de notulen en de voorraadagenda behandelen we volgende week, de 19e januari.

Ik herinner u allemaal kort aan de vergaderorde, u voert het woord vanaf uw microfoon en u doet ook de interrupties via de microfoon en u steekt uw hand op als u het woord wenst te krijgen. En dan geef ik u het woord als voorzitter.

De rondvragen. Er zijn vooraf geen rondvragen ingediend. Zijn er verder nog rondvragen vanuit de commissie? Neen, dat is niet het geval. Zijn er vanuit GS mededelingen of vanuit het IPO te melden? Neen, dan komen wij bij het vaststellen van de conceptagenda. Kunt u zich als commissie vinden in de agenda? Ja, dan stellen wij de agenda ongewijzigd vast.

Komen wij bij punt 2. Spreekrecht externen.

2 Spreekrecht externen

De voorzitter: Er heeft zich één inspreker gemeld voor de vergadering van vandaag. Dat is bij agendapunt 4.1. Dat gaat over het sonderend stuk met betrekking tot MAA. Dat is de heer Sprangers namens de Alliantie pleinAIR Maastricht. Hij zal voorafgaand aan het agendapunt de mogelijkheid krijgen om in te spreken.

Dan komen wij bij agendapunt 3. Dat is Kwaliteit Openbaar Bestuur. Nabespreking EMR EGTS van 29 november 2023.

3 KWALITEIT OPENBAAR BESTUUR

3.1 Nabespreking EMR EGTS 29-11-2023

Als eerste wil ik melden dat u in de nazending een ambtelijk terugkoppelingsverslag heeft gekregen. Wij kunnen dit onderwerp behandelen in één termijn waarbij eerst het woord wordt gegeven aan de afgevaardigden. Als zij natuurlijk een terugkoppeling hebben. En daarna kan ik het woord geven aan de commissieleden als er vragen zijn. Ik stel voor dat u zich gewoon meldt door middel van handopsteken, mocht u vragen hebben. Ik ga niet het rijtje aflopen. Dan kijk ik even in de richting van

de heer Bloi, denk ik, als afgevaardigde. Heeft u mededelingen of wilt u verslag doen van de laatste vergadering?

De heer Bloi (VVD): Ja, er is niet echt iets te melden. Alles wat te melden is staat in het stuk. Dus ik ga ervan uit dat mijn collega's dat natuurlijk allemaal gelezen hebben. En massa's vragen gaan stellen, dus...

De voorzitter: Nee, dat is prima. Dank u wel. Dan vraag ik aan de collega's of dat er vragen zijn of opmerkingen misschien? Ik kijk rond. Dat is niet het geval. Dat was kort maar krachtig. Dank u wel voor de terugkoppeling.

Dan komen wij bij agendapunt 4. O, ja en dank u wel, en de Gouverneur.

Gouverneur Remkes: Heel graag gedaan.

4 REGIONALE ECONOMIE

4.1 Sonderend stuk inzake Herziene basisrapportage Groot project Transitie Maastricht Aachen Airport, brief GS van 11 december 2023 (GS DOC. 00595421)

De voorzitter: Wij behandelen het sonderend stuk inzake de Herziene basisrapportage Groot project transitie Maastricht Aachen Airport. Voordat wij beginnen met de behandeling van het sonderend stuk geef ik graag de gelegenheid aan de spreker, dat is de heer Sprangers namens de Alliantie pleinAIR Maastricht.

Goedemorgen, meneer Sprangers, hartelijk welkom. Neemt u plaats, inderdaad. U krijgt maximaal vijf minuten om in te spreken. Gaat uw gang.

De heer Sprangers: Goedemorgen allen. Herziene basisrapportage Groot project MAA. Op bladzijde 4 staat: 'De luchthaven draagt bij aan logistieke en toeristische sectoren van de economie in Limburg.' Dat is een opmerkelijke uitspraak. De toeristische sector zelf kijkt hier namelijk volledig anders tegenaan. Zij ziet de ontwikkeling van MAA juist als een bedreiging voor het toerisme.

Bladzijde 8: Inzetten stillere vliegtuigen en verminderen hinder voor de omgeving. De transitie naar een duurzame en omgevingsbewuste luchthaven vormde de basis van het besluit om MAA open te houden. In de praktijk zien we nu het tegendeel gebeuren. Die tast de geloofwaardigheid van MAA en uw Staten fundamenteel aan. Want nu worden juist luchtvaartmaatschappijen, die vliegen met uiterst lawaaierige en vervuilende toestellen, de B747's aangetrokken. Hoe kunt u dit rijmen met het uitgangspunt van duurzaam en omgevingsbewust?

In de laatste CRO-vergadering verklaarde de CEO van MAA dat het bedrijfseconomisch heel slecht gaat met MAA. Ook dat het niet in staat is te concurreren met de grote luchthavens. Het kan toch niet zo zijn dat, om te verbloemen dat MAA geen bestaansrecht heeft, maatschappijen met oude, vervuilende en lawaaierige toestellen worden aangetrokken om het resultaat wat op te krikken?

Bladzijde 15. Een sensitivity analyse is opgenomen in het businessplan MAA. Die laat zien wat er gebeurt als de vraag met 10% terugloopt. Met die 10% zal de bandbreedte worden bedoeld die de Gedeputeerde eerder al heeft genoemd en die niet overschreden zou zijn. Wat zijn de effecten van een teruggang van 10%? De negatieve impact op de NHW, oftewel de huidige nettowaarde van deze investeringen, zou min 104% zijn. Inmiddels blijkt dat de teruggang van het aantal passagiers bijna 10% bedraagt, maar van de luchtvracht geen 10% maar 70%. Welke financiële gevolgen heeft dit voor MAA en haar hoofdaandeelhouder, de Provincie Limburg, op de korte en de lange termijn?

De gevoeligheidsanalyse laat ook zien dat bij het uitblijven of van de vertraagde ontwikkeling van de e-aviation de impact op de NAW, de huidige nettowaarde van de investeringen, ruim 200% bedraagt.

200% min. De businesscase van MAA gaat uit van invoering van e-aviation in 2025. Dat staat op bladzijde 33: 200 passagiers volgend jaar al. Commerciële e-aviation blijkt echter pas op zijn vroegst in 2030 mogelijk. Oftewel, we hebben te maken met een vertraging van minstens vijf jaar. Decaan Henry Wery van de TU Delft zegt hierover dat verreweg de meeste verhalen over e-aviation niet gebaseerd zijn op een realistisch beeld van de voortgang der techniek, maar politiek worden ingezet, bijvoorbeeld ten behoeve van het bestaansrecht van regionale vliegvelden zoals MAA. Voorgaande roept de volgende vragen op. Waarop is het enorme bedrijfseconomische belang dat aan e-aviation wordt gehecht gebaseerd? Wat zijn de bedrijfseconomische gevolgen van de vertraging? Is er ten aanzien van e-aviation een marktverkenning gemaakt? Bestaat er een bedrijfs- of verdienmodel, oftewel, waar is de onderbouwing? Gezien dit enorme belang dat aan e-aviation wordt gehecht, moeten de ontwikkelingen, vooruitzichten en realiseerbaarheid in deze volslagen nieuwe en onbekende sector nauwgezet in het oog worden gehouden. Maar hierover is niets terug te lezen in de herziene basisrapportage. Op te merken valt verder dat e-aviation niet bijdraagt aan de transitie van MAA. Het vormt slechts een nieuwe tak van sport boven op de huidige bedrijfsvoering. De huidige herrie en vervuiling blijven en dan komt het lawaai van de e-aviation daar bovenop. Ik sluit af. De Alliantie heeft een gerenommeerd bureau onderzoek laten doen naar de financiële risico's die de Provincie loopt bij de huidige exploitatie van MAA. Het rapport hierover verkeert nu in de conceptfase. De eerste voorlopige conclusies zijn echter weinig geruststellend. Ook heeft de alliantie de luchtvaartdeskundige van Nederland, Paul Parremore, die is tien jaar voorzitter geweest van de ACN, de lobbyclub voor de luchtvaart in Nederland, naar de businesscase van MAA laten kijken. Ik kan u alvast verklappen dat zijn kritiek niet mals is. Ik dank u voor uw aandacht.

De voorzitter: Dank u wel. Zijn er vanuit de commissie verduidelijkende vragen? Ik herhaal verduidelijkende vragen, want het is niet de bedoeling om een debat te voeren met de spreker. Neen, ik zie geen handen? Dan dank ik de spreker voor zijn komst en mag u terug plaatsnemen op de publieke tribune.

Dan kunnen wij verdergaan. Wij bespreken dit agendapunt in één termijn en het voorstel is dat u dit per fractie behandelt met een spreektijd van vijf minuten. De technische vragen heeft u vooraf kunnen stellen. En het verzoek is om vandaag uw inbreng te beperken tot de beantwoording van de sonderende vraag. Let op, we behandelen de rapportage niet inhoudelijk. Het gaat hier enkel en alleen om de sonderende behandeling van het format. De inhoudelijke behandeling volgt in een latere commissievergadering. Nadat uw commissie het woord heeft gehad, geef ik het woord aan de Gedeputeerde en die heeft 35 minuten. Wij beginnen vandaag achteraan in de zaal en dat is de heer Roso, Ik geef u graag als eerste het woord.

De heer Roso (JA21): Ja, dank u wel, voorzitter. Aangezien inhoudelijke behandeling, zeg maar, opschuift naar de volgende keer en het puur om het sonderend stuk gaat en de vorming daarvan, heb ik eigenlijk geen opmerkingen.

De voorzitter: Oké, helder. De heer Van den Beucken.

De heer Van den Beucken (LOKAAL-LIMBURG): Dank u wel, voorzitter. Eerst nogmaals dank voor de tijdige beantwoording van de technische vragen. Doordat wij die antwoorden nu hebben zal mijn betoog ook niet zo verschrikkelijk lang hoeven te zijn. Het gaat er natuurlijk om dat wij zaken in de gaten houden, zaken goed volgen, monitoren. Dat is eigenlijk de kern van het verhaal. En dat doen we dus in de vorm van deze herziene basisrapportage. We vonden wel dat die tien KPI's lastig onder te brengen waren in de eerdere genoemde vijf transitiepaden in dat businessplan. En dat staat niet een-op-een in verbinding met mekaar. En daar hebben we dus ook een vraag over gesteld en de

beantwoording geeft aan dat dat niet nodig zou zijn. Het zijn twee aparte zaken, zo blijkt, maar wij zochten daar toch een verbinding in. Dan denk je bij het monitoren natuurlijk niet alleen maar aan financiële en economische aspecten, maar ook zeker aan vluchtbewegingen, personen en vracht en ook zaken die te maken hebben met het omgevingsbewustzijn en de duurzaamheid. Dus daar hebben we ook enkele technische vragen over gesteld die volgen ons naar behoren inhoudelijk zijn beantwoord. Wat betreft meldingen en overlast mag dit wat ons betreft naast dat per kwartaal ook per jaar gerapporteerd worden in een apart schemaatje, zodat we dat wat makkelijker kunnen overzien. Dat is eigenlijk wat we mee zouden willen geven. En wat betreft die verkeerslichtenrapportage blijkt ook uit de beantwoording van technische vragen dat dat op dezelfde manier zou gaan gebeuren als bij IPML en dat is denk ik wel handig.

Dan hebben we ook nog het feit dat Schiphol nog niet zo lang geleden toegetreden is als aandeelhouder. En wij hebben er even over gefilosofeerd ... of ik heb daar met mezelf even over gefilosofeerd. Of het zinvol is en mogelijk om een daadwerkelijk effect in de brede zin van Schiphol, Schiphol als aandeelhouder, in die rapportage te verwerken? En daar had ik graag wel nog een reactie over van de Gedeputeerde. Het is een beetje een wollige vraag, maar misschien voelt de Gedeputeerde aan wat ik daarmee bedoel.

Dan hadden we nog het verschijnsel fijnstof, ultrafijnstof. Ik dacht tijdens het lezen van het stuk hebben we de afgelopen keren ook niet gesproken over ultrafijnstof en meetpunten? En gelukkig, helemaal op het eind van het stuk, werd dat wel genoemd. We vragen ons wel af of één meetstation voldoende is en hoe wij deze depositie van fijnstof door het MAA, hoe we dat kunnen onderscheiden van een totale depositie? Dat zouden we graag in een rapportage terug gaan zien. Dat was het, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Dan geef ik graag het woord aan de heer Pelzer.

De heer Pelzer (VVD): Dank u, voorzitter. De voorliggende herziene basisrapportage van het project transitie Maastricht Aachen Airport beantwoordt voor ons als VVD aan de gestelde verwachtingen. Alle relevante informatie, om als Provinciale Staten onze controlerende taak uit te voeren, zitten in deze rapportage. De informatie die periodiek wordt gemonitord, zal de transitie naar groei en verduurzaming van Maastricht Aachen Airport inzichtelijk gaan maken. Overigens zien wij als VVD een verdere groei van Maastricht Aachen Airport binnen een bepaald perspectief en daarover hebben we ook gisteren nog schriftelijke vragen gesteld via een apart traject. Afrondend onze waardering voor de rapportage en de VVD is akkoord.

De voorzitter: Dank u wel. Dan geef ik graag het woord aan mevrouw Depondt.

Mevrouw Depondt-Olivers (CDA): Ja, voorzitter, wij kiezen er heel bewust voor om het nu niet over het bestaansrecht van MAA te hebben. Daar leek het vorige keer in de behandeling een beetje op bij een rapportage. Maar wel over de vraag of de rapportagevorm en de criteria die daar in staan, zoals die nu voorligt, ons gaat helpen in het beoordelen van de vraag of de luchthaven op de juiste koers zit in relatie tot de doelen die wij met elkaar hebben vastgesteld. Dus ik wil dat eigenlijk inderdaad wel heel graag gescheiden houden. Ik ga proberen dat in vijf minuten te doen. Vanuit dat perspectief, laat ik vooropstellen, vind ik hem eigenlijk te algemeen, te hoog over. Ik denk dat de concrete vragen die leven bij PS, hiermee niet helemaal voldoende beantwoord worden. Misschien heeft dat iets te maken met het feit dat vrij expliciet wordt gesteld van ja, er was een amendement Heldens en nou maken we een rapportage. Maar wij willen eigenlijk wel graag gewoon een integrale rapportage, ook vanuit bijvoorbeeld de positie als aandeelhouder. Zo mis ik bijvoorbeeld een hele financiële paragraaf in dit stuk, want je zou je doelstellingen op duurzaamheid nog wel kunnen behalen, maar als je failliet gaat heb je er ook niet zo heel veel aan, hè. Dus wat dat betreft zou ik hem eigenlijk wat integraler willen

aanvliegen dan sec dat. En dat betekent ook dat die wat concreter zou moeten worden. Er worden daar transitiepaden en speerpunten benoemd, maar die worden verder niet uitgewerkt in termen van, oké, waar gaat dat dan over en welk resultaat willen we wanneer bereikt hebben. Want als je wilt weten of je succesvol bent, dan begint dat met het concretiseren van je doelen naar aard en naar tijd, en dat staat er eigenlijk maar heel vaag in, maar op een paar onderdelen.

We hebben al een paar keer bij die voortgangsrapportages het punt gehad dat het een momentopname is. En als jouw doel is om te zien of een bedrijf zich ontwikkelt in de richting waarin je wilt dat het zich ontwikkelt, heb je er niks aan om alleen maar status quo te horen en mogelijk nog wat terug te kijken, maar niet vooruit. We hadden de vorige keer een hele discussie over daling van de vracht, ja, is dat nou een probleem of niet? Ja, dat kun je niet beoordelen als je een momentopname krijgt, want je hebt geen zicht in hoe het ervoor was. En je hebt al helemaal geen zicht in de prognose daarna. Dus het zegt niet zoveel om alleen maar status quo te rapporteren. Dus de vraag is, en ik neem aan dat MAA dat zelf ook heeft, wat is niet alleen het doel, want die staat er op onderdelen nog wel in, maar wat is de feitelijke realisatieprognose, bijvoorbeeld voor de komende vijf jaar? Ik noem maar wat. En kunt u dat ook visualiseren? Beginnend in 2014. Daar begint het stuk ook mee, hoe zat het toen? Heeft het zich ontwikkeld? Waar staan we nu en wat is de prognose naar de toekomst? Dan krijg je een beetje beeld, zit ik op de juiste weg of zit ik niet op de juiste weg?

Ik mis eigenlijk in het hele stuk de performance op het gebied van milieu en uitstoot. Het gaat over hinder, die wordt overigens ook niet gespecificeerd. Maar we hebben het expliciet ook wel gehad over niet alleen minder geluid en niet alleen minder vliegende dakpannen, maar ook gewoon minder milieu-uitstoot. En ook dat is wel iets waar je feitelijk over zou moeten rapporteren. Klein technisch puntje, op pagina 3. Bij mijn herinnering is in 2021 geen coalitie uit elkaar gevallen. Ik was er toch bij of ik ben aan het dementeren, dat weet ik niet. Bij het aantal ernstig gehinderden is wel het doel opgenomen, maar ook daar graag ... Maar wat is de feitelijke realisatie? Bewegen we ons ook inderdaad daadwerkelijk in de richting van dat doel. En zoals gezegd bij ernstig gehinderd, dat is een heel vaag begrip, een heel algemeen begrip. Is dat geluid, is dat stank, zijn dat vliegende dakpannen, is dat lozen van kerosine, tijdstippen van vliegen, of anders? Ik bedoel wat is hinderreductie? Als we dat alleen maar gaan beperken tot geluid, dan doet dat ook geen recht denk ik aan alle punten die een jaar geleden in de discussie op tafel zijn geweest.

Eens even kijken, ik ga het toch maar een beetje afronden. Ja, die risicoanalyse, zijn dat maar voorbeelden? Of is dat nou echt de risicoanalyse? Want als dat laatste het geval is, vind ik hem een beetje mager eerlijk gezegd en zeker als het gaat over de beheersingsmaatregelen. Ik wil hem niet bagatelliseren, maar als daar staat het risico van het niet behalen van CO₂-doelen en daar staat, van nou, dan gaan we een cultuur competentie managementtraject in, dan denk ik nou, volgens mij matcht dat niet zo helemaal met mekaar. Dus ik vind de basis wel goed, maar ik zou hem echt wel veel uitgebreider en veel visueler willen dan die er nu ligt. Alleen maar om onszelf te helpen om niet bij elke bespreking vervolgens al die punten die er niet instaan dan toch weer op de tafel te krijgen.

De voorzitter: Dank u wel. Ja, helemaal netjes binnen de tijd. Dan geef ik graag het woord aan de heer Zeedzen.

De heer Zeedzen (BBB): Ja, dank je wel, voorzitter. Nou, ik kan mij bijna helemaal vinden in het betoog van mevrouw Depondt voor mij. Dank daarvoor. Helder verwoord. Dus wat ik daar nog verder wil aanstippen is de financiële paragraaf. Daar sluit ik mij bij aan. Waar wij als BBB nog naar op zoek zijn is van ... We hebben, ja ... Er is een financiële paragraaf waarbij we hopen dat uiteindelijk het belang van de MAA-groep financieel onafhankelijk wordt. Het zou heel mooi zijn. Maar waar wij ook naar op zoek zijn is: hoe vloeien die investeringen, die we nu doen, terug naar de Limburger? En niet alleen als zijnde van nou, we hebben een luchthaven in de buurt en daar kunt u gebruik van maken als u op vakantie wilt. Maar mensen die niet op vakantie gaan, hoe voelen die in het dagdagelijks

leven de invloed van MAA? Dat kan op financieel niveau zijn, daar zijn we nog even zoekende naar. Verder, ja, juichen wij toe dat bij de tewerkgestelden wat meer een scope is waarbij het nu duidelijk is over welke bedrijven we het hebben, wat het volgens mij nu makkelijker moet maken om daar een eenduidig cijfer te krijgen. Want ja, als ik kijk naar de vorige rapportages, waren er heel veel verschillende versies afhankelijk van de bron die we daar hanteerden. Even kijken ... Ja, ook de speerpunten die benoemd worden, daar had ik van verwacht, toen ik ze las, van nou, die komen dan verderop terug en die worden daar verder uitgediept. Daar bleef ik een beetje op mijn honger zitten. Op zich ben ik het wel met de speerpunten eens. En puur een praktische overweging. Ja, we moeten hier een oordeel vellen over een format. Just off the record om dat format en een technische uitleg over het format in één document te gieten, wat het voor mij moeilijk maakt om in te schatten, hoort het bij het format of is dit technische uitleg? Dus wellicht voor de toekomst is het handig om het format echt separaat en de technische uitleg in een apart document te doen. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Dan geef ik nu graag het woord aan mevrouw Smeets.

Mevrouw Smeets (SP): Ja, dank voorzitter. Ja, Ik kan me ook aansluiten bij wat mevrouw Depondt al zei en ik wil daar nog wel wat iets nader op ingaan. Want toen ik dacht aan een basisrapportage had ik toch een andere beleving bij het stuk dat er nu ligt. En het heeft eigenlijk te maken met twee punten, dus ik kan er nog niet akkoord mee gaan met zoals het er nu ligt, om de vraag maar te beantwoorden. En dat heeft ermee te maken dat die ook nog niet in lijn is met de Regeling Grote Projecten. En het zit met name dan op het onderdeel reikwijdte bijvoorbeeld, dat is er niet in opgenomen. Er mag ook gelet worden op de duiding van begrip, bijvoorbeeld. Dat is echt dat deel op de Regeling Grote Projecten, als het dan gaat over de inhoud. Dus inhoudelijke zaken die omschreven zijn, maar er wordt in het amendement dan gebruikgemaakt van die prestatie-indicatoren. En dat is bijzonder, want ze hebben bijna geen van allen streefwaarden hè. Dus zoals ze er nu staan, op basis van die indicatoren, kun je eigenlijk niet concluderen zitten we nou op de goede weg of zitten we dat eigenlijk niet? En, dat zou ik wel heel graag hier terugzien. Een voorbeeld daarvan is ook wat mevrouw Depondt al zei dat die kwalitatieve ... Ja, de vraag eigenlijk van wat betekent dat nou ernstig gehinderd? Ik heb dat ook bij vrachtvolume, passagiers, daar is ook wat over gezegd. Mag wat mij betreft ook inzichtelijk blijven vanaf het moment dat wij daadwerkelijk, ja, eigendom ..., het vliegveld in eigendom hadden. En zo blijft ook de ontwikkeling vanaf dat punt zichtbaar. Dan paragraaf 3.2. Hier mag inzichtelijk worden gemaakt, conform de groeiruimte in de omzettingsregeling, en dat is waarschijnlijk ook de verwachting wat de toekomst wordt, tot hoever mag MAA eigenlijk groeien? Als je kijkt wat daar staat, is dat 1,4 miljoen passagiers, 150.000 ton vracht per jaar en 20 ton trucking. Ja, dan is het wel handig om te weten dat dat de maximale capaciteit is en dan mag je er eigenlijk niet overheen gaan. En ik piep heel erg. Hoe kan dat? Overigens deel ik wel de mening van de Alliantie dat je de cijfers over trucking zou moeten splitsen van de luchtvracht. Om het helemaal goed te doen, zou je e-aviation daarbij ook in kaart moeten brengen. Voeg dat dan ook vooral samen, want dat levert het totaal op van de vracht en passagiers. Wij hebben ook de behoefte aan een overzicht, en dat mag ook gewoon kwalitatief beschreven worden, van de bijdragen van bijvoorbeeld het Rijk in de ontwikkeling van MAA. Want dat levert eigenlijk natuurlijk ook iets op voor MAA of niet. De milieueffecten, gezondheidselementen, daar zei mevrouw Depondt ook al wat over, moeten zeker worden meegenomen, met name dat stuk fijnstof. Bij de planning op dit moment staan er geen verdere ontwikkelingen. Ik neem aan dat we daar wel heel veel zaken in gaan terugzien. Luchthavenbesluit dat genomen moet worden, het proefdraaien waar wij natuurlijk ook over gaan. Wat ik denk dat mist bij risico's zijn de tegenvallende vervoersaantallen, de hogere kosten, ja, dat staat in de eerdere rapportages over luchtverkeersleiding naluisteren. Nou, dat zijn wel allemaal zaken die je natuurlijk wilt meenemen en misschien sluit ik aan op wat meneer Van den Beucken ook zei. Waar ik in ieder geval als SP heel erg behoefte aan heb is toch een keer een presentatie over wat is nou dat effect van het toetreden van die Schiphol Group?

Wellicht dat dat een goede oplossing zou kunnen zijn. Nou, wij blijven natuurlijk uiteraard kritisch op de resultaten van MAA. Dat is ook niet de discussie die hier op dit moment voorligt. Mevrouw Depondt, dat zegt u terecht. Maar we verwachten wel een aangepaste basisrapportage, waarbij we uiteindelijk ook dat advies van de Griffie natuurlijk krijgen en het is uiteindelijk natuurlijk een PS-besluit om die basisrapportage ook vast te stellen. Daar wil ik het bij laten.

De voorzitter: Dank u wel. Dan geef ik nu graag het woord aan de heer Dautzenberg.

De heer Dautzenberg (GroenLinks): Dank u wel, voorzitter. Nou, zoals we allemaal wel weten, het besluit rondom MAA is genomen. Daar wil ik ook niet te lang bij stilstaan. Wellicht bekend, GroenLinks betreurt dat. Maar aan de andere kant zullen we ook de ontwikkelingen rond MAA kritisch en nauwlettend blijven volgen. En een rapportage kan inderdaad in dat kader als middel dienen. Voor ons ligt dan het nieuwe, of althans het sonderend stuk, de herziene basisrapportage. En ik wil even terugkomen op het woordje 'kan', want dit kan heel wel als middel dienen om te controleren, want hoewel de opzet die erop staat over het algemeen degelijk in elkaar steekt, hoewel op sommige punten wat summier, zijn er toch wat punten waarop wij wat aanmerkingen hebben. Ik val maar met de deur in huis. Onder 3.5 worden de ondernomen acties beschreven in het kader van duurzame relatie met de omgeving. Hoewel wij uiteraard toejuichen dat de luchthaven actie op dit vlak onderneemt, zien wij ook graag terug wat dit dan concreet heeft opgeleverd. Dus ook om maar in de termen van de doelenboom te spreken, wat is dan de output van die acties? Want het enkel en alleen opnoemen van de acties, ja, dat draagt niet bij aan het controleren. Verder wordt er ook onder 3.7 een tabel opgenomen over het aantal meldingen omtrent overlast. Deze tabel heeft ook in de voorgaande rapportages gestaan en biedt dus ook een beeld van het aantal meldingen. Daarbij wordt gebruikgemaakt van een tabel van het KICL. Maar het KICL houdt ook de meldingen per gemeente bij en ook hoe die er uitzien qua beweging. Dus dag, les of nacht. We zouden ook graag willen zien dat dat ook meegenomen wordt in die rapportage. Sowieso cijfermatig is het ook wenselijk om ook over dit kalenderjaar en alle andere kalenderjaren, zover het mogelijk is, cijfers te laten terugkomen omtrent e-aviation. We zien een paar jaren terugkomen, maar wanneer het kan, zouden we dat ook op echt jaarlijkse basis terug willen zien. Ja, hopelijk ook in het kader van e-aviation krijgen we een overzicht van een aantal meldingen. Dus of er ook een splitsing gemaakt kan worden tussen meldingen omtrent e-aviation of reguliere vlucht. Ja, los van deze herziene rapportage zouden we ook heel graag willen zien dat er ook een periodiek evaluatiemoment zou kunnen komen. Als ik het goed heb begrepen en als ik me goed herinner, is dat ook de vorige keer aangehaald door mijn fractiegenoten. Ik weet dat dit niet de plek of het moment is om dit weer aan te halen, maar bij deze ligt het weer op tafel. Er blijft natuurlijk ook de vraag openstaan, want daar gaat dit stuk over, of wij akkoord kunnen gaan met de herziene basisrapportage. Ja, in de basis kunnen we dat, als er dan gelet gaat worden op de aanmerkingen zoals ik die net weergaf. Tot zover

De voorzitter: Dank u wel. Dan geef ik nu graag het woord aan mevrouw Plusquin.

Mevrouw Plusquin (Partij voor de Dieren): Dank u wel, voorzitter. Voorzitter, de Partij voor de Dieren heeft een groot verschil van inzicht met de Gedeputeerde over de toekomst van MAA. Die beoogde voordelen, zoals de bereikbaarheid en de werkgelegenheid in de regio, worden overschat en zijn eerder een wensscenario dan realiteit. En de prognoses voor vrachtvolume, passagiersaantallen en economische gezondheid van de onderneming zijn aanhoudend veel te rooskleurig. Daarentegen worden de nadelen, zoals geluidsoverlast, fijnstof, CO₂, stikstof gebagatelliseerd en de mogelijke oplossingen zoals e-aviation en een duurzame bedrijfsvoering volledig overschat. Het fonds wordt traag vormgegeven. Voorspellingen zijn meningen, maar de cijfers geven de werkelijkheid weer en die hebben consequenties. De Partij voor de Dieren vindt de opzet van de projectrapportages dan ook

zeer belangrijk. Alleen ontbreekt in de huidige opzet het een en het ander, namelijk concrete feiten over de belangrijke argumenten en verwachtingen, het businessplan, zoals besproken in december 2022. En concreet betreft het de volgende punten. Op pagina 4 onder punt 2.1 stelt de rapportage dat MAA een bijdrage levert aan de toeristische sectoren in Limburg. Graag ziet de Partij voor de Dieren dat in concrete cijfers terug. Welk deel van de passagiers, die via MAA vervoerd worden, gaan daadwerkelijk in de regio Limburg op bezoek? Op pagina 7 onder punt 3.2 zouden wij graag zien dat de cijfers van de passagiersaantallen en vrachtvolumes voor alle jaren, dus ook 2023 en 2024, worden gerapporteerd. En daarnaast wensen wij de cijfers voor vracht uitgesplitst te zien voor luchtvaart en zogenaamde trucking, omdat trucking in zijn aard niet luchthavengerelateerd is. Wanneer MAA een overslaglocatie voor vrachtwagens wordt, hebben de Staten zich tot een heel andere onderneming te verhouden. En dat willen wij graag heel zuiver in de cijfers terugzien. En bij de passagiersaantallen en vrachtvolumes willen wij een financiële effectrapportage zien met daarin de financiële consequenties van de afwijkingen en de verwachte vluchten. Immers, de financiële bijdrage van de Provincie en de waarde van MAA hangen voor een groot gedeelte af van de realisatie van de verwachte aantallen vluchten. Op pagina 86 van de businesscase staat: 'Vertraagde ontwikkeling e-aviation heeft een impact van min 224% op de netto contante kasstromen van de onderneming.' Einde citaat. Hoe staat het nou met die ontwikkeling van e-aviation? Wij willen graag een concrete cijfermatige rapportage en beantwoording van die vraag in de rapportage of e-aviation zich conform het businessplan ontwikkelt. Onder 3.8 op pagina 11 spreekt de basisrapportage over een natuurvergunning van MAA. Het ministerie van LNV heeft 150.000 ton vracht en 20.000 ton trucking vergund. En dat ligt ruim onder de streefcijfers in het businessplan, die al vanaf 2024 boven 200.000 ton uitkomen. Wij zijn benieuwd wat deze vergunning voor impact heeft op de exploitatiepositie van de luchthaven en we zouden dat graag terugzien. Daarnaast wordt er door MAA gestreefd naar netto nul uitstoot van CO₂ in 2030. Binnen dit ambitieuze doel is ons niet ontgaan dat er wordt gestreefd naar netto nul uitstoot. We zouden graag cijfers zien over de huidige CO₂-uitstoot, onderverdeeld in luchthavenuitstoot en vliegtuigenuitstoot en ook hoe die uitstoot gecompenseerd wordt en gaat worden. Daarnaast zouden we ook graag cijfers zien over de omvang van de uitstoot van ultrafijnstof, fijnstof, stikstof en zeer zorgwekkende stoffen, zodanig dat de Staten de ontwikkeling hiervan kunnen monitoren. En voor geluidsoverlastbeperking is aangegeven dat zeer luidruchtige vliegtuigen geweerd gaan worden. Graag wil de Partij voor de Dieren in de rapportage informatie zien over hoeveel vliegtuigen per geluidsklasse landen en opstijgen en de ontwikkeling hierin. En tenslotte brengen wij met een glimlach de doelstellingen van MAA onder de aandacht. Die luidt, het verminderen van transportemissies op pagina 12. Dit met droge ogen op te schrijven nu het genereren van de immense hoeveelheden transportemissies de corebusiness van MAA is toont toch wel een bijzonder wrang gevoel voor humor. Tot slot wil ik wel namens de Partij voor de Dieren onze waardering uitspreken voor de opzet van de basisrapportage, maar vooral ook de mogelijkheden om daar natuurlijk op te reflecteren. Tot zover.

De voorzitter: Dank u wel. Ook netjes binnen de tijd. De heer Van Est.

De heer Van Est (50PLUS): Dank u wel, voorzitter. Voorzitter, alles aanhorende kunnen we alleen spreken van een basis voor een basisrapportage, om het zo te zeggen. De algemene opmerking is eigenlijk dat er goed overwogen moet worden welke weergave de beste informatie geeft. Kan dat middels tabellen of grafieken waarbij keuzes worden gemaakt? Moeten het staaf- of lijndiagrammen zijn zodat het goed in één keer inzichtelijk wordt wat de situatie is. Er wordt een rapportage per periode gemaakt of het wordt een soort continu dashboard waarbij de data worden bijgewerkt, indien deze beschikbaar zijn. Dan even inhoudelijk per paragraaf. Paragraaf 2.2. Het is gebruikelijk dat bij behandelingen van jaarstukken en begrotingen er iedere keer bedragen staan en dan vraag je je af hoe het is opgebouwd, uit hoeveelheidscomponenten en prijscomponenten. Bij deze weergave valt

het op dat er geen indicatoren zijn in financiële zin. Opbrengsten, kostenratio, kosten gesplitst tussen vaste kosten en variabele kosten, dat wordt toch wel echt gemist. Paragraaf 3.1 wat bedoelen we precies met 1 fte? Zijn dat die 40 uur of zijn dat ook variabelen? Want dat kan verschillend zijn. En het valt op dat het aantal medewerkers niet gesplitst wordt in vast en variabel. En hoe wordt omgegaan met taken binnen de organisatie die uitbesteed worden, bijvoorbeeld catering of schoonmaak en dan zijn ze niet formeel in dienst, maar ... Paragraaf 3.2. Welke peildata worden gehanteerd en welke tijdsintervallen worden gebruikt. Maand, drie maanden, een half jaar? Zijn het aantal vliegbewegingen gelijk aan passagiersvluchten en vrachtluchten en op welke wijze worden privévluchten dan meegenomen in deze zaak? Paragraaf 3.3. Is er een bepaald direct verband tussen een geluidscontour en een bepaald type vliegtuig? Op welke wijze wordt dan gekeken naar de baan van het vliegtuig? En een vliegtuig dat hoger over een gebied vliegt, zal minder overlast geven dan een vliegtuig dat lager vliegt. Of zijn deze aannames onjuist? Paragraaf 3.4. Waarom wordt hier alleen gesproken over passagiers en niet over het aantal vluchten? En zijn daar... Naast e- auto's hebben wij ook hybride auto's. Zijn er nu in de toekomst ook hybride vliegtuigen die bijvoorbeeld bij het opstijgen of landen alleen van de E-modus gebruik maken? Paragraaf 3.5 en 3.6. Hier zouden we de rapportage niet willen beperken tot een achteraf verantwoording, maar ook de acties die de komende tijd worden ondernomen. Paragraaf 3.7. De vraag blijft hoe we precies melders en meldingen meten. Melders op hetzelfde adres of meldingen ... Dat moet wel heel duidelijk zijn in definities hoe we dat weergeven en zijn de meldingen te herleiden naar incidenten? Bijvoorbeeld omdat ze binnen een bepaald afgebakend tijdsinterval vallen? En zijn dan de incidenten weer te herleiden naar een geluidscontour? Dat is een beetje de vraag. Die analyse zal natuurlijk wel heel belangrijk zijn voor welke acties we eventueel zouden moeten nemen om binnen een bepaald kader te blijven. En tot slot paragraaf 3.8. In hoeverre registreren we de klachten als gevolg van het proefdraaien met betrekking tot geluid maar ook ten aanzien van de uitstoot, want dat is daar ook belangrijk. Tot zover, voorzitter

De voorzitter: Dank u wel. Dan geef ik graag het woord aan de heer Stocks.

De heer Stocks (D66): Dank u, voorzitter. Ten eerste dank aan de heer Sprangers voor het verhelderende verhaal. Wij zijn nog steeds geen voorstander van het behoud van MAA en al helemaal niet van de gigantische provinciale investeringen die het met zich meebrengt. Maar als het dan toch open moet blijven, dan maar zo goed mogelijk alles controleerbaar maken voor ons als Staten. Wij kunnen niet wachten op de cijfers per 1 januari 2024 die in te vullen zijn in de voorgedrukte tabellen. Aan de hand van een aantal prognoses en verwachtingen zullen ook deze er niet veel anders, en daarmee positiever, uitzien als eerder ook al bekend was. Bij de Brightlands hebben we ook al flink geworsteld om duidelijk te krijgen wat de verhoudingen zijn en wie er allemaal deelneemt. Graag willen wij het deze keer wel compleet inzichtelijk krijgen. Om dit voor ons zo duidelijk mogelijk te maken zouden wij het op prijs stellen als er een apart hoofdstuk gewijd zou worden aan de volledige financiën, zoals mevrouw Depondt ook al aangaf. In deze opzet vinden wij dit niet overzichtelijk genoeg. Er worden in verschillende paragrafen wat cijfers benoemd en uitgelegd. Dit zou overzichtelijker kunnen in een apart hoofdstuk. Hierin kunnen dan de provinciale middelen een paragraaf zijn. Tot zover. Dank u.

De voorzitter: Dank u wel. Dan geef ik graag het woord aan de heer Huls.

De heer Huls (PvdA): Ja, dank u wel, voorzitter. Er zijn al een aantal collega's voor mij geweest, dus ik ga een aantal dingen herhalen, onvermijdelijk gezien. Ook wij vinden dat er een aantal stukken missen uit wat we graag in de basisrapportage zouden zien. En één van de zinnen, die mij opviel in het stuk op pagina 16, is dat daar staat: 'De Provincie heeft binnen het project MAA verschillende rollen, waaronder aandeelhouder, bevoegd gezag en financier.' En wij missen vanuit twee van die

rollen, namelijk aandeelhouder en financier, alle KPI 's-indicatoren die wij graag zouden zien. Maakt het vliegveld winst? Wat is de cashflow? De EBITA, de echte aandeelhouders, KPI's, zullen er toch ook in moeten komen. Een KPI of het terugbetalen van de leningen die de Provincie heeft verstrekt, zou voor ons ook wenselijk zijn. Het komt er eigenlijk op neer dat wij nu het idee hebben dat, zoals de rapportage er nu ligt, alles op groen zou kunnen staan en dan zou morgen MAA failliet kunnen zijn. Dat lijkt mij als aandeelhouder niet een gewenste rapportage die je bijhoudt. Daarnaast hebben we nog een aantal wensen voor een aantal van de KPI's. Daar staat bijvoorbeeld de werkgelegenheid. Wij zouden niet alleen graag het fte willen zien, maar ook de kwaliteit van banen. Zijn het alleen maar minimumloonbanen, modaal, twee keer modaal, vaste contracten, dat soort iets verduidelijken. KPI's voor in een rapport, wat de collega van de Partij voor de Dieren al zei, daar kunnen wij ons ook bij aansluiten. Dan wordt er gesproken over een boost voor de Limburgse economie en wij zijn erg benieuwd welk percentage van de passagiers van MAA Limburgers zijn die op vakantie gaan en terugkomen. En welk percentage mensen van buiten Limburg zijn die hier naartoe komen en dan weer weggaan. Ik denk dat die twee verschillende groepen een heel andere boost voor de economie meebrengen, dus het lijkt ons goed om daar op te rapporteren. En verder, dat is misschien een algemene opmerking, maar over die passagiers. Ik weet niet zo goed hoe ik het moet formuleren, maar de kans dat er over tien jaar 480.000 e-aviation- passagiers vanaf MAA gaan vliegen, dat lijkt mij toch een zeer grootse vorm van wensdenken, aangezien er op dit moment nul vliegtuigen bestaan die dat überhaupt kunnen. En als ze dat kunnen, is het een prototype met zes passagiers per vliegtuig. Wat we ons daar vooral afvragen is of dat cijfers van MAA zijn of zijn dat cijfers van de Provincie als aandeelhouder die die opdracht aan het bestuur meegeeft? Hoe denkt de Provincie over die cijfers over e-aviation? De investeringen die daarvoor nodig zijn om dat te gaan doen, extra energievoorzieningen, extra voorzieningen op het vliegveld, waar nog eens in geïnvesteerd moet worden in de hoop dat er dan e-aviation-passagiers komen. Als rol van aandeelhouder, zouden wij daar toch iets meer specificatie willen zien over de verwachtingen die daaraan ten grondslag liggen. We hebben namelijk het idee dat de cijfers gewoon van MAA komen en zonder kwalificatie zijn doorgezet in de rapportage. En daarnaast hebben wij ook nog graag een statusindicator of een iets bredere update over het Omgevingsfonds. Dat wordt nu heel summier genoemd, maar dat zien wij graag iets breder benoemd. Dat was hem voor nu. Dank u.

De voorzitter: Dank u wel. En dan geef ik tot slot het woord aan de heer Van Bijnen.

De heer Van Bijnen (PVV): Ja, voorzitter, dank u wel. Dan mag je als laatste nog wat ... Blij dat er in ieder geval nu een rapportage ligt, dat eerst gezegd, dus waarvoor dank. Heel veel collega's al gehoord met heel veel goede punten, ook waardeloze punten gehoord, maar goed, ook dank daarvoor. Altijd gezellig. Wat we eigenlijk vooral willen toevoegen, want als we dan antwoord geven op de vraag bent u tevreden? Nou, niet helemaal. Wel bijna. Het stukje Omgevingsfonds. Paragraaf 3.10. Natuurlijk door ons toegevoegd op 24 november. Wat gaan we daar inderdaad in zetten was eigenlijk meteen een vraag aan mijn collega's, maar we hebben maar één termijn natuurlijk. Dus ja, ik kan jullie de vraag nu al stellen, wat willen we daar zien? Maar we hebben daar natuurlijk zelf ideeën over, dat we daar een uitgebreide rapportage willen van het Omgevingsfonds. Met in ieder geval dan minimaal een financiële rapportage van het Omgevingsfonds, plus dan wat is daarmee gedaan, hoeveel huishoudens zijn geholpen, hoeveel projecten zijn er opgezet? En waar heeft dat toe geleid? Want dat fonds is natuurlijk niet opgericht zonder doel. Dus dat we ook kunnen zien dat het ook echt nut heeft en wat daar aan gelden, zeg maar, besteed wordt. Dus als dat kan, uitgebreid. En dan mis ik eigenlijk nog een stuk dat ik graag toegevoegd zie worden, een stukje moties en amendementen. Vooral, zeg maar, moties en amendementen, zeker, naar aanleiding van besluitvorming 2022, maar ook daarvoor en daarna zijn nog wel wat moties en amendementen die daar liggen, die betrekking hebben op Maastricht Aachen Airport. En om onze controlerende taak beter te kunnen uitvoeren zou

ik graag zien dat die worden toegevoegd met de status daarvan, zodat dat ook overzichtelijk is. En eigenlijk is de rest al gezegd, dus dan wil ik het daar ook bij laten. Dan kunnen we doervliegen. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Dan komen we nu aan bij de Gedeputeerde en die geef ik graag het woord, u krijgt van mij 35 minuten.

Gedeputeerde Satijn: Dank u wel, voorzitter. U bent gul deze ochtend. Ik weet niet of ik de 35 minuten nodig heb. Maar laat ik beginnen met u allen nog een Zaolig nuuj jaor te wensen want ik heb een aantal van u nog niet kunnen zien en ik was ook niet op de nieuwjaarsreceptie. Beste wensen voor dit jaar. Dat het voor u allen een gezond, liefdevol en een politiek mooi jaar mag worden. Dat geldt uiteraard ook voor onze insprekers. Fijn dat u er weer bent en u ons ook van uw overtuiging iedere keer het beeld meegeeft wat u ook actualiseert. Dus dat vind ik ook fijn. Daar steken we echt wel wat van op. En daar luisteren we ook naar. En voorzitter, sonderend ligt voor een rapportage waar een aantal van u heel erg naar uitgekeken hebben. Laat ik beginnen met het dilemma. Als je een rapportage probeert vorm te geven en dan in eerste instantie voorlegt aan de Staten, wat ga je nou rapporteren en wat ga je nou niet rapporteren? We hebben in het verleden heel veel ervaring gehad met deelnemingen waar we met hele grote frequentie over rapporteerden, waar uiteindelijk bleek dat door die frequentie er eigenlijk weinig te melden was of dat de voortgang voor de Staten niet goed te zien was. Dat hebben we bijvoorbeeld bij Brightlands gezien. Dat hebben we toen geoptimaliseerd in de Brightlands-rapportage. Dat levert nu een veel completer en een beter beeld op, maar de frequentie naar de Staten toe is lager. Dat kan natuurlijk een politieke wens zijn of niet natuurlijk, hè. Dat bespeur ik hier ook. Daar zitten wat wisselingen in qua verwachtingen. Het allerbelangrijkste is natuurlijk dat u in uw positie als controlerend orgaan wordt voorzien. Dat u daarin alle informatie aantreft die u graag wilt zien, even los van het feit of u het project, waar we het nu hierover hebben, wenselijk vindt of niet, want dat is een andere politieke afweging en die snap ik ook. Dus ik probeer, voorzitter, een beetje weg te blijven bij de politiek-inhoudelijke discussie of deze deelneming wenselijk is of niet, hè. Daar hebben we ook een besluit over genomen. Dat heeft mevrouw Depondt het ook over gehad. Maar wat ik ook heel goed beluisterd heb, is dat u vanuit uw positie vindt dat het nog niet volledig is en dat heb ik heel goed gehoord. Daar heb ik ook een aantal elementen van gehoord. Ik vind die ook terecht, laat ik daar ook heel eerlijk in zijn. Dus ik wil het eigenlijk kort houden. Ik ga al die opmerkingen meenemen naar de volgende ronde, als ik het zo mag zeggen. Ik realiseer me ook dat u hier maar één termijn heeft. Het zou ook flauw zijn als ik hier dan allerlei dingen ga roepen dat ik een opmerking heb gehoord over een rapportage die er niet in zou zitten, die er wel in zou zitten. Dat betekent dat wij het niet goed toegelicht hebben. Zo simpel is het ook. Dus dat spel ga ik hier ook niet spelen, dat is ook geen spel. Maar ook die beantwoording ga ik niet geven, want dat roept alleen maar meer vragen op. Ik vind over het algemeen, voorzitter, dat ik heel veel waardevolle opmerkingen heb gehoord van uw commissie. **Ik ga die allemaal verwerken. Dat is dus één toezegging feitelijk...**

De voorzitter: Dank u wel. Die noteren we.

Gedeputeerde Satijn: ...om te komen tot een rapportage die uiteindelijk moet leiden ... En mevrouw Smeets heeft gelijk, daar gaat u uiteindelijk over besluiten.

Maar we hopen dat dat allemaal is opgenomen. Wat we ons wel moeten realiseren is dat, en zeker als het gaat over cijfermatige informatie, die niet altijd op hetzelfde moment beschikbaar zou moeten zijn. Dus daar zal ik wel een controle op moeten laten plaatsvinden, ook door het ambtelijk team, om ervoor te zorgen dat die informatie, die gevraagd is, beschikbaar is ja of nee. Als die niet beschikbaar is zal ik dat terug rapporteren, want we moeten wel een moment met elkaar hebben dat we naar

cijfers kijken. Want als we het hebben over feiten, moeten er ook wel feiten zijn. Dus dat zeg ik er even in algemene zin bij. Dus dat geldt ook voor de financiële paragraaf. Daar heb ik een aantal duidelijke opmerkingen en vragen over hoe ... een verzoek ook, om daarop te rapporteren en ik vind het ook terecht dat er ook een trendanalyse mogelijk gemaakt moet worden. Hoe is het verleden? Hoe ontwikkelt het zich naar de toekomst toe? Als je een scenario voelde dat je ergens een stijging of een daling ziet, ik blijf een beetje bij vliegtermen, voor welk onderwerp dan ook, is dat dan verklaarbaar of niet? Maar we moeten ons ook realiseren dat we hier als deelneming opereren en niet als bestuur van de bv zelf. Dat is altijd een beetje het gevaar. Die neiging heb ik zelf ook wel eens een keer, daar ben ik heel eerlijk in, hoor. Maar we moeten ook vanuit onze rol, laten we zeggen, de rapportage op een goede manier kunnen beoordelen. Dus langs die lijnen, voorzitter, wil ik graag al de opmerkingen die er gemaakt zijn voor de commissie mee terugnemen. Ook daar, waar onduidelijkheden zitten, kan wel een betere toelichting op plaatsvinden, dat we dat separaat doen. Ook de opmerkingen die je maakt, heb ik van meerdere commissieleden gehoord, van goh, u heeft het altijd in het traject na het besluit van MAA gehad over de rol van een andere aandeelhouder, in dit geval Schiphol. Wat is dan ook die rol van die aandeelhouder? En hoe materialiseert zich dat nu ook? Nou, dat zou heel goed kunnen zijn dat dat in cijfers uit te drukken is, maar misschien ook niet. Maar laten we dan ook maar die kwalitatieve bijdrage laten zien. Dus ik neem kennis, voorzitter, ook van de politieke overtuiging van een aantal leden van uw commissie. Daar gaan we het zeker vast in de toekomst nog over hebben. Maar ik neem alle opmerkingen die door uw commissie zijn gemaakt mee. Of ze allemaal verwerkt kunnen worden, weet ik niet. Ik wil dat dubbelchecken omdat ik ook vind dat, in het kader van de rapportage, we ook een moment moeten hebben dat die cijfers compleet moeten zijn en daarover ook een goede inhoudelijke discussie kunnen voeren. En niet met allerlei haken en ogen en mitsen en maren, want dat doet de discussie geen recht, denk ik. Dus daar wil ik het bij laten. Ik zorg er ook voor in het proces ... Misschien is het goed dat we nog even terugkomen bij de fracties met de opmerking die wij van hun vernomen hebben. Dat wil ik even dubbelchecken, dat we dat ook meenemen, dat u ook het gevoel en beeld heeft dat die op een juiste manier zijn meegenomen.

De voorzitter: Ik zag nog een vraag van mevrouw Smeets.

Mevrouw Smeets (SP): Ja, dat ging met name over de rol van de Schiphol Group. Ik vroeg u eigenlijk een toezegging daarop. Dat was ook een beetje in de lijn met wat meneer Van den Beucken zei of we misschien een presentatie toelichting kunnen krijgen op de rol en ook misschien wel de ambitie van de Schiphol Group richting de toekomst.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Ja, dat had ik gehoord. We zitten natuurlijk ... en daar hebben we het bij de vorige inhoudelijke rapportagediscussie, als ik het zo mag zeggen, over gehad, toen mevrouw Depondt ook heel terecht zei, van ja, we hebben eigenlijk net een nieuwe start gemaakt, zal ik maar zeggen. Op dit moment zijn we een nieuwe CEO aan het werven voor de luchthaven. Ik denk dat het ook goed is dat hij of zij zich hier komt voorstellen. En dat we dan ook die rol meenemen. Maar als het gaat om een, laat ik zeggen, kwantitatieve bijdrage, weet ik niet of dat op dat moment al geleverd kan worden. We zitten nog in het voortraject. Sorry, in het begin, moet ik zeggen, niet in het voortraject. Maar ik vind het een terechte vraag. Daar reflecteer ik net zelf ook op. Het is een argument geweest om datgene te doen wat we nu doen. Dan hebben de Staten daar ook recht op om te weten wat de effecten zijn, op korte en middellange termijn.

Mevrouw Smeets (SP): Met andere woorden kunt u dan wel toezeggen dat we die presentatie dan ook krijgen zodra die **stevig ... [1:29:10]** geworden is.

Gedeputeerde Satijn: Het antwoord is ja. Dus een tweede toezegging, voorzitter, dat er een presentatie komt over de bijdrage, kwalitatief en kwantitatief, van de Schiphol Groep bij MAA.

De voorzitter: Dank u wel. Ik zag ook nog een vraag van de heer Van den Beucken.

De heer Van den Beucken (LOKAAL-LIMBURG): Ja, de eerste vraag is al weggenomen door mevrouw Smeets.

Dank daarvoor. De tweede vraag is in wat algemenere zin. **Krijgen wij een soort van nota van aanvullingen of wijzigingen, zodat we niet hoeven graven in het stuk, wat er te zijner tijd op tafel komt, wat er wel en niet meegenomen is. Kunt u daar in de vorm van een toezegging iets mee doen?**

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: In het kader van de goede voornemens. Ja.

De voorzitter: Ja, dat was een goede opmerking. Dat was ik inderdaad ook van plan om te vragen. Het lijkt me voor de volgende bespreking handig dat het inzichtelijk gemaakt wordt welke opmerkingen, waarom wel of waarom niet, meegenomen worden. Ja, een terecht punt. De heer Van Est had ook nog een vraag.

De heer Van Est (50PLUS): Ja, even in het verlengde. Ik snap de Gedeputeerde heel goed dat je niet alle vragen kunt beantwoorden omdat er redenen kunnen zijn om zaken niet te doen. Maar bij de nieuwe versie kunt u dan ook aangeven dat hetgeen niet meegenomen kan worden, om welke reden dat niet gedaan kan worden? Want dat is ... Dat zou dan heel fijn zijn, want dan hoeven we die vragen niet alsnog te stellen.

De voorzitter: Ja, dank u wel. Dat is ook hetgeen de Gedeputeerde net aangaf. Dus er zijn toezeggingen ... Ik heb twee toezeggingen genoteerd. **Dat is enerzijds de toezegging dat de opmerkingen meegenomen worden die in deze commissie gemaakt zijn. En daarbij wordt dan ook aangegeven hoe met die opmerkingen wordt omgegaan, zodat u de volgende keer de rapportage gemakkelijk kunt doorspitten en kunt behandelen. En de tweede toezegging dat is de presentatie met betrekking tot de deelname van Schiphol op verzoek van mevrouw Smeets en van de heer van den Beucken.** Ja? U had verder geen vragen meer. Mevrouw Smeets? Wel nog?

Mevrouw Smeets (SP): Misschien zat er in die eerste toezegging volgens mij nog wel een aanscherping. En die ging dan met name over ... Volgens mij zei de Gedeputeerde dat wij nog een ... dat er een moment komt waarop we nog even met elkaar toetsen of dit dan de juiste informatie in de rapportage is. Is dat dan in de commissie? Dat vraag ik me even af.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Satijn: Wat ik daarmee bedoelde, in het proces naar de volgende opleverende rapportage, dat wij bij u, per fractie, even terugkomen van zijn dit de punten die wij goed gehoord hebben. En in de definitieve nota, zal ik maar zeggen, waar ook de nieuwe rapportage bij zit, daar kunt u ook zien, in de lijn met wat de heer Van Est heeft gezegd, wat is opgenomen, wat is niet opgenomen, waarom wel, waarom niet. Zodat u ook kunt afwegen waarom dat zo is. En dat zal wat

mij betreft alleen maar kunnen gaan over of die informatie wel of niet beschikbaar is of niet openbaar is, om welke reden dan ook. Of dat het in de tijd gezien de cijfers, die we zouden presenteren, geen getrouwe weergave zouden kunnen geven. Want dan zitten we ook met mist om ons heen te praten. Dat zou niet de bedoeling zijn. Ik vind nog één ding belangrijk, dus fijn dat u die vraag even stelt. We moeten ook even goed kijken naar op welke momenten zijn al die data beschikbaar? Als die maar één keer per jaar beschikbaar komen, ja, dan moeten we ons afvragen, gaan we ze dan wel opnemen met de nota, zeg maar één keer per jaar beschikbaar, terwijl we misschien twee keer per jaar dit met elkaar willen bespreken. Dus we moeten daar even de weg in vinden, maar daar komen we echt, ook via de informele lijn, als ik dat zo mag zeggen, voorzitter, bij u op terug. We willen gewoon dat die rapportage u in staat stelt om uw controlerende rol op een goede manier in te vullen.

De voorzitter: Ja. Dank u wel. **Dan noteren we die specificering nog bij de toezegging.** Dank u wel daarvoor.

T9348 **Gedeputeerde Satijn** zegt toe de wensen en suggesties die door de leden van de **Statencommissie ESA** ten aanzien van de concept herziene basisrapportage **MAA** zijn ingebracht in samenhang te zullen beoordelen en bij de eerstvolgende rapportage te zullen aangeven hoe met de wensen en suggesties is omgegaan.

T9349 **Gedeputeerde Satijn** zegt toe de nieuwe CEO van **HBLM**, die voor de zomer zal aantreden, uit te nodigen voor een kennismaking met de **Statencommissie ESA** eind 2024 en in een presentatie te schetsen wat in de praktijk, naast het aandeelhouderschap, de meerwaarde van **Schiphol Nederland BV** voor **Maastricht Aachen Airport** is.

5 Schorsing.

De voorzitter: Dan zijn wij aan het einde gekomen van dit agendapunt en dan ook meteen aan het einde van dit deel van de vergadering. Ik schors deze vergadering. Die gaat volgende week op 19 januari om 10.00 uur weer verder. Dank u wel, allemaal.

(De vergadering werd geschorst om 10.47 uur)

Vastgesteld in de vergadering van 8 maart 2024,

De commissiegriffier,

De voorzitter,

Van Dijk

Mertens