

TRANSCRIPT VAN DE STATENCOMMISSIE MILIEU EN MOBILITEIT VAN PROVINCIALE STATEN UTRECHT
d.d. 17 januari 2024

Voorzitter: Dhr. S. Nagtegaal

Namens het college van GS: Dhr. H. van Essen, Dhr. H. Bakker, Dhr. A. van Schie.

Woordvoerders: Dhr. G. Borger (D66), Mw. L. Veen (D66), Mw. M. de Widt (D66), Dhr. M. Harinck (D66), Dhr. E. Kamp (D66), Mw. G. Bikker-Trouwborst (CDA), Dhr. B. de Hartog (FVD), Dhr. J. Breur (SP), Dhr. D. Oude Wesselink (GroenLinks), Mw. M. Hoek (50PLUS), Dhr. A. Travaille (PvdD), Mw. J. Matser (GroenLinks), Dhr. K. van Vuuren (BBB), Dhr. R. Hossain (VVD), Dhr. F. van der Star (PVV), Dhr. D. Bosch (UtrechtNu!), Mw. H. Rikkoert (ChristenUnie), Dhr. H.J. Dekker (PvdA), Mw. M. Welschen-van der Hoek (CDA), Dhr. K. Vermaat (SGP), Mw. N. Flink (PvdA), Dhr. H. Wolting (ChristenUnie), Dhr. P. de Weerd (PvdD), Dhr. J. Beltman (BBB), Mw. M. van den Broek (BBB)

Van ambtelijke zijde aanwezig: Dhr. dr. R.J. Poort (griffier); Dhr. R. van Paridon (commissiesecretaris)

1. Opening

De voorzitter: Ik wil iedereen van harte welkom heten bij deze commissie M&M op 17 januari. Het is 13:01 uur. Dus laten we gewoon vooral beginnen. Ik wil echt vooral iedereen die thuis meekijkt en ook hier dop de publieke tribune zit en natuurlijk jullie als commissieleden ook een bijzonder warm welkom geven. We gaan gewoon even de agenda af. Dan beginnen we natuurlijk met de opening, dat doe ik nu.

2. Vaststellen agenda

De voorzitter: Dan gaan we meteen verder naar we agendapunt 2, het vaststellen van de agenda. We hebben een agenda met veel interessante onderwerpen, mooie onderwerpen. Hij is redelijk vol. Daarom wil ik u natuurlijk ook wel vragen om de bijdrage eventueel kort en bondig te houden. Daarbij wil ik wel nog opmerken dat u natuurlijk allemaal spreektijd heeft. Jullie gaan over jullie eigen woorden en jullie eigen ... De lengte van jullie woorden. Zijn er nog opmerkingen over de agenda? Ik zie een handje van mevrouw Van Den Broek. Uw pasje zit er niet in, klopt dat? Kunt u ... U moet dan wel even uw pasje halen. Dan wachten we even. Mevrouw Van Den broek heeft een opmerking over de agenda. Mevrouw Van den Broek is van de BBB. Ik geef haar het woord.

Mevrouw Van den Broek: Dank u wel, voorzitter. En dan vooral over een punt wat vandaag niet op de agenda staat. Dat is het punt waar we vanmorgen wel een informatiesessie over hebben gehad, de meest kansrijke gebieden windturbines. Eigenlijk, het is de actualiteit van deze week. Het is vanda... De beslissing is genomen. Het is bij de gemeentes gedropt. We hebben alweer roodgloeiende telefoons achter de rug. Het is jammer dat we het vandaag niet kunnen bespreken. Het is wel fijn dat we het volgende maand op de agenda hebben. Dan hebben we langere voorbereidingstijd. Maar ik had liever eerder die langere voorbereidingstijd gehad voordat het naar buiten was gegaan. We zijn eigenlijk nu een beetje als laatste bijna geïnformeerd. Dus dat punt wilde ik even maken en dat is het eigenlijk.

De voorzitter: Waarvan akte. Dan, dat nemen we mee en ik denk ook dat de gedeputeerde u gehoord heeft. Voordat ik het vaststel, heb ik wel nog een ander voorstel ook vanuit de kant van GS, want gedeputeerde Van

Essen is vanaf punt 10 geloof ik digitaal aanwezig. Het verzoek is daarom ook om punt 11, EDC, Energie Diensten Centrum naar voren te plaatsen. Dus dan wordt het eerst 11 en daarna 10. Is iedereen daarmee akkoord? Ik zie geen boze gezichten, dus dan stel ik bij deze de agenda vast.

3. Mededelingen

De voorzitter: Dan gaan we naar de mededelingen. Een aantal mededelingen vanuit mijn kant. We werken natuurlijk uiteraard met spreektijden vandaag, zoals altijd. Iedere fractie heeft 12 minuten. De vergadering zal uiterlijk om 18:00 uur beëindigd worden. Na de serieuze aangelegenheden kan ik u vertellen dat er ook daarna na afloop gastronomische festijnen zijn te vinden in het bedrijfsrestaurant die elke smaak papil zal verrukken. Dus ik adviseer u dan ook om na afloop van de commissie zich te verplaatsen naar het bedrijfsrestaurant waar u lekker kunt eten. Verder nog, er is in het fractievoorzittersoverleg nogmaals beklonken dat de commissievoorzitters natuurlijk zelf de regie hebben over de orde in de vergadering. Er is natuurlijk veel te doen geweest over de regel van, hoe gaan we om met opwaardeerders en niet-opwaardeerders? Ik wil daarin aangeven en ook melden dat ik persoonlijk enigszins deze vergadering coulant ga zijn met die eerder vastgestelde regel, maar maak geen misbruik van die coulance. Dat wil ik wel meegeven. Daarbij wil ik ook nog wel benadrukken dat fracties die wel de moeite hebben genomen om op te waarden, dat die wel de voorrang krijgen uiteraard. We hebben ook een tweetal mededelingen.

De heer Borger: Voorzitter, mag ik een korte vraag stellen?

De voorzitter: Jazeker. De heer Borger van D66.

De heer Borger: Bij een aantal van de vragen die gesteld zijn door verschillende fracties, stond erbij, wij gaan graag het gesprek aan met de overige leden in de commissie. Is dat dan waar de ruimte gevonden moet worden?

De voorzitter: We gaan gewoon normaliter nu ook wel die opwaardeerders af, alleen bijvoorbeeld bij een onderwerp als de ARU, als er dan echt nog fracties zijn die na afloop echt kort nog even iets mee willen geven of iets in de groep willen gooien, dan zou ik dat toestaan. Dito voor interrupties. Alleen zoals ik net al zei, maak er dan geen misbruik van en wees wel kort. Daar zou ik dan ook gewoon op toezien. Dus ik hoop dat dat dan verder duidelijk voor u is, mijnheer Borger. Een tweetal mededelingen van gedeputeerde Van Schie over landbouwvoertuigen op provinciale wegen en de ingebruikname P+R Breukelen. Ik geef daarvoor het woord aan de heer Van Schie.

Gedeputeerde Van Schie: Nu heeft u al veel verklapt eigenlijk natuurlijk, voorzitter. Twee mededelingen inderdaad. Over de landbouwvoertuigen hebben we natuurlijk eerder u per brief geïnformeerd over dat we onderzoek doen naar landbouwverkeer door dorpskernen en dat we daarover ook in goed gesprek zijn met drie kernen die daar ook gebruik van willen maken. In de vorige commissie heeft mevrouw Bikker nog gevraagd van, kunnen we ook iets doen voor Lexmond in gemeente Vijfheerenlanden? We hebben ook contact gehad met gemeente Vijfheerenlanden. Maar echt rondom die kernen, alleen gemeenschappelijke ... Gemeentelijke wegen. Ook waterschapswegen, maar de provincie ligt echt een heel eind uit de buurt. We kunnen dus ook niet zoveel doen aan de problemen daar. Mochten ze wel vanuit de gemeente nog een beroep willen doen op advies, dan staan we daarvoor open. Maar op dit moment nemen we ze dus niet mee in het onderzoek. Dat wil ik toch ook even teruggeven richting de vragensteller. Verder wil ik u wijzen op een Statenbrief over de ingebruikname van de P+R Breukelen.

De voorzitter: Mijnheer Van Schie, voordat u daarmee verder gaat, een korte vraag van mevrouw Bikker van het CDA daarover. Kort, kort, kort.

Mevrouw Bikker-Trouwborst: Ik wil even reageren. In ieder geval bedankt voor deze reactie en het stukje onderzoek wat heeft plaatsgevonden.

De voorzitter: Dat was geen vraag. Ik vind het wel een beetje irritant dat dat nu zo gedaan wordt. Ik vind het helemaal attent dat u hem wil bed... Mijnheer Van Schie wil bedanken. Alleen het is niet nodig. Dus mijnheer Van Schie, gaat u verder.

Gedeputeerde Van Schie: Dank u, voorzitter. O nee, dat was niet nodig. P+R Breukelen nog even uw aandacht op vestigen. Want er is heel erg hard aan gewerkt. Al vijftien jaar lang proberen we dat zo goed mogelijk te faciliteren als P+R-locatie. Daarom is ook een parkeergarage gebouwd. Ook uw Staten hebben dat natuurlijk met een Statenvoorstel bekrachtigd. 5 februari gaan we die in gebruik nemen. Daar is nog een kanttekening aan, want we willen daar betaald parkeren invoeren. Dat kon om allerlei redenen nog niet, want u moet daar als Staten nog beleid voor vast gaan stellen. Daar kom ik nog mee, met een Statenvoorstel. Maar ik wil u er toch op wijzen dat in elk geval het dan opengaat en ook gratis toegankelijk zal zijn de eerste periode. Maar er is ook een hoge parkeerdruk rondom de P+R. We willen graag mensen stimuleren om het openbaar vervoer te gebruiken. Dus u heeft daar een Statenvoorstel over ontvangen. Die staat dan natuurlijk voor de commissie van eind februari geagendeerd. Maar ik dacht, misschien is hij aan uw aandacht ontsnapt. Dan kunt u toch even meedelen in de feestvreugde van dit moment die in elk geval bij ons heerst. Dank, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van Schie voor deze mooie mededelingen, ook namens de commissie. Zo, dan doe ik het. Dan waren dat de mededelingen. Zijn er verder trouwens nog mededelingen vanuit de kant van de commissie? Er is nog ... Mijnheer Van Essen heeft ook nog een mededeling. Gaat uw gang.

Gedeputeerde Van Essen: Ik denk, ik ga nog even verder met het feestelijke nieuws van de heer Van Schie, maar dan op een ander onderwerp, heel kort. Dat is het natuurvriendelijk isoleren. We hebben in de provincie Utrecht een aanpak met soortenmanagementplannen ontwikkeld. Die is inmiddels ook geadopteerd door het ministerie als inderdaad de manier om bescherming van kwetsbare natuur en isoleren van woningen te combineren. Dus die aanpak gaat in alle provincies ook uitgevoerd worden. Daar zijn ook middelen voor beschikbaar gesteld, voor zowel provincies als gemeenten. In onze provincie gaat het in totaal om 3.500.000, deels dus ook voor provincies en een deel voor de gemeenten. Dus dat goede nieuws wilde ik u niet onthouden. Als ik er nog een hele korte mag, voorzitter, naar aanleiding van de PARK-informatiesessie van vanmorgen. Een van de adviezen, laatste adviezen van Paul Roncken, is Parkeren in Stijl. Het is denk ik goed om even mee te delen dat daar nog GS-reactie op komt. Die reactie zou ongetwijfeld hier dan ook weer de agenda komen. Dus u komt nog in de gelegenheid om daar ook in de commissie met elkaar het gesprek over aan te gaan.

De voorzitter: Dank, mijnheer Van Essen. We zijn allemaal verguld met deze mededelingen. Dan sluit ik dat agendapunt af.

4. Ingekomen stukken M&M

De voorzitter: Daar gaan we over naar agendapunt 4, de ingekomen stukken van de M&M. Daarover hebben wij geen opmerkingen ontvangen.

5. Ingekomen stukken vanuit GS

De voorzitter: Dan ga ik ook gewoon verder met agendapunt 5, de ingekomen stukken GS. Daarover hebben wij ook geen opmerkingen ontvangen. Waarvan akte.

6. Vaststellen verslagen commissie Milieu en Mobiliteit

De voorzitter: Dan agendapunt 6, de verslagen van 22 november en 6 december 2023. Net kreeg ik een kleine opmerking van mijnheer De Hartog van FvD over het verslag. Ik wil hem daar toch even het woord voor geven om dat kort even toe te lichten. Mijnheer De Hartog van Forum voor Democratie.

De heer De Hartog: Dank u wel, voorzitter. Het is echt een heel klein iets. Ik heb het al gemailld, maar mijn naam stond niet in de woordvoerders. Dus dat is het enige. Maar dank.

De voorzitter: We nemen het mee, we passen het aan. For the record tel ik dan de verslagen gewoon vast. Want ik zie ook geen andere handjes, dus dan gaan we verder.

7. Termijnagenda M&M en lijst moties

De voorzitter: Agendapunt 7, de termijnagenda en de motielijst. Daar hebben we ook ... Voorafgaand aan de vergadering zijn ook geen opmerkingen binnengekomen. Dus dit ook ter uw kennisgeving.

8. Rondvraag

De voorzitter: Dan gaan we bij het eerste een beetje bespreekpuntje toch, agendapunt 8, de rondvraag. We hebben een tweetal rondvragen ontvangen, namelijk van de SP en GroenLinks. We beginnen met de SP en dat gaat over de herstructurering medezeggenschap bij Keolis. Dan geef ik het woord aan mijnheer Breur van de SP.

De heer Breur: Dank u wel, voorzitter. Ik geloof dat ik in mijn verzoek voor deze rondvraag een en ander al voldoende heb toegelicht over het wat en waarom ik hem graag ... Ik ben erg benieuwd naar de reactie van de gedeputeerde hierop, dus ik zal het bij dit korte dingetje laten.

De voorzitter: Daar kunnen we alleen maar blijven worden, denk ik, als iedereen heel kort is. Dan ga ik over naar gedeputeerde Van Schie met zijn reactie.

Gedeputeerde Van Schie: Dan toch even voor de toehoorders ook die dan misschien nog niet helemaal weten waar het over gaat na de schriftelijke inbreng van de SP-fractie. Die vraag eigenlijk een appreciatie over de ontwikkeling bij de ondernemersraad bij Keolis. Die ga ik niet geven, zeg ik er dan maar meteen ook bij. Want wij vinden dat echt een verantwoordelijkheid van de vervoerder. Dat is ook in de concessieafspraken zo afgesproken natuurlijk. Het werkgeverschap ligt daar en daar proberen wij dus ook geen mening over te vormen, anders dan dat we natuurlijk vinden dat er een goed werkgeverschap moet zijn en dat onze chauffeurs die ook de dienstverlening via die concessie uitvoeren natuurlijk goede arbeidsvoorwaarden moeten hebben. Maar dat verkeer tussen werkgever en werknemers is echt aan de vakbonden en de ondernemersraden. Het past ons als opdrachtgever niet om daar een rol in te vervullen. We merken natuurlijk ook best wel dat er chauffeurs ook monds genoeg zijn om hier aan de bel te trekken als er iets is wat hen dwarszit. Dus zolang dat niet het geval is, hebben wij ook niet de verantwoordelijkheid of de behoefte om aan dat interne gesprek een rol ons toe te eigenen. Dus daar wilde ik het bij laten, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van Schie. Ik zie twijfel bij mijnheer Breur van de SP. Wilt u daar nog kort op reageren? Dat mag.

De heer Breur: Een korte reactie. Ik vind het een beetje teleurstellend, juist omdat wij goed werkgeverschap belangrijk vinden en juist omdat wij te maken hebben met een personeelstekort onder de chauffeurs, waardoor we eigenlijk het beroep zo aantrekkelijk mogelijk willen hebben, is dit een ontwikkeling die daar juist tegenin gaat. Ik had het fijn gevonden als dit in ieder geval via de gedeputeerde bij Keolis op tafel was gekomen. Maar ik heb niet de indruk dat het herhalen hiervan de gedeputeerde daartoe gaat bewegen. Dus we laten het hier even bij.

De voorzitter: Dank, mijnheer Breur voor de rondvragen, voor de terugkoppeling. Dan gaan we over naar de fractie van GroenLinks over zonnepanelenfietspad. Dan geef ik het woord aan mijnheer Oude Wesselink van GroenLinks.

De heer Oude Wesselink: Dank u wel, voorzitter. Op 3 januari zag ik een bericht op rtvutrecht.nl dat het bedrijf achter het zonnepanelenfietspad in Maartensdijk failliet is. Eerder hebben we hier ook in de commissie M&M over gesproken, omdat het een duur stuk fietspad is, zowel voor een fietspad als voor energieopwekking. Er was eerder toegezegd dat we weliswaar deze proef hebben, maar dat we daarna ook niet meer verder erin investeren. GroenLinks is benieuwd wat met deze stand van zaken, nu SolaRoad failliet is, hoe we daarmee omgaan.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Oude Wesselink. Dan geef ik ook het woord nogmaals aan mijnheer Van Schie.

Gedeputeerde Van Schie: Dank, voorzitter. Mij bereikte hetzelfde nieuwsbericht als de heer Oude Wesselink had gelezen natuurlijk in het reces. Mijn vragen werden gelukkig ook via de pers al snel beantwoord. Dus dat is dan weer het voordeel van, als wij stilstaan hier, dat betekent niet dat de rest van de wereld niet door draait. Concreet is het zo dat voor het onderhoud van het fietspad, zonnefietspad, Strukton voor ons het beheer en onderhoud doet en dus niet de leverancier van de panelen. Strukton is weliswaar een van aandeelhouders ook, maar die pakt nu dus zijn verlies, maar blijft gewoon betrokken bij het beheer en onderhoud en is ook ons aanspreekpunt daarop en ook een betrouwbare partij daarin. Dat beheer- en onderhoudscontract in deze fase loopt nog tot 4 oktober 2025. Dus Dierendag volgend jaar kunt u nog eens vragen van, hoe staat het ermee? Hoeft u ook niet te vragen, want u krijgt dan vanzelf van ons ook een evaluatie van het project. Dan zullen we ook wel Staten informeren over onze appreciatie en hoe het is gelopen met de aanleg, onderhoud, beheer gebruik en de opbrengsten van het zonnefietspad. Dat gaan we dan ook met u delen. Maar dat betekent nog niet dat we daarmee ook klaar zijn, want de garantieperiode die is afgesproken, ook met de Strukton, is tot 4 oktober 2029. Dus tot die tijd kunnen wij nog ons garanderen in elk geval van het in stand houden van het zonnefietspad zoals het is aangelegd.

De voorzitter: Goed. Dank u wel, mijnheer Van Schie. Is er nog behoefte aan een korte reactie hierop van GroenLinks. Ik zie geschud. Dan zijn we klaar met de rondvragen. Ik zie toch nog een vinger van mevrouw Hoek. U heeft kort een opmerking over dit antwoord?

Mevrouw Hoek: Ik heb nog een vraag. Dank u, voorzitter.

De voorzitter: Dan geef ik u het woord.

Mevrouw Hoek: Nog een vraag aan de gedeputeerde, kan dat nog, aan mijnheer Van Schie? Het gaat ook over een fietspad.

De voorzitter: Nee, dat gaat niet. Niet over een fietspad. Over dit onderwerp, maar anders niet. Gaan we niet doen.

Mevrouw Hoek: Net ging ook over ...

De voorzitter: Als het over dit onderwerp gaat, dan vind ik het prima. Maar niet over een fietspad.

Mevrouw Hoek: Dan vraag ik het wel. Het gaat over het fietspad, de N201.

De voorzitter: Nee. Kunt u ook uw microfoon ...

Mevrouw Hoek: Maar goed, ik vraag het dan wel mondeling aan de we... Gedeputeerde Van Schie.

De voorzitter: Prima. Helemaal goed. Dan waren dat de rondvragen. Ik zie verder geen handjes.

9. **Inspraak**

De voorzitter: Dan gaan we over naar agendapunt 9, de inspraak. We hebben een tweetal sprekers. Even natuurlijk een ding, de inspraak, u kent dat, we volgen een vaste procedure waarin sprekers vijf minuten spreektijd krijgen om een inbreng te doen, eventueel ook met een presentatie erbij. Na de presentatie krijgen fracties hier bij jullie commissie de mogelijkheid om daar vragen over te stellen. Na afloop nog eventueel een korte reactie van gedeputeerde. Er is altijd een slotwoord voor de spreker van één minuut. Dat alles gezegd hebbende, laten we gewoon verder gaan zonder de vertraging van mijn woorden. Een tweetal sprekers. Dan wil ik eigenlijk beginnen met de heer of mevrouw Coolsma over de versnelling energietransitie. Dan vraag ik de heer of mevrouw Coolsma om naar voren te komen op het spreekgestoelte of online zijn of haar microfoon aan te zetten. Het is niet het geval. De persoon is er niet. Dus dan gaan we over naar de volgende spreker. Dat is de heer Boesen namens Stop4deroute. Dan wil ik de heer Boesen uitnodigen om naar het spreekgestoelte komen en zijn verhaal te doen. U heeft vijf minuten spreektijd. Dat mag ook. U mag ook daar op het hoekje zitten, als u dat wil. Dan kunt u het knopje van de microfoon aanzetten. Mijnheer Boesen.

De heer Boesen: Geachte commissie en Statenleden. Mijn naam is Jan Boesen uit Tienhoven, gemeente Stichtse Vecht. Ik sta hier namens het burgerinitiatief Stop4deroute. Wij zijn tegen de vierde aanlegroute en voor krimp van Schiphol. Al 62.000 mensen hebben onze petitie Stop4deroute getekend. 1 februari hebben wij overleg met Minister Harbers over dit onderwerp. Wij zijn verheugd dat de provincie Utrecht alsmede 23 gemeenten zich hebben uitgesproken tegen de vierde route. Ook zijn wij blij dat de provincie vinger aan de pols houdt en onze belangen verdedigt bij de uitwerking van het programma Luchtruimherziening. Ik wil eerst iets zeggen over mijn recente ervaringen en ontwikkelingen. Daarna zal ik onze verzoeken aan u voorleggen. Ten eerste, het luchtruim zal voller en voller worden, want zoals vastgelegd in de Luchtvaartnota 2020-2050 en volgens plan-MER, faciliteert de voorgestelde luchtruimherindeling verdere groei van de luchtvaart van 440.000 vliegbewegingen nu tot 650.000 in 2030 en tot 800.000 in 2050. Toenemende vliegoverlast is voor verschillende gemeenten nu al het geval. Opvliegherrie.nl en bij Bewoners Aanspreekpunt Schiphol neemt het aantal meldingen en de geografische spreiding toe, zoals u op dat plaatje kunt zien. Dus elk stipje is een melding. Ik woon in Tienhoven en dat is het rode puntje. Dus u ziet dat wij nu ook midden in dat gebied zitten. Voor mijn gemeente betekent het een verdubbeling van het aantal

vliegbewegingen in 2023 ten opzichte van de situatie voor corona. Vliegtuigen komen over onze huizen, Natura 2000- en stiltegebieden op minder dan 1.500 meter met meer dan 50 decibel geluidsoverlast. Stop4deroute benadert inwoners in verschillende gemeenten via flyeren en of informatieavonden. Het blijkt dat veel inwoners niet op de hoogte zijn van de luchtvaartgroeiplannen. Ten tweede, de fundamentele verantwoordelijkheid van de overheid om de gezondheid van haar burgers en hun leefomgeving te beschermen, moet steeds meer via de rechter worden afgedwongen. De rechtszaak van de Stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder tegen de Nederlandse Staat komt 30 januari voor de rechter. Deze stichting eist nadrukkelijk geen financiële schadevergoeding, maar maatregelen om mensen, natuur en milieu te beschermen. Ten derde, er moeten vergaande maatregelen genomen worden om de natuur in Nederland te herstellen. Desondanks kreeg Schiphol recentelijk een omstreden natuurvergunning. Dat Schiphol boeren heeft uitgekocht om stikstofruimte te bemachtigen voor die vergunning, terwijl dit primair een maatregel is om de stikstofbelasting op de natuur te verlagen, is onacceptabel. Na diverse milieuoorganisaties, spant ook de gemeente Nieuwkoop een rechtszaak aan tegen de verlening van deze vergunning. Samengevat, er is toenemende overlast van vliegverkeer, Schiphol krijgt de ruimte om te groeien wat tot meer rechtszaken leidt om bescherming af te dwingen voor mens, natuur en milieu. Hoe versterken we onze lokale belangen tegen de nadelige gevolgen van vliegverkeer? Onze verzoeken aan de Commissie en de Statenleden. Ten eerste, wij vragen u om de provincie Utrecht aan te sporen om een samenwerkingsnetwerk met gemeenten en andere provincies op te zetten tegen de vierde route. Ten tweede, wij vragen u om de provincie Utrecht aan te sporen tot regelmatige actuele informatievoorziening over inhoud en proces van de besluitvorming over de vierde route naar inwoners. Ten derde, wij vragen u er bij de provincie op aan te dringen dat de provincie publiekelijk haar steun uitspreekt voor de genoemde rechtszaken. Ten vierde, wij vragen u om bij uw Kamerfracties aandacht te vragen voor de zorgen die er leven binnen onze provincie over vierde route. Zeker nu er zoveel nieuwe Kamerleden zijn, die mogelijk onvoldoende of onjuist zijn geïnformeerd, dan wel niet op de hoogte zijn van de weerstand van de provincie ertegen. En als laatste, vragen wij de Gedeputeerde Staten om hun positie en mogelijke rol in deze toe te lichten. Ik dank u wel.

De voorzitter: Hartelijk dank, mijnheer Boesen. Ruim binnen de tijd. Dan wil ik even rondkijken of daarover vragen zijn. Ik zie een handje van 50PLUS, Partij voor de Dieren, D66, BBB, VVD. Mevrouw Hoek, dan geef ik u als eerst het woord.

Mevrouw Hoek: Dank u, voorzitter. 50PLUS zou willen vragen aan de heer Boesen uit Tienhoven, u heeft het over 23 gemeenten, kunt u nog meer gemeenten buiten de 23 benoemen waar eigenlijk dezelfde weerstand geldt tegen de nieuwe vliegroute.

De voorzitter: Mijnheer Boesen.

De heer Boesen: Niet. Ik weet niet wat er allemaal speelt in alle gemeentes. Wat ik wel weet bijvoorbeeld is dat ook de gemeente Hilversum overlast heeft en dat die ook een brief heeft geschreven aan de Bestuurlijke Regie Schiphol en het ministerie van IenW om opheldering te verzoeken over het toenemende aantal vlieg... Over de toenemende Vliegoverlast. Misschien is het goed als u de presentatie even terughaalt, want daar heb ik een tweede sheet. Daarin is heel duidelijk te zien hoe dit komt, ook waarom opeens de vliegtuigoverlast boven de gemeente Stichtse Vecht is toegenomen. De volgende alstublieft. Hier ziet u van één dag het aantal vliegbewegingen. Elke lichte streep is één vliegbeweging van één vliegtuig. Dus je ziet heel duidelijk dat er over de gemeente Hilversum, komend dus vanaf Schiphol, dat er vliegtuigen opstijgen en die komen op 3000 meter dan over Hilversum heen. Er zijn ook dalende vliegtuigen. U ziet dus met de rode stip waar Tienhoven

is en u ziet daar ook veel lichte strepen en dat betekent dus dat er ook heel veel vliegtuigen gewoon rechtstreeks over natuurgebieden gaan en over het stiltegebied. Dit was vroeger niet. Dit is voornamelijk gekomen omdat vliegbasis Soesterberg dicht is, waardoor Schiphol ook zijn aanvliegeroutes, maar ook vertrekkende vliegtuigen de route hebben verschoven naar dit gebied.

De voorzitter: Goed. Dank u wel voor uw antwoord. Dan geef ik het woord aan mijnheer Travaille van de Partij voor de Dieren voor een vraag kort, alstublieft.

De heer Travaille: Dank u wel. Ik heb twee vragen. Wij ondersteunen allereerst helemaal het initiatief en trekken daarin samen ook op met een aantal andere fracties, ook richting Tweede Kamer soms. Maar ik heb twee vragen. De eerste vraag, wij krijgen steeds vaker berichten dat het vliegverkeer, ondanks dat de luchtruimherziening nog niet formeel is afgerond, al behoorlijk is toegenomen. Heeft u daar ook bewijs van en kunt u dat met ons delen? Het tweede is, het initiatief wat u schetst, de provincie Utrecht zou een samenwerkingsnetwerk moeten organiseren samen met gemeenten tegen de vierde aanvliegeroute, wat zou dat samenwerkingsnetwerk kunnen gaan doen? Wat zou dan de actie moeten zijn van het samenwerkingsnetwerk?

De voorzitter: Twee vragen over, is het toegenomen, merkt u dat ook, en over het samenwerkingsverband. Mijnheer Boesen.

De heer Boesen: Ja, met betrekking tot toenemen ... Toename van het aantal vluchten is het voornamelijk denk ik een verandering ook van de verspreiding daarvan. Zoals ik hiervoor ook al heb toegelicht. Ik heb bijvoorbeeld ook het aantal vliegbewegingen boven de totale provincie Utrecht opgevraagd. Daar zie je niet echt een toename in ten opzichte van 2018, maar je ziet wel duidelijk een hele duidelijke verandering in de spreiding van het vliegverkeer. Wat er natuurlijk ook speelt, is de hoogte van de vluchten of de hoogte waarop vliegtuigen overkomen. Verder hebben we daar ook geen precies inzicht in, behalve dus dat het aantal meldingen van vlieghinder exponentieel is toegenomen. Dus daaruit blijkt wel dat er duidelijk een verandering heeft plaatsgevonden. Of dat komt ... Ten oorsprong ligt aan het toenemen van het aantal vliegbewegingen of de verandering, is niet duidelijk, en de hoogte die dan daarmee meespeelt. Met betrekking tot het tweede punt. Sorry, dat was?

De voorzitter: Over de samenwerking.

De heer Boesen: Netwerk. Ik denk dat het voornamelijk belangrijk is dus dat mensen geïnformeerd worden. Dus dat blijkt inderdaad ook uit de acties die wij hebben, dat mensen niet op de hoogte zijn van de vierde aanvliegeroute. De meesten denken ook van, het is een not-in-my-backyard-verhaal en dat is het niet. Het gaat erom dus dat wij inschatten dat met de nieuwe herindeling van het luchtruim dat dat alleen maar zal leiden tot verdere groei van de luchtvaart, zoals ook uiteengezet in de Luchtvaartnota. De mensen moeten daarover geïnformeerd worden. Dus de meeste mensen weten niet dat als die luchtvaart of die route over hun huizen heen komt, dat dat tot meer dan 150 vluchten per dag zijn die dat bewerkstelligen en dat het alleen maar dus nog kan gaan verdubbelen in de komende periode. Wij snappen gewoon niet dat er geen betere overweging is ook tussen aan de ene kant de commerciële belangen van de groei van Schiphol en de andere kant het welzijn van de mensen en de natuur en het milieu.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Boesen voor het antwoord. Dan zag ik ook nog een handje van D66, van mevrouw De Widt.

Mevrouw De Widt: Dank u wel. Mijnheer Boesen, dank voor uw handreiking met een aantal acties. Ik zou nog specifiek willen weten, mensen die kunnen meldingen doen, maar de natuur kan dat niet. De provincie heeft een rol om natuur te beschermen. We hebben stiltegebieden aangewezen. Wat zou de provincie nog in dit ... Bij dit onderwerp extra kunnen doen om op te komen voor die Natura 2000-gebieden en de stiltegebieden en alles wat daarmee samenhangt? Heeft u daar een concreet idee bij?

De voorzitter: Mijnheer Boesen. Mijnheer Boesen, u ...

De heer Boesen: Ik zou die vraag ook willen terugkoppelen wat we daar kunnen doen. Het enige wat wij nu zien, is dat rechtszaken de manier zijn om dit af te dwingen. Wij begrijpen niet dat stiltegebieden, dat die niet stil zijn en dat daar de luchtvaart zomaar overheen kan. Dat zal ... Dat is ook met betrekking tot de stikstofuitstoot wat niet afgedwongen kan worden, het geluid waar niet op toegezien wordt. Dus er zal toch ook vanuit de overheid controle plaats moeten vinden op de handhaving van regelgeving die er is. Als de overheid dat zelf niet doet, zal dat afgedwongen moeten worden via de rechter. Ik zie alleen maar dus dat wij als bewoners en ook als provincie onze stem daarin kunnen laten horen richting de overheid en de regel... Of tenminste de wetgeving die nu in de maak is over dit onderwerp.

De voorzitter: Goed. Dank u wel. Ik had nog handjes van BBB en VVD, ik zie er nu ook eentje van GroenLinks. Zijn er nog anderen die ik misschien vergeten ben? Dat is niet het geval. Dan geef ik het woord aan mijnheer Van Vuuren van BBB voor een vraag.

De heer Van Vuuren: Dank u wel, voorzitter. Ook inderdaad dank aan de heer Boesen dat hij vandaag de moeite neemt om hier aanwezig te zijn. Ik heb één vraag, waar u nou precies bezwaar tegen gemaakt. Is dat het toenemend aantal vliegbewegingen of is dat de vierde aanvliegeroute? Met andere woorden, kunt u wel instemmen met een vierde aanvliegeroute als we kunnen borgen op een of andere manier dat het aantal vliegbewegingen niet zou toenemen?

De voorzitter: Goed. Mijnheer Boesen.

De heer Boesen: Dat is afhankelijk. Wij weten nog helemaal niet hoe die vierde aanvliegeroute er is. Natuurlijk is een herindelings van het luchtruim, waardoor het efficiënter wordt en mogelijk ook stiller, toe te juichen. Maar dan moet er inderdaad ook afgezekerd worden dus dat er geen of verdere groei plaatsvindt. Maar het gaat niet alleen om verdere groei. Uiteindelijk wil je ook naar verdere krimp, want uiteindelijk is de situatie zoals die nu is al niet meer menselijk. Mensen ... Zoals u al ziet, is er heel veel overlast met betrekking tot geluid en is de stikstofdepositie, en niet alleen stikstof maar ook uitstoot van giftige stoffen, al veel te veel. Dus het is niet alleen die vierde aanvliegeroute die uiteindelijk tot groei zal resteren. Maar het is ook de uiteindelijke si... De huidige situatie die eigenlijk al niet haalbaar is voor een land als Nederland. We moeten dus ook afvragen bijvoorbeeld, we hebben ... 40 procent van alle vluchten en passagiers hebben een hubfunctie, stappen over op Schiphol. Dat moeten we afvragen, of we dat willen. Ik weet niet of u het weet. Maar als je van Parijs naar Lyon wil vliegen, dan heeft de Franse overheid dat verboden omdat dat minder dan 250 kilometer is. Dus als je een vlucht van Parijs naar Lyon neemt, dan ga je over Amsterdam. Dat is gewoon ... Dat is de huidige situatie en daar moeten we vanaf. Dus het is ... Wij pleiten dus niet alleen voor een stop van de vierde route omdat dat onherroepelijk ook tot groei zal leiden, maar wij pleiten ook voor verdere krimp van het aantal vliegbewegingen.

De voorzitter: Het is duidelijk. Dank u wel voor het antwoord. Dan geef ik het woord aan mijnheer Hossain van de VVD.

De heer Hossain: Dank u wel, voorzitter. Laten we geen fundamentele discussie gaan voeren hier waar we niet over gaan, over voor de rol van de luchtvaart in onze samenleving. Een paar dingen vroeg ik me wel af. Dat wilde ik graag aan de heer Boesen vragen, voorzitter. Allereerst, is de heer Boesen zich ervan bewust dat die Luchtvaartnota die stoppende vierde route continu blijft aanhalen, dat die eigenlijk allang achterhaald is door actualiteiten en het beleid inmiddels is veranderd. Oftewel de hele tijd blijven zeggen, het beleid is toename van het aantal vluchten, toen dat ooit werd vastgesteld, was het beeld nog heel anders dan nu. Dat het huidige beleid en de huidige intentie ook meerdere malen uitgesproken door de minister is, eerst reductie en daarna strenge kaders en normen voor geluidsoverlast en uitstoot die dan over de jaren heen nog strenger worden, over de jaren heen automatisch steeds strenger worden. Maar als daarbinnen groei mogelijk is dat, dat dan mogelijk zou zijn. Maar wel dus met minder overlast, minder uitstoot. Ten tweede vroeg ik me af of de heer Boesen niet met mij vindt dat de lusten en lasten van luchtvaart ook eerlijk over heel Nederland verdeeld moeten worden en of het daarom niet ook voor de hand ligt dat die beslissing bij het Rijk ligt en wij lokaal en regionaal vooral constructief inspraak moeten leveren. Bedankt ook dat u bent gekomen vandaag. Het is goed het gesprek af en toe te voeren. Ten derde vroeg ik me ook af of de heer Boesen niet samen met mij vindt dat de beperking van geluidshinder, uitstoot van stikstof, CO₂, maar ook het veilig houden van Nederland op verbetering van de oefenmogelijkheden voor de luchtmacht een hele hoge prioriteit genieten? Ik denk het wel, want de spreker heeft het veel over de natuur en het belang daarvan. Maar ook de overlast die we nu meer zien van vliegtuigen die anders vliegen over onze provincie heeft natuurlijk heel veel te maken met de oorlog in Oekraïne ...

De voorzitter: Heeft u een vraag?

De heer Hossain: En dat het luchtruim gesloten is, dus ...

De voorzitter: Uw vraag?

De heer Hossain: Mijn vraag is of hij inderdaad niet vindt dat die drie doelen enorm belangrijk zijn en dat we daarom juist constructief moeten zoeken naar een herindeling die efficiënter is. Dank u.

De voorzitter: Maar liefst drie vragen. Toe maar. U maakt er wel een beetje een Tweede Kamerdebat van, mijnheer Hossain. Dan wil ik toch het woord geven aan mijnheer Boesen voor een reactie hierop.

De heer Boesen: Het gaat om het natuurlijk afwegen van belangen en het gaat ook om de inwoners een stem te geven in de rechten die zij hebben om een leefbaar milieu te hebben en om rustig te kunnen wonen. Natuurlijk zijn die belangen ... Moeten in de Tweede Kamer die besproken worden. Ik ben ook blij dus dat nu de ministers daar niet zelf meer over kunnen beslissen, maar dat het nu ook een Tweede Kamer-item gaat worden. Dus die discussie, daar ga ik nu niet mijn mening over geven. Natuu... Wat wij ons afvragen, er ligt een Luchtvaartnota waar alle maatregelen die nu genomen worden op de korte termijn, die zijn er eigenlijk ook voor bedoeld zodat Schiphol aan de milieuregelgeving kan voldoen en dat is ... Daarom moet Schiphol op dit moment krimpen, maar is er ook wel degelijk ruimte om daarna weer door te groeien en worden er allerlei beloftes door Schiphol gedaan om, met stillere vliegtuig met dat ze ook eisen dat die vierde aanvliegroute er komt, zodat ze kunnen voldoen uiteindelijk ook aan alle regelgeving en aan alle normen. Daarbij is wel de vraag of dat dan daadwerkelijk gehandhaafd gaat worden en of dat mogelijk is. Schiphol kan alleen maar investeren in nieuwe vliegtuigen als ze ook groeien en als ze winst maken. Dat hebben ze zelf gezegd. Dus ze moeten groeien en er moeten meer vliegbewegingen komen om uiteindelijk ook stillere vliegtuigen te krijgen. Dus het is een ... Het is dus maar helemaal de vraag welke kant dat opgaat en hoe uiteindelijk ook het eruit gaat zien. Wij vrezen dus dat uiteindelijk de commerciële belangen en ook het belang van Schiphol en

het belang van KLM, dat dat de overhand gaat hebben en dat dat uiteindelijk alleen maar leidt tot meer vliegbewegingen. Dan is het nog maar de vraag of het uiteindelijk hier stiller wordt en ook schoner. Daar heb ik eerlijk gezegd, en ook omdat ik hier wat langer rondloop, heb ik daar geen vertrouwen in dat dat op de juiste manier wordt afgehandeld.

De heer Hossain: Ik wil daar nog iets op vragen. Ik snap uw zorg helemaal. Voorzitter ...

De voorzitter: Mijnheer Hossain, mijnheer Hossain, niet zomaar de microfoon opengooien. Dank u wel, mijnheer Boesen. Ik zie nog een vingertje van mijnheer Hossain van de VVD, maar u heeft al wel heel veel gezegd. Ik wil er wel voor waken dat het geen Tweede Kamerdebat wordt. Dus eigenlijk liever niet. Sorry. Mijnheer Boesen, dank u wel.

De heer Boesen: Ik wil wel zeggen, mijnheer, ik heb altijd VVD gestemd en voor het laatst ...

De voorzitter: Nee, maar we ...

De heer Boesen: Ik ben ook ondernemer.

De voorzitter: We hebben stemgeheim. Dat hoeft u niet te zeggen. Dan hebben we tot slot denk ik ook, want ik zag verder geen handjes, een vraag van GroenLinks, van mijnheer Oude Wesselink.

De heer Oude Wesselink: Dank u wel, voorzitter. Ik neem aan dat de gedeputeerde zo ook nog het woord krijgt, omdat er ook aan hem vragen zijn gesteld. Dan wil ik nog één vraag naar aanleiding van die ervaren overlast daar nog aan toevoegen. Naast de meldingen en de klachten die er zijn, ben ik benieuwd of er nou ook objectief gemonitord wordt wat de aantallen zijn en of daarin dan ook de laatste jaren een groei is. En als dat niet bekend is, wat is daarvoor nodig om dat wel op die manier inzichtelijk te krijgen? Dan heb ik het ook echt puur over de overlast in onze provincie.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Oude Wesselink. Mijnheer Boesen voor een reactie daarop. Uw microfoon.

De heer Boesen: Ik heb niet meer informatie dan ik nu gedeeld heb.

De voorzitter: Ik wilde achterover gaan zitten voor het antwoord, maar ik kom weer meteen in de microfoon. Inderdaad, Mijnheer Oude Wesselink zei het al, er is ook nog behoefte aan een korte reactie van de gedeputeerde, mijnheer Van Essen.

Gedeputeerde Van Essen: Dank, voorzitter. Dank heer Boesen voor het inspreken op dit belangrijke onderwerp. Als college werken we natuurlijk vanuit de motie die u als Staten hierover heeft aangenomen, waarin u ook positie inneemt ten aanzien van die vierde aanvliegroute en ook ons oproept om daar actief de samenwerking in te zoeken met onder andere gemeenten en andere provincies. Dus dat doen we ook. Dus eigenlijk wat er ook vanuit de inspraak, waartoe wordt opgeroepen, daar wordt op dit moment eigenlijk al invulling aan gegeven, onder andere via die Bestuurlijke Regie Schiphol. Maar we hebben bijvoorbeeld ook dat we als provincie veelvuldig overleg hebben met bijvoorbeeld andere provincies, maar ook met het ministerie. Het is wel zo dat het onderwerp controversieel is verklaard. Dus op dit moment is het niet zo dat er wekelijks nieuws is op dit onderwerp. Maar dat gaat ongetwijfeld als er een nieuw kabinet is wel weer komen. Dus op die manier zijn we daar ook al mee bezig. Er wordt ook een gebiedsadvies voorbereid, ook samen met

onze gemeente. Uiteraard, zodra het is, wordt u daar ook al Staten over geïnformeerd. Misschien goed even, als het gaat om de feiten, want dan hoor ik de heer Oude Wesselink ook naar vragen, zijn er twee dingen van belang. Je hebt natuurlijk gewoon klachten en daar is ... Volgens mij, de heer Boesen refereerde daar ook al aan. Het Bewonersaanspreekpunt Schiphol, BAS, die registreert ook klachten. Dus dat is ook een belangrijke informatiebron daarvoor. Daarnaast hebben wij zelf als provincie een opdracht uitgezet om het aantal vliegbewegingen boven onze provincie in beeld te brengen, ook met terugwerkende kracht. Die opdracht is uitgezet. Ik hoop daar, als het een beetje meezit, misschien al dit kwartaal u ook over te kunnen informeren over de uitkomsten daarvan.

De voorzitter: Dank aan mijnheer Van Essen. Het is niet per se mogelijk om echt hierop direct een reactie te geven. Maar mijnheer Boesen, u krijgt wel een slotreactie, u mag een slotreactie geven nu op alles, een beetje een soort beschouwing van één minuut. Dus daar doet u mee wat u wilt. Dus dan geef ik u graag daarvoor het woord.

De heer Boesen: Dank u wel. Voor ons is het vooral zaak dus dat het op de agenda blijft. Wat ons zorgen maakt, is inderdaad dat inwoners niet goed op de hoogte zijn van de problematiek. Ook binnen bijvoorbeeld mijn gemeente Stichtse Vecht blijkt gewoon dat men niet op de hoogte is van de problematiek hierrond en hoop ik dus ook dat we via deze vragen die ik heb gesteld het weer actief bij alle fracties ook op de actielijst komt. Dus, dank u zeer.

Mevrouw Witmer: Ik wil ook nog oproepen. We merken dat gemeentes zich hier vrij machteloos in voelen en denken dat ze niets kunnen. Ik hoop dat u proactief met die gemeentes, vooral de gemeentes uiteraard die tegen die route zijn, wat meer bombarie maakt, dat u wat meer laat zien dat we tegen zijn. De officiële kanalen zijn er natuurlijk. Daar zal u ongetwijfeld uw inbreng doen. Maar voor zover u kunt, wij zijn een actiegroep, dat kunt u niet doen, u bent een formele overheid, maar ga er proactief tegenaan. Zoals die brief die gestuurd is naar Harbers, waarin het antwoord met de aanhang, de brief aan de Tweede Kamer het woord inwoner, gemeente, belangengroep geen één keer is genoemd.

De voorzitter: Het is wel al één minuut geweest.

Mevrouw Witmer: Ik roep u dus op tot eigenlijk meer actie.

De voorzitter: Maak meer bombarie, dat is de oproep. Even voor de notulen, wie bent u?

Mevrouw Witmer: Ik ben Maria Witmer, ik ben voor de Stop4deroute de coördinator van de Utrechtse Heuvelrug.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Witmer. Dan waren dat de insprekers van vandaag. Want er was er maar één dan nu. Dan wil ik gewoon verder gaan. Dan wil ik in ieder geval ook de insprekers van harte bedanken voor het verhaal wat zij hebben gedaan vandaag. Ik kan ook alleen maar verwachten dat de Statenfracties daarmee aan de haal gaan.

11. SB Ontwikkeling regionaal Energie Diensten Centrum

De voorzitter: Dan gaan we over naar het volgende agendapunt. Zoals net ook besloten bij het vaststellen van de agenda, doen we dus eerst agendapunt 11. Agendapunt 11, dat is de Statenbrief Ontwikkeling regionaal

Energie Diensten Centrum. Dat is opgewaardeerd door de Partij voor de Dieren en GroenLinks. Ik wil daarvoor gewoon meteen de heer Travaille het woord geven om een bijdrage daarover te doen.

De heer Travaille: Dank u wel, voorzitter. Wij hebben de toelichting op het Energie Diensten Centrum met belangstelling gelezen. Er staan heel veel verstandige dingen in, maar we willen er wel graag iets aan toevoegen en oproepen. De energietransitie is voor ons als commissie heel belangrijk, voor ambtenaren, voor natuur- en milieuorganisaties en voor een aantal bewoners. Maar waarschijnlijk voor ik denk 1,2 miljoen bewoners in onze provincie speelt het eigenlijk helemaal niet. Er zijn 2000 isolatievouchers uitgegeven. We hebben een energieservicecentrum, we hebben energieadvies-app, we hebben leerkringen en we hebben zo'n veertien bewonersinitiatieven. Dat is op zich heel mooi, maar deze voorbeelden hebben allemaal één ding gemeen, namelijk, ze zijn allemaal ten goede gekomen aan mensen die uit zichzelf al in beweging kwamen. Dat gaat daarmee over enkele duizenden inwoners, enkele duizenden woningen. Maar wij moeten in de provincie Utrecht 600.000 woningen isoleren. Om echt grootschalig meters te kunnen maken, werkt eigenlijk maar één ding en dat is de wijkaanpak vanuit gemeenten. Aanbellen bij bewoners met een aanbod op maat. Isolatie moet een soort van default zijn voor bewoners. Het moet zo makkelijk zijn om een huis te isoleren, dat ze eigenlijk geen nee kunnen zeggen. De mede door provincie Utrecht ontwikkelde bewonersprofielen en de woningkenmerken kunnen daarbij heel goed ondersteunend zijn. We lezen in de bijdrage, voor gemeenten is het hierdoor mogelijk om te starten met buurtaanpak op basis van geselecteerde woningkenmerken. Maar daar gaat het eigenlijk wel mis. Want we moeten het niet mogelijk maken, maar we moeten vooral zorgen dat die gemeenten ook daadwerkelijk die wijkgerichte aanpak langdurig gaan uitvoeren. Anders, nogmaals, halen we die honderdduizenden woningen nooit. Er doen nu 6 gemeenten mee, in plaats van 26. Wat onze fractie betreft, ruilen we alle ...

De voorzitter: Mijnheer Travaille, u krijgt een interruptie. Ik weet nog niet wie ik als eerste zag. Maar de heer Bosch van UtrechtNu! wil interrumperen. Mijnheer Bosch, u heeft het niet opgewaardeerd, maar ik heb inderdaad gezegd dat ik coulant ben. Alleen dan vraag ik u wel om kort te zijn. Mijnheer Bosch.

De heer Bosch: Heel kort. Het klinkt allemaal zeer bedreigend. Gaat u die woningeigenaren bedreigen dat ze dan mee moeten doen of hoe moet ik dit lezen?

De voorzitter: Dank, mijnheer Bosch. Graag wel iets meer via de voorzitter, want ik ga niemand bedreigen in ieder geval. Dat kan ik u toezeggen. Mijnheer Travaille, u kreeg een vraag. Aan u het woord.

De heer Travaille: Wat moet je hier nog op zeggen, op zo'n vraag? Het klinkt bedreigend. Nee, helemaal niet bedreigend. Je moet ... Ik zeg juist uitdrukkelijk, we moeten bewoners het zo makkelijk mogelijk maken dat ze bijna geen nee kunnen zeggen, omdat het zo'n aantrekkelijk aanbod is. Daar is niks bedreigends aan. Dat is alleen maar een fantastisch aanbod waar iedere bewoner blij van wordt. Volgens mij moet uw fractie ook superblij worden van energiebesparing. Dat is een aardige alternatieve opwekking. Maar laten we die discussie nu niet voeren.

De voorzitter: Helemaal goed. Mijnheer Travaille, u kreeg nog een interruptie van mevrouw Rikkoert van de ChristenUnie. Kort, kort, kort.

Mevrouw Rikkoert: Bedankt, voorzitter. Het was eigenlijk meer een verhelderingsvraag. Mijnheer Travaille geeft aan dat we eigenlijk iedereen moeten helpen met verduurzamen. Ik vraag me dan af, gaat het dan om alle woningeigenaren of alleen mensen met een krappe beurs? Wat is dan dat aantrekkelijke aanbod?

Oftewel, gaan we iedereen verduurzamingstraject betalen of wat heeft u daarvoor ogen? Daar ben ik benieuwd naar.

De voorzitter: Mijnheer Travaille.

De heer Travaille: Mevrouw Rikkoert vraagt naar de doelgroepen en ook de constructie daarachter. Ik denk dat dat terecht is. Ik denk inderdaad dat het gaat om een heel breed aanbod aan een hele brede doelgroep. Dus zeker niet alleen mensen met een krappe beurs, maar veel breder. Alle huurders, alle mensen met een woning waarvoor isolatie eigenlijk helpt om energie te besparen, die staan denk ik voor ons als provincie Utrecht op de agenda. We moeten zorgen dat die as van de opwek en de as van de afname van het energieverbruik, die moeten elkaar ergens gaan kruisen. Dan komen we ergens energieneutraal uit. Dat betekent een enorme investering. Dat gaat niet om duizenden woningen, gaat om honderdduizenden woningen.

De voorzitter: Goed. Vervolgt u uw betoog.

De heer Travaille: Dank u. Wat ons betreft worden al die goede initiatieven van het Energie Diensten Centrum dus, ze mogen worden voortgezet, maar zouden wat ons betreft ook mogen ingeruild worden voor allemaal wijkgerichte aanpak door gemeenten. We moeten echt al onze investeringen laten opgaan in echt die grootschalige aanpak. Anders blijft het een beetje margewerk. Waar we dus naar op zoek zijn, is om dat Energie Diensten Centrum zo effectief mogelijk in te zetten. Er zitten allemaal slimme mensen. Die kunnen echt van betekenis zijn. Maar dan moeten we wel die gemeenten echt aanzetten tot die wijkgerichte actie. Daar vraag ik de gedeputeerde commitment op.

De voorzitter: Dank, mijnheer Travaille voor een bijdrage. Ik zie nog kort een interruptie van mijnheer Borger van D66.

De heer Borger: Ik heb nog een laatste vraag, wat er precies bedoeld wordt met effectiviteit. Hoe stelt de heer Travaille voor dat dat bijvoorbeeld ook meetbaar wordt in de toekomst, zodat we kunnen zien of die doelstelling van 15.000 woningen, koopwoningen, per jaar bijvoorbeeld als categorie dat die ook gehaald wordt.

De voorzitter: Mijnheer Travaille.

De heer Travaille: Wat mij betreft wordt het heel goed gemonitord, juist gemonitord. Als het gaat om effectiviteit, dan ... Wij kiezen voor die wijkaanpak, omdat we verwachten dat daarmee ook de groepen worden bereikt die niet uit zichzelf al in actie komen. Dat is eigenlijk verreweg de grootste groep. Dus wat mij betreft monitoren we dat heel erg goed en kijken we ook wat het succes daarvan is en waar we eventueel moeten bijsturen.

De voorzitter: Dank mijnheer Travaille. Ik zie ook nog een korte interruptie van mijnheer Dekker van de Partij van de Arbeid.

De heer Dekker: Dank, voorzitter. Inderdaad een korte. Bij wijkaanpak denk ik vaak aan van die grote plannen, terwijl het EDC dus ook nu concreet stappen gaat zetten om al te beginnen met isolatie en dat soort dingen. Hoe denkt de heer Travaille te kunnen voorkomen dat zo'n wijkaanpak te groot wordt, zodat het alleen in de planning blijft en niet tot uitvoering komt?

De voorzitter: Top. Mijnheer Travaille.

De heer Travaille: Wat ons betreft is die wijkaanpak niet gauw te groot. Maar inderdaad, als het ... Als je jezelf in je voet schiet en je kunt het niet meer uitvoeren, dan gaat het mis. Daarom helpen die onderdelen die het Energie Diensten Centrum heeft ontwikkeld heel erg goed. Dus de doelgroepenanalyse, de woningkenmerkenanalyse, daarmee kun je ook kijken bij gemeenten, welke wijk heeft eigenlijk voorrang? Welk type aanbod heb je eigenlijk nodig voor dit type huizen uit die periode? Wat past daar het beste? Dus ik denk juist dat met die ondersteuning van het Energie Diensten Centrum je steeds het goede schaalniveau kan pakken en juist effectief kan zijn. Juist vooral in de uitvoering.

De voorzitter: Juist. Ik zie allemaal instemmend geknik. Men is het eens. Vervolgt u uw betoog. U was klaar natuurlijk. Dan geef ik heel graag het woord aan mevrouw Matser van GroenLinks, want die heeft ook opgewaardeerd. Mevrouw Matser.

Mevrouw Matser: Dank u wel.

Mevrouw Welschen-Van der Hoek: Voorzitter, ik zit al even ... Een minuut al te zwaaien dat ik wil reageren.

De voorzitter: Sorry. U wil een interruptie doen, begrijp ik.

Mevrouw Welschen-Van der Hoek: Graag.

De voorzitter: Gaat uw gang. Op mijnheer Travaille?

Mevrouw Welschen-Van der Hoek: Ja. Want ik zie dat u nu naar mevrouw Matser ...

De voorzitter: Als allerlaatste dan.

Mevrouw Welschen-Van der Hoek: Dank u wel. Ik ben toch een beetje aan het zoeken wat nou het verschil is wat Partij voor de Dieren nou wil duiden en wat de opzet is van dit dienstencentrum. Ik heb het idee dat deze opwaardering ook wel wordt gebruikt om een podium te pakken om nog eens je eigen standpunt naar voren te brengen. Maar ik zie niet heel veel verschillen. Zeker ook de antwoorden ... Beantwoording van de technische vragen wordt volgens mij ook Partij voor de Dieren grotendeels op zijn wenken bediend. Dus ik was even toch nog op zoek naar, wat is nou de toegevoegde waarde van deze bijdrage?

De voorzitter: Stevige vraag. Mijnheer Travaille.

De heer Travaille: Hele heldere vraag. Wat wij zien, is dat op dit moment, als je kijkt ook waar de subsidies naartoe gaan en waar de inzet van het Energie Dienst Centrum op gericht is, dat dat voor een heel groot deel is voor de mensen die al in beweging komen, dus die zelf het initiatief nemen richting informatie of richting financiering. Dat is in ieder geval onze indruk. Wat wij graag willen om die grote energietransitie mogelijk te maken, is dat je dus die 1,2 miljoen andere inwoners moet bereiken. Daarvoor is de wijkaanpak eigenlijk de beste richting. Dus we willen dat de strategie van het Energie Diensten Centrum gericht is op efficiëntie en op volume, op omvang. Daarom willen we graag een meer wijkgerichte aanpak centraal stellen.

De voorzitter: Goed. Nog echt een laatste korte interruptie van mevrouw Welschen van het CDA.

Mevrouw Welschen-Van der Hoek: Het CDA vindt dat ook heel belangrijk en dat staat ook in de beantwoording van de technische vragen, dat we voornamelijk wijkgerichte aanpak ... Het wordt benadrukt dat het voornamelijk via wijkgerichte aanpak zal plaatsvinden. Dus tot zover.

De voorzitter: Dat zei u net ook al. Mevrouw Matser van GroenLinks, voor haar bijdrage.

Mevrouw Matser: Dank u wel. Ja. Ik wil beginnen met bedanken voor de uitgebreide reactie op de vragen en het enthousiasme uitspreken voor het oprichten van het EDC. Ik denk namelijk, er ligt een enorme opgave om ons woningaanbod te gaan verduurzamen. Die verduurzaming moet versneld gaan gebeuren. Met het EDC kunnen we dat gaan doen. Bij het oprichten van het EDC hoort natuurlijk ook het vaststellen van de doelen. Eigenlijk zien we nu dat die doelen vooral zijn gericht op het proces. Dat gaat over de samenwerking met gemeentes, over kennis opdoen, over de governancestructuur en over het budget. Over een halfjaar wordt in die governancestructuur al een eerste evaluatie verwacht. Het lijkt mij verstandig om als commissie met elkaar in gesprek te gaan over of wij vooral inderdaad doelen willen op dat proces, of dat wij ook een doel willen gaan formuleren wat meer gekoppeld is aan resultaat. In de beantwoording op mijn vragen daarover wordt benoemd dat per project wordt beoordeeld wat voor een soort resultaten worden behaald en of die tot tevredenheid stemmen en dat het EDC ook goed gaat monitoren. Ik zou daarom willen vragen ... Of mijn voorstel zou zijn dat we daar eigenlijk aan toe moeten voegen dat wij als commissie tevreden zijn als het EDC inderdaad verschillende projecten heeft opgepakt, zoals nu al in het vooruitzicht lijkt te liggen. Als het EDC zich inspant om in het eerste jaar een soort nulmeting te doen, zodat wij later kunnen beoordelen of er daadwerkelijk een versnelling heeft plaatsgevonden. En of er ook daadwerkelijk verschillende doelgroepen worden bereikt. Want er wordt genoemd in de opzet van het project van het Energie Diensten Centrum dat we ook in het bijzonder mensen met een kleine portemonnee willen bereiken. Maar laten we ook dat expliciet evalueren als we later kijken naar de effectiviteit van het EDC. Ik ben benieuwd naar de reactie uit de commissie en van de gedeputeerde. Dank u wel.

De voorzitter: Ik weet nog niet zozeer of er echt reactie komt vanuit de commissie. Of toch wel. Mijnheer Borger van D66 heeft een interruptie daarop.

De heer Borger: Dank u wel, voorzitter. Als het gaat over de meetbaarheid van de doelstellingen, denkt mevrouw Matser dan, voorzitter, ook aan aantallen huizen die geïsoleerd worden bijvoorbeeld? Op welke manier zou dat dan meetbaar zijn? Hoe voorkom je dat je jezelf als organisatie vastzet in, we hebben in de eerste paar jaar wat minder bereikt en dan in de latere jaren moet er een inhaalslag gemaakt worden? Hoe kijkt mevrouw Matser daarnaar?

De voorzitter: Mevrouw Matser.

Mevrouw Matser: Ik zou inderdaad dan willen kijken naar inderdaad de aantallen huizen. Volgens mij is het goed om in kaart te gaan brengen, wat gebeurt nu al, wat is de snelheid nu en vindt er een versnelling plaats? Als dat nog niet het eerste jaar gebeurt, dan moeten we volgens mij kunnen beredeneren waarom dat in de toekomst wel zal gaan gebeuren en hoe we dat in de toekomst wel gaan doen, zodat we ook op tijd kunnen bijsturen en bijvoorbeeld kunnen gaan kijken naar, wat voor een projecten worden er nu uitgevoerd? Dit project was heel erg effectief, want daarbij hebben we echt een omslag weten te maken, een versnelling weten te faciliteren. Dat andere project niet, dus we gaan ons meer richten op dat eerste soort project. Dus ik denk juist door echt te gaan kijken naar aantallen huizen, maar misschien ook wel naar soort wijken, dat we daardoor die versnelling kunnen gaan faciliteren. Daar hebben we denk ik uiteindelijk toch ook koude aantallen voor nodig.

De voorzitter: Duidelijk. U was ook aan het einde van uw betoog. Dan kijk ik heel even rond. Ik zie geen handjes of dergelijke. Dit zijn natuurlijk ook de opwaarderingen geweest. Dus dan wil ik eigenlijk het woord geven aan mijnheer Van Essen met de reactie van GS.

Gedeputeerde Van Essen: Dank, voorzitter. Dank ook voor de vragen. Misschien even om te beginnen, goed om te markeren, de warmtetransitie, isolatieopgave ligt primair bij gemeentes. Zo is dat ook echt afgesproken in het Klimaatakkoord. Die krijgen er ook middelen voor vanuit het Rijk en die zijn daar gewoon ook vanuit het Klimaatakkoord verantwoordelijk voor gesteld. Je ziet wel dat de gemeentes daarmee worstelen. Zeker ook voor kleinere gemeentes met beperkte kwaliteit... Capaciteit. Capaciteit is ook echt wel een uitdaging om daar ook invulling aan te geven. Dat is ook de reden dat wij natuurlijk al eerder op verschillende manieren als provincie naar voren zijn gestapt om gemeentes hierrond in te ondersteunen. Dat geven als gebied van VvE's bijvoorbeeld, maar ook met isolatievouchers en nog op allerlei andere manieren. Dat wil ik ook richting de heer Travaille zeggen, dat is zeker niet alleen maar gericht op mensen die zelf aankloppen. De isolatievouchers was proactief mensen benaderen die misschien nog helemaal niet bezig waren met isolatie. Dus dat gebeurt nu al. Het EDC is een manier om dat te bundelen, om daar via een soort cafetariamodel grootschalige, het is met name ook gericht op schaalvergroting, gemeentes in de hele provincie te ondersteunen en ook de samenwerking en het leren van elkaar te bevorderen. Bijvoorbeeld ook door gezamenlijke inkoopacties schaalgrootte bereiken waardoor gewoon veel meer woningen verduurzaamd kunnen worden en vaak ook tegen lagere kosten. Dat gaat echt over die hele klantreis, om het zo te noemen. Dus dat mensen het idee hebben van, ik kan hier geholpen worden. Wat voor maatregelen dan? Hoe ga ik dat financieren? Heb ik een betrouwbare partner die dat kan uitvoeren? Op al die aspecten dat daar, zoals eigenlijk de heer Travaille zegt, een soort offer you can't refuse. Dat is eigenlijk precies waar wij hier aan het werken zijn. Niet om het over te nemen van de gemeentes, maar wel om het voor gemeentes makkelijk te maken. Dus het is nadrukkelijk ook niet een provinciaal initiatief waar we alleen als provincie aan werken. Het is echt de samenwerking met gemeentes waar inmiddels, ik geloof dat de teller nu op 22 staat, 22 gemeentes gezegd hebben van, fijn dat jullie dat doen en wij werken hier graag in mee. We zijn ook ... Ik merk ook dat andere provincies met buitengewoon veel belangstelling hiernaar kijken hoe wij dit aan het opzetten zijn. Dus volgens mij hebben we hier ook echt een soort koploper nationaal hoe we dit ... Hoe we onze rol hier als provincie in pakken. Dat gaat ook nadrukkelijk over de wijkaanpak. Dus inderdaad ook grootschalig in een hele wijk kijken, hoe kan je naar verduurzaming toe, is daar zeker ook onderdeel van. Dan was nog de vraag van GroenLinks van, hoe zit dat nou met die doelen en ga je nu alleen maar evalueren op aantal projecten en aantal ... Een beetje procesmatig, of ga je ook kijken van, hoeveel woningen worden er uiteindelijk verduurzaamd? Dat laatste is zeker het geval. Want je wilt natuurlijk kijken, wat is effectief? En effectief is niet het project. Effectief is pas als er uiteindelijk ook minder gas verstuken hoeft te worden of misschien zelfs meer woningen van het gas af zijn of voor mensen gewoon de energierekening een stuk lager is. Dat is uiteindelijk waar het om gaat. Dus ik wil ook zeker toezeggen dat ook bij het verder volgen en ook de informatie die we met u zullen delen over de resultaten van het Energie Diensten Centrum, dat we ook van die verschillende initiatieven nadrukkelijk dat aspect, wat doet het uiteindelijk buiten die woningen, want daar gaat het om, dat we dat ook in beeld gaan brengen.

De voorzitter: Dank, mijnheer Van Essen voor uw beantwoording en ook kudos voor uw citering van Marlon Brando. Is er nog behoefte vanuit de opwaarderende fracties om hier kort nog een reactie op te geven? Dat is niet het geval.

Ter bespreking

10. SB Stand van zaken Klimaat centraal - op weg naar een klimaatneutrale provincie Utrecht (4^e update)

De voorzitter: Dan gaan we over naar het volgende agendapunt. Dat is agendapunt 10. Dus we gaan weer even een stapje terug, zoals afgesproken. Dat is de Statenbrief Stand van zaken Klimaat centraal. Dat is solo opgewaardeerd door de PVV. Ik wil daarvoor het woord geven aan de heer Van der Star.

De heer Van der Star: Bedankt, voorzitter. Buiten de statusupdate met betrekking tot het Klimaat centraal-plan zijn er behalve wat de status momenteel is binnen de provincie ook een uitbreiding van de nieuwe verduurzaamheidsmaatregelen en verwachtingen gesteld door GS. Wat ons standpunt aangaande klimaatplannen en klimaatdoelstellingen is, is vrij bekend. Ik zal daar verder, gezien de beperkte tijd, niet verder over uitweiden. De vragen die we met betrekking tot dit plan hadden, zijn tot tevredenheid beantwoord. Hierbij onze dank. Wat betreft de eventuele negatieve gevolgen van deze plannen voor onder andere de Utrechtse economie, heeft de gedeputeerde geantwoord de positieve en negatieve effecten op de andere beleidsterreinen nauwlettend in de gaten te houden. Onze vraag aan de gedeputeerde is dan ook, bent u dan bereid om bij een negatief effect op een ander beleidsterrein enigszins van het klimaatplan af te wijken? Bij de beantwoording over de kosten van de update van de klimaatmonitor geeft u aan dat er geen kosten worden gemaakt, daar deze intern ontwikkeld wordt. Dit lijkt ons duidelijk en helder, evenals dat er geen directe kosten verbonden zijn aan de doorberekening van de KEV door het bedrijf Quintel. Heeft u toch enig idee wanneer de provincie en IPO een beslissing nemen voor een nieuwe opdracht? Ook waren wij benieuwd naar de gevolgen van de CO₂-prijs in de mkba-tool voor de kosten aan vervanging en onderhoud van de infrastructuur in de provincie. De gedeputeerde heeft daarop geantwoord dat deze geen financiële gevolgen heeft, omdat dit alleen maar een tool is. Een tool om de positieve en negatieve gevolgen in beeld te brengen. Het lijkt ons duidelijk en helder om hierop de beslissingen te baseren. Tot slot, voorzitter, met betrekking tot het introduceren van een relatiegeschenk in de vorm van een NIKS-kaart zijn we toch enigszins tevreden dat in plaats van Greenpeace toch gekozen is voor andere alternatieve goede doelen. Tot zover onze korte bijdrage.

De voorzitter: Dank, mijnheer Van der Star van de PVV. Ik zie geen interrupties of iets dergelijks hierop. Ik wil dan ook gewoon overgaan tot beantwoording. Maar ik was coulant inderdaad vandaag, dus de Partij voor de Dieren wil ook nog iets zeggen. Mijnheer Travaille, wel heel kort alstublieft.

De heer Travaille: Dank u. Wij hebben een schriftelijke vraag gesteld over de CO₂-compensatie bij dit thema. Dat gaat over de 5 miljoen per jaar vanaf 2022. Het antwoord daarop is, dit was geen besluit. Dit bedrag is dus niet terug te vinden in de begroting. Maar als ik kijk in het uitvoeringsplan CO₂-routekaart, de provincie als voorbeeld, dan staat daar letterlijk in, in de CO₂-routekaart is door Gedeputeerde Staten besloten om vanaf 2022 de CO₂-uitstoot te compenseren. Verderop staat, gerekend met dit bedrag van 5,7 miljoen of 5 miljoen, in het tweede deel van 2023 wordt de toepassing van dit bedrag verder onderzocht. Dus ik zoek eigenlijk even naar het antwoord, waarom is die 5 miljoen per jaar niet in de begroting opgenomen? Volgens mij is het antwoord wat ik gekregen heb, het is geen besluit, dat klopt niet, want het is letterlijk een besluit, althans zo is het benoemd, van GS in het uitvoeringsplan CO₂, hoe het gaat.

De voorzitter: Goed. Ik dacht bijna dat u een technische vraag wilde stellen, maar u heeft hem een beetje politiek omgevormd. Waarom is dat bedrag niet opgenomen in de begroting? Dan gaan we over naar de beantwoording van de gedeputeerde. Mijnheer Bakker, kunt u meteen door? Dan geef ik u het woord.

Gedeputeerde Bakker: Dank u wel, voorzitter. Dank aan beide partijen voor de vragen en de getoonde interesse in de update van het programma. De negatieve effecten was vraag van de PVV, en dan ook bereid om af te wijken. Misschien goed, we zijn nu bezig met eigenlijk de laatste fase aan onze kant van de Utrechtse klimaataanpak naar netto-nul. Die komt binnen afzienbare tijd naar u toe. Volgens mij is het goed om dan ook dat debat met elkaar verder te gaan voeren, zou ik zeggen. Wat we in ieder geval mee willen nemen, is dat aan de ene kant we voldoende urgentie en snelheid maken met het bereiken van de afgesproken klimaatdoelen. Dus wat is er op al die klimaattafels nodig? En ook hier intern om onze doelen te bereiken en toe te blijven werken aan die anderhalve graad opwarming van de aarde als maximum. Dat heeft ook effect, we willen snelheid houden, maar dat heeft ook effect vanzelfsprekend op andere domeinen. Of dat dan negatief of positief is, we zeggen, we moeten dat goed in beeld houden. Volgens mij moeten wij iedere keer als Gedeputeerde Staten, maar ook als Provinciale Staten, iedere keer ook kijken, hoe moet je bepaalde belangen met elkaar afwegen? Maar ik ben daar misschien wel iets positiever over dan de PVV. Gisteravond hadden wij een mooie bijeenkomst met experts ook over het klimaatplan en de klimaataanpak en daar hebben wij hen ook bevraagd van, denk nou eens met ons mee. Juist ook vanuit het bedrijfsleven werd aangegeven, we zien ongelooflijk veel positieve kansen om op aan te haken. Dus dat stemde mij weer optimistisch. U vroeg over, hebben wij enig idee wanneer IPO en provincies dat gaan doen en die opdracht aan Quintel mogelijkerwijs gaan geven? Dat hebben wij niet. Niet zozeer. Dus laat ik eventjes dat in de gaten houden en wanneer we dat wel in zicht echt hebben via IPO, dan zullen we u even een signaaltje daarover geven. CO₂-prijs, fijn dat het antwoord is wat u zorgt. Daar zullen we ook in de Utrechtse klimaataanpak verder ... We zijn er echt wel over aan het doordenken van, hoe kunnen we dat nog meer vormgeven? Dus als daar een vervolgvorstel ligt, dan denk ik dat het goed is om daar met elkaar over in debat te gaan. Maar nu vooral is het een instrument dat wij gebruiken in die maatschappelijke kosten-batenanalyses. Maar dat idee van true pricing, zoals dat vaak wordt genoemd, dat willen we wel natuurlijk verder gaan uitbouwen. Relatiegeschenken. Goed te horen dat wij u positief hebben gestemd. Ik heb hem gisteren ook uit mogen delen aan een paar mensen. Het was leuk om niks uit te delen, maar toch mensen een cadeau te kunnen geven dat zij een boom mogen planten. Volgens mij iedereen blij en ook onze relaties daadwerkelijk bedankt. Dan was er een vraag van de Partij voor de Dieren. Ik heb een beetje het idee dat we dit debatje al een paar keer met elkaar hebben gehad. Dus excuus aan onze kant als de beantwoording voor verwarring heeft geleid. Dat was natuurlijk niet het doel. We hebben eigenlijk even gezegd dat het compenseren, dat we dat moeten gaan doen, dat besluit hebben we genomen. Dat willen we ook gaan doen. Dat zal ook terugkomen in de Utrechtse klimaataanpak en verder. Alleen eigenlijk twee dingen. Ten eerste hebben we nu, ook gezien de beperkte menskracht, het is niet een programma waar honderden medewerkers aan het werk zijn, dus we focussen eerst echt even heel goed op reductie. Dat is nu een van de belangrijkste. Daar zit het vooral in, broeikasgasreductie. Het groeien, de Utrechtse klimaataanpak, het klimaatplan, dat moet goed geschreven worden. We zetten dat compenseren eigenlijk iets verder in de tijd, want we willen voorkomen ... Want eigenlijk gaan het veel meer over het opslaan en uit de lucht nemen en wat willen we daar nou als provincie in doen, dan alleen het compenseren daarvan. Dus daarom hebben we dat iets verder in de tijd weggeschoven. Zoals volgens mij ook wel eerder een keer gezegd, die 5 miljoen, we hebben het in ieder geval technisch proberen te beantwoorden, is dat een rekenvoorbeeld, gerekend met de prijs waar we het net ook over hadden. Stel dat je inderdaad het hebt over alle CO₂ die je nu nog uitstoot en je zou dat moeten compenseren, dan heb je het over dat bedrag. Wat ik volgens mij eerder tegen u heb gezegd, dat bedrag is niet verankerd nu nog in de begroting. Dat gaan we op een gegeven moment doen. Dat voorstel komt daartoe ook naar u toe en daar zullen we dan ook met elkaar over verder moeten spreken. Dat was het, voorzitter.

De voorzitter: Dank, mijnheer Bakker. U heeft een interruptie op de gedeputeerde, mijnheer Travaille?

De heer Travaille: Ja. De toezegging, of althans wat er in de stukken staat, is, vanaf 2022 gaan we dat compenseren. Komt u daar nu van terug, hoor ik dat zo? En zegt u van, we gaan nu eerst wat andere dingen doen? Of gaat u alsnog compenseren vanaf 2022?

De voorzitter: Mijnheer Bakker.

Gedeputeerde Bakker: Ik weet vrij zeker dat we dit debat al een keer hebben gehad, eind vorig jaar. Toen vroeg u mij hetzelfde. Toen heb ik ook gezegd, we zijn voornemens om te gaan compenseren. Dat is niet het bedrag van 5 miljoen euro. Dat is het rekenvoorbeeld. Dat staat ook vrij expliciet in de tekst. Dat is ook niet in de begroting opgenomen. Maar dat wij met compenseren gaan werken, dat staat vast. Hoe we dat precies vorm gaan geven en namelijk hoe we eigenlijk beter kunnen spreken van verwijdering en opslag van CO₂, bijvoorbeeld in biobased bouwen, daar zijn we nu nog ... Want dat was ... Het is minder makkelijk. Ook als u zich, dat heeft u gedaan, dat weet ik, erin verdiept, dan kom je erachter, daar zitten echt wel wat haken en ogen aan, wanneer doe je nou met dat geld het goede? Er gebeuren ook veel dingen waarvan we met elkaar zouden zeggen, maar is dat nou de manier waarop we dit zouden willen doen? Dus wij hebben gezegd, daar hebben we iets meer, a, iets meer denktijd voor nodig. En ten tweede willen we ook gewoon even eerst focussen op reductie en dan op de volgende stap. Die komt er snel aan.

De voorzitter: Helemaal goed. Dat komt er dus snel aan, dus die discussie hoeven we ook niet nu hier te voeren. Is er ook nog behoefte vanuit de opposerende fractie, de PVV, om hierop nog een reactie te geven of is het zo afdoende?

De heer Van der Star: Nee, wij zijn tevreden. Bedankt, voorzitter.

De voorzitter: Ik ben verguld van geluk. Dan zijn we bij afhandeling van dit agendapunt. Dit was agendapunt 10.

12. SB Alternatief Ring Utrecht

De voorzitter: Dan gaan we naar agendapunt 12, de Statenbrief Alternatief Ring Utrecht. In december, ik meen 20 december, is het alternatief gepresenteerd door deze gedeputeerde en ook iemand anders, ook nog een wethouder, voor een andere oplossing van de rijksweg A27 onder andere. Dit punt is ook opgewaardeerd door de VVD, UtrechtNu!, SGP, Partij van de Arbeid, BBB, GroenLinks en CDA. In die volgorde wil ik dus ook eerst die fracties het woord geven. Dus dan wil ik het woord geven aan mijnheer Hossain, denk ik, van de VVD.

De heer Hossain: Dank u wel, voorzitter. Het is best leuk om VVD'er te zijn, want wij liberalen zijn optimisten. Wij geloven dat onze brede welvaart op de lange termijn eigenlijk immer zal toenemen. Daarin genieten mensen ook aanzienlijke autonomie en regie over hun leven. Maar als het even kan, helpt het als de overheid gunstige voorwaarden schept en ook toekomstbestendige randvoorwaarden schept. De VVD wil graag dat we voor onze regio en ook voor Nederland, ook voor toekomstige generaties, het goed voor elkaar hebben qua bereikbaarheid, maar natuurlijk ook qua leefbaarheid, qua gezondheid en dat we die energietransitie en duurzaamheidstransitie doormaken. Bewegingsvrijheid betekent voor liberalen dat mensen meer keuze hebben in de soort plek waar ze wonen, meer vrijheid te bepalen voor wie en waar ze werken en de liefde bijvoorbeeld ook buiten de eigen gemeente kunnen zoeken, soms zelfs in Argentinië. Daarom zijn wij heel blij dat we serieus werk maken van ervoor zorgen dat wij, die draaischijf die Utrecht is van onze provincie, dat we die in gang houden, niet alleen voor de doorstroming en te voorkomen dat mensen in de file vaststaan, terwijl

ze gewoon thuis bij hun gezin willen zijn, maar ook om meer woningbouw mogelijk te maken, om werkplekken en economische bedrijvigheid te faciliteren. Daar waar het kan zoveel mogelijk bomen te behouden en ook voor kosteneffectiviteit. Wat ons betreft was het Tracébesluit daarvoor al een hartstikke goed uitgangspunt. Het gepresenteerde alternatief schetst echter, en daar zijn wij verheugd over, een algemeen beeld dat de mogelijkheid zonder verbreding van de bak toe te kunnen dat die er misschien wel is. Het is een soort voorzet. Het is niet letterlijk het plan, zoals ik het begrijp, wat dan anders uitgevoerd zou moeten worden, maar een soort voorschot, een schot voor de boeg van, kijk, zo zou het dus ook bijvoorbeeld kunnen. Weliswaar met gemiddeld langere reistijden dan bij het Tracébesluit, maar wel met minder voertuigverliesuren. Dat is ook heel veel waard, zoals ik net als zei. Toch heeft de VVD-fractie ook een aantal serieuze zorgen. De grootste zorg is misschien die NRU. Meerdere fracties hebben samen met ons daar ook technische vragen over gesteld. Want krijgen we die ook echt? In de technische beantwoording en ook op de sessie, waarvoor complimenten, los van de technische issues aan het begin, op 20 december werd al gezegd dat in de rekenmodellen uitgegaan is van een NRU met drie ongelijkvloerse kruisingen. Maar dan moet hij natuurlijk wel komen. Dat punt is ook al langsgelopen in de verslaglegging van het bestuurlijk overleg MIRT. Want er zijn wel zorgen over de betaalbaarheid en of die NRU er dus ook echt gaat komen. Wat de VVD betreft is die upgrade van de NRU sowieso nodig, Maar zeker voor het alternatief plan essentieel. Dus een eerste vraag is, welke risico's ziet de gedeputeerde dat we straks geen Tracébesluit meer hebben maar ook geen NRU volgens het huidige plan met ongelijkvloerse kruisingen krijgen? En wat kunnen we doen om dat te vermijden? Een tweede zorg en vraag is dat we zien dat een aantal gemeenten, Amsterdam is de meest in het oog springende voorbeeld, eigenlijk de neiging hebben steeds meer verkeer over de Ring en buitenom te sturen door heel veel knippen te introduceren. Dat leidt gewoon tot meer voertuigkilometers. Dat is uiteindelijk wat ons betreft niet duurzaam. Het onderliggend netwerk, hoe beter dat functioneert, hoe minder is zo'n Ring en ook zo'n A27 belast. Dus mijn vraag, tweede vraag aan de gedeputeerde, is, wat kunnen wij doen om ook in afstemming met aangrenzende gemeenten, en dan met name Utrecht, te voorkomen dat wij de Ring nog meer gaan belasten door het onderliggend netwerk op te knippen, waardoor mensen altijd de Ring op worden gestuurd in plaats van een korte rit direct van A naar B kunnen maken? Dan zijn er nog zorgen rondom de veiligheid. Er is gebruik gemaakt, als ik het goed begrijp, van een rijstrookbreedte die eigenlijk past qua ontwerpbreedte bij een autostadsnelweg, een stadsautosnelweg is geloof ik de juiste term, 3,3 meter, terwijl het dat niet is. Daar is in eerdere alternatieve plannen ook commentaar een kritiek op geweest van Rijkswaterstaat.

De voorzitter: Mijnheer Hossain, u heeft denk ik op het vorige punt een interruptie van de heer Bosch van UtrechtNu!.

De heer Hossain: Excuus.

De voorzitter: Mijnheer Bosch, u heeft een interruptie op dit punt of het vorige punt.

De heer Bosch: Ja, want ik hoor de heer Hossain praten over die knippen en zo. Maar als je kijkt naar de stad Utrecht, die hebben juist dat hele binnenringsysteem, het stadsboulevardsysteem, dat is juist geënt geweest op verkeer dat naar de A27 gaat en juist het verkeer dat naar de NRU gaat. Is dat dan ook wat u al ziet en dat u eigenlijk denkt van, eigenlijk kan dit toch gewoon helemaal niet, maar mijn gedeputeerde is nou eenmaal mij gedeputeerde? Of hebt u al die conclusie getrokken?

De voorzitter: Ik wil nogmaals verzoeken om proberen via de voorzitter te spreken, maar goed. Mijnheer Hossain, uw reactie?

De heer Hossain: Mijnheer Bosch weet veel meer over de gemeentelijke politiek in Utrecht dan ik, moet ik meteen toegeven. Dus ik zal om globaal beantwoorden. Anders moet hij een verhelderende vraag stellen. Mijn zorg is vooral dat ik zie dat de gemeente Utrecht meerdere knippen invoert en dat ik bijvoorbeeld ook persoonlijk als verkeersdeelnemer zie dat ik nu meer over snelwegen en over de Ring rij dan als ik bij sommige plekken ... Dan wat ik nu doe, omdat ik weet dat het daar straks opgeknipt wordt. Ik denk dat dat voor het aantal voertuigen dat over zo'n Ring gaat in het alternatieve plan wel degelijk impact heeft. Dus ik denk dat het zou helpen als de stad Utrecht dus ook beseft, en ook andere gemeenten, dat zij een rol hebben in het mogelijk maken van dit alternatief en dus ook het voorkomen van de verbreding van de bak.

De voorzitter: Vervolgt u uw betoog.

De heer Hossain: Dus rondom de veiligheid vroeg ik mij af aan de gedeputeerde, wat gebeurt er op het moment dat we datzelfde commentaar terugkrijgen van, eigenlijk, die rijstrookbreedte is onvoldoende, want het is ... Meer dan een derde van al het verkeer is geen regionaal verkeer, is zelfs niet naar de regio van de regio, maar echt doorgaand. Dus hoort het 3,5 breed te zijn. Dan past het volgens mij niet. Tot slot, hetzelfde eigenlijk ook over de vangrails die volgens mij massief zijn en niet mee kunnen veren en daardoor minder veilig zijn en de vluchtstroken. Dus is daarover nagedacht en wat voor alternatieven zijn er als die veiligheid dus toch als onvoldoende wordt beoordeeld, ook al waardeer ik heel erg natuurlijk de bijlage die daar aandacht aan besteedt? Ten vierde, dat is misschien meer een algemene zorg, VVD gelooft dus in meer welvaart. Ik denk dat wij allemaal het beter krijgen en gezonder worden en meer natuur door technologische verandering. Maar die aanname van de modal shift is daar gedeeltelijk mee op gespannen voet. Want mensen willen uiteindelijk comfortabel vaak ook privé van A naar B kunnen komen en zo snel mogelijk. Dus wij vroegen ons toch af, ook al is er wel iets gezegd over de robustness-analyses, wat gebeurt er als die aanname over de modal shift toch niet klopt? Het is in het verleden ook gebeurd dat eigenlijk veel minder mensen naar het OV overstapten dan wij hadden gehoopt en hadden geraamd, ondanks we daarin investeren. Wat gebeurt er als dat het geval zou blijken? Dan kom ik dan ook meteen op het laatste punt. Welke andere knoppen hebben wij dan om te draaien, anders dan autopesten? Want er zit natuurlijk ... De derde pijler is ontmoediging van gebruik van de auto. Daar waar dat betekent verleiden tot fietsen, verleiden tot openbaar vervoer, is VVD daar groot voorstander van. Het is duurzamer, dat is gezonder. Dat is op allerlei redenen beter. Op het moment dat je daarmee mensen de auto pest door hen het leven onmogelijk te maken of heel zuur te maken, dan vinden wij daar politiek wel iets van en hebben wij daar grote moeite mee. De enige echt draaibare knop als dingen toch anders uitpakken dan gehoopt, en dat gebeurt eigenlijk altijd als je wat verder vooruit probeert te voorspellen, is dat auto-ontmoedigingsbeleid. Dus ik vroeg me af of GS nog ideeën heeft over of er ook andere knoppen zijn waar we nog aan kunnen draaien, als dit alternatief omarmd zou worden door het Rijk. Dank u wel.

De voorzitter: Ik zie een interruptie van mijnheer Harinck van D66. U heeft niet opgewaardeerd, dus u heeft dan wel minder rechten. Dus u moet wel extra kort zijn ook.

De heer Harinck: Extra kort. Is goed, voorzitter. Dat gaan we doen. De VVD geeft enorm veel haken en ogen. We moeten geen auto's pesten. Die NRU moet goed worden ingebed, die drie tunnels. Stel dat gaat gebeuren, die NRU-tunnels komen er, we gaan er met zijn allen voor, gemeenten, provincie. Wat vindt de VVD dan? Is dit nou een goed alternatief, ja of nee?

De voorzitter: Mijnheer Hossain van de VVD.

De heer Hossain: Ik dacht dat ik daar in het begin al iets over had gezegd. Mits al die mitsen en maren goed beantwoord kunnen worden, lijkt het inderdaad een acceptabel alternatief. Maar het Tracébesluit was ook goed, dus dat moet wel aangetoond worden. Dus het Tracébesluit was al goed en dit alternatief ziet eruit alsof het goed is, maar we hebben nog wel een aantal zorgen en vragen omdat wij echt geloven in a, dat die welvaart gaat toenemen en b, ook dat wij gewoon die vrijheid om te kiezen hoe je van A naar B gaat, die hebben wij gewoon echt op nummer één.

De voorzitter: Ik zie geen instemmend geknik, eerder verdwaald geknik. Maar goed, ik zie geen vervolgintrruptie. U was ook klaar met uw betoog uiteraard. Dan neem ik ... Dan wil ik eigenlijk het woord geven aan UtrechtNu!. Dat is dan denk ik de heer Bosch. Mijnheer Bosch. Nee, ik ben vandaag niet van UtrechtNu!. Mijnheer Bosch.

De heer Bosch: Daarom, dus ook een verdwaalde blik. Voorzitter, stelt u nou toch eens voor, een toekomst waarin de Ring Utrecht, een van de drukste verkeersaders van ons land, een groene autovrije oase is waarin bussen en koning ... Bussen en fietsen de koning zijn en waar de auto zo welkom is als een sneeuwstorm in april. Dat is wat UtrechtNu! betreft de droomwereld waarin de ARU, of ook wel het Automobilisten Uitzwaai Plan, voor ons voorhoudt. Ik leg dan ook even de nadruk op droomwereld, want het hangt allemaal wel heel erg weer aan elkaar van aannames en wensen. Voorzitter, ik zeg altijd maar zo, dromen mag. Als ik al mijn dromen uiteen zou zetten op papier, dan wordt het ook een vreemde boel. UtrechtNu! is hier, in tegenstelling tot anderen, niet om de auto verder te demoniseren, noch om een pleidooi te houden voor ongebreidelde verbreding van wegen. Nee, wij zijn realisten en pragmatisten. We zien dat, terwijl een wethoudertje in Utrecht de stad steeds minder toegankelijk maakt voor auto's, er uiteindelijk toch een noodzaak kan ontstaan voor de verbreding van de Ring. Niet omdat we dat zo graag willen, maar omdat de realiteit soms hardnekkiger is dan het idealisme. Daar spelen ook dingen mee zoals de heer Hossain net ook al aankaartte over bijvoorbeeld interne plannen uit een stad als Utrecht of andere steden. Het ARU-plan klinkt mooi op papier. Maar in praktijk, het lijkt wel of we met zijn allen op de fiets moeten springen, terwijl de regen horizontaal voortraast. En dat openbaar vervoer dan? Laten we even naar de realiteit gaan. Overvolle bussen en treinen. Afschaling van jewelste en een overgroot tekort aan buschauffeurs en machinisten, dat de komende jaren alleen maar gaat toenemen. Een massale overstap op het OV lijkt haast een utopische fantasie of, zoals eerder gezegd, een droom. Bovendien loopt er een aanbesteding en daar is niet in voorzien in deze schaalvergroting. Hoe kan de gedeputeerde garanderen dat alles uit de aanbesteding plus dit wel gaat rijden? Het moet toch een alternatief realistisch en goed alternatief worden, toch? Nu we het toch over fantasieën hebben, voorzitter, de informatie die rondgaat over de impact van het Tracébesluit is soms ook meer fictie dan feit. Ik hoorde zelfs mensen spreken over een toekomst waarin het Theehuis Rhijnauwen niet meer te bereiken is door de verbreding. Daar raak ik toch altijd wel een beetje geïrriteerd door. We hebben het over de verbreding van de rijksweg. Geen bulldozer die door een historisch gebied raast en alles kapot stamp. Daarom ook een vraag aan de gedeputeerde. Kan de gedeputeerde erop toezien dat de juiste feitelijke informatie wordt verstrekt als het gaat om dit gebied? Zo ook het feit dat er bij het Tracébesluit weliswaar bomen worden gekapt, maar dat er in totaal meer bomen terugkomen inclusief een verbinding tussen de twee stukken die nu gescheiden zijn door de A27? Want wij bij UtrechtNu! hebben soms ook het idee dat het merendeel van de tegenstanders van de verbreding eigenlijk gewoon verkeerd geïnformeerd is. Daar kan deze gedeputeerde met VVD-signaturen natuurlijk verandering in brengen, mocht hij het willen. Voorzitter, ook een dingetje, die kosten. Er wordt met veel bravoure gesproken over kostenbesparingen. Maar wanneer we de cijfers tegen het licht houden dan, en dat werd ook erkend in de infosessie, dan blijkt dat project als de Noordelijke Randweg Utrecht, waar extra uitgaven nodig zijn als backbone van dit alternatief, niet zijn meegenomen in dat goedkoper zijn en ook de uitbreiding van het openbaar vervoer is niet

meegenomen in de berekening. Het is een beetje alsof we de kosten van de inrichting bij het bouwen van een huis zijn vergeten. Kan de gedeputeerde ons verlichten over het daadwerkelijke totaalplaatje, dus alle kosten? Want eerlijk is eerlijk, als iets te mooi klinkt om waar te zijn, dan is het dat ook vaak. Voorzitter, nog even kort wat over wat gezegd wordt over betalen naar gebruik. Ook dat lijkt een pijler te zijn. Hoe bestendig is deze strategie onder de wispelturige politieke winden? Een nieuw mogelijk rechts kabinet zal dit beleid toch als eerste kunnen terugdraaien. Hoe ziet de gedeputeerde de toekomst van rekeningrijden onder deze politieke omstandigheden? Voorzitter, ook de genoemde werkgeversaanpak in het ARU is kortgezegd erg vaag. Terwijl we bedrijven gaan aansporen om hun werknemers uit de auto te halen, blijft de vraag, gaat de provincie Utrecht zelf ook het goede voorbeeld geven? Gaat ze haar medewerkers verbieden om met de auto hier te komen en de dienstauto af te schaffen? Zo niet, dan vraag ik me eigenlijk af hoe geloofwaardig de gedeputeerde kan zijn in het uitdragen van anti-autoplannen. We weten zelf dat hij altijd op een fiets zit, maar toch. Het parkeerdek staat ook vandaag weer vol met auto's. Dat mag van UtrechtNu! ook, maar dat is ... Is dat ook voorbij als het aan de gedeputeerde ligt? We zitten immers naast de A27. Ook de Statenleden die nu hun vingers aflikken bij deze plannen, maar ook vandaag hier weer met de auto zijn, mogen hun eigen keuzes wel eens wat nader bestuderen. Voorzitter, dan wil ik het nog kort hebben over de voorgenomen snelheidsverlaging naar 80 kilometer per uur. De vraag die bij mij dat oproept, is, weerhoudt dat mobilisten ervan om de Ring Utrecht te vermijden en massaal ... Wat weerhoudt de automobilisten daarvan om de Ring Utrecht te vermijden en massaal naar wijken en N-wegen uit te wijken als de reistijd daar toch hetzelfde is? Het ARU beweert immers dat er ook minder verkeer op regionale wegen zal komen, maar dat lijkt in tegenspraak met gezond verstand. Want als het niet veel uitmaakt of soms zelfs sneller is, zullen mensen toch die route kiezen? Voorzitter, hoe duidt de gedeputeerde deze tegenstrijdigheid? Kloppen die voorspellingen uit dat ARU wel? Voorzitter, dan nu even weer algemeen. Het zou in de huidige tijdsgeschiedenis als nobel gezien kunnen worden om te streven naar duurzaamheid en het verminderen van afhankelijkheid van de auto. Maar hoe haalbaar is dat zonder realistische, comfortabele en efficiënte alternatieven? We proberen hier nog net geen vissen te laten lopen, maar we lijken wel vergeten dat iedereen niet kan of wil zwemmen. Hoe denkt de gedeputeerde daarover? Is hij er echt van overtuigd dat genoemde maatregelen om mensen uit de auto te halen ... Te krijgen haalbaar zijn? Tot slot, en dan ben ik hiermee klaar voor nu, het ARU is een slecht alternatief, waar in het eindresultaat voornamelijk gemeten wordt op basis van onzekere factoren. Als we niet oppassen, voorzitter, dan eindigen we met een hoop gefrustreerde automobilisten die wanhopig een parkeerplaats of zelfs een ruim baan zoeken. Laten we denken aan elke verkeersdeelnemer en vooral realistisch blijven. Ik hoop dat deze gedeputeerde dat ook kan inbrengen aan de overlegtafel, waarbij de andere deelnemers soms wat verder van realistisch zijn. Hoe realistisch denkt de gedeputeerde overigens dat het is dat de huidige Tweede Kamer zal instemmen met dit zogenaamde gelijkwaardige alternatief, dat vooral bestaat uit aannames, wensen en hoop? Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Dank ook aan de heer Bosch voor zijn bijdrage. Ik zie daarop geen handjes voor eventuele interrupties. Dan wil ik graag het woord geven aan de SGP, de heer Vermaat, voor zijn bijdrage.

De heer Vermaat: Voorzitter, dank u wel. Goed dat we het vanmiddag hier met elkaar eens over hebben. We hebben er al veel over gehoord, een presentatie gehad. Kijk eens wat de Staten hier... Of deze commissie hiervan vindt. We hebben de plannen gezien, de presentatie gezien. Er is ontzettend veel werk verricht. De website die er is, je kan alles met elkaar vergelijken. Dat is heel mooi gedaan. Dat allereerst daarover. Toch als we alles lezen, zien we veel terugkomen als modellen, aannames, voorspellingen en weer terug, om het zo te zeggen. Daarin lijkt ongeveer het Regio Alternatief, de ARU, op gegrond. Zoals al eerder gezegd, dat ga ik niet herhalen van voorgaande sprekers over de kritische noten hierover, ook als het gaat over het wensdenken. Nu heeft het denk ik wel als stimulator gewerkt om dit plan te presenteren, om er echt iets

alternatief naar ... Te presenteren. Maar is het daadwerkelijk een realistisch plan? Bijvoorbeeld in de diverse vragen die gesteld zijn en de antwoorden daarvan, dan blijkt dat doorrekeningen naar het onderliggend wegennetwerk ontbreekt. Wat voor effect heeft het? Een andere vraag die eigenlijk niet goed beantwoord kan worden, is, in hoeverre is het OV echt een gelijkwaardig alternatief? Mogelijk wel voor de mensen uit de stad, maar ook voor de mensen vanuit het platteland? Eventueel, en we hopen natuurlijk niet dat het ...

De voorzitter: Mijnheer Vermaat, u krijgt een interruptie van de heer Bosch van UtrechtNu!. Mijnheer Bosch.

De heer Bosch: Ik hoor de SGP zeggen, alternatief uit de stad. U weet dat in de stad ook nog maar een halfuursdienst rijdt, dat daar ook de heleboel is afgeschaald?

De voorzitter: Dat is een verduidelijkende vraag aan de heer Vermaat. Mijnheer Vermaat.

De heer Vermaat: Voorzitter, ook daar zullen we zeker met afschaling te maken hebben. Maar ik denk, de impact ten opzichte van het platteland, dat het in de stad nog minder is dan op het platteland. Dus relatief gezien, in verhouding, is de impact denk ik op het platteland daarin groter en zeker als het gaat om de bereikbaarheid met de auto van woon-, werk- en privébezoeken elders, dat de auto eerder noodzakelijk is dan in de stad. Maar ook daarin kunnen we, mogen we verschillen. Een ander punt die we nog opgeschreven hebben ...

De voorzitter: U vervolgt uw betoog?

De heer Vermaat: Ja, voorzitter.

De voorzitter: Vervolgt u uw betoog.

De heer Vermaat: Zeker. Dank u.

De voorzitter: Toch niet, want ik zie ook een handje van mijnheer Breur van de SP voor een interruptie. Mijnheer Breur.

De heer Breur: Dank u wel, voorzitter. De heer Vermaat geeft terecht aan dat het OV nogal problematisch is, met name buiten de stad. Dat ben ik met hem eens. Maar zegt hij dat vooral om het plan voor het alternatief in waarde af te doen, of ziet hij daar ook een missie om het OV op het platteland te versterken en te verbeteren?

De voorzitter: Goed. Mijnheer Vermaat.

De heer Vermaat: Dank u wel, voorzitter. Beide. Dus zowel het plan wat hier voorligt, het alternatief, is wat ons betreft vooral het doel om natuurlijk de bomenkap, om het even zo te zeggen, kort door de bocht, tegen te gaan. Maar de bereikbaarheid van de regio heeft die auto ook gewoon nodig. Tegelijkertijd moet je dan niet zeggen, het OV, daar hoeven we niet meer naar te kijken, dat is een andere zorg. Ja, het is een andere zorg, maar die ook opgepakt moet worden. Die moet verbeterd worden. Maar als we alleen maar inzetten op verbetering van het OV, dan is de SGP van mening dat dat niet tot gevolg heeft dat die verbreding niet nodig is.

De voorzitter: Goed. Is dat voldoende voor u, mijnheer Breur? Vervolgt u uw betoog, mijnheer Vermaat.

De heer Vermaat: Dank u wel, voorzitter. Het andere punt dat ik nog op had geschreven, we hopen dat dat niet meer zal plaatsvinden, is, wat we gezien hebben rondom de coronapandemie, welke gevolgen dat heeft. Ook al moet ik wel zeggen dat dit plan natuurlijk veel breder gaat, maar toch ook iets wat bij ons naar boven kwam. Er zijn diverse vragen ook nog als bijlage toe gevoegd met de beantwoording. Dan merken we toch af en toe wel wat ontwijkende antwoorden op de diverse vragen. Daarmee komt toch echt de vraag ook die al eerder door UtrechtNu! benoemd is, hoe realistisch is dit plan als alternatief? Daarom is onze vraag, hoe kijkt eigenlijk het college daartegenaan? Maar ook, hoe is er vanuit het Rijk hierop gereageerd? Is hier al intern misschien een reactie op geweest of wanneer wordt die verwacht? Want volgens mij komen we toch wel in de fase terecht van, is dit een alternatief die ook volgens het Rijk een alternatief is, of wijst het Rijk hem af en betekent dat dat we gewoon weer door kunnen gaan met het originele traject? Dat was het, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Vermaat van de SGP. Dan gaan we over naar de volgende opwaarderende fractie. Dat is de Partij van de Arbeid. Daarvoor geef ik het woord aan mevrouw Flink.

Mevrouw Flink: Dank u wel, voorzitter. Wij vinden het geweldig dat er zo'n goed alternatief ligt. De provincie en gemeente Utrecht hebben samen laten zien, een realistisch alternatief voor de verbreding, samen kan het. Wij vinden het goed dat er niet alleen gekeken wordt naar het verbreden binnen de bak, maar ook naar de inzet op het versterken van de alternatieven voor autogebruik, zoals de fiets en het betaalbaar maken van het openbaar vervoer. De derde pijler, het benutten van ... Het beter benutten van het omliggende wegennet, baart ons nog wel enige zorgen. We zijn bang dat het alternatief zal zorgen voor meer druk op de leefomgeving in de wijk Overvecht door toenemend verkeer op de NRU.

De voorzitter: Mevrouw Flink, u krijgt een interruptie van mijnheer Bosch van UtrechtNu!. Mijnheer Bosch.

De heer Bosch: Het OV, daar fiets de PvdA wel heel snel overheen. Hoe ziet u die verbeteringen plaatsvinden? Er wordt nu al nauwelijks gereden. Het is niet aanbesteed in die zin. Het is eigenlijk een beetje wat in mijn betoog ook zat. Maar hoe ziet de PvdA dat dan? Want ik hoor alleen maar mooie woorden. Maar hoe gaat dat realistisch worden?

De voorzitter: Mevrouw Flink.

Mevrouw Flink: Dank voor deze vraag. In het alternatief is ook gezegd van, we zetten meer geld in op het betaalbaar houden en het versterken van de het OV-netwerk. Dat is een punt wat wij als PvdA heel vaak ook al hebben gezegd van, dat is echt nodig voor die transitie van mobiliteit. Dus wij zien ook dat dit plan dit alternatief juist die mogelijkheden biedt om dit wel te gaan doen, om meer geld daarin te investeren, zodat dat ook daadwerkelijk lukt.

De voorzitter: Nogmaals een vervolginerruptie van mijnheer Bosch van UtrechtNu!.

De heer Bosch: Maar waar komt dat, via u voorzitter dan, want daar spreekt u me elke keer op aan, waar komt dat geld dan vandaan? Want het wordt als goedkoper gepresenteerd in het alternatief. Maar dat extra geld voor het OV, dat komt toch ook niet ergens vandaan? Dat ligt hier toch niet zomaar ergens op het Provinciekantoor op het dak of zo?

De voorzitter: Mevrouw Flink.

Mevrouw Flink: De onderhandelingen moeten daar natuurlijk nog met het Rijk over zijn. Maar als je kijkt naar dit alternatief, dan wordt ontzettend veel geld bespaard ten opzichte van dat verbreden van de A27. Dat geld wat je bespaart, is misschien een goed idee om dat in te zetten in onder andere het beter maken van het fietsnetwerk, het versterken van het OV-netwerk. Ik zie dat de heer Bosch nog een vervolgvraag heeft.

De voorzitter: Ik zie het ook, ik zie het ook. Een vervolginerruptie en ook de laatste interruptie dan op dit punt. Mijnheer Bosch.

De heer Bosch: Want dan hoor ik nu al, het geld dat je daarmee bespaart, gaan we in voor die alternatieven. Dus dan bespaar je eigenlijk geen geld. Dan geef je het gewoon anders uit.

De voorzitter: Dat was niet echt een vraag, een soort constatering. Mevrouw Flink, vervolgt u uw betoog.

Mevrouw Flink: Ik vervolg mijn betoog. Dank u wel, voorzitter. Wat ons dus nog wel enige zorgen baart, is de druk die het inzetten van die derde pijler op het omliggende wegennetwerk kan hebben op het toenemend verkeer op de Noordelijke Randweg Utrecht en wat dit met name doet voor de wijk Overvecht. Omdat de onderhandelingen daarvoor nog bezig zijn met onder andere het Rijk en de gemeente Utrecht, zouden wij de gedeputeerde nogmaals erop willen aandringen om vast te houden aan dat alle drie de kruisingen van de Noordelijke Randweg Utrecht worden ondertunneld. Voorzitter, al met al kijken wij uit naar het alternatief. Een toekomstbestendig plan, dat niet alleen voorkomt dat een waardevol stuk bos gekapt hoeft te worden, het is zelfs goedkoper dan het Tracébesluit, stimuleert duurzame mobiliteit en zorgt voor betere doorstroming. We horen daarom graag van de gedeputeerde wat hij zal doen om ervoor te zorgen dat de toekomstig minister dit prachtige alternatief boven het Tracébesluit zal verkiezen. Dank u wel.

De voorzitter: Ik zocht even naar een einde. U kreeg ook nog een interruptie van mevrouw Bikker van het CDA. Mevrouw Bikker.

Mevrouw Bikker-Trouwborst: Dank u, voorzitter. U begint met een realistisch plan en vervolgens komen we op het onderliggende wegennetwerk en daar zijn wel zorgen over. Hoe verklaart u dan toch dat u het realistisch noemt, voorzitter? Dat is eigenlijk mijn vraag.

De voorzitter: Mevrouw Flink, voor een beantwoording.

Mevrouw Flink: Dank voor de vraag. Het mooie aan dit plan is, als je kijkt naar de rekenmethoden die zijn gebruikt door het Rijk, dat dit plan gewoon kan voldoen als realistisch alternatief volgens die rekenmethoden. Daarom hou ik er ook aan vast, want dit is een realistisch plan. Mijn zorgen over het onderliggende wegennetwerk zijn vooral zorgen waarvan ik denk, die moeten nog wel verder onderhandeld worden. Daar heb ik ook daarom vragen over gesteld en mijn punt wat ik mee wil geven aan de gedeputeerde voor de onderhandelingen, omdat ik denk dat daarmee de puntjes op de i van dit plan wel echt nog beter kunnen worden. Maar het plan in zijn geheel, als je ook kijkt naar de doorrekeningen, als je kijkt naar alle maatregelen die daarin worden genomen, is een realistisch alternatief voor het Tracébesluit. Daarom vind ik het een heel goed plan.

De voorzitter: Dan zie ik ook nog een interruptie van mijnheer Hossain van de VVD, ik denk ook op dit punt. Mijnheer Hossain.

De heer Hossain: Dank u wel, voorzitter. Ik vroeg me ook af, mevrouw Flink heeft het over de leefbaarheid van Overvecht, dat onderschrijven wij enorm. De NRU-plannen zouden goed zijn ook voor die leefbaarheid. Maar wij vragen ons dan ook af of de PvdA de zorg deelt dat het moment dat ...

De voorzitter: Er werd een foto van u gemaakt.

De heer Hossain: Dat had ik niet door.

De voorzitter: Maar gaat u vooral verder.

De heer Hossain: Of de zorgen worden gedeeld dat op het moment dat bijvoorbeeld de aannames over de modal shift naar het OV, waar we allemaal voor zijn, maar stel dat dat tegenvalt, dat dat wel betekent dat bijvoorbeeld in een wijk als Overvecht, waar heel veel mensen ook afhankelijk zijn van de auto, dat er daar nog harder aan die parkeertarievenknop bijvoorbeeld wordt gedraaid, waardoor juist ook lagere inkomens daar denk ik het meest last van zouden hebben?

De voorzitter: Wel een hele lange interruptie, maar goed. Mevrouw Flink.

Mevrouw Flink: Voorzitter, dank u wel. Ik denk dat het praten over parkeertarieven, dat is echt wel een gemeentelijke aangelegenheid. We hebben juist in de gemeenteraad Utrecht ook altijd gepleit van, bespaar juist eerst die ... Probeer die wijken waar juist die parkeertarieven het meest effect hebben op de bestaanszekerheid, probeer die te ontzien. Probeer die als laatste, als je dit beleid gaat invoeren, mee te nemen. Dat is een gemeentelijke aangelegenheid verder. Ik snap niet ... Ik zou daar hier nu verder niet te veel op in willen gaan. Ik ben heel even kwijt wat uw punt verder was. Misschien kunt u dat met een verhelderende vraag nog even toelichten.

De voorzitter: Heel kort nog even.

De heer Hossain: Heel simpel. Op het moment dat het tegenvalt en het slibt dicht, dan moet je volgens mij draaien aan parkeertarieven. Juist een wijk als Overvecht heeft daar volgens mij heel erg last van. Dus is dat niet ook een zorg voor de PvdA bij dit alternatief?

De voorzitter: Mevrouw Flink.

Mevrouw Flink: Ik geloof dat de vraag vooral gaat over de parkeertarieven en dat is een gemeentelijke aangelegenheid, dus ik ga daar ook verder dan niet ...

De voorzitter: Het is een beetje een worsteling nu, omdat we ook een beetje op gemeentebestuur gaan zitten nu. Mijnheer Bosch, u heeft ook een interruptie? Gaat het ook over dit punt? Maar niet te veel op het gemeentebestuur. U mag er wel iets over zeggen, maar niet dat we de gemeente ...

De heer Bosch: Het is geen gemeentebestuur, voorzitter. Dat is ook precies mijn punt. Er staat namelijk gewoon letterlijk in het alternatief dat parkeermaatregelen en parkeerbeleid onderdeel is van dit alternatief. Een regionaal parkeerbeleid. Dus het is eigenlijk helemaal geen gekke vraag om daar een vraag over te stellen. Dat wil ik gewoon even gezegd hebben. Er zit niet echt een vraag in, maar het is wel een feit.

De voorzitter: Mevrouw Flink, u was ook klaar met uw betoog. Ik zie verder geen interrupties meer. Dus dan wil ik graag gaan naar de volgende opwaarderende fractie. Dat is de BoerBurgerBeweging. Ik denk dat ik ook het woord kan geven aan mijnheer Van Vuuren.

De heer Van Vuuren: Dank u wel, voorzitter. Laat ik vooropstellen dat wij als BBB erg blij zijn dat er nu een alternatief is uitgewerkt. Ook wij zien liever niet dat er bomen gekapt worden bij Amelisweerd. We geven dus de voorkeur aan een alternatief. Echter vinden we het wel belangrijk... Van belang dat het gepresenteerde alternatief dan ook echt overtuigend de beste keuze eerst richting de toekomst. Daarvoor zitten ... Daar zitten bij ons toch nog wel enige twijfels. Om dit alternatief echt te kunnen omarmen en ermee bij onze landelijke mensen aan de formatietafel op aan te dringen voor dit alternatief te kiezen, zijn er nog wel een aantal punten die ik verder uitgewerkt zou willen zien. Ten eerste wil ik graag dat er in navolging ook van de expertcommissie aanvullend onderzoek gedaan wordt naar de effecten voor inwoners van de gemeente Utrecht en eventueel andere gemeenten waar beperkende maatregelen voor oud gebruik worden ingevoerd. Onderzoek de effecten voor inwoners die afhankelijk zijn van hun auto, bijvoorbeeld voor werk. Wat betekent dit beleid eigenlijk voor hun financiële positie? Onderzoek ook de effecten voor de leefbaarheid en de veiligheid op het omliggende regionale wegennet. Wat zijn de effecten van eventueel extra sluipverkeer? Voorzitter, er lijkt veel op te worden gehangen aan pijler één, maatregelen waardoor er minder grote toename van het autogebruik is. Ik moet me dan toch wel aansluiten bij UtrechtNu! en de SGP, dat ik me niet aan de indruk kan onttrekken dat hier toch ook wel wat wensdenken inziet. Wat zijn dan toch de gevolgen als deze maatregelen niet het beoogde effect gaan hebben? Ik sluit me aan bij de vraag van de VVD, welke knoppen hebben we dan om toch nog aan te draaien? Of moeten we over een aantal jaar constateren dat we de bak alsnog moeten verbreden en moeten we dus twee keer geld uitgeven? Kortom, voorzitter, BBB is blij dat er een alternatief gepresenteerd is, maar we zijn nog niet helemaal overtuigd dat dit ook daadwerkelijk een goed alternatief is. We hopen dat de komende tijd gebruikt kan worden om zaken verder uit te werken, zodat onze zorgen weggenomen kunnen worden en men in Den Haag hier de juiste beslissingen over kan nemen. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van Vuuren. U krijgt ook nog op het laatste moment een interruptie van mevrouw Flink van de Partij van de Arbeid. Mevrouw Flink.

Mevrouw Flink: Dank u wel, voorzitter. Ik hoor de heer Van Vuuren zeggen, dan is het risico dat we misschien twee keer geld moeten uittrekken. Is de heer Van Vuuren het met mij eens dat, als je het verbreedt, je ook een aanzuigende werking op meer autoverkeer hebt? Dat is al gebeurd toen we het in de jaren '80 hebben verbreed. En dat we dus misschien over een aantal decennia weer geld moeten uittrekken, dus dat het dan alsnog twee keer geld uitgeven wordt.

De voorzitter: Mijnheer Van Vuuren.

De heer Van Vuuren: Voorzitter, dat zou kunnen. Het Tracébesluit is natuurlijk ergens op gebaseerd. Dat is op een bepaalde verwachting van het autogebruik in komende jaren gebaseerd. Daar wordt nu een alternatief naast gelegd, waar ik op zich heel erg voorstander van ben, dat we naar een alternatief kijken. Wat u volgens mij probeert te suggereren, is van, wat dan als we over een aantal jaar ... Natuurlijk, je moet alles weer mee richting de toekomst. Maar waar ik probeer te waarschuwen, is van, hebben we hier te maken met een echt alternatief of is het een schijnalternatief en moeten we toch twee keer ... Moeten we alsnog die bak gaan verbreden?

De voorzitter: Dat is denk ik duidelijk. Dan was u ook aan het einde van uw betoog. Dan gaan we naar de volgende opwaarderende fractie. Dat is GroenLinks. Niet schrikken, mijnheer Oude Wesselink voor zijn betoog.

De heer Oude Wesselink: Dank u wel, voorzitter. Ik had de volgorde even niet meer scherp. Dat ging in het begin vrij vluchtig. Ik kijk in ieder geval uit naar de interrupties. Fijn te constateren dat we ook onderling debatteren. Als ik kijk naar de vragen die de commissie tot nu toe heeft gesteld naar aanleiding van het gepresenteerde alternatief, zie ik veel zorgen. Zorgen over de haalbaarheid en of wij mensen kunnen overhalen om gebruik te maken van andere vervoerswijzen dan de auto. De aanname van de modal shift, waar de heer Hossain het al over had. Dit zou ik graag willen omdraaien. Er is nooit een echte vraag geweest naar auto's. De auto werd in de markt gezet door de industrie en stelselmatig bevoordeeld door de auto, ten koste van het openbaar vervoer. Door doelbewust beleid hebben wij de auto aantrekkelijk gemaakt, overigens ook door links beleid, wat in het verleden heeft gezegd dat de auto er voor iedereen moet zijn en niet alleen voor de rijken. Door doelbewust beleid kunnen we dat ook weer rechtzetten, door met ons beleid te kiezen voor nabijheid en voor gezonde vormen van mobiliteit. Dat is realisme. Op dit moment zijn we al zover dat we voertuigen van duizenden kilo's laten rondrijden zonder een volledig gezichtsveld voor de chauffeur. In plaats daarvan voeden wij kinderen op om vooral niet in de dode hoek van een vrachtwagen te fietsen. Wij vragen ons af, zou dat niet andersom moeten zijn? Daarom is GroenLinks blij met dit gepresenteerde alternatief. Op alle aspecten, veiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid, scoort deze variant beter dan het oorspronkelijke plan. Na indexering voor nog een lagere prijs ook. En dat met bewezen methodes. We hebben de onafhankelijke experts zelf gehoord, die aangaven dat op basis van wetenschappelijke inzichten, dus feiten en geen meningen, blijkt dat de aannames voor keuze van andere vervoerswijzen realistisch zijn. Aannames die we ook realistisch achten als we bijvoorbeeld een studie doen naar een wegverbreding.

De voorzitter: Mijnheer Oude Wesselink, u krijgt een interruptie van de heer Bosch van UtrechtNu!. Mijnheer Bosch.

De heer Bosch: Ik hoor een groot realistisch besef bij de heer Wesselink, tenminste bij hemzelf. Wanneer gaat dat OV rijden? Kunt u nu ... GroenLinks zit al jaren in het college, voorzitter, niet u, maar GroenLinks. Bussen rijden nu niet eens, treinen worden afgeschaald. Ga zo maar door. Waarom zou dat opeens heel realistisch zijn dat in uw utopische voorstelling die u net weergeeft, dat opeens wel zou kunnen? Waar komt dat opeens vandaan, waar komt dat geld vandaan?

De voorzitter: Mijnheer Oude Wesselink, voor een reactie.

De heer Oude Wesselink: Dank u wel voor de vraag. Enerzijds is door onder andere GroenLinks in het college het aantal DRUS, dienstregelingsuren, sowieso uitgebreid. We hebben een vastgesteld OV-perspectief, we hebben het programma U-Net, waar we kijken voor nieuw openbaar vervoer in combinatie met woningbouw en ook in dit alternatief Ring Utrecht wordt ingegaan op de mogelijkheden voor openbaar vervoer daarvoor.

De voorzitter: Nog een vervolg interruptie van de heer Bosch.

De heer Bosch: Want de heer Wesselink daarbij vergeet te zeggen, voorzitter, is dat het aantal DRUS op papier is uitgebreid. In de praktijk ziet niemand daar wat van op straat, want de bus rijden gewoon niet.

De voorzitter: Dat was geen vraag. Maar ik zie nu ook opeens een handje van mijnheer De Hartog van FvD. Een interruptie op GroenLinks op dit punt. Mijnheer De Hartog.

De heer De Hartog: Dank u wel, voorzitter. Het is wel soms een beetje lastig om met kromme tenen toch mijn mond te houden. Maar nu is de grens bereikt.

De voorzitter: U heeft wel niet opgewaardeerd, dus ...

De heer De Hartog: Dat klopt, ik zal het kort houden. Ik vind het erg onrealistisch om te schetsen dat een OV een volledige volwaardige vervanging zou zijn voor de auto. Sorry, dat is gewoon niet realistisch. De auto geeft zoveel meer vrijheid, qua tijd, qua reistijd, et cetera. Dus ik weet niet waar u dat op baseert, dat het OV dat zou zijn, maar misschien kunt u dat ergens nog toelichten om mijn realiteitszin te verbreden. Dank u.

De voorzitter: Goed. Ik hoop dat u niet nieuwe schoenen hoeft te kopen voor uw kromme tenen. Mijnheer Oude Wesselink van GroenLinks voor een reactie hierop. Er was natuurlijk ook nog een interruptie van de heer Bosch die ook nog niet beantwoord is, dus of u dat dan samen kunt doen. Dat was niet echt een vraag trouwens. Maar goed, gaat u verder.

De heer Oude Wesselink: Dank u wel, voorzitter. De heer Bosch gaf nog aan inderdaad dat het openbaar vervoer theoretisch maar ... Of niet theoretisch ... Sorry. Niet praktisch maar theoretisch is uitgebreid. Ik ken zo niet de vergelijking met de stijging in het formele aantal DRUS en wat het nu in de praktijk is. Maar inderdaad, ik deel uw zorgen rondom de beschikbaarheid van het openbaar vervoer. Al neem ik wel afstand van het feit dat er geen bussen rijden of iets dergelijks. Het is wel minder en dat heeft ook het aandachtspunt van ons allemaal. De heer De Hartog, ik gaf nu een pleidooi over waarom we in het verleden te veel hebben gekozen voor de auto ten koste van andere mobiliteitsvormen en dat we dan nu als resultaat zien dat we dat ook weer kunnen omdraaien. Ik heb niet gezegd dat openbaar vervoer de oplossing is voor auto... Voor alles en dat we daarmee moeten stoppen met de auto, maar wel dat een andere balans in dit land gezonder is.

De voorzitter: Goed. Vervolgt u uw betoog. Mevrouw Hoek van 50PLUS heeft ook nog een korte interruptie op GroenLinks.

Mevrouw Hoek: Voorzitter, het is geen interruptie. Ik wilde zelf iets zeggen. Ik wil niet opgewaardeerd, maar ik mag wel een vraag stellen.

De voorzitter: Nee, wacht even.

Mevrouw Hoek: Wat zegt u?

De voorzitter: Volgens mij was mijnheer Oude Wesselink ook helemaal nog niet klaar met zijn verhaal.

Mevrouw Hoek: Daarom. Maar ik dacht dat hij klaar was, maar nog ...

De voorzitter: Nee, maar mevrouw Hoek ...

Mevrouw Hoek: Dus zo meteen.

De voorzitter: Dat is zo meteen wellicht. Mijnheer Oude Wesselink, was u klaar?

De heer Oude Wesselink: Nee, ik was nog niet klaar.

De voorzitter: Vervolgt u uw betoog.

De heer Oude Wesselink: Ik dacht dat er een interruptie kwam. Maar dank u wel. Van wie is de openbare ruimte? Van Rupsje Nooit Genoeg, die alleen maar meer autoasfalt wil? Of van ons allemaal om te recreëren en elkaar te kunnen ontmoeten? Durft de landelijke overheid te kiezen voor openbare ruimte voor iedereen, of blijft zij sturen op een alsmaar meer plat geasfalteerde provincie? Daarom mijn concrete vraag aan ons allen, hoe kunnen wij ervoor zorgen dat ook het Rijk de juiste beslissing neemt en kiest voor een leefbare regio, in plaats van dat vreselijke beeld van die draaischijf van Nederland, wat het beeld schept van mobiliteit zonder doel, zonder verbinding en met kinderen die voor hun leven moeten vrezen als ze niet eerst naar links en naar rechts kijken? Hopelijk kiest zij voor een gezonder en leefbaarder Utrecht.

De voorzitter: Dit was het einde van uw betoog, mijnheer Oude Wesselink? Dan is er ook nog een interruptie van mevrouw Bikker. Ik zie mijnheer Hossain ook nog allerlei bewegingen maken. Eerst mevrouw Bikker van het CDA, een interruptie.

Mevrouw Bikker: Heel kort. Dank voor het woord, voorzitter. Ik hoor termen als Rupsje Nooit Genoeg en dergelijke, waarvan ik denk, hier zijn nog wel wat kanttekeningen bij te plaatsen. Want het is natuurlijk aan de andere kant wel zo dat we heel graag heel veel woning bouwen willen in deze provincie, dat we dus veel meer woningen gaan bijbouwen. Dat zijn relatief nieuwe plannen. Waarvan we ons kunnen afvragen of die al in de berekeningen zitten waar echt wel bereikbaarheid voor nodig is. Dat die woningmarkt bijvoorbeeld ook plaatsvindt in de landelijke gebieden. waarvan je nu echt kunt afvragen of je daar nu dan op een goede manier kunt komen, überhaupt eigenlijk of die bereikbaar zijn. Dus ik ... En daarbij denk ik dat het goed is om wel die balans te gaan zien, ook autoverkeer, wat we gewoon nodig hebben. Dat zien we nu en dat gaat in de toekomst ook zo zijn. In balans met natuurlijk ook OV en fietsgebruik, wat we ook zeker moeten stimuleren in gedrag. Maar ik vraag me toch af, hebt u dat ook in de bijdrage meegenomen en bedacht? Want dat die woningbouw er gaat komen en dat dat alleen maar extra autoverkeer toch gaat opleveren, hoe graag we misschien ook zouden willen dat dat meer dan balans komt?

De voorzitter: Ik heb niks meegenomen, maar inderdaad, via de voorzitter.

Mevrouw Bikker: Excuus.

De voorzitter: Mijnheer Wesselink, trouwens nog even tussendoor, waren er nog andere interrupties? Van mijnheer Vermaat en ... Alleen mijnheer Vermaat. Mijnheer Oude Wesselink als reactie op mevrouw Bikker.

De heer Oude Wesselink: Dank u wel voor de vraag. Ten eerste, weet ik, omdat het met modelstudies gaat, dat daarin ook toekomstige woningbouw wordt meegenomen. Mijn opmerking over Rupsje Nooit Genoeg gaat echter over het feit dat wanneer je iets creëert, dat dat de nieuwe vraag oplevert. Dat zie je met de A27 die er eerst niet was, nu in deze vorm en nu met het oorspronkelijke plan ook verder wordt verbreed. Inderdaad, ik ben het met u eens. Juist die samenhang is veel beter. Daarom ben ik juist blij met dit alternatief, waarbij dus inderdaad nog steeds wel gelegenheid wordt gekregen voor de auto. Want dat is ook heel belangrijk. Maar mijn pleidooi is vooral om niet alleen maar naar de auto te kijken. Want daar zijn we de afgelopen decennia niet zoveel verder mee opgeschoten, behalve dan dat we alleen maar meer asfalt willen aanleggen.

De voorzitter: Mijnheer Vermaat voor een interruptie ook op mijnheer Oude Wesselink.

De heer Vermaat: Voorzitter, dank u wel. Eigenlijk aansluitend op de vraag van het CDA, de opmerking daarover, denk ik van, als het zo'n goed alternatief plan is, dan zijn de overtreffende trap en de vergelijking volgens mij niet nodig, als Rupsje Nooit Genoeg en het wegzetten van de automobilist. Ik ben er zelf eentje van die elke dag, als ik naar school ga of naar mijn werk, erlangs kom. Ik heb dat gewoon nodig om mijn werk te kunnen doen. Dus in dat opzicht denk ik van, via de voorzitter, ziet GroenLinks ook dat er een probleem is dat opgelost moet worden? Het gaat nu specifiek over de automobilist. Dan kun je nu openbaar vervoer en de fiets erbij halen als van, daar moeten we ook op inzetten. Maar de SGP merkt daarin, ik ben benieuwd of u daar ook zo tegenaan kijkt, dat u het OV en de fiets er nu erbij pakt om te zeggen van, dan hoeft de weg niet verbreed te worden of niet zover dat het ook doorstroomt. Want anders gaan we een plan ... Is het een plan dat niks oplost en uiteindelijk problemen voor de toekomst creëert. Ziet u dat ook zo, of ziet u die vergelijking niet?

De voorzitter: Probeer wel echt via mij te spreken, via de voorzitter te spreken. Ik snap dat dat af en toe een beetje irritant is, maar het is toch een beetje de mores hier. Maar goed, mijnheer Oude Wesselink van GroenLinks als reactie op mijnheer Vermaat.

De heer Oude Wesselink: Dank u wel. Ik verloor de heer Vermaat een beetje op het einde, maar ik zal toch mijn best doen om de vraag te beantwoorden. In elk geval, hij vroeg naar een oplossing van het probleem. Ik denk van, in elk geval, het probleem is, we willen met zijn allen bereikbaar zijn, we willen met elkaar iets doen. Het antwoord van GroenLinks is dan, dat doen we dan met zo min mogelijk hinder voor een ander. Dat heeft ... Dat kent verschillende uitwerkingen. Laten we daarom ook groei zoveel mogelijk oppakken. En met groei bedoel ik dan dus bijvoorbeeld door middel van nieuwe woningbouw en nieuwe inwoners waar de fractie van het CDA het over had. Laten we dat zoveel mogelijk duurzaam oppakken. Ondanks dat ik wel ook kritisch ben op de verhouding en hoe we de afgelopen decennia flink hebben geïnvesteerd in de auto, neem ik wel afstand van het feit dat ik denk dat iedere automobilist zich schuldig zou moeten voelen. In uw toon, sorry, in de toon van de heer Vermaat proefde ik een beetje alsof hij zich daarop persoonlijk aangesproken voelde of dat een automobilist door mijn betoog dat zou moeten voelen. Dat is niet het geval. Wel denk ik dat we juist als overheid daarin keuzes kunnen maken over hoe wij denken dat wij het mooiste een provincie kunnen maken. Ik denk dat dat met de juiste balans op die manier het mooiste gaat en dat kan met dit alternatief.

De voorzitter: Goed. Dan zijn we klaar met deze ronde. Nee, toch niet. Een interruptie van mijnheer De Hartog van Forum voor Democratie. Ik zie ook een handje van mevrouw Hoek van 50PLUS. U heeft ook een interruptie op GroenLinks? Gewoon even ja of nee schudden.

Mevrouw Hoek: Voorzitter, u zegt, dit is dan deze ronde. Maar ik hoop wel dat ik ook nog wel iets mag zeggen, niet als interruptie.

De voorzitter: Nee, natuurlijk. Niet als ... Maar heeft u een interruptie? Dat heeft u niet. Voor een bijdrage, dat kan straks eventueel nog een klein rondje, voor een korte bijdrage. Een interruptie van mijnheer De Hartog van Forum voor Democratie op mijnheer Oude Wesselink.

De heer De Hartog: Dank u wel, voorzitter. Inderdaad nog een interruptie op GroenLinks. Misschien ook een beetje nog daarbij nemend reactie van PvdA eerder, maar dat kan ik in één doen. Ik heb heel erg moeite met de term aanzuigende werking en snelwegverbinding en dat er door een wegverbreding of het verbeteren van

snelwegen of dat soort ... Of überhaupt autowegen voor automobilisten, dat er spontaan meer mensen denken, kom, er is een snelwegverbreding geweest, laat ik nu de auto eens gaan pakken om daaroverheen te rijden. Ik zie dat niet. Er zijn mensen, die nemen vooraf een conclusie of ze de trein op de fiets of de auto nemen volgens mij. Dus de vraag is, waar komt deze redenatie vandaan, dat als je een snelweg verbreedt, dat mensen ineens gaan denken, kom, laat ik meer de auto pakken, want de snelweg is verbreed.

De voorzitter: Mijnheer Oude Wesselink.

De heer Oude Wesselink: Dank u wel, voorzitter. Ik krijg de vraag waar de vraag ... Waar mijn melding over de aanzuigende werking vandaan komt. Dat is eigenlijk wat ik vanuit veel verkeerskundige theorie en praktijk heb ervaren. Hoe mensen een vervoerswijze afwegen, daar is reistijd een hele belangrijke variabele in. Wanneer de reistijd hoog is, dan kiezen mensen minder makkelijk voor die vervoerswijze. Wanneer die laag is, kiezen meer mensen ervoor. Het is zelfs een ... Er zijn theoretische formules die in de praktijk heel erg ook reëel uitpakken, dat je eigenlijk heel duidelijk kunt meten hoeveel mensen met de auto zullen gaan door de reistijdverhouding te vergelijken met de auto en het openbaar vervoer. Als je die erbij pakt, en uit metingen blijkt dat dat ook in de praktijk waarneembaar is, dan zie je dat wanneer de reistijd hoger is bij minder doorstroming er minder mensen gebruik van maken. Wanneer de reistijd lager is door een nieuwe snelweg bijvoorbeeld of een verbreding, dat weer meer mensen daarvan gebruik zullen maken. Een beetje theoretisch verhaal wellicht, maar ...

De voorzitter: Want u wil toch even reageren, mijnheer De Hartog. Mijnheer De Hartog van FvD.

De heer De Hartog: Dank u wel, voorzitter. Mag ik dan concluderen dat u bedoelt met de aanzuigende werking dat dan, doordat de reistijd dan beter of minder lang zou worden door de snelwegverbreding, dat ineens meer mensen de auto's ... De auto gaan kiezen boven het OV? Is dat wat u bedoelt of ... Het punt is namelijk, ik heb ook bij een bijeenkomst ...

De voorzitter: U heeft wel de vraag gesteld.

De heer De Hartog: Fair enough.

De voorzitter: Mijnheer Oude Wesselink.

De heer Oude Wesselink: Ik zal het even kort zeggen. Aanbod creëert vraag. Daar komt het bot gezegd op neer. Wanneer wij het hele land volgooien met autosnelwegen, met onbeperkte capaciteit, wat onbetaalbaar is, dan gaat iedereen daar gebruik van maken. Wanneer wij het hele land volgooien met busbanen en met treinen, wat trouwens ook onbetaalbaar is, dan zal iedereen dat gebruiken. Daar komt het kort gezegd op neer.

De voorzitter: Dat geeft toch allerlei reacties weer. Dus u bent nog niet klaar, mijnheer Oude Wesselink. Mevrouw Bikker, heeft u ook een interruptie? Want ik zag ... Ik weet niet welke ik eerder zag, maar ik geef toch ... Want mijnheer Hossain heeft ook al, nou, in ieder geval minder geïnterrupteerd dan mevrouw Bikker. Dus ik kreeg toch mijnheer Hossain het woord van de VVD.

De heer Hossain: Dank u wel, voorzitter. Ik heb me een tijdje ingehouden, maar na zoveel herhaling, natuurlijk heeft mijnheer Oude Wesselink gelijk. Hij heeft er ook best wel wat verstand van. Maar er is ook een andere kant, er is ook een latente vraag. Ik was vorige week bij de nieuwjaarsreceptie van

Vijfheerenlanden, onze jongste gemeente. Ondernemers gesproken daar die zeggen, een van mijn beste werknemers heeft ontslag genomen, in aanhangwagens voor achter trekkers, want die zat altijd vast in de file en die heeft iets gevonden in de buurt en ik ben nu een van de beste medewerkers kwijt. Vorig jaar hadden we met de VVD bijeenkomst met de schooldirecteur onder anderen, die zei, 30 van mijn 50 docenten, basisschooldocenten, komt van buiten de regio. En voor slechts 5 van die 30 is het OV een reëel alternatief. Dus het is ook een latente vraag die de welvaart, de brede welvaart, gewoon leraren voor de kracht in onze provincie vergroot. Dus volgens mij zitten hier echt twee kanten aan en moeten we het genuanceerd bekijken en willen we uiteindelijk hetzelfde. Dus ik zou eraan hechten als mijnheer Oude Wesselink daaraan ... Dat erkent. Volgens mij willen we uiteindelijk gewoon hetzelfde en is dit ... Hebben we het vooral nu over dat alternatief en of dat een goed plan is. Dank u.

De voorzitter: Ik twijfel een beetje of dat nou een vraag was. Ik wil toch even ook artikel 26 van het reglement van orde onder de aandacht brengen, dat een interruptie bestaat uit korte opmerkingen of vragen zonder inleiding. Dus dat wil ik toch even in de groep gooien. Maar, mijnheer Oude Wesselink, voordat ik verderga met mevrouw Bikker ook voor een extra interruptie, wilt u hierop reageren, op hetgeen wat mijnheer Hossain ...

De heer Oude Wesselink: Ik zal er wel even kort op reageren.

De voorzitter: Heel kort dan.

De heer Oude Wesselink: Heel kort. In uw eerste voorbeeld wat u noemt, denk ik van, in elk geval is het met de werkgelegenheid gelijk gebleven, want iemand is gewoon dichterbij gaan verhuizen. Nabijheid is een goed middel, want niemand reist voor zijn plezier. Als je daarmee een kortere reistijd hebt, is dat mooi meegenomen. Voor het tweede voorbeeld, ik vind het wel belangrijk dat iedereen een goede bereikbaarheid heeft. Dat betekent dat voor sommige openbaar vervoer er wel een alternatief kan zijn. Hopelijk kunnen we met ons beleid ervoor zorgen dat dat voor meer mensen het geval is, zodat voor de mensen voor wie het niet is we wel een beschikbare snelweg A27 hebben.

De voorzitter: Dan gaan we nog naar de volgende interruptie van mevrouw Bikker van het CDA.

Mevrouw Bikker: Dank u, voorzitter. Aanvullend op de vraag van de VVD. Ik had het niet beter kunnen verwoorden, was mijn interruptie gericht op, dit debat lijkt nu een beetje de kant op te gaan van de aanzuigende werking. Het gaat hier over het alternatief. Dat is denk ik een minimaal aanbod van wat op dit moment gewoon hoogst noodzakelijk is in het kader van verbreding. Is GroenLinks het met mij eens dat we het daar nu over hebben. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Bikker. Mijnheer Oude Wesselink.

De heer Oude Wesselink: Ja.

De voorzitter: Kijk, we zijn het eens. Dan gaan we ook naar mevrouw Bikker voor haar bijdrage. Mevrouw Bikker van het CDA, de laatste opwaarderende fractie.

Mevrouw Bikker: Dank u voor het woord, voorzitter. Er is al heel veel gezegd. Dus dat maakt altijd zo'n laatste bijdrage dan even wat lastig. Ik hou het dus wel kort. Mijn opwaardeerverzoek ging en gaat over de uitvoerbaarheid van dit alternatief. In eerste instantie zijn we wel verheugd met dit alternatief. Want het was

ook de vraag om daarmee te komen. Daar is nu het college mee gekomen. Maar we hebben wel aarzeling bij de uitvoerbaarheid. Vandaar dat ik daar toch wat kanttekeningen bij wil plaatsen. In eerste instantie gaat het inderdaad over beschikbaarheid en gebruik van het openbaar vervoer, haalbaarheid en betaalbaarheid van deze aanname. Dat is wel wenselijk wat ons betreft, maar gaat het ook daadwerkelijk lukken? Het tweede punt wat daarmee samenhangt, is het terugdringen van het autogebruik waar we het al uitgebreid over gehad hebben. Ik heb daar ook een vraag ... We hebben daar vragen over gesteld en het antwoord daarop bleek dat de verkeersberekeningen zijn uitgevoerd door de meest actuele ... Het meest actuele landelijke model te gebruiken, versie april 2022. Nu is het zo dat het thuiswerkadvies door de overheid, dat werd eind maart 2022 afgeschaft. Dat brengt wel enige ... Ik wil toch van de gedeputeerde horen van, zijn dus echt die auto- en verkeersdrukcijfers echt actueel? Dat is toch wel heel belangrijk, ook gezien het autoverkeer en het nieuwsbericht wat we januari 2024 zagen jongstleden. 9 januari was het geloof ik. Waarin we echt weer nieuwe cijfers kregen dat dat de enorme verwachting is dat het echt enorm gaat toenemen, onder andere door de woningbouw.

De voorzitter: Mevrouw Bikker, u krijgt een interruptie van mijnheer Harinck van D66, een niet opwaarderende fractie, dus kort.

De heer Harinck: Dank, voorzitter. Heel kort. Ik snap de wens om actuele cijfers. Maar modellen worden altijd ingehouden door de werkelijkheid. Zo ook de kosten bijvoorbeeld voor het Tracébesluit. Dat is al een tijd geleden genomen. Die kosten, bouwkosten, zijn nu enorm veel hoger dan destijds geschat is. Dat is altijd zo. Dus waarom ... Wanneer is het goed genoeg, die cijfers? Als het vorig jaar is, of begin dit jaar?

De voorzitter: Mevrouw Bikker van het CDA.

Mevrouw Bikker: Voorzitter, dank u voor het woord. Het is inderdaad zo dat je natuurlijk de meest recente cijfers moet gebruiken. Maar omdat dit nu juist zo op deze scherpst van de snede zit in het kader van dat thuiswerken en daarmee de enorme toename van het autoverkeer plus de nieuwe berichten, wil ik het toch aan de gedeputeerde voorleggen. Vind ik het toch wel relevant om dat te benoemen. Want het kan ook door anderen benoemd worden. Maar het valt ons op, dus willen wij het hier nu benoemen.

De voorzitter: Vervolgt u uw betoog.

Mevrouw Bikker: Dank u wel. Het laatste punt wat ik wil noemen, dat is het onderzoek naar de verkeersveiligheid. Dat heeft te maken met de druk op de wegen, wat gewoon ook waarschijnlijk gevolgen gaat hebben voor dat onderliggende wegennet. De doorrekeningen over het onderliggende wegennet, zeker wat betreft de verkeersveiligheid, die zijn ook, zo is ook gebleken uit de beantwoording van de vragen, die zijn niet gedaan. Dat baart ons wel zorgen. We willen toch ook horen van de gedeputeerde hoe hij daarin zit. Als blijkt dat dat wegen het enorm gaat vollopen, wat voor gevolgen we dan hebben en wat voor alternatieven er dan daadwerkelijk zijn daarvoor. Want we vinden het toch wel een heel erg belangrijk punt. Even zien. De NRU, we vinden het verstandig om dat mee te nemen in samenhang met Alternatief Ring Utrecht. Ik denk dat ik het daarvoor nu bij laat. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Bikker. Zoals ik net eigenlijk al bij het begin van de vergadering zei, dat ik vandaag iets coulanter zou zijn als het gaat om niet opwaarderen. Dus ik kijk even rond, en ik had al 50PLUS genoteerd, of er fracties zijn die echt kort, echt de nadruk op kort, iets willen toevoegen. Ik zie de SP, ik zie de Partij voor de Dieren, ik zie de ChristenUnie. En verder zijn dat ze. D66 niet? Wel ook? Dat is eigenlijk bijna iedereen. En echt kort. Mevrouw Hoek, een korte bijdrage.

Mevrouw Hoek: Dank u. Dank u, voorzitter. Er is inderdaad al heel veel gezegd. Ik sluit me eigenlijk wel aan bij de SGP wat ze allemaal gezegd hebben. Wat 50PLUS eigenlijk mist, is dat we in een tijd zitten dat ... De tijd is anders, de economie. We komen steeds meer in de 24-uurseconomie. Er zijn toch heel veel gebieden, vooral buitengebieden, waar helemaal geen bus rijdt, waar je helemaal niet meer ... Of hij rijdt niet meer. Denk aan zorg, denk aan scholieren, denk aan stagiaires, denk aan ouderen die gewoon ... Ouderen die ook vaak geen auto meer hebben, omdat ze gewoon geen auto meer mogen rijden, die er echt afhankelijk van zijn. Dat hele onderdeel mist 50PLUS in ... Dan heb ik het ook, dat heb ik gezegd, scholieren ook bijvoorbeeld van buitengebieden. Want middelbare scholen zijn niet overal, zoals u weet.

De voorzitter: Mevrouw Hoek, mag ik heel even zo inhaken? Want hierna is het ...

Mevrouw Hoek: Ik bijna aan het eind van mijn betoog.

De voorzitter: Hierna hebben we ook het bereikbaarheidsprogramma. Ik voel een beetje dat dit ook een beetje hetzelfde soort bijdrage is als dat u misschien wellicht daar zo meteen voert. Maar goed, ik wil het even zeggen.

Mevrouw Hoek: Omdat het nu gaat over alternatieve verbeteringen, vindt de ... Missen we toch nog wel een onderdeel van wat eigenlijk ook bij verbeteringen hoort. Ik kan ook helemaal niet meer thuiskomen als ik geen auto zou hebben wat dat betreft. Dat wil ik toch nog gewoon meegeven van, in het volmaakt ... Het vervolmaken van het hele plan. En het punt dat ... We hebben die informatiesessie gehad. Dat weet de gedeputeerde ook. Het voorstel met die lege bussen die 's avonds rondrijden, geen personeel, ga met kleinere busjes rijden, dan hebben ze geen groter rijbewijs nodig.

De voorzitter: Maar dat gaat niet ... Mevrouw Hoek ...

Mevrouw Hoek: En dan kan dat ook opgelost worden. Tot zover, voorzitter.

De voorzitter: Dit gaat niet over de ARU. Maar goed.

Mevrouw Hoek: Nee, in zijn totaliteit. Maar het zijn onderdeeljes?

De voorzitter: Hierna is ook een apart onderwerp.

Mevrouw Hoek: Dit wil ik gewoon meenemen. Dat is de zorg.

De voorzitter: Waarvan akte.

Mevrouw Hoek: Dat het niet meer is meegenomen. En vooral de buitengebieden.

De voorzitter: Dat begrijp ik. Zeker.

Mevrouw Hoek: Dat verschaalt alleen maar meer.

De voorzitter: Waarvan akte. De SP. En trouwens, ben ik net Forum voor Democratie ... Stak u niet ook een hand op? Nee. Helemaal mooi. Mijnheer Breur van de SP, voor een korte bijdrage.

De heer Breur: Voorzitter, ik zal het inderdaad kort houden. Mijn fractie is blij met het alternatief en we hopen dat dit een werkelijkheid kan worden. Wat betreft de opmerkingen die door verschillende fracties gemaakt zijn over de staat van het openbaar vervoer, dat is natuurlijk geen natuurverschijnsel. Daar hebben we ook zelf wat over te zeggen. Ik stel voor dat we ons ook gaan inzetten om het openbaar vervoer op het gewenste niveau te krijgen in de stad en daarbuiten. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Breur voor de korte bijdrage. Dan geef ik het woord aan de ChristenUnie, mijnheer Wolting.

De heer Wolting: Dank u wel, voorzitter. Ook wat ons betreft heel kort. We zijn heel blij met dit alternatief. Een alternatief waar je bijna moet zeggen van, dat kunnen we niet weigeren. 1,5 miljard goedkoper dan het Tracébesluit. Het Tracébesluit, er zijn hier heel wat discussies geweest met onzekerheden, de onzekerheid om die bak aan te pakken, die is wel zo verschrikkelijk groot, dat weten we echt niet wat dat gaat kosten. Dat kan nog weleens een veelvoud zijn van wat er nu begroot is. Dus we kunnen heel veel dingen bij elkaar neerzetten. Dus waar ... Er zijn nu twee alternatieven op vergelijkbare wijze met elkaar vergelijken door deskundigen. Ik heb het idee alsof, dit debat aan horende, alsof we opnieuw beginnen, alsof deze rapporten er nog niet liggen, alsof het een paar schetsen zijn. Dus wij zijn hier heel blij mee, dat het zo gaat. Wij hopen dat Den Haag hier ook voor zal kiezen. Dank u wel.

De voorzitter: Dank, mijnheer Wolting. U krijgt nog een korte interruptie van mijnheer Bosch van UtrechtNu!.

De heer Bosch: Want u doet nu net of het allemaal klip-en-klaar is wat er hier stond. Maar zelfs in die rapporten zelf staat nog dat er van alles uitgezocht moet worden. Dus het zijn ook maar gewoon een paar schetsen. Bent u dat met ons eens?

De voorzitter: Ik ben voorzitter, dus ik ben onafhankelijk dus ik ben het niet per se met u eens.

De heer Bosch: Daar bent u het misschien privé wel mee eens.

De voorzitter: Dat weet ik niet. Mijnheer Wolting, een reactie op deze interruptie.

De heer Wolting: Er zit ... In elke rapport zitten onzekerheden, zowel in het Tracébesluit als in het alternatief. Dus dat is een beetje gelijkwaardig. Dank u wel.

De voorzitter: Een interruptie van de BBB van mijnheer Van Vuuren.

De heer Van Vuuren: Dank u wel, voorzitter. Ik ben dan wel benieuwd hoe de ChristenUnie kijkt naar de reactie die vanuit de expertcommissie kwam, dat er toch nog wel een aantal zaken wat nader onderzocht moesten worden voor specifieke doelgroepen, mensen met een wat lager inkomen, buitengebieden, et cetera. Vindt ChristenUnie ... Of is ChristenUnie het met de BBB eens dat die onderzoeken nog wel plaats moeten vinden?

De voorzitter: Mijnheer Wolting.

De heer Wolting: Natuurlijk. We staan hier stil bij met wat we nu gedaan hebben. We gaan ... We moeten verder. Daar zitten dit soort onderzoeken ook bij. Maar het stadium waar we nu in zitten in dit debat is twee rapporten die geschreven zijn, twee alternatieven die berekend zijn, op een vergelijkbare manier. Daar kunnen we wel heel grote stappen maken. Met 1,5 miljard kunnen we heel wat doen. Dank u wel.

De voorzitter: Goed. Dan gaan we naar de volgende die net de hand opstak, dat was de Partij voor de Dieren. Dat was de Partij voor de Dieren. Mijnheer De Weerd voor een korte bijdrage.

De heer De Weerd: Dank, voorzitter, voor uw coulance en voor het woord. Ook de Partij voor de Dieren is verheugd dat met het alternatief voor het Tracébesluit het door vele Utrechters geliefde landgoed Amelisweerd als het goed is gespaard blijft. We vinden het ook goed dat er breder gekeken wordt dan alleen oplossingen binnen de bak, bijvoorbeeld naar alternatieven voor het gebruik van de auto en de aandacht die er is voor brede welvaart. Bovendien lijken de kosten lager uit te vallen met het alternatief dan met het oorspronkelijke Tracébesluit. Hoe dan ook zijn er natuurlijk wel veel kosten gemoeid met dit project. Maar eigenlijk leiden de investeringen niet tot een afname van het verkeer, maar slechts tot een afremming van de groei van het verkeer, zo valt te lezen in de bijlage. Naar ons idee was het alternatief echter niet in de eerste plaats bedoeld om groei van het wegverkeer te accommoderen, maar om het huidige knelpunt aan te pakken en de filedruk te verminderen. Mijn vraag is dan ook aan de gedeputeerde of hij dit misschien kan verduidelijken. Dank u wel.

De voorzitter: Dank, mijnheer De Weerd, voor de korte bijdrage. Dan gaan we tot slot naar de fractie van D66. Mijnheer Harinck geef ik graag het woord.

De heer Harinck: Uiteraard weer dank voor de coulance, voorzitter. Wij zijn enorm enthousiast over dit alternatief. Er is al enorm veel gezegd over wat er nog moet gebeuren om dit te realiseren. Het is maar een manier om aan het Rijk te laten zien, het kan ook anders. Er moet van alles nog uitgezocht worden. Laten we dat dan ook zeker doen als het Rijk bereid is om hierover te praten. Dus wij zijn enthousiast geworden over het draagvlak in de samenleving en dergelijke, die willen wij ook onderstrepen. Er zijn op deze locatie allemaal protesten geweest destijds. Dat vergeten we nu misschien een beetje. Maar ook in de samenleving proeven wij veel draagvlak voor dit alternatief. Laten we hiermee doorgaan. Dank.

De voorzitter: Dank, mijnheer Harinck. Dan wil ik de ronde van de commissie even afsluiten en dan gaan we zo naar de beantwoording van de gedeputeerde. Alleen voordat we dat doen, stel ik eigenlijk voor om toch een korte schorsing in te lassen. Ook ikzelf wil wellicht even wat te drinken pakken, naar het toilet, et cetera. Dus ik stel voor, een korte schorsing van tien minuten. Dus een schorsing tot 15:30 uur. Mag ik iedereen verzoeken om weer zijn of haar plaats in te nemen? Mijnheer Harinck gaat ook zitten. Daar ben ik heel blij om. We hebben net de eerste termijn gehad van de commissie over het onderwerp Alternatief Ring Utrecht. Ik wil gewoon het woord geven aan de heer Van Schie voor de beantwoording daarop.

Gedeputeerde Van Schie: Dank, voorzitter. Misschien staat u mij toe om toch kort nog eventjes te positioneren van waarom we hier nu staan waar we staan.

De voorzitter: Heel kort dan.

Gedeputeerde Van Schie: Dat is natuurlijk omdat er in het regeerakkoord landelijk is afgesproken, kunnen we die regio die al jarenlang roept, wij denken dat het ook anders kan, die vraag ook stellen? As het antwoord bevredigend is, dan is het ook ... En een uitvoerbaar en vergelijkbaar plan is, dan gaan we het ook doen. Intussen is het kabinet natuurlijk gevallen, hebben wij ons alternatief klaar en zitten we dus wel in een ongemakkelijke situatie dat het kabinet daar op dit moment wel terughoudend in is. Velen van jullie hebben er ook naar gevraagd van, wat vindt het kabinet er nou van om daar een reactie op te geven, want er is een hele nieuwe politieke werkelijkheid ook ontstaan in Den Haag na verkiezingen en een nieuw kabinet in wording. Dus sommigen van jullie hebben daar ook vragen over gesteld, maar die kan ik dus nog niet

beantwoorden. Want ik heb werkelijk geen idee wat de formatie en wat de invloed van het huidige ministerie, de huidige coalitie, en ook onze plannen daarop precies gaan zijn. Eén ding is wel zeker. Het is heel fijn dat er nu er gesproken wordt over, wat zijn de plannen van het Rijk voor de komende jaren, dat het wel heel fijn is dat er ook een alternatief op de plank ligt dat gebruikt kan worden door de formerende partijen om de meningsvorming over infrastructuur, bereikbaarheid en ook dit stuk van Nederland in elk geval in overweging te nemen en ook hopelijk uit te voeren. Want er ligt een mooi plan dat een volwaardig alternatief is voor het Tracébesluit. Velen van u hebben natuurlijk vragen gesteld ook over het realisme, de uitvoerbaarheid, de onderbouwing in cijfers, soms op het technische af. Maar in algemene zin kan ik er natuurlijk over zeggen dat er nu echt heel goed naar gekeken is, dus het is ook echt een plan. Maar het is niet het enige plan wat er mogelijk is als alternatief voor de verbreding van de A27 bij Amelisweerd. Er zijn natuurlijk allerlei varianten ook overwogen, onderzocht, afgevallen, nader ingevuld. Dat betekent dus ook dat wat er nu voorligt vooral een concept is met drie pijlers waarbij elk van die drie pijlers nu gekozen is voor een invulling om te laten zien ook met de modellen en de verkeersbureaus die daar verstand van hebben dat dit kan en dat het in die zin dus een reëel alternatief is, dat het ook betaalbaar is. Sterker nog, dat het inderdaad voordeliger is en minder risicovol dan het Tracébesluit dat voorligt. Maar dat is niet de enige en alwetende wijsheid, zullen we maar zeggen. Er zitten echt wel knoppen in waar je ook nog aan kan draaien in de keuzes die uiteindelijk de minister het Rijk, lenW moeten gaan maken als ze een nieuw plan gaan uitvoeren. Veel van de vragen die u gesteld heeft, gaan ook over van, gaan we dit nog nader onderzoeken of kunt u nog wat meer comfort geven op dat en dat thema? Natuurlijk gaan we dat doen in dialoog ook met de rijkspartner, met de onderliggende gemeentes. Maar wel natuurlijk als het wat concreter wordt. Want het heeft niet zoveel zin om nog vijf of zes of zeven varianten precies helemaal te gaan onderzoeken, becijferen, uitrekenen. Op een gegeven moment moet je een beetje een beeld krijgen van, is dit ook wat we gaan doen met elkaar? U moet u wel realiseren dat er nu in een krap jaar een plan uit de grond gestampt is, met man en macht, maar ook met beperkte middelen. Terwijl het Tracébesluit, vijftien jaar ontwikkeling en 65 miljoen aan plankosten, natuurlijk een veel hoger detailniveau heeft en een veel gedegenere uitwerking in de zin van, bijna millimeterberekeningen, terwijl wij natuurlijk op een aantal punten wel modelmatig aan de gang zijn geweest. Bijvoorbeeld mevrouw Bikker die ook vraagt om het om omliggend wegennet. Voor Tracébesluit is dat ook niet helemaal tot in Vijfheerenlanden uitgerekend wat de effecten daarvan zijn en voor dit alternatief dus ook niet. Maar da betekent niet dat we, als we straks verder gaan in de planvorming en ook in overleg zijn met het Rijk, dat we niet ook allerlei dingen nog kunnen en zullen onderzoeken. Dat gaan we zeker doen. Maar op dit moment hebben we te doen met het feit dat er een mooi plan ligt wat goed onderbouwd is, wat ook door wetenschappers getoetst is en waar wij het volste vertrouwen in hebben dat het een gelijkwaardig alternatief is. Om dan toch een paar thema's even langs te lopen. Verkeersveiligheid, de heer Hossain stelde daar een aantal vragen over en kritische vragen. Terecht, denk ik, want verkeersveiligheid is een ongelooflijk belangrijk thema ook voor de aanpak van de A27 en scoort daar volgens de deskundigen gelijkwaardig. Maar er zijn natuurlijk wel andere keuzes gemaakt. Dus ... Een interruptie.

De voorzitter: U krijgt een interruptie van mijnheer Vermaat van de SGP.

De heer Vermaat: Voorzitter, dank u wel. Ik hoor de gedeputeerde over de wisselwerking met het Rijk. Wanneer wordt dan definitief het alternatief overgenomen of wanneer wordt het definitieve punt gezegd van, we gaan door met het Tracébesluit? Of gaan we jaren langs elkaar tegelijkertijd opwerken?

De voorzitter: Mijnheer Van Schie.

Gedeputeerde Van Schie: We gaan zeker niet jarenlang het parallel universum leven. Het is natuurlijk de bedoeling dat uiteindelijk alles samenkomt. Maar in alle eerlijkheid verwacht ik niet dat het kabinet in demissionaire status een alternatief plan zal omarmen en verwacht ik ook niet dat er een hele grote inhoudelijke reactie te verwachten is voordat de Raad van Staten uitspraak heeft gedaan over de procedure die loopt rondom het huidige Tracébesluit, maar verwacht ik wel dat formerende fracties straks in elk geval conceptueel willen nadenken over, stel dat je heel veel geld gaat investeren in infrastructuur, op welke manier doe je dat dan en wat hoop je daarmee te bereiken en zou dit dan niet een reëel alternatief zijn om ook mee te geven in de uitvoering? Een aantal elementen uit ons alternatief plan zijn heel aantrekkelijk voor formerende partijen in Den Haag omdat ze een heel stuk goedkoper zijn dan een geïndexeerd Tracébesluit.

De voorzitter: Vervolgt u uw beantwoording.

Gedeputeerde Van Schie: Dank. Ik was nog even met het thema veiligheid bezig, want we maken echt andere keuzes dan in het Tracébesluit. Een lagere snelheid is al gememoreerd door sommigen en daarmee ook een langere reistijd zijn. De heer Hossain gaf dat ook al aan. Maar ook daar zijn natuurlijk nog keuzes in te maken. We hebben gezegd, optimaliseer de verkeersruimte binnen de bak. Nu gekozen voor zes stroken met een vluchtstrook en een smalle strook. Maar je kunt er ook best verkiezen om zes stroken zonder vluchtstrook te doen. Je kunt er ook best verkiezen om toch op een andere manier daarmee om te gaan. Alleen daar is nu niet voor gekozen, ook omdat natuurlijk een van de wensen van Rijkswaterstaat was om een vluchtstrook toe te voegen. Dat zijn keuzes die natuurlijk nu niet gemaakt zijn, maar die op een ander moment wel nog kansen bieden om aan die knoppen te draaien.

De voorzitter: U krijgt ook een interruptie van de VVD.

De heer Hossain: Misschien technisch, maar kan dat echt met gewoon noodvoertuigen en ziekenhuizen in de buurt, dat je geen vluchtstrook hebt? Is dat oprecht denkbaar, los van dat het theoretische kan?

De voorzitter: Dat is wel een technische vraag inderdaad. Mijnheer Van Schie is geen verkeerskundige.

Gedeputeerde Van Schie: We hebben er nu in dit plan niet voor gekozen. We hebben gekozen voor die smalle stroken en een vluchtstrook ook nog. Ook in de veronderstelling, en de verkeerskundigen hebben daar natuurlijk over nagedacht, dat het meer veiligheid biedt als je allemaal ongeveer dezelfde snelheid hebt en dat bij een 100 kilometer per uur-weg de snelheidsverschillen groter zijn dan bij een 80 kilometer per uur-weg. Maar de heer Hossain heeft ook gelijk, die zegt van, als je de Europese netwerknorm wil hanteren voor dit stukje weg, dan kom je waarschijnlijk niet uit. Dus daar zul je met elkaar over moeten nadenken, wat is nou haalbaar, wat biedt die veiligheid, is het nou dit, is het nou dat? Dus wij hebben nu iets neergelegd waarvan deskundigen zeggen, kan, is voordelig, is betaalbaar. Maar het is niet de enige waarheid. Dat probeer ik eigenlijk alleen maar te zeggen. Dat geldt op heel veel aspect in al die pijlers. Sommigen van jullie hebben ook gevraagd, hoe realistisch is het nou dat je in modelberekeningen uitkomt en heb je dan nog knoppen om aan te draaien? We hebben natuurlijk nu gezegd, we gaan bijvoorbeeld de huidige P+R's uitbreiden, zodat het aantrekkelijk is om over te stappen op het openbaar vervoer. Dat openbaar vervoer gaan we ook verbeteren. Maar je kunt ook nog extra P+R's toevoegen op andere plekken in de regio. Je kunt het openbaar vervoer nog dikker maken. Dus er zijn heel veel knoppen waar we nu gekozen hebben voor een bepaalde stand, waarvan in de uitwerking toch nog kan blijken en ook in de praktijk dat je misschien toch nog een knopje een tandje hoger kan aandraaien.

De voorzitter: Vervolgt u uw beantwoording. Ik zie trouwens dat dit stuk van de beantwoording net spreektijd kostte en ik meen te weten dat een beantwoording van een interruptie geen spreektijd kost. Dus mag de gedeputeerde wellicht 20 seconden erbij.

Gedeputeerde Van Schie: Ik krijg nog 20 seconden. Ik was me helemaal niet bewust dat ik inderdaad ...

De voorzitter: Maar u vervolgt uw beantwoording.

Gedeputeerde Van Schie: Dan word ik wel heel zenuwachtig als ik ook nog een spreektijd in de gaten moet gaan houden.

De voorzitter: Vervolgt u uw beantwoording.

Gedeputeerde Van Schie: Dus is het dan wensdenken, sommigen van u vroegen dat. Het is wel echt gebaseerd op modellen die het Rijk ook gebruikt, dus die nu gangbaar zijn. Mevrouw Bikker vroeg ook nog van, is dan wel ... Zijn de juiste cijfers genomen of zit daar nog een corona-afslag in? Dit zijn de cijfers die voor het ministerie nu ook gebruikt worden voor de huidige wegwitbreidingen. Het zijn modellen waar ook weer cijfers in komen die steeds geactualiseerd worden. Dat zal bij nadere uitwerking ook weer geactualiseerd en bijgewerkt worden. Er is dus alles aan gedaan om het zo vergelijkbaar mogelijk te maken met het Tracébesluit. Maar sinds het Tracébesluit is natuurlijk ook weer een heleboel veranderd in de wereld. Dus het is ook niet zo dat ... Die op een moment dat bevriest en dat het dan klaar is. De zorg over, wat betekent het voor het verkeer in de regio, die delen we natuurlijk ook met elkaar. Maar die is dus wel doorgerekend. Dat is ook de reden dat de verkeerskundigen en bestuurders vanuit de regiogemeenten het alternatief ook met zijn allen gedragen hebben. Die hebben echt de overtuiging dat met dit alternatief het voor de omliggende gemeentes een betere oplossing biedt tot ver buiten het Tracébesluit, omdat we natuurlijk juist ook met zo'n alternatief maatregelen nemen in de regio. Fietspaden, P+R-plekken, busvoorzieningen, een extra treinlus. Zodat het effect niet alleen maar op de weg en in de bak is, maar juist ook daarbuiten. Dat biedt ook een kans voor de regio om, als we met een alternatief aan de gang zouden gaan, de praktijk, om veel nauwer betrokken te zijn en ook die vragen over verkeersveiligheid en leefbaarheid met elkaar te bespreken. Dus de bal ligt bij het Rijk straks. Maar wij kunnen daar natuurlijk op allerlei momenten wel weer over met elkaar in gesprek. Dan vroeg de heer Hossain nog van, wat kunnen gemeenten dan zelf doen om die druk op het snelwegnet te voorkomen en ligt daar niet ook een verantwoordelijkheid voor bij gemeenten? Ja, natuurlijk ligt daar ook een verantwoordelijkheid voor. Die effecten zijn er ook. Alleen de mate waarin een verkeersmaatregel in bijvoorbeeld de gemeente Utrecht effect heeft op de Ring, zal waarschijnlijk wel geringer zijn dan bij wijze van spreken economische groei of een goed alternatief OV. De grootheden wisselen natuurlijk wel. Maar in beginsel moeten we er natuurlijk wel naar streven met elkaar om zoveel mogelijk lokaal en regionaal verkeer van die Ring af te krijgen, om de kansrijkheid van een alternatief binnen de bak te vergroten.

De voorzitter: Dat wekt een interruptie op bij de heer Bosch van UtrechtNu!. Mijnheer Bosch.

De heer Bosch: We moeten lokaal en regionaal vervoer van die Ring af krijgen. Dat plan heb je samen met de gemeente Utrecht gepresenteerd. Niet u, maar de wet... Of de gedeputeerde. Maar Utrecht heeft juist een plan, dat heet het Stadsboulevardplan, om juist mensen van de stadsboulevard, van de binnenring, naar de buitenring te krijgen. Dat strookt dan toch totaal niet met elkaar, wat u hier net zegt? Via u, voorzitter.

De voorzitter: Dank, mijnheer Bosch. Mijnheer Van Schie.

Gedeputeerde Van Schie: We hebben nu niet onderzocht wat het effect van die specifieke maatregel is op het verkeer in de omgeving. We hebben bijvoorbeeld wel gekeken naar de NRU. Daar vroegen ook velen van u naar van, wat is het effect daar dan van en heb je die echt nodig? De conclusie was wel, die heb je echt wel nodig. Het verkeersbeleid van gemeenten heeft natuurlijk effect ook op de Ring. Maar een deel van de motivatie van het verkeersbeleid van de gemeente Utrecht, en de heer Bosch weet het natuurlijk als geen ander, is ook om mensen te proberen te motiveren juist andere vervoerswijzen te laten kiezen. Daar zit ook weer een effect in. Dus ik wil hem niet helemaal ongelijk geven, maar helemaal gelijk heeft hij ook weer niet. Dus het zit wel ergens in het midden. Ook niet alle verkeer wat de Ring pakt, zal de A27 pakken. Want er zitten ook aan de andere kant nog een weg en er zit dus ook nog een NRU. Om dat thema van de NRU dan ook maar even aan te snijden. Daar werd ook op aangedrongen.

De voorzitter: Vervolgt u uw beantwoording.

Gedeputeerde Van Schie: Mevrouw Flink die dat nog zei van, wordt hij wel uitgevoerd zoals we afgesproken hebben? De NRU is natuurlijk een zelfstandig project wat we samen met het Rijk en de gemeenten doen en waar een grote relatie is met het Alternatief Ring Utrecht, want je hebt hem gewoon nodig, wil het Alternatief Ring Utrecht succesvol zijn. Maar bij het Tracébesluit is hij ook nodig. Als je Tracébesluit en Alternatief Ring Utrecht niet doet, is hij ook nodig. Dus in alle gevallen moeten we met de gemeente Utrecht de NRU aanpakken. De afgelopen maanden hebben we natuurlijk daar ook met de gemeenten stappen in gezet. U heeft het in de technische beantwoording ook kunnen lezen. De inzet is daar natuurlijk echt om ervoor te zorgen dat er een NRU komt die goed scoort op de leefbaarheid van de omgeving, die de doorstroming op orde brengt en die een functie heeft in het lokaal, het regionaal en het landelijk verkeersnetwerk. Dus dat is echt de inzet van provincie en gemeenten. Daar gaan we samen aan werken, ook parallel aan het hele traject wat er met het Rijk nu loopt over het alternatief. Enkelen van u hebben natuurlijk ook kritisch beschouwd de staat van het OV van dit moment en dan toch de wens om te investeren in OV om lokaal, regionaal verkeer te stimuleren om wat vaker het OV en de fiets te pakken in plaats van de auto. Die snap ik heel goed, want die frustratie is natuurlijk bij mij en bij de collega's in de stad en in de regio ook dat we op dit moment niet het openbaar vervoer kunnen bieden dat we willen bieden aan onze bewoners. Het gelukkige voorval doet zich voor natuurlijk dat we voor het Alternatief Ring Utrecht echt nog wel even de tijd hebben voordat die uitwerking daar komt. De heer Bosch vroeg ook van, het staat ... Het zit niet in de concessie. Nee, maar in de concessie hebben we natuurlijk nu wel met elkaar afgesproken dat we flexibiliteit hebben in de dienstregelingsuren en dat we die kunnen op- en afschalen, ook naargelang de ontwikkelingen. Als er lijnen bij komen, dan kunnen de vervoerders die voor ons uitvoeren. Precies welke lijnen en precies in welke frequentie en precies op welke plek, dat kunnen we elk jaar opnieuw vaststellen met elkaar als we de vervoersplannen maken en daar de keuzes in maken. In die zin zal een Alternatief Ring Utrecht ook een veel adaptievere methode zijn om het verkeer in en om de stad te organiseren dan alleen maar het Tracébesluit op zichzelf. Dus daarin is inspelen op actualiteit en op de behoeftes van het moment natuurlijk veel makkelijker te organiseren dan alleen maar de weg verbreden. Is hij daarmee al in beton gegoten of zijn alle drie de viaducten al gerealiseerd? Nee. Want er is ook een gapend financieel gat nog voor de NRU en dat hebben we ook wel te dichten met elkaar. Daar is de rijkspartner ook weer heel belangrijk in. Die heeft dat project op pauzestand gezet. Dus we blijven natuurlijk aan het doordenken, aan het rekenen, aan het tekenen en over in gesprek. Maar ook daar zijn we wel erg afhankelijk van de Rijksoverheid om het liefst ook in de formatie afspraken te maken over zoveel mogelijk van die pauzeprojecten om die herstart te organiseren en ervoor te zorgen dat die infrastructuurinvesteringen ook echt worden gedaan. Dan is een oproep ook van mevrouw Flink geweest van, kunnen we dan nog iets doen richting het kabinet, de lobby starten? Onze bestuurders, lobbyisten zijn natuurlijk continu in gesprek met iedereen in Den Haag over alle elementen die spelen rondom

de Metropoolregio Utrecht en het aanbod dat ze daar doen om ook de huizenbouw te realiseren en allerlei landelijke ambities waar te maken door onze inspanningen in de regio. Daar hoort dit ook onlosmakelijk bij. Ook de groei van stad, regio en landelijk in aantal inwoners maakt ook de noodzaak om te investeren in infrastructuur enorm. Dan hebben we het niet alleen over de Merwedelijn of over een fietspad, maar ook over het Tracébesluit en de A27-alternatieven die we nu presenteren. Dus we moeten met elkaar, en ik doe ook de oproep hier aan iedereen om in de partijlijn naar Den Haag dat gesprek te voeren, uit te leggen wat er kan, ook aan te geven waar de vraagtekens nog liggen en de verantwoordelijkheid die de minister heeft om die ook te beantwoorden ook op te pakken. Maar het is met elkaar gewoon een grote maatschappelijke opgave waar we voor staan, om die bereikbaarheid te organiseren. Ik vind het wel belangrijk om dan ook nog het element draagvlak te benoemen. Want sommigen van u hebben gezegd van, dat Tracébesluit is toch ook mooi. Op zich, technisch is het een mooi besluit. Maar het is wel een besluit waar hier in de Staten, in de gemeenteraad van Utrecht en in de samenleving hele scherpe kritiek op is en ook breedgedragen. Er ligt ook een Statenuitspraak natuurlijk waar we nu ook de aanleiding voor hebben dat dit alternatief er ligt. Ik denk dat het in het belang van de hele geloofwaardigheid van de politiek is om ervoor te zorgen dat we ook luisteren naar die inwoners en als die bezwaren zo breedgedragen zijn, daar ook gehoor aan te geven. Dus iemand vroeg mij ook nog van, kunt u nog goed uitleggen hoe het Tracébesluit er uitziet? Met alle respect, dat wil ik graag doen, maar ik leg liever uit wat dit alternatief ook nog betekent, want we weten gewoon dat er ongelooflijk veel draagvlak in de stad en in de regio is om de bomen bij Amelisweerd te behouden en te zorgen voor een goede doorstroming van het verkeer tegelijkertijd. Want die bereikbaarheid vinden mensen ook belangrijk. Dus het is wat mij betreft en, zeg ik daar ook over.

De voorzitter: U rijgt een interruptie van de heer Bosch van UtrechtNu!.

De heer Bosch: Want waarom legt de gedeputeerde aan die mensen dan niet uit dat er in het Tracébesluit zelfs meer bomen bij komen?

De voorzitter: Mijnheer Van Schie.

Gedeputeerde Van Schie: Voorzitter, dat wil ik best uitleggen, maar dat geldt voor het alternatief ook. Dus het is in allebei de scenario's is natuurlijk ... Een heel groot deel van het tracé blijft gelijk tussen het Tracébesluit en het alternatief. Vooral het stuk in de bak bij Amelisweerd doen we in dit voorstel anders. Maar in allebei de gevallen zal er heel veel bomencompensatie zijn. Dat is ook gewoon nodig, want een heel groot deel van de bomen die verplaatst moeten worden vanwege de aanpak van A27 bevinden zich niet op het stukje rondom de bak bij Amelisweerd, maar op heel veel andere plekken. Maar de impact op de beleving van het landgoed, de vele recreanten die daar zijn, ook de symbolische waarde die het heeft gekregen, die kunnen we ook niet negeren. Die is er gewoon. Als je mensen vraagt in de straat wat ze ervan vinden, dan hebben ze een mening. Ik dacht dat een van de lessen van de afgelopen verkiezingen ook wel was dat we naar mensen hun mening ook moeten luisteren, omdat we anders losgeslagen raken van de realiteit.

De voorzitter: Een vervolg interruptie van mijnheer Bosch van UtrechtNu!.

De heer Bosch: Losgeslagen van de realiteit is natuurlijk als die mensen die mening deels hebben door valse informatie. Want ik hoorde u hier nu ook weer zeggen, recreanten. Het stukje wat natuu... Of het stuk wat gekapt wordt, is natuurlijk helemaal niet het stuk waar men breed aan het recreëren is. Dus dat zijn ook weer van die valse tegenstellingen, wat gewoon meehelpt aan dat valse beeld wat geschapen is. Rekent u zichzelf dat ook aan?

Gedeputeerde Van Schie: Voorzitter, de heer Bosch heeft het over het vertellen van het eerlijke verhaal en de realiteit bieden. Dat wil ik aan allebei de kant van het verhaal doen. Dus ook bos Amelisweerd aan de Bunnikside, daar zie ik niet zo heel veel mensen lopen als ik daar wandel. Maar aan de andere kant, bij Kampong, daar is het elke dag echt heel erg druk. In het weekend kun je daar struikelen over de duizenden mensen die aan het creëren zijn, die direct te maken hebben met de gevolgen van een verbreding van het traject. Dus dat zit aan twee kanten. Dat zijn mensen die graag van de natuur genieten en die de biodiversiteit de ruimte willen geven, maar dat zijn ook gewoon mensen die daar voor hun sport en ontspanning zijn. Dus dat is allebei. Dus dat is ... Ik denk, voorzitter, om dat stukje maar samen te vatten, dat het lastig in deze discussie is dat er niet één waarheid is. Iedereen kan hier nu in zijn politieke gelijk gaan zitten van, ik wil heel graag zoveel mogelijk auto's of zoveel mogelijk bussen. De werkelijkheid is natuurlijk gewoon dat we allebei nodig hebben. Dat vind ik het mooie aan dit alternatief, dat er realistisch naar gekeken wordt, dat ook niet gezegd is, we willen geen auto's meer. We moeten die groei dempen en dat kunnen we organiseren door goed openbaar vervoer, door goede voorzieningen, door een Goedopweg-aanpak waar de provincie zelf ook aan bijdraagt, door ervoor te zorgen dat we in die spitsen de piek eruit halen, zodat de wegcapaciteit optimaal benut wordt. Dan hebben we met elkaar een beter georganiseerde bereikbaarheidsoplossing. Dat draagt dus weer bij aan het welzijn van onze inwoners en dus aan die brede welvaart die ook zo belangrijk is voor iedereen. Voorzitter, ik heb het geprobeerd bij algemeen te houden, maar wel geprobeerd alle thema's aan te snijden. Dus ik kijk even of me dat ook gelukt is.

De voorzitter: Ik heb als persoonlijk doel om dit agendapunt om 16:00 uur af te ronden. Maar ik weet niet of dat gaat lukken. Maar vervolgt u uw beantwoording.

Gedeputeerde Van Schie: Ik denk dat ik vrij veel beantwoord heb, voorzitter. Dus misschien zijn er concrete vragen die ik niet beantwoord heb en kan ik daar dan nog een herinnering voor krijgen. Maar ...

De voorzitter: We kunnen even kijken of er gemiste vragen zijn. Ik zie mijnheer Bosch van UtrechtNu! en daarna mevrouw Hoek. Mijnheer Bosch, UtrechtNu!.

De heer Bosch: Gemiste vragen, even kijken. Ik vind het best gek dat mijn spreektijd gaat lopen bij gemiste vragen.

De voorzitter: Dat is misschien inderdaad, omdat het een soort procesronde is, laten we dit inderdaad zonder spreektijd nu doen.

De heer Bosch: Want ik had die vraag immers wel gesteld. Even kijken, ik miste er een heleboel eigenlijk.

Gedeputeerde Van Schie: Misschien kan ik de vragen van de heer Bosch specifiek nog even langslopen. Dan hebben we dat elk geval gedaan. Gaan we met zijn allen op de fiets springen? Nee. Maar als een deel van de mensen het wel doet, helpt dat natuurlijk enorm. Openbaar vervoer hebben we het over gehad. Kostenbesparing heeft u het nog over gehad. Want dat is wel een element wat ik inderdaad nog niet heb benoemd.

De voorzitter: Dit is niet naar tevredenheid van mijnheer Bosch. Mijnheer Bosch, u wilt hierover wat zeggen?

De heer Bosch: Want u zegt, gaan we allemaal op de fiets stappen, maar komt u nog op de medewerkers van de provincie zelf?

Gedeputeerde Van Schie: Ik heb gezegd dat de provincie volop meedoet aan de Goedopweg-aanpak.

De heer Bosch: Dus u gaat verbieden dat misschien hier nog met e auto komen.

Gedeputeerde Van Schie: Nee, maar de heer Bosch, u moet ook niet nu schetsen dat met een alternatief plan zoals het nu voorligt niemand meer met de auto naar zijn werk mag. Integendeel. We zorgen ervoor, voorzitter, dat de groei van de samenleving en de groei van automobilititeit gefaciliteerd wordt met investeringen in de weg, verbreden, het bieden van goede alternatieven, openbaar vervoer en fiets, overstapplaatsen. Maar we gaan geen auto verbieden in deze provincie. Not on my watch.

De voorzitter: Mijnheer Bosch nog kort op dit punt? Heel kort dan.

De heer Bosch: Maar u wilt wel dat andere mensen op de fiets gaan, maar hier in de provincie zelf mogen we gewoon nog allemaal met de auto komen. Dat is de conclusie?

De voorzitter: Het begint een beetje hetzelfde ...

Gedeputeerde Van Schie: Voorzitter ...

De voorzitter: Een korte reactie nog.

Gedeputeerde Van Schie: Een deel van ... Als een deel van onze inwoners in plaats van de auto in de spits het openbaar vervoer of de fiets pakt, is het probleem echt al een heel groot deel opgelost. We weten allemaal hoe dat werkt met verkeer. Je richt het hele systeem in op de piek. Dat is waar we met de Goedopweg-aanpak ook met werkgevers mee bezig zijn, om ervoor te zorgen dat we die spreiding beter doen over de week en over de dag en dat we het aantrekkelijk maken voor mensen om andere modaliteiten te kiezen. Als een deel van de mensen daarvoor kiest, betekent dat de rest allemaal gewoon nog gebruik maken kan van de weg. Daar gaan we geen verplichtingen op zetten. Dat kan ook niet. Dus die tegenstelling moet de heer Bosch denk ik ook niet zo scherp willen neerzetten. We zoeken echt naar een brede aanpak. De provincie doet daar gewoon als werkgever in mee. U als Statenleden willen we het ook zo aantrekkelijk mogelijk maken om hier te komen met alternatieven. Voor degenen bij wie dat niet lukt, prima. Kom vooral met de auto. Voor degenen die met de bus kunnen, fantastisch. Daar is hij voor. Degenen die op de fiets komen, gezellig, ik fiets graag mee.

De voorzitter: Goed. Ik hoop dat de heer Bosch een beetje tevreden is over de reactie die hij heeft gehad op zijn bijdrage.

Gedeputeerde Van Schie: De heer Bosch hielp me er wel aan herinneren dat ik het nog niet over het kostenaspect heb gehad, voorzitter. Misschien mag ik daar nog iets over zeggen.

De voorzitter: Dat is misschien ook voor anderen inderdaad relevant. Doet u dat vooral.

Gedeputeerde Van Schie: Want ik heb wel gezegd natuurlijk dat het voor de formerende partijen in Den Haag waarschijnlijk heel aantrekkelijk is om dit alternatief heel serieus te nemen, omdat het een stuk goedkoper en een stuk minder risicovol is dan de uitvoering van het Tracébesluit. Maar we geven het wel aan andere dingen uit, het geld. Er werd ook door iemand gezegd van, het is dus eigenlijk een even duur, je geeft het aan andere dingen uit. Dat klopt in wezen wel, want we geven dus ook geld uit aan maatregelen bij ons in de regio, terwijl het Rijk normaal gesproken alleen in de weg investeert. Het is tenslotte ook hun weg en onze regio. Maar er

blijft ook nog wel een smak geld over. Want wij presenteren nu een plan waarvan je zegt van, als we dit doen, dan hebben we er ongeveer 1.700.000.000, 1.600.000.000, we kunnen er 100 miljoen naast zitten, voor nodig. Maar we denken ook dat het uitvoeren van het Tracébesluit op dit moment met al die indexering en prijspijlen dik boven de 2 miljard gaat zijn. Dat weet ook niemand, want het is ... Wie het aanbesteedt op dit moment, in de zin van, weten we precies wat het kost. Maar de mensen die bij ons een beetje verstand hebben van kengetallen, denken wel van, daar heb je echt wel op dit moment een behoorlijke rekening te vereffenen. Dan blijven er toch nog wel honderden miljoenen over. Ik weet niet of u weleens naar het rekenschrift van het Rijk heeft gekeken, maar elke 100 miljoen is er één de komende tijd en in de provincie zeker. Dus ik vind het wel een belangrijk element om te benoemen. Dus het ARU is kosteneffectiever. Het is makkelijker te implementeren, met veel minder risico's. En dus echt een heel aantrekkelijk alternatief ook voor mensen die heel graag zuinig willen zijn met publieke middelen.

De voorzitter: U krijgt ook nog een interruptie van de heer Bosch van UtrechtNu! en nu kost dat wel spreektijd. Mijnheer Bosch.

De heer Bosch: Maar hoeveel kosteneffectiever is het dan? Want dat is nog steeds onduidelijk. In de infosessie vroeg ik, zit die extra OV erin, zitten die extra fietspaden erin, zit die P+R erin? Daar was het antwoord nee. Kunt u ook zorgen dat de Staten het volledige plaatje krijgen wat uw alternatief kost en niet een afrekening op een bierviltje.

Gedeputeerde Van Schie: U heeft een mkba ontvangen bij de stukken waar gewoon ook heel concrete bedragen instaan en de effectiviteit daarvan voor al die maatregelen, waaronder OV. Dus dat kunt u nazien. Ik denk wel, als u uw eigen energie goed wil managen, wij gaan nu niet meer over deze investering. Dus dit is echt een investering van het Rijk waarvan wij zeggen, doe het nou op een slimme manier. Ik denk, in de fase dat, als we zover komen, dat we echt het alternatief gaan ontwikkelen met het Rijk en de effecten dan gaan bekijken, dat we natuurlijk ook met de Staten in gesprek gaan over, wat betekent dat dan en hebben we dan inderdaad misschien wel her en der een tweede P+R nodig of kan het met de uitbreiding van de huidige en wat betekent het voor de buslijndiensten enzovoort? Als we op dat niveau komen, dan gaan we met u daarover in gesprek. Maar het is echt tot door de oogharen doorgerekend van, met deze middelen kunnen we heel veel doen om het heel erg aantrekkelijk te maken om een stukje van het autoverkeer weg te nemen en daarmee het beter benutten van de huidige capaciteit veel beter te organiseren.

De voorzitter: Goed. Een vervolgininterruptie van de heer Bosch van UtrechtNu!

De heer Bosch: Het ronkende plaatje met, het is goedkoper, is al naar buiten gestuurd via het persbericht. Of de NRU er bij inzet of niet, dat is allemaal nu ... Dat is niet meer in onze handen, hoor ik. Ik vind dat toch ook, u had het net over eerlijkheid van informatie naar de samenleving, dat vind ik hier dan niet echt onder vallen.

Gedeputeerde Van Schie: Voorzitter, ik heb gepoogd zo concreet mogelijk te zijn en gezegd dat het Alternatief Ring Utrecht honderden miljoenen goedkoper zal zijn inclusief alle investeringen die nodig zijn voor het omliggend wegennet en andere maatregelen. Dat het kosteneffectiever, sneller en minder risicovol is. Dat is ook allemaal goed onderbouwd. Dus er liggen honderden pagina's met rapporten onder die de heer Bosch uitgebreid kan bestuderen, als hij daar op zondagmiddag tijd voor neemt. Dus ik wil toch de suggestie wegnemen dat het hier een achterkant van een bierviltje-verhaal is. Nee, dit is goed doorwrocht, modelmatig onderbouwd alternatief en wat ook serieus genoeg is om door de mensen die daar verstand van hebben ook die afweging ... En dat hebben de deskundigen ook gezegd, het wetenschappelijke panel, die zeggen van, dit niveau is besluitvormingswaardig. Dus je zou hier ook als Rijksoverheid gewoon prima besluiten op kunnen

nemen, op de stukken die er liggen. Dan gaat er niks stuk in de wereld. Dat zijn de onderzoeken die normaal gesproken ook voor alle grote infrastructurele investeringen worden gedaan.

De voorzitter: Goed. Dank, mijnheer Van Schie. Ik zie ook nog een interruptie op dit punt. Dan komt daarna het rondje gemiste vragen. Mevrouw Bikker van het CDA voor een interruptie.

Mevrouw Bikker: Dank u wel. Dat was eigenlijk een interruptie op de heer Bosch, via u, voorzitter. Sorry.

De voorzitter: Dat is wel lief, want dan mag hij nog iets terugzeggen. Want hij heeft ook een geen spreekijd meer.

Mevrouw Bikker: Het is niet lief bedoeld, maar als u het zo opvat, is het ook prima. Het is ... Het ging over het punt van eerlijkheid en eerlijke informatievoorziening. Dan denk ik, we hebben een uitgebreide presentatie gekregen waar we ook bij aanwezig waren of konden zijn en we hebben deze rapporten gekregen. Ik denk dat het ... We hebben nu de mogelijkheid om daar vragen over te stellen en kritische kanttekeningen bij te plaatsen. Maar de wijze waarop dit nu gebeurt, vind ik juist wel heel eerlijk en transparant.

De heer Bosch: Voorzitter, punt van orde, wat is eigenlijk de vraag?

Mevrouw Bikker: Dus dat wil ik wel benoemd hebben. Is de heer Bosch dat met mij eens?

De voorzitter: Mijnheer Bosch.

De heer Bosch: Nee, ik ben het niet met u eens, als u mij het woord geeft. Want u komt weer met uw zalvende woorden over vorm. Ik ga altijd over mijn eigen vorm. Voorzitter, ik ben even aan de hand.

De voorzitter: Wacht even, mevrouw Bikker komt met zalvende woorden. Ik niet.

De heer Bosch: Nee, u ook weleens, maar niet nu. Ik vind het ... Het gaat erover dat ik in die infosessie, waar u ook zelf naar verwijst, vraag, zitten al die getallen daarin? Dan krijg ik als antwoord gewoon nee. Nu beweert de gedeputeerde weer wat anders. Nu zitten die getallen er soms wel in en soms niet. Het is totaal onduidelijk. Dat kan worden verkocht als duidelijk, maar het is niet duidelijk. Als dan woorden worden gebruikt als, er is ik ... Ik wil graag informatievoorzieningen tonen naar de samenleving gezien en dit en dat, dan reageer ik daarop door te zeggen dat ik vind dat het totaal onduidelijk is welke kosten hier nou wel in die beraming zitten met, het is een stuk goedkoper, en welke niet. Vandaar dat ik deze vraag stel. Over de vragen zelf ga ik altijd nog zelf.

De voorzitter: Goed. Uw punt is duidelijk. Dan was er ook nog een rondje gemiste vragen die dan even geen spreekijd kostte van mevrouw Hoek. Ik wil er wel even bij zeggen, dat moet echt gaan om vragen die u heeft gesteld net in uw korte bijdrage die niet beantwoord zijn. Mevrouw Hoek.

Mevrouw Hoek: Dank u wel, voorzitter. Ik wil aan de gedeputeerde vragen, ik heb heel goed beluisterd naar de beantwoording, of hij toch de punten die ik heb genoemd toch wil meenemen. Ik wil heel kort, één zin voorzitter, de gedeputeerden had het over, als je niet de fiets neemt, neem je openbaar vervoer en als je geen openbaar vervoer hebt, neem je auto. Maar er is gewoon een hele grote groep en dat zijn de ouderen die niet meer fietsen, die geen auto hebben en ook waar het openbaar vervoer niet komt. Toch wil ik graag nogmaals aandacht vragen voor deze groep. Als je bedenkt dat meer dan 50 procent al boven de 50 is van onze provincie en et cetera, et cetera.

De voorzitter: Maar dit is wel een soort tweede termijn.

Mevrouw Hoek: Dus dat vind ik toch wel een punt.

De voorzitter: Uw punt is duidelijk. Neemt de heer Van Schie ook mee dat er ouderen zijn die afhankelijk zijn van ...

Mevrouw Hoek: Nee, dat begrijp ik wel. Maar ik bedoel ...

De voorzitter: Maar uw punt is duidelijk. Mijnheer Van Schie.

Mevrouw Hoek: De voorzieningen.

Gedeputeerde Van Schie: Voorzitter, het punt van mevrouw Hoek is natuurlijk heel erg terecht, maar dat is natuurlijk ook gewoon ons eigen beleid waar we over gaan, als het gaat om de bereikbaarheid ook voor mensen die misschien niet inderdaad in het bezit zijn van een auto of die niet meer kunnen fietsen. Dat is onze verantwoordelijkheid, ook hier in deze regio. Het Rijkswegenproject, waar we het nu over hebben, is daarvoor ook minder het aanhakingspunt om het erover te hebben, denk ik. Laten we dat bij het Bereikbaarheidsprogramma en ook als wij met onze voorstellen komen rondom vervoersarmoede, hoe we het landelijk gebied goed ontsluiten en wat het verwachtingsniveau daarvan is, laten we op dat moment dat gesprek weer voeren.

De voorzitter: Dat is duidelijk. Dat gaat niet per se ook over de ARU. Excuses net ook wel aan de heer Bosch, want die had ook inderdaad nog andere gemiste vragen. Kunt u dat kort toelichten, welke gemiste vragen dat zijn?

De heer Bosch: Nog één. Dat ging over die 80 kilometer versus de N-wegen en binnenlandse wegen, of de lokale wegen. Ik vroeg me eigenlijk af, zit er niet een tegenstrijdigheid in dat het afgeschaald wordt naar 80 en tegelijkertijd wordt gesproken over vermindering van het verkeer op regionale wegen? Terwijl ik me alleen maar kan voorstellen dat dat ook met maatregelen gepaard gaat en dan zou er juist weer verkeer naar de Ring toe ... Ik vroeg me een beetje af hoe de ...

De voorzitter: Ik meen me te herinneren dat dat net wel de revue passeerde, maar misschien dat mijnheer Van Schie daar nog kort op wil reageren.

Gedeputeerde Van Schie: Ik heb het heel kort aangestipt inderdaad. Omdat de verkeersmodellen laten zien dat er weinig van het Rijkswegennet naar het omliggende wegennet vloeit, omdat eigenlijk op dat tracé er ook niet zo heel veel regionaal alternatieven zijn. Je moet echt wel een flinke omweg via N-wegen maken, wil je de A27 missen. Onze modellen laten dus ook niet zien dat dat gebeurt. Dus er zal ongetwijfeld weleens een automobilist zijn die denkt van, weet je wat, ik rij om. Maar dat gebeurt ook als er nu een file is, zullen we maar zeggen. Dus dat ... Wij zien dat in de modellen niet en dus is die zorgt op dit moment ook niet dat het snelheidsverschil tussen 80 en 100 een heel groot effect heeft op het onderliggend wegennet. Dus die zorg die heb ik op dit moment naar aanleiding van de modellen in elk geval niet.

De voorzitter: Goed. Dan sluit ik bij deze dit agendapunt af. Dan zijn we tot een afronding gekomen.

13. Memo Proces Bereikbaarheidsprogramma 2024-2029

De voorzitter: Dan komen we bij agendapunt 13. De memo Proces Bereikbaarheidsprogramma. Ik zei net ook een beetje iets verkeerd eigenlijk richting mevrouw Hoek, dat dit onderwerp eigenlijk ook echt over de inhoud van het bereikbaarheidsprogramma zou zijn. Maar dat gaat natuurlijk helemaal niet zo, want dit gaat over het proces. Ik meen ook te weten dat er is afgesproken in de vorige commissie dat er over dit proces door elke fractie nog even iets gezegd mag worden. Maar het is dus niet de bedoeling dat er weer een hele verhandeling gedaan wordt over wat u van bereikbaarheid vindt. Ik heb eerder in Teams, dat heeft u wellicht kunnen zien, heb ik via een website de volgorde gehusseld. Die volgorde wil ik gewoon afgaan. Als u dan ook geen bijdrage heeft, dat kan ook, schud dan nee of zeg, voorzitter, ik heb geen bijdrage op dit punt. Ik wil wel memoreren dat de heer Bosch geloof ik geen spreektijd meer heeft. Dus u kunt ook op dit punt helaas niks meer zeggen. Dat gezegd hebbende, sla ik dus ook UtrechtNu! over in het lijstje. Excuses. Dan beginnen we met de PVV, die op dit punt wellicht iets wil zeggen.

De heer Van der Star: Dank u wel, voorzitter. Geen bijdrage verder.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van der Star. Dan ga ik naar de BBB, mijnheer Beltman.

De heer Beltman: Dank u wel, voorzitter. Voorzitter, BBB heeft dit memorandum met erg veel interesse gelezen. We hebben hiervoor een aantal vragen en opmerkingen aangaande het huidige proces. Laten we beginnen bij het niet agenderen van de Statenbrief van 27 juni 2023 voor de commissievergadering. BBB snapt dat waar mensen werken er fouten gemaakt worden. Maar kan de portefeuillehouder aangeven welke acties er genomen zijn om zo iets in de toekomst niet meer te laten voorkomen? Vervolgens lezen wij in het memorandum het startgesprek van 30 november 2022 van de commissie M&M. In deze vergadering zijn de kaders aan de orde is geweest. De toenmalige portefeuillehouder gaf aan in de brief, en ik quote, door u als Provinciale Staten is aangegeven dat er geen nadere kader telling nodig was. BBB heeft de commissievergadering teruggekeken en tot onze grootste verbazing had de huidige portefeuillehouder als toenmalige fractievoorzitter en Statenlid van de VVD een vraag over de winsten die de OV-vervoerders kunnen maken. De letterlijke vraag was, hoe geobjectiveerd is dat en hoe zien wij de komende twee jaar ook in de ontwikkeling in de kosten die de provincie moet maken voor de concessie? BBB vraagt zich af, wordt dit wel of geen onderdeel van kader B, beleidsuitgangspunten voor OV en knooppunten? Tot zover, voorzitter.

De voorzitter: Dank, mijnheer Beltman, voor de korte bijdrage. Dan ga ik naar de Partij voor de Dieren. Kan ik daarvoor mijnheer De Weerd het woord geven? Mijnheer De Weerd.

De heer De Weerd: Ik ben de enige nog van de fractie die hier zit, dus dank u wel, voorzitter. Het is verleidelijk om me vast voor te sorteren op de inhoud van het Bereikbaarheidsprogramma, zeker na de interessante infosessie van vorige week. Ware het niet dat het concept BBP nog niet tot ons is gekomen. Daar maak ik me ook een beetje zorgen over. Want zoals we hebben kunnen lezen, is de bedoeling dat half februari het conceptstuk naar ons wordt toegestuurd om er vervolgens in de commissieronde van 28 februari over te debatteren. Dat lijkt ons een beetje aan de korte kant om zo'n omvangrijk en belangrijk programma goed door te kunnen nemen, zeker ook gezien de looptijd van het programma, dat duidelijk impact gaat hebben op onze leefomgeving. Maar goed, het memo dat nu geagendeerd staat gaat over het proces rondom het BBP. We vinden het fijn om een overzicht te hebben gekregen van het proces tot nu toe en de vervolgstappen die nog genomen gaan worden. Het proces is gestart tegen het einde van de vorige Statenperiode. Die vorige Staten zijn toen ook in de gelegenheid gesteld om aanvullende kaders mee te geven. Zoals we net al hebben kunnen horen, is dat niet gebeurd toen. We vinden het wel jammer dat de nieuwe Staten niet in staat zijn geweest om invloed te hebben op die kaderstelling. Bovendien kan ik me voorstellen dat zeker de nieuwe Staten- en commissieleden wellicht nog niet echt een duidelijk beeld hebben van de eerder vastgestelde

kaders, want dat zijn er best wel veel. We zouden daarom graag willen weten op welke manier deze kaders sturend zijn geweest om te komen tot het concept BBP en welke principes uit die kaders dan het meest relevant zijn geweest. De vraag is, kunnen we dat dadelijk terugvinden in het concept BBP? En zo nee, is het mogelijk om die relevante uitgangspunten nog eens op een rijtje te krijgen, zoals ook in dit memo is gebeurd, om er uiteindelijk meer grip op te krijgen? Dank u wel.

De voorzitter: Dank, mijnheer De Weerd voor uw bijdrage. Dan ga ik naar de fractie van D66. Wie kan ik daarvoor het woord geven? Mijnheer Kamp.

De heer Kamp: Dank u wel, voorzitter. We hebben kennisgenomen van de memo en zien uit naar een vervolg. Dank u wel.

De voorzitter: Kijk eens aan. Dat was kort. Dan geef ik graag het woord aan de fractie van Forum voor Democratie, mijnheer De Hartog.

De heer De Hartog: Dank u wel, voorzitter. Hulde voor het husselen van de volgorde. Dat houdt de mensen een beetje scherp. Dus top. Maar ik heb verder geen bijdrage.

De voorzitter: Goed. Dank u wel, mijnheer De Hartog, voor het compliment. Dan geef ik het woord aan de fractie van de SGP, mijnheer Vermaat.

De heer Vermaat: Voorzitter, dank u wel. Wij zouden ons willen aansluiten bij de bijdrage van de Partij voor de Dieren. Dank u.

De voorzitter: Kijk eens aan, wat leuk. De SGP was dat. Dan gaan we over naar GroenLinks. Wie kan ik daarvoor het woord geven? Mijnheer Oude Wesselink.

De heer Oude Wesselink: GroenLinks sluit zich aan bij D66.

De voorzitter: Dank u wel. Wat een verbroedering. De VVD, mijnheer Hossain.

De heer Hossain: Dank u wel, voorzitter. Vorige week hebben we het vlak na de deadline voor de technische vragen gehad al over dit proces. Dank aan de ambtenaren voor die zeer informatieve sessie. Excuus dat ik, omdat ik daarvoor altijd de technische vragen moest inleveren, heel veel inhoudelijke vragen heb gesteld. Maar wij zien uit naar de bespreking daarvan in februari. Dank u.

De voorzitter: Dank aan de heer Hossain. Dan ga ik over naar de fractie van de ChristenUnie, mijnheer Wolting.

De heer Wolting: Wij zullen tijd reserveren voor 28 februari. Dank u.

De voorzitter: Kijk eens aan. De fractie van 50PLUS die heeft, ik zie geschud, die heeft geen bijdrage op dit punt. Dan wil ik overgaan naar Volt. Die waren als het goed is online aanwezig.

De heer Van Lunteren: Dat klopt.

De voorzitter: Kijk eens aan.

De heer Van Lunteren: Ook geen bijdrage, voorzitter.

De voorzitter: Dan de fractie van het CDA. Mevrouw Bikker.

Mevrouw Bikker-Trouwborst: Dank voor het woord, voorzitter. Het is goed dat dit memo er is. Het geeft veel meer duidelijkheid over het proces, waar enige onduidelijkheid was aangezien het concept al eerder natuurlijk aangeleverd was, namelijk voor de zomervakantie. Vorige week is een technische sessie, infosessie, het was een dialoogsessie waar ook veel ambtenaren aanwezig waren en waar een aantal partijen, waaronder het CDA, inderdaad ook flink wat zaken heeft meegegeven. Dat was ook de bedoeling van die sessie. Ook weer om in het vernieuwde concept te verwerken. Dus mijn vraag is eigenlijk die ik nog aanvullend daarover heb van, misschien kan de gedeputeerde kort aangeven op welke wijze die verwerkt worden. Voor het vervolg denk ik heel relevant. Verder kijk ik uit naar het debat wat nog gaat plaatsvinden over het BBP. Dank u wel.

De voorzitter: Dank, mevrouw Bikker voor uw korte inbreng. Dan komen we bij de fractie van de SP. Mijnheer Breur heeft hier ook een bijlage op.

De heer Breur: Dank u wel, voorzitter. Ik heb een bijdrage voorbereid. Die zal ik nu voorlezen. Processtuk, geen inhoud, eens met het proces. Dank u wel.

De voorzitter: Goed. Dat was de SP met een hele korte bijlage. Tot slot kom ik bij de Partij van de Arbeid voor een bijdrage.

Mevrouw Flink: Dank, voorzitter. Net als GroenLinks sluit ik me aan bij de woorden van D66.

De voorzitter: Dan zijn we er best wel vlot doorheen gegaan. Dan denk ik dat er geen schorsing nodig is vanuit de kant van GS. Dus dan wil ik het woord geven aan mijnheer Van Schie voor de beantwoording.

Gedeputeerde Van Schie: Dank, voorzitter. Blij in elk geval te horen dat in de breedte volgens mij de memo helderheid heeft gegeven over het proces. Nogmaals excuus dat dat in de vorige Statenvergadering in de aanloop hiernaartoe niet was wat we zouden verwachten. Dat was ook de eerste vraag, een terechte vraag van mijnheer Beltman van, hoe waarborgen we nou dat als we iets agenderen dat het ook gebeurt en hebben we voldoende alertheid met elkaar om dan ook te constateren dat we iets verwachten wat niet komt of dat we misschien ook wel verbaasd moeten zijn dat over zo'n omvangrijk programma er niet heel veel respons ook komt uit de Staten als het niet geagendeerd is? Die vraag heb ik natuurlijk zelf ook. Vooral ook omdat ik op uw stoel zat op het moment dat dat gebeurde, letterlijk. Maar dus die alertheid heeft ons natuurlijk weer daarbij geholpen. Maar ook wel het excuus natuurlijk een beetje dat het in de hele periode rondom de verkiezingen en formatie voor heel veel mensen natuurlijk heel druk was, ook ambtelijke en voor de portefeuillehouder en voor de griffie en ook begrip daarvoor. Dus ik zal in elk geval, en bij ons ook de hele staf, daar heel goed op letten dat als we iets brengen waarvan we denken, het is relevant dat we het ook melden, zoals ik bij aanvang nu ook bij de mededelingen heb gezegd van, weet wel, er zit een interessant stuk bij de commissie volgende maand, dat we met elkaar ook die alertheid hebben en dat als er geen respons komt op iets waarvan je wel respons hoopt te krijgen, dat het er ook is. Dan inhoudelijk de vraag over de beleidsuitgangspunten voor het openbaar vervoer en de financiële consequenties ook rondom de knooppunten van, hoe gaan we daarin investeren en wat is het rendement daar nou van? Dat zit natuurlijk in het Bereikbaarheidsprogramma, want publieke mobiliteit is een belangrijk onderdeel van het Bereikbaarheidsprogramma. Ook de puzzel die nu natuurlijk nog plaatsvindt, ook van, hoe gaan we al onze

beleidsambities betalen, is daar ook een belangrijk onderdeel van. Want zoals we nu door de oogharen kijken, hebben we meer ambities dan middelen. Dus dat noopt ook tot het maken van keuzes. Sommigen van u vroegen ook van, wat betekent nou eigenlijk dat bestaand beleid en vinden we daar als huidige Staten nog wat van? Ik denk dat bij uitstek het bespreken van het Bereikbaarheidsprogramma straks als het definitieve concept er is, ook het aangrijpingspunt moet zijn om dat gesprek met elkaar te voeren. Hoe verhouden onze ambities, budget en de beleidsuitgangspunten die we hebben gebruikt zich tot de huidige inzichten en ook de inzichten van deze Staten die intussen van samenstelling zijn gewijzigd? Tot nu toe is natuurlijk vooral de omgevingsvisie heel leidend geweest over hoe we met bereikbaarheid omgaan, maar we hebben ook in deze coalitieperiode het voornemen om de omgevingsvisie weer te actualiseren. Dus het kan best zijn dat daar inzichten uit voort zijn gekomen die we nu ... Waar we nu anders tegenaan kijken. In de breedte, zoals ik bij het vorige Statendebat ook heb gezegd en ook bij de dialoogsessie wel naar voren kwam vorige week, is natuurlijk op het gebied van bereikbaarheid niet heel veel veranderd aan inzichten. We willen gewoon heel graag dat mensen goed en kwalitatief naar werk, naar sport, naar sociale activiteiten kunnen en dat willen we zo goed mogelijk ondersteunen op alle modaliteiten. Ik denk dat met name de discussie over, wat betekent dat dan concreet, pas komt als we uitvoeringsprogramma's gaan maken naar aanleiding van het beleidskader. Maar neemt niet weg dat we bij het Bereikbaarheidsprogramma, ook richting Partij voor de Dieren, mijnheer De Weerd, natuurlijk heel goed laten zien welke beleidsuitgangspunten en welke wettelijke kaders leiden tot welke voornemens en programma's en hoe we die organiseren. Dat als u het daar plots mee oneens bent met zijn allen, dat er ook ruimte is om daar wat aan te doen. Die verwachting heb ik niet. Het abstractieniveau van het Bereikbaarheidsprogramma is interessant, algemeen, dienend aan wat we straks nodig hebben om het beleid uit te voeren. Willen we vooral voorkomen dat we beleidsvoornemens formuleren die actualiteit en ontwikkelingen onmogelijk maken in de uitvoeringsprogramma's. Maar er staan echt geen wereldschokkende wijziging ging in waarvan u zult denken van, wat gebeurt er nou? Dat was ook wel de winst van de dialoogsessie denk ik vorige week, dat we die toets ook met elkaar hebben kunnen doen. Tegen mevrouw Bikker, natuurlijk, de resultaten van die dialoogsessie verwerken we. Daar was hij ook voor. Er zijn een aantal dingen uit naar voren gekomen. Ik had zelf ook weer een aantal punten tijdens die dialoogsessie waar ik aantekeningen van maakte van, moeten we meenemen. Dat wordt in het concept verwerkt. Ik denk dat het een goed idee is, ik weet niet meer wie van u het zei van, laten we echt de tijd nemen als we het Bereikbaarheidsprogramma bespreken. Dus dat zou misschien mijn vraag aan de griffie en aan u als voorzitter zijn van, laten we daar ook goed met elkaar voor borgen dat we het gesprek dan echt kunnen voeren en niemand het idee heeft dat hij niet kan zeggen wat nodig is om de reflecties op het Bereikbaarheidsprogramma ook te geven op dat moment.

De voorzitter: Uw opmerking is gehoord daarover. U bent klaar met uw beantwoording, mijnheer Van Schie?

Gedeputeerde Van Schie: Ja.

De voorzitter: Dan zijn we er toch vlot doorheen gegaan. Ik dank de gedeputeerde voor zijn beantwoording. Ik wil dan ook dit agendapunt afsluiten.

14. SB Uitkomst BO MIRT 2023

De voorzitter: Dan gaan we naar agendapunt 14. Daarover heb ik net een mailtje ontvangen van de heer Bosch over dat hij dit niet per se meer wenst te bespreken omdat hij het al over de NRU heeft gehad. Dat klopt, toch, mijnheer Bosch, dat u dat niet meer wenst? U mag daar kort even iets op zeggen.

De heer Bosch: Want ik had het eigenlijk opgewaardeerd in samenhang met die, mogelijke samenhang, met dat Tracébesluit. Maar daar hebben we het ... Nu hebben we het er al uitgebreid over gehad en bovendien heb ik precies min drie seconden spreektijd.

De voorzitter: Dat klopt. U heeft ook geen spreektijd meer. Dus dan stel ik even voor om dit agendapunt dan ook niet te bespreken. Is dat akkoord? Dat is het geval.

15. SB Spooragenda Utrecht

De voorzitter: Dan gaan we over naar achterpunt 15, de Statenbrief Spooragenda Utrecht. Dit punt is opgewaardeerd alleen door de SGP. Die wil ik dan ook het woord geven, de heer Vermaat.

De heer Vermaat: Voorzitter, dank u wel. We hebben met interesse gelezen ook het proces wat hier het heeft gevolgd. Eigenlijk hebben we een viertal punten waarin we wat verschil zien tussen het rapport, de agenda zelf en de brief die erbij zit, wat verwarring opriep. Het eerste punt gaat over wanneer er een nieuwe versie van de Spooragenda komt. In de Statenbrief staat, als dat nodig is, als er een nieuwe ontwikkelingen zijn. In de Spooragenda zelf wordt de optie genoemd om andere relevante punten mee te nemen in een nieuwe versie, zoals goederenvervoer, omgevingshinder, knooppunten, externe veiligheid. De vraag is, wanneer verwacht de gedeputeerde met de nieuwe versie te komen waarin hij die punten gaat verwerken? De tweede gaat over dat het spoor natuurlijk ruggengraat is van de bereikbaarheid van onder andere de provincie, maar ook breder. De Bus Rapid Transit, de BRT afgekort, wordt gezien als de ruggengraat van het OV-netwerk breder, dus in het platteland. In de brief staat dat u onder andere stappen gaat maken met de verbinding Breda, Gorinchem Utrecht. In de Spooragenda staat, als een stip op de horizon. Wij als SGP zouden toch gelijk dat ... Dat het echt iets is wat snel wordt beetgepakt, omdat juist in dat gedeelte van de provincie het spoor geen echt goed alternatief is, met alle gevolgen van dien. Het tweede ... Het derde punt is het goederenvervoer. Daar wordt gezegd, dat is belangrijk dat dat ook via het spoor gaat. Als SGP vinden wij dat we daar als provincie, als we dat dan belangrijk vinden, dat we daar ook op moeten inzetten. Uit de Spooragenda blijkt eigenlijk dat we zeggen van, laat het maar buiten onze provincie omgaan. Wat is de reactie van de gedeputeerde daarop van, als je belangrijk vindt, dan moet je daar ook wat ons betreft stappen innemen? Als laatste, misschien nog wel de belangrijkste, wat we ook in het verleden als SGP benadrukt hebben, dat is intercitystation Driebergen-Zeist. Dat hebben wij als SGP altijd een hele belangrijke gevonden. Daar zijn ook technische vragen over gesteld. Wat de gevolgen daarvan kunnen zijn als Lunetten-Koningsweg een IC-station wordt. Aan de ene kant wordt gezegd, we moeten de impact daarvan nog zien. Aan de andere kant wordt gezegd, het heeft een wisselwerking. Graag een reactie van de gedeputeerde daarop. Ik dank u.

De voorzitter: Dank, mijnheer Vermaat. Dan wil ik gewoon eigenlijk meteen verder gaan met de beantwoording van de gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Schie: Dank, voorzitter. Dank ook voor de agendering. Dat geeft misschien ook de gelegenheid om een kritisch Telegraafartikel uit het reces nog even iets optimistischer te benadrukken. Dat was ... In elk geval mocht de suggestie daaruit blijken dat we het goederenvervoer niet belangrijk vinden. Dat is ook een van de vragen van de heer Vermaat en dat vinden we ongelooflijk belangrijk. We willen ook heel graag dat het zoveel mogelijk over het spoor en over water gaat en zo min mogelijk over de weg, want daar hebben we alleen maar last van. Maar tegelijkertijd is goederenvervoer natuurlijk wel een hele specifieke opgave die ongelooflijk belangrijk is voor onze economie, maar die ook nadelige effecten heeft op de omgeving rondom het spoor en ook op onze groeiopgave voor woningbouw. Dus dat gesprek voeren we op dat niveau ook met het Rijk van, als we nou met zijn allen die verstedelijking willen doorzetten en we hebben

heel veel goederenvervoer die we verwachten, zorg dan ook dat die corridors voor goederen goed op orde zijn en het liefst een beetje buiten het stedelijk gebied. Dus helemaal buiten onze provincie om gaat niet lukken, denk ik, want we liggen toch wel echt midden in het land. Maar wel de oproep om natuurlijk zoveel mogelijk die hoofdstedelijke gebieden te vermijden. Dit zijn wel gesprekken, die gaan niet over van vandaag op morgen, zullen we maar zeggen. Er is een spoorafel over goederenvervoer Noordoost Europa, dat zijn termijnen van vijftien jaar. Van, dan zouden we wel iets willen. Dan hebben we de Duitsers nog nodig en heel veel regio's en investeringen van miljarden. Dus dat zijn geen processen die heel snel gaan, maar waarvan ik de urgentie ook wel probeer te benadrukken, omdat wat we op het gewone spoor en op het gewone werk zien, natuurlijk bij het goederenvervoer ook aan de orde gaat zijn, namelijk gebrek aan capaciteit. Dus daar moet je wel op anticiperen. Dus sowieso is mijn ervaring tot nu toe wel dat dat hele gesprek over spoor en ook de belangrijke visie van het Rijk daarop altijd een beetje op de lange termijn gericht is. Ik deel wel de urgentie die u natuurlijk ook uitspreekt, maar dat gaat ook niet lukken. We gaan niet op hele korte termijn grote dingen veranderen in het spoor, ook omdat wat we op de weg zien bij het spoor ook gaat gebeuren, dat er heel veel geld gereserveerd zal moeten worden voor beheer en onderhoud en investeringen echt heel moeilijk worden ook met een krappe rijksbegroting. Dat is wat ik terug hoor uit die gesprekken. Natuurlijk is er dan een verband tussen de intercitystations en de Spooragenda. Het nadeel van spoor is dat je niet te vaak wil stoppen onderweg, want dat maakt het aantrekkelijk. Dus dat zit er altijd bij. Ook die ontwikkeling van de Lunetten-Koningsweg is niet iets wat we de komende vijf of acht of tien jaar voorzien natuurlijk. Dat is echt een langetermijnperspectief waar wat mij betreft het gesprek met de spoorpartners ook de komende jaren over gevoerd wordt van, hoe zien we daar nou die verstedelijkingsopgave en speelt het knooppunt Lunetten-Koningsweg daar een belangrijke rol in, ook in de agenda van het Rijk? Dan biedt dat ook weer allerlei perspectieven voor ons als regio om daar ambities die we ook hebben op de verstedelijking waar te maken. Maar als dat dan nog niet zo is, dan moeten we op een gegeven moment ook met elkaar de knopen tellen en zeggen, we zetten misschien wel in op andere plekken. Dat geldt natuurlijk ook voor de andere corridors die door onze provincie gaan. Dus u krijgt ook niet al volgende week weer een nieuwe spoorupdate. Pas over twee jaar voorzien we daar weer een nieuwe spoorupdate, waarin we de gesprekken die we dan intussen hierover voeren wat nader kunnen trechteren en dan hopelijk ook, en dat neem ik ook mee uit deze vraagstelling, wat meer duidelijkheid geven over die spoorontwikkeling van wanneer ze dan verwacht zijn. Want de vraag die u heeft die begrijp ik heel goed. Daar hoop ik een beetje perspectief op te hebben gegeven, maar ook misschien niet in de mate van concreetheid die u had gehoopt. Maar weet dat we Bus Rapid Transport en het spoor als echt hoofdaders van het openbaar vervoer in onze provincie heel belangrijk vinden en dat het in ons eigen beleid, maar ook in het Rijksbeleid, we daar ook echt op inzetten om dat te verstevigen en beter te benutten.

De voorzitter: Dank, mijnheer Van Schie voor de beantwoording daarop. Is er nog behoefte aan een korte reactie van mijnheer Vermaat? Dat is het geval. Mijnheer Vermaat.

De heer Vermaat: Een verduidelijkingsvraag in de vraag over de BRT, of die beantwoord is, het verschil tussen de ene kant de brief waarin staat van, hier gaan we mee aan de slag, en in de agenda staat, het is een stip op de horizon. Wat de SGP betreft zit daar een andere weging in.

De voorzitter: Juist. Mijnheer Van Schie.

Gedeputeerde Van Schie: Het is natuurlijk allebei waar. We gaan ermee aan de slag, maar niet al morgen. In een heleboel van de MIRT-onderzoeken waar we nu mee bezig zijn zit een vorm van BRT. Bijvoorbeeld ook in het ARU wat we net besproken hebben, zit dat bijvoorbeeld. In de U-Net onderzoeken zit dat. Dus daar komt

echt wel de komende tijd ook iets naar u toe waarin we, een perspectief voor nou, waar we zeggen van, daar gaat het dan echt over. Maar we voorzien niet voor de komende twee of drie jaar dat we enorme BRT-lijnen gaan aanleggen zonder dat u daarvan in kennis wordt gesteld. Dus dat is onderdeel van het geheel, maar niet op de korte termijn.

De voorzitter: Een laatste interruptie van de SGP. Mijnheer Vermaat.

De heer Vermaat: De reactie op die IC-station Driebergen-Zeist en Lunetten-Koningsweg, zoals in de technische beantwoording ook staat, die wisselwerking moeten we dus niet zien dat het kan zijn dat Driebergen-Zeist een normaal station wordt en dat als gevolg. Lunetten-Koningsweg een IC?

Gedeputeerde Van Schie: Nee. Dus voor Lunetten-Koningsweg en Zeist zit er geen grote concurrentie tussen voor de IC-stops. Wij erkennen en onderschrijven uw wens om dat IC-station in stand te houden. Dus dat ...

De voorzitter: Goed. Dank u wel, mijnheer Van Schie. Dank, mijnheer Vermaat voor dit verrijkende debat.

16. SB Voortgang N233 verbreding Rijnbrug

De voorzitter: Dan gaan we over naar agendapunt 16, dus dan wil ik ook agendapunt 15 afsluiten. Mevrouw Hoek, wat is er?

Mevrouw Hoek: Voorzitter, ik zit geduldig te wachten.

De voorzitter: Waarop?

Mevrouw Hoek: Want ik denk, eerst krijg degene die opgewaardeerd heeft het woord. Mag ik nog een vraag stellen nu over agendapunt 14?

De voorzitter: We zitten nog wel redelijk in de tijd, dus maak er een interruptie van. Dus stel een korte, verduidelijkende vraag aan mijnheer Van Schie. Dat mag.

Mevrouw Hoek: De vraag aan de gedeputeerde Van Schie is over de Staten ... De NRU. Maar dat is het gedeelte wat eigenlijk ... Waar de provincie ... De gemeente Utrecht overgaat. Maar ik heb het eigenlijk over de Zuilense Ring. Dat is wel ... Dat heeft met elkaar te maken.

De voorzitter: Mevrouw Hoek, we hebben het over de Spooragenda.

Mevrouw Hoek: Spooragenda? Agendapunt 14.

De voorzitter: Nee, die heb ik niet ... Die hebben we net afgevoerd.

Mevrouw Hoek: Afgevoerd?

De voorzitter: Die hebben we net afgevoerd. Ik zag iedereen knikken. Ik weet niet of ik u heb zien knikken, maar ...

Mevrouw Hoek: Dat is mij ontgaan. Sorry dan.

De voorzitter: Dat maakt niet uit. Maar die hebben we afgevoerd. Dus dit is nu ... We waren nu bij de Spooragenda en die is nu eigenlijk afgevoerd.

Mevrouw Hoek: Dan stel ik de vraag wel in de wandelgang.

De voorzitter: Nu komt ... U mag inderdaad in de wandelgangen mijnheer Van Schie altijd aanspreken. Dat vindt hij alleen maar fijn.

Mevrouw Hoek: Dank u.

De voorzitter: Agendapunt 16 komen we dan bij. Dat is ... Dat gaat om de Statenbrief Voortgang N233 verbreding Rijnbrug. Die is opgevaardeerd door een drietal fracties. Dat zijn de Partij van de Arbeid, CDA en de SGP. In die volgorde zou ik dan ook de sprekers het woord geven. Dan geef ik eerst het woord aan mevrouw Flink van de Partij van de Arbeid.

Mevrouw Flink: Dank, voorzitter. Het is voor ons belangrijk dat er een verbreding komt van de Rijnbrug en de aanblijvende ontstoppingen, opstoppingen bedoel ik, in de gemeente Rhenen. Daarom denken wij graag met de gedeputeerde mee over hoe de stikstofbelasting kan worden verminderd. Maar helaas worden we als Staten nog niet geïnformeerd over welke concrete plannen er hier nu voor liggen, behalve de mogelijkheid van extern salderen. Gezien een deel van de uitstoot in de gebruiksfase zal plaatsvinden, zouden we daarom toch graag nog een reflectie van de gedeputeerde horen over een verbreding waarbij er twee vaste rijstroken zijn, één wisselstrook en één busbaan, de uitstoot in de gebruiksfase zou kunnen verminderen. Dank u wel.

De voorzitter: Dank, mevrouw Flink. Dan wil ik naar het CDA, mevrouw Bikker, voor uw bijdrage op dit punt. Mevrouw Bikker.

Mevrouw Bikker: Dank u, voorzitter. CDA is blij om te horen dat de doorstart gaat plaatsvinden. Dit onderwerp heeft al in de vorige periode en ook de perioden daarvoor heel veel aandacht gehad. Dit is enorm belangrijk voor de hele regio, dat die Rijnbrug wat ons betreft verbreed gaat worden. Dus goed te horen. We zijn wel benieuwd naar de inschatting van de gedeputeerde naar wanneer nou echt die werkzaamheden zouden kunnen gaan beginnen. Dat is natuurlijk waar iedereen op wacht, maar goed, het meest positieve scenario van, wanneer kan dit dan echt gaan gebeuren. Ik las al iets in de beantwoording van vragen daarover. Maar dat was wel waarvan wij zeggen, daar gaat het uiteindelijk om. Kan daar een hele grote inschatting van zijn? Maar gezien de beantwoording van de vragen voor nu voldoende wat mij betreft. Stip op de horizon. Wanneer kan dit echt van start gaan? Dank u wel.

De voorzitter: Dank, mevrouw Bikker. Dan ga ik naar de volgende opwaarderende fractie, de SGP. Mijnheer Van der Linden wil ik graag dan het woord geven.

De heer Van der Linden: Dank u wel, voorzitter. Mijn bijdrage borduurt verder op de vorige sprekers, sluit ook aan. Want eind 2018 is door de provincies Utrecht, Gelderland besloten om de Rijnbrug te verbreden. In december 2022 zijn er daar aanvullende afspraken gemaakt over de financiering toen Gelderland zich dreigde terug te trekken en in daar geld voor vrijgemaakt. Nu zitten we inmiddels in 2024, ruim vijf jaar na het besluit, en is er nog steeds geen zicht op de start van de werkzaamheden. De SGP maakt zich hierom grote zorgen. Het kan toch niet zo zijn dat we vijf jaar verder zijn en er nog geen zicht is op de start van de werkzaamheden en dat de Rijnbrug ook daadwerkelijk aangepakt wordt om de doorstroom te verbeteren? Daarom de volgende vragen aan de gedeputeerde. In de beantwoording lezen we dat ongeveer drie tot vier jaar later

gestart kan worden met de realisatie. Kan de gedeputeerde dit specificeren en garanderen dat het bij deze max vier jaar, en ik hoop dus minder, dat het daarbij blijft? Kan de gedeputeerde concreet zeggen hoe hij uit deze impasse snel denkt te komen? Want het was nog niet helemaal duidelijk van, wanneer die oplossing er daadwerkelijk komt. Is daar ... Kan daar een concrete datum of periode aan verbonden worden? Want het is natuurlijk ook naar inwoners en mensen die er betrokken zijn moeilijk uit te leggen dat er nog steeds geen zicht is op de start van werkzaamheden, terwijl het proces al ... Eigenlijk het besluit al lang genomen is. Ik ben benieuwd naar de beantwoording. Dank u wel.

De voorzitter: Dank, mijnheer Van der Linden. Ik zat net bij mezelf ook even hardop na te denken van, ga ik hier dan ook weer coulant zijn? Het antwoord naar mezelf toe, en ik haal het ook even langs de griffier, is, ja, op zich wel. Een beetje net ook hoe de heer Breur het een beetje deed, dus echt wel lekker kort. Dus zijn er nog fracties die hier iets van willen zeggen, misschien een vraag of twee willen meegeven? Dat is het geval. Mijnheer Kamp van D66.

De heer Kamp: Heel in het kort, voorzitter. Dank u wel. Ook bedankt voor de beantwoording van onze vragen. Ik heb met name vragen gesteld over het onderhoud. Ik begreep dat er een onderhoudsonderzoek plaatsvindt en dat om en nabij dit voorjaar ook de uitkomsten daarvan bekend worden. Stel dat de toestand van de brug nou heel slecht is, je zou het bijna hopen, want dan moet er wat gebeuren ... Ik zie de gedeputeerde nee schudden. Maar kunnen we daar wat mee? Want ik ben het wel met andere fracties eens dat het allemaal erg lang duurt. Dus ik ben met name benieuwd en wanneer kunnen we dan precies die uitkomsten krijgen van het onderzoek naar het onderhoud? Dank u wel.

De voorzitter: Dank, mijnheer Kamp. Dan zijn er verder geen vragen of opmerkingen vanuit andere fracties. Dus dan ga ik ook voor de beantwoording naar mijnheer Van Schie.

Gedeputeerde Van Schie: Voorzitter, het ongeduld van de commissie leeft ook bij deze gedeputeerde. Dat zal u niets verbazen, want ik wil heel graag morgen beginnen aan de verbouw, herbouw, uitbreiding van de belangrijke verbinding. Maar goed, de werkelijkheid is ook, dat zeg ik ook tegen de SGP-fractie, de heer Van der Linden, dat we best wel wat vertraging hebben opgelopen intussen en dat de werkelijkheid in Nederland dan ook zo is dat als je vertraging oploopt, dat dat dan weer nieuwe vertragingen veroorzaakt, omdat je al je modelmatige berekeningen, daar hebben we het net over gehad bij de NRU en bij de ARU-verkeersmodellen, dat je die weer opnieuw moet gaan doen omdat de werkelijkheid ook veranderd is in de tussentijd. Dus we moeten echt ... En de Omgevingswet is nu ook ingegaan, dus we hebben een heel ander formaat waarin we ook met onze eigen vergunningverlening om moeten gaan. Dus we hebben echt een hoop meer werk te doen dan als het maar anderhalf jaar vertraagd was geweest in plaats van vier à vijf jaar, zoals de heer Van der Linden terecht schetst. Dus we hebben daar echt werk te doen. Dus dat betekent ook niet dat we al heel snel aan de gang kunnen, helaas. Maar het goede nieuws is wel dat we ... Want dat was natuurlijk de eerste vraag die ik ook had toen ik hier binnenkwam van, wanneer kunnen we aan de slag? Toen werd er terecht gezegd, we kunnen pas aan de slag als we ook echt het perspectief hebben dat we het kunnen gaan uitvoeren. Want anders heeft het niet zoveel zin. Iedereen is het er nu over eens, de perspectieven zijn zodanig dat we de lichten voor de planvorming op groen hebben gezet en daar dus nu ook weer mee aan de gang zijn, samen met Gelderland. En kijken we ook echt nu in rol- en taakverdeling van, hoe gaan we dat doen? Hoe gaan we nu onderzoeken oppakken, actualiseren? Stikstof speelt daar natuurlijk een belangrijke rol in. Mevrouw Flink verwees daar al naar. Want dat was een van de redenen dat het was stilgelegd, budgettair, daarna stikstof. Dus stapel op stapel aan vertragingen. Dat dat kent twee fasen, zeg ik ook tegen mevrouw Flink, die dat natuurlijk als geen ander weet, dat de bouwfase en de ingebruiknamefase twee verschillende momenten zijn

waarop je met die stikstofberekeningen rekening hebt te houden. Dat gaan we nu nog weer opnieuw uitrekenen. Daar is ... Daar sluiten we niks uit. Dus dank ook voor de suggesties over van, kun je in de tussenfase of misschien in de realisatiefase iets doen met het openbaar vervoer, die wij natuurlijk net zo belangrijk vinden als mevrouw Flink? Maar ik heb in het Statendebat natuurlijk ook al gezegd, uiteindelijk gaat het erom dat je zo min mogelijk opstoppingen hebt op en rond de Rijnbrug, want doorrijdend verkeer levert altijd minder stikstofdepositie op dan stilstaand verkeer wat niet verdergaat. Dus het oogmerk is het verkeer te faciliteren en goed door te laten gaan, zowel het openbaar vervoer als het wegverkeer. Dat gaan we optimaliseren, zodat de stikstofberekeningen zo gunstig mogelijk zijn om ook tot vergunningverlening over te gaan en ook echt overtuigend te zijn. Dus dat is waar we mee werken. Dan zegt de heer Kamp van, helpt het dan nu als het onderhoud heel erg hard noodzakelijk is? Ja, nee. We blijven natuurlijk de brug goed onderhouden, want we willen niet dat er iets stukgaat zodat het helemaal vastloopt daar. Maar als er echt grote dingen aan de hand zouden zijn met de pijlers of met dat soort dingen, en die indicatie hebben we helemaal niet, maar dat onderzoeken we wel, dan is er natuurlijk wel wat meer aan de hand. Maar dan heb je nog steeds dezelfde verplichtingen voor vergunningverlening, stikstof, verkeersmodellen enzovoort. Dus dan kom je echt niet een soort impasse. Dus we hopen echt de huidige staat van de burg in stand te houden, zodat we dat gewoon goed kunnen gebruiken en tegelijkertijd de plannen te maken voor de verbreding. Het draagvlak daar is ook groot, hier in uw Staten, in Gelderland, bij de omliggende gemeentes. Dus daar staan alle seinen echt op groen, het budget is er. Nu moeten we gewoon heel erg hard aan het werk om het voor elkaar te krijgen. Dan moet ik toch even naar de ambtelijke ondersteuning terugkijken op de vraag van wanneer gaan we dat dan beginnen? Ik weet niet of ik dat nog ga meemaken. Ik hoop het. Maar die planvorming ... Mijn inschatting is dat het zeker twee jaar planvorming is. Maar ik weet het niet precies. Dat moet ik u nageven. Dus ik kom ... Hij komt niet meteen binnen. Dus dan ... Hij komt wel binnen. Drie jaar planvorming. Dus misschien maken we het nog net mee in deze Staten dat we met elkaar met de bouwhelm op aan de gang gaan. Ik begrijp voor de heer Van der Linden dat dat te kort ... Te ver weg is. Maar dan heeft hij het voordeel van de jeugdigheid dat hij in elk geval lang gebruik kan maken van die brug.

De voorzitter: Mijnheer Van der Linden heeft een interruptie.

De heer Van der Linden: Even dat ik het goed begrijp. Want er wordt inderdaad gezegd van, drie tot vier jaar planvorming. Dat werd in de beantwoording ook gezegd. Dus blij dat het inderdaad dus niet over die vier jaar heen gaat. Daar ben ik blij mee. Maar mijn andere punt is, we wachten nog op de berekeningen en die worden voor de zomer ... Dat het project opnieuw opgestart wordt, dat weten we nog niet. Dat is mijn punt. Ik bedoel, de planvorming van drie, vier jaar. Maar het moet ook een keer starten. Dus is dat dan ... De planvorming, start die dan in 2027 of iets eerder? Dat bedoel ik.

Gedeputeerde Van Schie: Wat mij betreft zijn we gewoon een project aan het uitvoeren. We hebben een stuurgroep, ambtenaren zijn ermee bezig, bureaus worden ingehuurd. Dus we zijn gewoon bezig, dus in die zin is het gewoon een actueel project dat loopt en waar u mij ook elke keer op kan bevragen en waar we de voortgang van rapporteren. Dus ik heb niet het gevoel dat we nu ... Dat iemand aan het anker hangt, zullen we maar zeggen.

De voorzitter: Goed. U was ook klaar met uw beantwoording? Dat is het geval. Is er nog behoefte vanuit die drie opwaarderende fracties om kort nog een verhelderde vraag te stellen, of is denk ik alles wel duidelijk? Dat is dan het geval. Dan sluiten we ook dit agendapunt af.

De voorzitter: Dan gaan we naar agendapunt 17, het laatste bespreekpunt van vandaag. Dat is de Statenbrief Reizigerstarieven openbaar vervoer 2024. Die is opgewaardeerd door alleen de SP. Dus ik wil ook het woord geven aan de heer Breur van de SP.

De heer Breur: Dank u wel, voorzitter. Laat ik beginnen met dank te zeggen voor de beantwoording op mijn technische vraag over de OV-chipkaart. Ik ben blij dat er toch wel een fysieke pas beschikbaar blijft voor die mensen die geen mobiele telefoon hebben of geen smartphone hebben of die liever niet met hun bankpasje het OV betalen. Ik werk zelf regelmatig in het OV en heb van mijn werkgever een pasje gekregen, zodat ik niet constant bezig ben met declaraties. Dus het is wel van belang dat er zoiets blijft bestaan. De reden voor mijn opwaardering is eigenlijk het instaptarief dat verhoogd gaat worden. Het is lang niet met de inflatie meegegaan. Daarop zou ik juist zeggen van, dat is goed. Er gaat al zoveel mee met de inflatie omhoog, dat het leven er gewoon niet goedkoper op wordt. Juist het OV dat wij zo aantrekkelijk willen ... Aantrekkelijk mogelijk willen maken, wil je natuurlijk niet al te duur maken en ook niet een te hoog instaptarief. De angst dat mensen dan niet uitchecken bij langere ritten, die zie ik zo één, twee, drie niet. Want als je niet uitcheckt en vervolgens pak je de volgende bus of de tram, dan betaal je wel weer opnieuw het instaptarief. Dus dan ben je inmiddels al 8 euro kwijt in plaats van de 5,15 euro of zo die je ritje aanvankelijk zou kosten. Dus wat ons betreft liever geen verhoging van het instaptarief. Alle angsten die daarmee gepaard zijn delen wij niet. Het feit dat ze niet meegegaan zijn met de inflatie, juichen we juist toe. Dus bij deze.

De voorzitter: Dank, mijnheer Breur. Dan wil ik eigenlijk gewoon ... Ik zie allemaal geschud. Er zijn dus ook fracties die nog eventueel een hele korte bijdrage hebben op dit punt. Dat is het geval. Dat is mevrouw Hoek van 50PLUS. Of ook echt ... Mijnheer Beltman. Nu twijfel ik wie ik eerst zag. Maar dan doe ik toch even mevrouw Hoek inderdaad van 50PLUS voor een korte bijlage.

Mevrouw Hoek: Dank u wel, voorzitter. Deze keer ben ik wel bij het juiste agendapunt. Het gaat zo snel opeens. 50PLUS wil eigenlijk alleen maar de waardering uitspreken over het feit dat de aanbieder van het openbaar vervoer zelfs heeft besloten om kinderen tot 12 jaar gewoon altijd gratis te laten reizen. Waarom wil ik dit zeggen? Het is heel belangrijk. Ik weet dat in ons gebied in ieder geval, waar ik vandaan kom, maar dat gebeurt natuurlijk door de hele provincie, dat ouders hun kinderen naar een bepaalde bushalte brengen, omdat er waar ze wonen geen openbaar vervoer is. Het is natuurlijk super dat die ... Vooral omdat ze daar dus naar middelbare scholen gaan, dus dan hebben we het even over de scholieren die naar de middelbare scholen moeten. Ook voor anderen natuurlijk. Maar u zal wel denken, die zijn dan ouder dan 12, maar sommige kinderen gaan ook een speciale scholen, et cetera, et cetera. Dat die nu gewoon gratis kunnen reizen, dat is een pluspunt en dat wil ik ook gezegd hebben. Dus geen vraag, gewoon een opmerking. Tot zover, voorzitter. Dit is natuurlijk ook naar de gedeputeerde, want zoals ik hem ken, zal hij ervoor gepleit hebben. Dank u wel.

De voorzitter: Heel af en toe krijg ik toch een beetje spijt van die coulance. Maar mijnheer Beltman van de BBB ook voor een korte bijdrage.

De heer Bijdrage: Ik zorg ervoor dat u geen spijt krijgt voor uw coulance naar mij, mijnheer de voorzitter. Maar ik wil toch heel graag heel even iets vragen over dit onderwerp. Dan heb ik een heel klein stukje daarvoor nodig om het wat duidelijk te maken. Want het gaat even over de Bikker-gelden. Dan niet over mevrouw Bikker van het CDA, maar mevrouw Bikker van de ChristenUnie. Die heeft dus 300 miljoen beschikbaar gesteld voor de indexaties die dan niet hoeven plaats te vinden in de provincies. Nu heeft de provincie Limburg al reeds 14 miljoen mogen ontvangen. Die 14 miljoen, daarvan is ... De helft gaat voor die tariefswijzigingen plaatsvinden, dus 7 miljoen. Die andere 7 miljoen worden geïnvesteerd in het openbaar

vervoer op basis van verkeersarmoede. Mijn concrete vraag is, en het ligt een beetje technisch, maar hoeveel is er al binnen, binnen de provincie Utrecht en kan de gedeputeerde ook aangeven of, als er geld overblijft, dat dat naar verkeersarmoede gaat. Dank u wel.

De voorzitter: Dank, mijnheer Beltman. Is er verder nog een behoefte aan een korte bijdrage hierover? Nee, ik zie gesch... Bij D66 denken ze, laten we gewoon verder gaan. Dan wil ik graag het woord geven aan mijnheer Van Schie voor zijn reactie op dit alles.

Gedeputeerde Van Schie: Eerst maar even richting de heer Breur, want die had tenslotte ook opgewaardeerd met het verzoek over die instaptarieven. Er was even wat verwarring bij ons van, waar gaat het nou over? Want juist dankzij de Mirjam Bikker-gelden is natuurlijk inderdaad ... Zijn de tarieven gelijk gebleven. Maar waarschijnlijk doelt de heer Breur op het borgtarief, dat je inderdaad niet betaalt, maar wel inlevert en weer terugkrijgt. Dat is inderdaad verhoogd. Dat is ook ... Tenminste de intentie is om dat te verhogen. Dat is ook een landelijke afspraak, dus daar gaan wij ook niet zelf over. Die was ook al jarenlang niet geïndexeerd. Dus die groeit nu wel mee. Ik ben het natuurlijk met de heer Breur eens dat ook en borg een drempel kan zijn voor deelname aan het openbaar vervoer, dus dat je die zo laag mogelijk wil houden. Maar tegelijkertijd wil je ook wel dat het een beetje in de pas blijft met het prijspeil, want anders hebben we over 40 jaar een borg die niet echt meer een borg is, maar een klein bedrag. Dus je moet ... Elk bedrag wat een prikkel beoogt, moet je natuurlijk zo af en toe eens indexeren. Dat is wat hier gebeurd is. We gaan er dus niet echt helemaal zelf over. Maar de appreciatie die heeft de heer Breur dan nu gekregen, denk ik. Dan richting ... Over de Mirjam Bikker-gelden. Limburg heeft nog geen geld ontvangen, denk ik. Want wij ook nog niet. Die hebben wel ... Er is natuurlijk ... Er zijn afspraken gemaakt met een verdeelvoorstel van, hoe gaan we die Mirjam Bikker-gelden laten landen in de provincies? Het klopt dat daar een deel van gereserveerd is voor het nultarief van dit jaar en een deel voor investeringen in het openbaar vervoer. Die waren met name ingegeven door de vraag die ook door ons en door de ... Vanuit IPO hebben we daar ook zelf hard voor gelobbyd, bedoeld zijn om de kwaliteit van het openbaar vervoer in stand houden in verband ook met de verminderde reizigersbelangstelling naar aanleiding van corona. Dat was echt de aanleiding. Provincie Utrecht is wel een van de uitzonderingen in heel Nederland die met een forse investering van 50 miljoen heeft gezegd van, wij houden ook gedurende corona dat gewoon zelf in stand. Dus we hebben zelf dat geld al geïnvesteerd. We hebben ook met de coalitiemiddelen voor de aanpak van vervoersarmoede al een groot bedrag gereserveerd om het landelijk gebied bereikbaar te houden, de betaalbaarheid op orde te brengen en dus ook te investeren in het openbaar vervoer. Dus a, ik kan de heer Beltman geruststellen dat we alle middelen die we van de Rijksoverheid krijgen via deze speciale regeling gaan investeren in het openbaar vervoer. Hoe we dat precies gaan verdelen tussen aanpak van vervoersarmoede, verbeteren van de lijnen, onze eigen coalitiemiddelen, het versterken van het netwerk, enzovoorts, dat komt in de uitwerking. We hebben ook nog geen definitieve beschikkingen gekregen van het ministerie over de middelen, dus we kunnen nu ook nog niks uitgeven. Maar het goede nieuws is dat dat in de provincie bij ons dus ook niet hoeft, omdat we dus het netwerk in stand houden eigenlijk al hebben gedaan. En ook een beetje de teleurstellende berichtgeving natuurlijk dat we eigenlijk op dit moment ook niet onze beleidsvorming ... Intenties en de middelen die we hiervoor hebben kunnen uitvoeren, omdat er te weinig chauffeurs zijn om dat te doen. Dus het kan ook niet dat we Mirjam Bikker-gelden gaan uitgeven aan fietspaden. Maar we gaan wel natuurlijk met elkaar in het Bereikbaarheidsprogramma en de Uitvoeringsprogramma's Openbaar vervoer goed kijken van, hoe kunnen we de middelen die we zelf al gereserveerd hadden en de landelijke middelen optimaal inzetten voor die beleidsvoornemens? Even kijken. Op mevrouw Hoek die zegt van, goed bezig met openbaar vervoer voor jonge kinderen. Het is wel zo dat het alleen maar gaat om kinderen die begeleid worden. Dat is ook de prikkel die natuurlijk bij de vervoerders zit. Elk kind dat instapt, heeft wel een betalende volwassene aan zijn of haar

of hen zijde. Dus dat speelt daar wel natuurlijk een rol commercieel ook bij, dat als drie kinderen met opa en oma op stap gaan die dat anders niet zouden doen, opa en oma wel betalen voor de die rit. Dus dat zit er wel een beetje aan vast. Volgens mij heb ik daarmee de vraag beantwoord, voorzitter.

De voorzitter: Dat denk ik ook inderdaad. Maar dan gaan we toch nog even snel ... Dan kijk ik even de heer Breur aan of hij tevreden is met hetgeen wat hij heeft opgewaardeerd en wat hij heeft gevraagd.

De heer Breur: Ik heb een reactie gekregen en ik heb mijn opmerking gemaakt. Ik wil nog wel even meegeven van, de gedeputeerde heeft het over een prikkel die bij dat instaptarief hoort. Die prikkel willen wij juist wegnemen. Sterker nog, we willen juist een prikkel de andere kant op, op termijn, naar gratis openbaar vervoer. Dat zal er de komende drie weken, misschien nog iets langer, zal dat er niet in zitten dat.

De voorzitter: Wel een geheel nieuw punt, maar ...

De heer Breur: Dus wat dat betreft staan we anders in de wedstrijd. Maar bedankt voor het antwoord.

De voorzitter: We kennen denk ik allemaal het verkiezingsprogramma van de SP uit ons hoofd. Dat geldt ook voor de heer Van Schie. Dus ik wil graag dit agendapunt dan toch afsluiten.

Sluiting

23. Sluiting

De voorzitter: Dan komen we over tot agendapunt, volgens mij, 22 of 23, de sluiting. Ik wil eerst even zeggen dat het ... Of de eerdere culinaire ontspanning waar ik het over had, dat was eerst vanaf 18:00 uur, maar dat is naar voren geschoven naar 17:00 uur. Dus je kunt zo naar het bedrijfsrestaurant, daar kunt u lekker eten. Ik wil iedereen van harte bedanken voor zijn en haar aanwezigheid. Ik wil nog één ding zeggen dat ik het zelf heel erg leuk vond dat er een keer debat was ook bij dat agenten punt over de ARU. Daar heb ik zelf ook heel veel van genoten en ik hoop u ook. Dus ik wil u allen bedanken en ook iedereen die thuis meekijkt bedanken voor het kijken. Een fijne avond. Dank ook inderdaad aan mijnheer Van Schie voor de beantwoording. Ik hoop dat jullie mij ook willen bedanken voor dat ik hier dan uren moet zitten natuurlijk. Dank.

Gedeputeerde Van Schie: We hebben nu geen spreektijd meer, dus nu kan het gewoon. Dank, voorzitter. Wat leuk dat u dat goed heeft gedaan.

De voorzitter: Ik sluit de vergadering.