

TRANSCRIPT VAN DE STATENCOMMISSIE MILIEU EN MOBILITEIT VAN DE PROVINCIE UTRECHT
d.d. 3 april 2024

Aanwezigen:

Voorzitter: Dhr. S. Nagtegaal

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

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

Van ambtelijke zijde aanwezig: Dhr. R. Poort (griffier), Mw. M. Kievits (commissiesecretaris), Mw. S. van der Linde

Opening en algemeen

1. Opening

De voorzitter: Beste mensen, het ergste is gebeurd wat ik nooit had gewild, is dat ik hier moet voorzitten een commissie in die krappe commissiezaal. Maar vanwege technische problemen is het even niet anders. De hele Statenzaal ligt er even allemaal uit, dus we hebben allemaal even met spoed hier naartoe moeten verkassen. Welkom allemaal, in eerste instantie, en ook de mensen die wellicht thuis meekijken en op de tribune hier zitten, in hoeverre je dit een tribune kan noemen. Ik ben Sjors Nagtegaal, jullie voorzitter vandaag, normaal Statenlid, maar nu uiteraard onafhankelijk.

2. Vaststellen agenda

De voorzitter: Ik wil naar agendapunt 2 gaan, het vaststellen van de agenda. En eigenlijk wil ik eerst even beginnen met jullie allen een beetje een spiegel voor te houden, want u heeft het wellicht kunnen zien, bijna alle Statenbrieven die ter kennisname op deze agenda stonden, zijn opgewaardeerd. En ik heb zelf ook even ... Ik heb even gaan zitten lezen in die Statenbrieven, wat er dan in staat. Er staat bijvoorbeeld vaak, u wordt nog geïnformeerd over de voorgang van dit project, et cetera, et cetera. Maar toch hebben velen van jullie alsnog reden gehad om dat op te waarderen. En ik wil jullie dan ook eigenlijk de vraag stellen of jullie voortaan bij jezelf te rade kan gaan, is het echt nodig dat ik dit vandaag moet aanklaarten? Want u heeft uiteraard allemaal andere instrumenten, ook artikel 47, technische vragen, et cetera, et cetera, en daar heeft u ook trouwens ruimhartig gebruik van gemaakt. Maar ik stel u die vraag, u hoeft er nu niet iets mee te doen, maar wellicht kunt u dat meenemen zo meteen na de bespreking van die onderwerpen, dat u denkt, ik ga het toch iets korter houden vandaag. Zoals ik al zei, we hebben een uitgebreide agenda. Dan vraag ik u ook uiteraard, kort en bondig te zijn. Ik begreep in ieder geval, de heer Van Schie heeft aangegeven pas vanaf twee uur aanwezig

te zijn. Dus hij is in het begin niet aanwezig, dus we gaan eigenlijk vandaag werken met twee blokken. Eerst een blok energie of eigenlijk Van Essen, en daarna een blok Van Schie. En dat voorstel is dan ook om inspraak op onderwerpen van Van Schie dan ook bij zijn blok, straks later in de middag, te behandelen. En dat geldt ook voor de rondvragen; zal ik zo meteen nog even terug op komen. Kudos voor de VVD en het CDA, die hebben besloten dat de opwaardering van de Statenbrief voortgang MIRT-verkenning, die willen ze intrekken. Want ze vonden de werksessie geloof ik ruim voldoende om geïnformeerd te zijn, dus daarmee vervalt agendapunt 16. Ik zie daarover een tweetal vragen. Eerst de heer Oude Wesselink van GroenLinks.

De heer Oude Wesselink: Dank u wel. Ik heb een vraag over agendapunt 21, toegankelijkheid en dekkend OV. Mijn verzoek aan de voorzitter is of die naar voren verplaatst kan worden, dus uiteraard in het blok van gedeputeerde Van Schie, maar na de inspraak, omdat daarvoor een geïnteresseerde fysiek aanwezig is om bij dat punt mee te luisteren.

De voorzitter: Dat is een voorstel van een lid van de commissie. Ik zit heel even te kijken hoor. Dat kan uiteraard, het gaat om agendapunt 21. Kijk, het eerste agendapunt wat nu in het blokje Van Schie zit, is agendapunt 17, dus dan is mijn tegenvoorstel, of tenminste mijn tegemoetkoming daarin, dat we dan wellicht die twee omwisselen, dat we 21 met 17 wisselen. Heeft u een opmerking over dit voorstel, mijnheer Hossain?

De heer Hossain: Een vraag. Hoe verhoudt zich dat tot agendapunt 22, waar we insprekers hebben?

De voorzitter: Die hebben geïnformeerd gekregen dat ze sowieso wat later aanwezig kunnen zijn, dus die zijn daarop voorbereid. Om vijf uur hebben we meegegeven, kom maar om vijf uur, dan zal het wel loslopen. Is iedereen het eens met het voorstel om 21 en 17 om te draaien? Dat is het geval. Dan zag ik ook nog een handje van mevrouw Welschen, van het CDA.

Mevrouw Welschen-Van der Hoek: Als het nog gaat over de vaststelling van de agenda, als we bij punt 2 zijn, dan heb ik daar een opmerking over.

De voorzitter: Goed, één moment. Maar ja, trouwens, doe het nu maar. Mevrouw Welschen, u heeft een opmerking over het vaststellen van de agenda.

Mevrouw Welschen-Van der Hoek: Ik zag dat vanmorgen nog een Statenbrief was toegevoegd aan deze commissieagenda, althans als stuk. En dat vindt mijn fractie wat laat, ook omdat het onderwerp van die Statenbrief nog wel interessant is en wij daar een opwaardering hadden overwogen, was hij eerder geweest. Dus die kans is ons nu ontnomen. En ik vroeg me af of het dan alsnog naar de volgende vergadering kan, of hoe gaan we hiermee om als commissie?

De voorzitter: Kunt u aangeven welke brief dat is?

Mevrouw Welschen-Van der Hoek: Ja, die, moet ik hem nu eventjes snel zoeken. Ik had hem wel op het netvlies, maar nu ben ik hem even ...

De voorzitter: Want het is sowieso mogelijk, krijg ik in mijn linkeroor te horen, dat ...

Mevrouw Welschen-Van der Hoek: Het is de brief van de dorpsraad, verkeersveiligheid gemeente Maarsbergen, of dorp Maarsbergen.

De heer Poort: (Buiten de microfoon) Dat is een agendapunt.

De voorzitter: Dat is een agendapunt vandaag. Gaan we even terug.

De heer Poort: (Buiten de microfoon) Zal ik hem even doen?

De voorzitter: Ja, dat is goed.

De heer Poort: Die hebben we vanochtend ...

Mevrouw Welschen-Van der Hoek: Voor 23.

De heer Poort: We hebben, vanochtend hebben we die brief ontvangen met het verzoek om die met spoed aan jullie te sturen, omdat zij wisten dat vandaag het op de agenda stond. Dat is alles wat we kunnen doen. Uiteraard kun je ook altijd nog zeggen, nou, volgende keer willen we er ook nog een keer op terugkomen. Maar hij is nu met spoed doorgezonden, omdat het agendapunt er was, en de brief binnenkwam vanuit de dorpsraad.

Mevrouw Welschen-Van der Hoek: Oké, dank. Dat zouden wij graag willen aansluiten bij de opwaardering naar aanleiding van deze laatste brief.

De voorzitter: Dat is gewoon mogelijk, ik zet het erbij.

Mevrouw Welschen-Van der Hoek: Dank.

De voorzitter: Even kijken, waar was ik? Kijk, vanwege de onvoorspelbaarheid van de agenda vandaag, want u heeft het al gezien, heb ik al drie keer gezegd, is hij redelijk vol, zal ik mogelijk in de loop van de vergadering een voorstel doen bij u, hoe gaan we nu verder? Want er zijn natuurlijk, mijnheer Hossain refereerde er net al aan, sprekers bij het onderwerp Rhenen. Dus ja, het is dan wel netjes dat die personen, in hoeverre dat mogelijk is, bediend worden dat zij gewoon vandaag kunnen. Ik blijf gewoon doorpraten, dus dan weet u dat voor straks. En ik ga ervan uit dat de agenda hiermee vastgesteld kan worden. Is dat het geval? Dat is zo.

3. Mededelingen

De voorzitter: Dan gaan we naar agendapunt drie, de mededelingen. We werken vandaag met spreektijden. Iedere fractie heeft twaalf minuten en de vergadering duurt tot uiterlijk zes uur. Dus hou daar, nogmaals, rekening mee met het doen van een bijdrage. Via de voorzittersmail bent u ook geïnformeerd over de uitloophmomenten van deze commissie, en eigenlijk de volgende twee commissies. En ik druk u nu al, ook weer op het hart om ook die volgende keren wellicht wat terughoudend te zijn met opwaarderingen, want u heeft wellicht kunnen zien dat er de volgende commissieronde een groot aantal Statenvoorstellen ook op de agenda komen te staan. Voor alle agendapunten vandaag geldt dat de bespreking in één termijn plaatsvindt.

4. Ingekomen stukken M&M

De voorzitter: Gaan we naar agendapunt 4, de ingekomen stukken van de M&M. Er zijn aangaande de ingekomen stukken van de M&M verder geen opmerkingen ontvangen.

5. Ingekomen stukken vanuit GS

De voorzitter: Agendapunt vijf, ingekomen stukken GS, ook daar zijn geen opmerkingen ontvangen. Wel is het het geval dat er op een brief van gedeputeerde Van Essen een rondvraag is ingediend door 50PLUS, en dat ook de fractie van de SGP daar ook nog iets over wil zeggen. En dat zal zo bij agendapunt 9 aan de orde komen.

6. Vaststellen verslagen commissie Milieu en Mobiliteit

De voorzitter: Agendapunt 6, verslagen 27 en 28 februari en 6 maart. Daarover zijn geen opmerkingen ontvangen, dus die stel ik bij deze vast.

7. Termijnagenda M&M

De voorzitter: De termijnagenda, agendapunt 7. Daar zijn ook geen opmerkingen binnengekomen, dus ter kennisneming stellen we die vast.

8. Strategische Lange-termijnagenda PS

De voorzitter: Agendapunt 8, de Strategische Langetermijnagenda van PS. Ook dat is in de voorzittersmail aangegeven. En wellicht voor de mensen die vanochtend bij de FAC vergadering waren, die hebben het nog een klein beetje mogen meemaken. Alle fracties krijgen de gelegenheid om zaken, items, punten, aan te dragen voor die Strategische Langetermijnagenda. Dus ik kijk bij deze even rond wie dat wil vandaag. Niet allemaal tegelijk. Mijnheer Van Vuuren van BBB.

De heer Van Vuuren: Dank u wel, voorzitter. Ik moet eerlijk zeggen, ik ben dan wel een klein beetje zoekende, van wat is nou een onderwerp wat geschikt is wat je hier zou kunnen aandragen? Kijk, wat voor onze fractie natuurlijk heel belangrijk is, is die bereikbaarheid van het platteland en de buitengebieden en de kleinere dorpen en de kernen. Maar ik weet ook dat het college daar best wel aandacht voor heeft en daar zich voor inzet. Dus is dat dan een onderwerp wat ik nu hier moet aandragen, want ik vind dat we hier als Staten iets mee moeten, of volgen we het college daarin? Dat is me gewoon niet helemaal helder, hoe ik daarmee mee moet omgaan.

De voorzitter: Ik snap uw worsteling daarmee, dat had ik trouwens vanochtend ook, in de FAC zelf ook, als commissielid zijnde. Dat kunt gewoon aandragen. Uiteindelijk gaat het presidium erover welke onderwerpen op die Strategische Langetermijnagenda gaat. En dit is eigenlijk gewoon even ophalen uit de commissie wat men wil inbrengen, en dat ligt dan als voorstel in het presidium. Dus zijn er ook nog, dit wordt meegenomen, zijn er ook nog andere fracties die zaken willen aankaarten? Ik doe het zo. Mijnheer De Jong, van Volt.

De heer De Jong: Dank u wel, voorzitter. Ik wilde alleen een opmerking plaatsen, dat wij heel blij zijn dat deze gelegenheid er is. Volgens mij gaat het in mijn optiek niet alleen om dingen aandragen. Dat kan, hè, dat je dingen toevoegt, maar je kan ook kijken, wat staat er? Willen we dat eerder of anders op de agenda staan? Dus wij worden beter gepositioneerd. De Volt fractie gaat er ook heel graag gebruik van maken. We begrijpen dat het om het half jaar kan. Gezien de korte tijd nu en de drukke agenda, was het voor deze kleine fractie niet mogelijk om dat voor elkaar te krijgen, maar we gaan het heel graag over een half jaar wel doen.

De voorzitter: Dank. Wellicht is het trouwens nog mogelijk. Dit was eigenlijk eenzelfde opmerking, zoals ook in de FAC van uw fractiegenoot, om wellicht na deze vergadering, kijk ik ook even naar links, of het mogelijk is om schriftelijk wellicht nog even wat in te brengen.

De heer Poort: (Buiten de microfoon) Mag ik iets zeggen?

De voorzitter: Ja.

De heer Poort: We doen dit rondje langs alle commissies, dus volgende week ook. Dus als er tegen die tijd of eind volgende week nog input is, dan nemen we dat gewoon mee.

De voorzitter: Dank. Mijnheer Borger, van D66.

De heer Borger: Dank u wel, voorzitter. Wij willen graag het onderwerp energie en energietransitie op de agenda zetten.

De voorzitter: Energie en energietransitie, wordt genoteerd. Mevrouw Matser, van GroenLinks.

Mevrouw Matser: Dank u wel. Voor GroenLinks geldt dat wat betreft de energie bij de realisatie van de RES 1.0 doelen, inclusief de mogelijke besluiten over wind, dat we die graag op de agenda willen hebben. We verwachten dat dat ook zo zal gebeuren, maar desalniettemin geven we graag die input mee. Ook andere duurzame opwek willen we graag prioriteit geven, en het klimaatplan, de route naar een CO2-vrije provincie. En wat betreft verkeer of mobiliteit, komt de input mogelijk nog later. Dank u wel.

De voorzitter: Dank, dat is overgenomen. Mijnheer Vermaat, van de SGP.

De heer Vermaat: Voorzitter, dank u wel. Ik kan me aansluiten bij de BBB reactie. Ook wij zaten te worstelen, wat moeten we hieronder verstaan? Want er zijn vier voorwaarden waar ze aan moeten voldoen. Dus ik sluit ook aan bij de inbreng van de bereikbaarheid van het platteland, al gaat het om met de auto, maar ook met de fiets, et cetera, dat dat altijd nadrukkelijk de aandacht vraagt. Maar is het misschien mogelijk om ons ter inspiratie bepaalde onderwerpen aan te dragen die voldoen aan die voorwaarden, zodat we misschien meer richting krijgen als commissie, misschien ook voor volgende week, waar wordt dan aan gedacht? Want heel veel dingen lopen al, zoals andere fracties ook hebben gezegd, en wat is dan de toegevoegde waarde om ze dan op deze manier toe te voegen? Dus even waar moeten we precies aan denken, dat er echt een extra is ten aanvulling van wat er al gebeurt?

De voorzitter: Dat is een voorstel naar wie, vraag ik me af even? Dat is een beetje lastig. Ik kan er niks over zeggen, ik kan allerlei dingen nu verzinnen, maar dit punt wordt ook meegenomen, dat u dit wenst, mijnheer Vermaat. Maar in ieder geval is ook genoteerd dat u het punt van BBB ondersteunt. Mevrouw Rikkoert, van de ChristenUnie.

Mevrouw Rikkoert: Bedankt, voorzitter. Het was even een korte, verhelderende vraag. We hebben het toch over de Strategische collegeagenda?

De voorzitter: Nee, we hebben het over het nieuwe fenomeen, de Strategische Langetermijnagenda van PS, zoals voorgesteld is door de Werkgroep Stranddagen, agendapunt 8. Oké, dit was een verduidelijkende vraag, u heeft verder geen input te geven op dit punt?

Mevrouw Rikkoert: Nee, maar dan is het toch agendapunt 8, Strategische Langetermijnagenda.

De voorzitter: Ja, dat klopt.

Mevrouw Rikkoert: Ik vraag het eerst even aan mijn burens en dan kom ik er weer op terug.

De voorzitter: Vraag het aan de burens. Mijnheer Travaille, van de Partij voor de Dieren.

De heer Travaille: Wij zouden ook graag gebruik maken van de mogelijkheid om de komende week te reageren.

De voorzitter: Waarvan acte. Mijnheer Hossain, van de VVD.

De heer Hossain: Ook wij zaten een beetje ons af te vragen, hoe gaan we om met de onzekerheid, wat voor kaders er precies aan gesteld moeten worden? Nou, is het fijn dat in het document Sterke Staten tot nu toe het advies, staan die vier voorwaarden, politieke gevoeligheid, maatschappelijke impact, hoeveel middelen ermee gemoeid zijn en de duur. En eigenlijk vinden wij de balans, die hier nu staat, UPLG, ruimtelijk voorstel, energietransitie, hoorde ik al, bereikbaarheidsprogramma, ook heel belangrijk, en herijking provinciefonds, is een mooie balans. Alleen, bij ons is een beetje de vraag, hoe uitgebreid? Wordt het een hele waslijst van tien A4'tjes, of beperken we tot een beperkt aantal punten en willen we dan echt een accentverschuiving hebben? Maar hoe die als eerste aanzet in het advies staat van de commissie Stranddagen, klinkt gebalanceerd.

De voorzitter: Die nemen we ook mee. Zijn er nog andere fracties die iets willen inbrengen op dit agendapunt? Dat is niet het geval.

9. Rondvraag

De voorzitter: Dan gaan we naar agendapunt 9, de rondvraag. Zoals ik net al zei, we hebben dus twee blokjes vandaag, mobiliteit, meer aan het einde van de middag. Dus daarom is ook het feit zo dat de rondvraag over de westelijke ontsluiting Amersfoort, en diegene over de Solar carport, dat die dus, als André van Schie, of mijnheer Van Schie aanwezig is, dat die dan behandeld worden. Nou, we hebben een groot aantal rondvragen, kan ik wel zeggen. We beginnen met de rondvraag van GroenLinks, over de proefboring in Zeist. En daarmee wil ik het woord geven aan mevrouw Matser.

Mevrouw Matser: Dat is denk ik een vraag vooral die gesteld wordt bij deze aan de commissie, of we het niet belangrijk vinden om onderwerpen, zoals een gasboring die mogelijk plaats gaat vinden in de buurt van Zeist, dat we dat ook bespreken hier in deze commissie, en dat het niet wordt geagendeerd bij RGW. Sorry, ik zeg het verkeerd om, de proefboring naar geothermie in Zeist, en de gasboring bij Woerden. Dat zijn beide stukken die nu geagendeerd staan bij de komende RGW vergadering, waarvan we bij de GroenLinks fractie dachten, volgens mij zijn dat onderwerpen die te maken hebben met energie en zouden we het belangrijk vinden om die hier te bespreken. Ik heb nu een opwaardering of vragen gesteld via RGW, maar ik zou graag alle Statenleden hier erop attenderen dat ze kunnen aanschuiven bij RGW, om daar alsnog hun input te leveren en met elkaar het gesprek aan te gaan daarover. Dat was 'm.

De voorzitter: Dank. Dat is een beetje een open vraag aan de commissie, maar voordat ... Dat gaan we niet doen. Dus dat is even ter kennisname. Maar ik geef het woord aan de heer Bakker om hierop een reactie te geven.

De heer Bakker: Dank, voorzitter. Nee, uiteraard, ik ben het helemaal met mevrouw Matser eens. Deze onderwerpen hebben zeker iets met energie te maken, en tegelijkertijd inderdaad is het ook aan u wat u waar wilde agenderen. Waarom deze onderwerpen specifiek even op deze manier naar u toe zijn gekomen, is omdat het ene onderwerp, de situatie in Woerden raakt aan energie, maar raakt ook aan onze bodem, ondergrond van daaruit de primaire betrokkenheid. Het andere onderwerp betreft een eigen perceel van de provincie en daarom gaat het over, vanuit ons eigen grondbeleid. Dus dat zijn even de primaire trekkers, maar uiteraard kunt u er gewoon van uitgaan dat wij dat achter de schermen integraal, zoals ze dat zo mooi noemen, aanvliegen. En waar u dat wil bespreken, dat is uiteraard aan u.

De voorzitter: Dank, mijnheer Bakker. Is hier nog een reactie? Nee. Dan gaan we naar de volgende rondvraag en dat is toch wel een bijzondere rondvraag, of eigenlijk is het meer een soort ordevoorstel van de Partij voor de Dieren, de heer Travaille, die heeft een voorstel over een werksessie duurzame energie. Ik wil graag de heer Travaille het woord geven om dit kort toe te lichten, en daarna gaan we kijken in de commissie of er draagvlak is voor een dergelijke werksessie. Mijnheer Travaille.

De heer Travaille: Dank u wel. We hebben in de vorige vergadering het amendement A24-27, u kent het nog wel, aangenomen. Het ging over de leidende principes en de uitkomst was dat we in de provincie Utrecht kiezen voor het optimaal benutten van duurzame energiebronnen. Voorheen stond er hernieuwbare energiebronnen, onze inzet was duurzaam en hernieuwbaar. Uiteindelijk hebben wij als PS besloten, wij kiezen voor duurzame energievoorzieningen en duurzame energiebronnen. Nou lijkt het mij heel nuttig en verstandig als wij dan ook gaan bepalen wat dan die duurzame energiebronnen zijn. Want niet alle energiebronnen zijn duurzaam, denk bijvoorbeeld aan houtstook, waar heel veel CO2 bij vrijkomt. Daar kun je je van afvragen, is dat nou wel duurzaam, zoals wij dat als PS voor ogen hebben? Daarom denk ik dat het belangrijk is dat wij een aantal criteria kunnen formuleren, dat wij met elkaar ook in gesprek kunnen gaan over, wat verstaan wij dan onder duurzame energiebronnen? En dat dat input kan zijn ook voor het vervolg van zowel de Energievisie als voor eigenlijk het energietransitie programma. Mijn verzoek aan de leden van PS is dus, voelen jullie daar ook voor om goed te verkennen en te verdiepen wat dan die duurzame opwek en duurzame energiebronnen precies zijn?

De voorzitter: Dank, mijnheer Travaille. Wat ik denk ik even ga doen, ik ga gewoon rondkijken even in de commissie of er draagvlak is voor een dergelijke werksessie. Dus ik denk dat we dat gewoon even met een hand opsteek gaan doen. Wie wil er een werksessie duurzame energie? U wilt nog wat zeggen, mijnheer Travaille?

De heer Travaille: Ja. Prima ordevoorstel lijkt me, maar sommige fracties zitten met meerdere mensen aan tafel, dus misschien even per fractie, één persoon is.

De voorzitter: Goed idee, daar kijk ik even goed naar inderdaad. Per fractie één hand omhoog, of geen hand. Het mag nu.

De heer ...: (Buiten de microfoon) Drie, vier, zeven.

De voorzitter: Het is een beetje lastig, ik meen dat dit ... Nee, dat dat klopt, alleen dat is een beetje het gevaar hiervan, dat het nu gewoon echt per fractie is, en die heeft een gelijke stem. Bij aanwezige fractie, en afwezige fracties hebben geen stem. Mevrouw Welschen.

Mevrouw Welschen-Van der Hoek: Misschien is het een plan om het even per mail uit te vragen vanuit de griffie.

De voorzitter: Dan hoeft u inderdaad niet te tellen, goed voorstel, dank. We gaan het even op die manier doen, mijnheer Travaille. De volgende rondvraag is van de fractie van GroenLinks, over vliegverkeer boven Utrecht. Mijnheer Oude Wesselink.

De heer Oude Wesselink: Dank u wel. GroenLinks zou dit onderwerp graag uitgebreid inleiden, maar in het kader van de tijd lijkt ons dat geen goed idee. Dus ik zou vooral willen verwijzen naar de schriftelijke vragen die gisteravond zijn verstuurd en daarbij dus uiteindelijk de vraag aan de gedeputeerde. Heel kort, is de GS bereid de zorgen over te dragen aan Den Haag? Wat is de status van het monitoringssysteem? En tot slot, is het mogelijk dat de provincie Utrecht zelf meer onderzoek gaat doen in plaats van afhankelijk te zijn van actiegroepen en onderwijsinstellingen? Dank u wel.

De voorzitter: Dank, mijnheer Oude Wesselink. Mijnheer Van Essen.

De heer Van Essen: Dank, voorzitter. Dank ook voor de vragen. Kan GS aangeven, lobby te willen doen, de zorgen overbrengen? Het antwoord is zeker, ja, dat doen we ook. Dat hebben we ook al gedaan eerder bij de zienswijze, ook bij lobbybrieven die we verstuurd hebben, ook ambtelijke gesprekken. Op 10 april is er een Kamerdebat hierover, dus dat is volgende week. Een we hebben inmiddels ook daar al een brief of een mail gestuurd naar Kamerleden, om onze zorgen hierover over te brengen. Dus langs verschillende lijnen zijn we daarmee bezig. Dus ja, we willen het, sterker nog, we doen het al. Vraag twee, is er meer bekend over die vlucht, over die monitoring? Dat is, de afgelopen jaren is daar onderzoek uitgevoerd, excuus, en het rapport erover ligt binnenkort in het college en zal daarna ook met u worden gedeeld. En ik verwacht dat dat nog net voor de meivakantie zal plaatsvinden. Dus die zit in de pijplijn, om het zo te zeggen. En dat wat betreft die monitoring. En de laatste vraag, wat betreft die onderzoeken, we doen zelf dus ook onderzoeken, dat is dan die monitoring, dat is echt iets wat wij zelf als provincie hebben opgezet. Als het gaat om de klachten, daar gebruiken we ook wat daar ook vanuit Schiphol voor wordt, of de omgeving wordt gegenereerd. En ook de GGD hebben we gevraagd om de hinder van luchtvaart binnen onze provincie goed in beeld te brengen via de gezondheidsmonitor, dus ook dat is nog een lijn die we volgen. En wij zijn, dat wil ik ook wel gezegd hebben, ook wel heel blij met ook actiegroepen die zelf natuurlijk hun kennis en expertise opbouwen. Zelf ook een kennismakingsgesprek met die actiegroep gehad, dat ze ook heel belangrijk vinden om te horen wat daar leeft. En het is natuurlijk heel fijn dat die expertise er is, en waar nodig kunnen we daar natuurlijk ook kennis van nemen. Dus we doen zelf dingen, en waar nodig en mogelijk, benutten we ook informatie van anderen.

De voorzitter: Dank, mijnheer Van Essen. Dan kijk ik nog even naar de indiener van de rondvraag. Het is allemaal redelijk goed beantwoord, zie ik op zijn gezicht af. Toch? De volgende rondvraag van 50PLUS, en dat is eigenlijk een rondvraag over een memo van gedeputeerde Van Essen, wat een reactie was op de insprekers van 27 februari. En dan wil ik het woord geven aan mevrouw Hoek, en na mevrouw Hoek wil ik het woord geven aan de heer Vermaat. Mevrouw Hoek.

Mevrouw Hoek: Dank u wel, voorzitter. U heeft het al gezegd, graag wil ik met een vraag reageren op de memo van de gedeputeerde, op de vraag en opmerkingen die door de insprekers tijdens de bijeenkomst 27 februari zijn gesteld, inzake de voorgestelde kansrijke locaties waar eventueel in onze provincie windmolens geplaatst kunnen worden. De vraag van 50PLUS is, hoe kan het dat een volledige camping bij Wijk bij Duurstede is gemist bij het onderzoek van de provincie naar kansrijke gebieden voor windturbines? Bent u het met mij eens dat een zoekgebied, waarin een camping op afstand van nog geen 400 meter tot windturbines,

geen stand kan houden en dat de gedeputeerde de inspraak vanuit de gemeente absoluut onvoldoende heeft beantwoord? Dat de conclusie is dat de gedeputeerde een nieuwe memo zou moeten schrijven, waarin hij wel gemotiveerd en onderbouwd ingaat op onder andere de insprekers vanuit Wijk bij Duurstede, maar alsnog ook op de vragen die gesteld zijn vanuit De Ronde Venen, die niet in de memo zijn meegenomen. Tot zover, voorzitter. Ik wacht het antwoord af van de gedeputeerde.

De voorzitter: Dank, mevrouw Hoek. Voordat we naar de gedeputeerde gaan, zoals ik net zei, de heer Vermaat van de SGP, die wil ook nog aanvullende vragen stellen.

De heer Vermaat: Voorzitter, dank u wel. Het gaat eigenlijk om de beantwoording van het college op die inspraak waar we om gevraagd hadden in de commissie. En we hebben een technische vraag erover gesteld, dat er niet gereageerd is op de schriftelijke inspraakreacties. En daarop was als reactie, dat is niet toegezegd. We hebben even gekeken naar de notulen van de vorige vergadering en daar heeft, als het goed is, de heer Van Essen toch gezegd, ook te kijken naar onder andere de inspraakreactie van Lexmond, die schriftelijk is ingediend, en daar is niet op teruggekomen. Dus eigenlijk de vraag of dat de gedeputeerde alsnog ook naar onder andere die schriftelijke inspraak wil kijken en daarop ambtelijk reageren.

De voorzitter: Dank, mijnheer Vermaat. Mijnheer Van Essen, kunnen we meteen verder?

De heer Van Essen: Ja hoor.

De voorzitter: Mijnheer van Essen.

Mijnheer Van Essen: Bij de inspraak 27 februari, ik zit even te denken welke maand dat was, toen heb ik inderdaad toegezegd dat opmerkingen over de onderbouwing van locatiekeuzes, dat we daar een reactie op zouden geven. Dat is wat er in deze memo is gebeurd. Ik constateer dat er vanuit een aantal fracties vragen zijn, dat men zegt, zijn die helemaal volledig beantwoord? Ik hoor mevrouw Hoek zeggen over de camping. Ik hoor SGP vragen over Lexmond en De Ronde Venen. Ik stel voor dat we even voor die drie onderwerpen een schriftelijke reactie, De Ronde Venen, sorry, ja, De Ronde Venen, of nee, Lexmond en De Ronde Venen en de camping, dat we daar nog even naar kijken, voor zover het, als het gaat om Lexmond en De Ronde Venen, echt vragen zijn bij de locatiekeuze, slash, de meest kansrijke gebieden, dat we daar dan nog schriftelijk even in een aanvullende memo op terugkomen. Volgens mij, de camping, hebben we dat de vorige keer gedaan, maar misschien ook ter extra verduidelijking, dat we daar nog even een aanvulling opsturen. Dan hoeven we nu niet de hele technische discussie te gaan voeren. We zorgen even dat op een adequate manier die aanvullende gegevens, voor zover niet al eerder verstrekt, worden aangevuld.

De voorzitter: Waarvan acte, dat wordt schriftelijk afgehandeld. Dan gaan we naar agendapunt ... Mijnheer Travaille, van de Partij voor de Dieren, die wil nog iets zeggen. Mijnheer Travaille.

De heer Travaille: Misschien een punt van orde. U heeft mijn rondvraag uiteindelijk geleid naar een inventarisatie per mail. En ik denk dat het heel sympathiek is. En tegelijkertijd, als er zes fracties, telde ik ongeveer, zitten met ongeveer dezelfde vraag, is het dan niet gebruikelijk dat daar gewoon invulling aan gegeven wordt? Dat hoeft toch geen meerderheid te zijn? Vraag ik even naar de manier waarop we dat beslissen.

De voorzitter: Mijnheer Travaille, ik begrijp dat u een beetje aan het worstelen bent met hetgeen hoe het net is afgehandeld. Ik zit het even met mijn buurman te bespreken. Laten we het gewoon doen, laten we het

gewoon gaan organiseren, want het was net aan. Ik denk net niet, of net wel. Wellicht dat andere fracties niet helemaal weten wat nou echt helemaal de bedoeling was van uw voorstel, dus dat ze wellicht later nog willen aansluiten en ook voorstander van een dergelijke werksessie zijn. Dus laten we het gewoon zo doen, dit komt in de pijpleiding, dit wordt dan uiteindelijk georganiseerd. Ik weet niet wanneer, daar kan ik niks over zeggen, maar ik hoop dat ik u hiermee voldoende tegemoetkom. Mijnheer Vermaat.

De heer Vermaat: Voorzitter, ik begrijp het, uw voorstel. Tegelijkertijd is mijn vraag dan wel, die ik dan aan degene van de Partij voor de Dieren wil stellen en anderen, wat is nu specifiek de vraag? Want in de commissie of in die ene werksessie heb ik die opmerking ook gemaakt. Volgens mij is het een taak van de ambtenaren om dit uit te werken. Wij hebben de kaders gegeven, de ambtenaren komen met de uitwerking en dan kunnen wij kijken of we het eens zijn met de afweging die is gemaakt. Dus dan is nu het organiseren van een werksessie, we doen het regelmatig, heel nuttig. Maar dan zal voor de SGP fractie vooraf heel duidelijk moeten zijn, wat is onze taak en wat is van ambtenaren? Daar worstelen wij dan weer mee.

De voorzitter: We gaan ermee aan de slag. U stak net ook niet uw hand op, dus u bent ook geen voorstander van een dergelijke werksessie, dus dat is uw mening. De heer Fiscalini zag ik ook nog met een handje. De heer Fiscalini.

De heer Fiscalini: Dank u wel, voorzitter. Een beetje inhakend op de werksessie, vragen wij ons eigenlijk af of nou het uiteindelijke doel van de werksessie is, het herdefiniëren is van het begrip duurzame energie? Dat zou ik wel graag willen weten van de gedeputeerde, hoe hij daartegenover kijkt. En ook, als je ziet dat er Europese begrippen zijn wat duurzame energie is, en daar staat duidelijk op welke energiebronnen dat allemaal zijn. En is het dan nu echt aan ons de bedoeling om als Statenleden een begrip te gaan herdefiniëren? En wordt het dan ook daadwerkelijk gebruikt? Moet er dan ook een Statenvoorstel komen, om dat begrip te wijzigen in de provincie Utrecht? Dank u wel.

De voorzitter: Ik begrijp uw bijdrage. Dit is wederom een mening inderdaad over het voorstel van de heer Travaille. Kan ik wellicht kort het woord geven aan de heer Van Essen, hoe hij hier tegenaan kijkt?

De heer Van Essen: Dat kunt u zeker, voorzitter, zeker als voorzitter. Ik zal er in ieder geval een korte reactie op geven. Dat is dat, deze vraag komt natuurlijk voort uit een gesprek in het kader van de Energievisie. Energievisie is een Statenvoorstel, waar u kort na het zomerreces over besluit. Het komt voor het zomerreces naar u toe. En u krijgt in de tussentijd nog een 80 procent versie te zien via een informatiesessie bijeenkomst, waar volgens mij ook raadsleden bij zullen zijn. Wat we kunnen doen, en misschien is dat het meeste korte klap, is dat we in die informatiesessie ook de definitie zoals gebruikelijk, zoals ook breder eerder gehanteerd, voor duurzame energie opnemen. Waar wij misschien ook kunnen terugrijpen wat de vorige Statenperiode, ook op uw voorspraak van de toenmalige Staten is gebeurd, rond biomassa, want dat hoor ik de heer Travaille ook zeggen. Daar is toen een onderzoek naar gedaan, een uitgebreid onderzoek. En op basis daarvan is ook gedefinieerd wat we in onze provincie wel en geen duurzame biomassa vinden. Rioolslib bijvoorbeeld wel, en inderdaad bomen in een oven niet, om het even heel plat te slaan, en zit nog het één en ander tussen. En dat we dat in die informatiesessie aan u presenteren en dat u op basis daarvan nog kijkt of er behoefte is aan een vervolg. Maar dan hebben we misschien ook het voorwerk wat er is gedaan, benutten we, en ook omdat die sessie al gepland staat, en ik denk erg raakt aan de behoefte van de heer Travaille.

De voorzitter: Dit is wederom eigenlijk een tegemoetkoming naar de heer Travaille. Ik wil u toch even kort het woord geven om hierop te reageren wat u hiervan vindt en of dit wellicht voldoende is voor u.

De heer Travaille: Laten we dan in die sessie een apart onderdeel inbouwen wat gaat over, wat is duurzame energie? En naar aanleiding van de opmerking van de heer Fiscalini, ik denk dat we zeker moeten afwijken of in ieder geval ons moeten afvragen of de uitgangspunten voor duurzame energie die op Europees niveau gesteld zijn, hoe wij daar in de provincie Utrecht over denken en wat wij daar binnen de provincie Utrecht van willen hanteren en wat niet. Ik denk dat dat een bewuste keuze moet zijn, maar laat dat dan een onderdeel zijn, wat mij betreft, van die sessie die gepland staat, waarin we uitdiepen, wat is dan duurzame energie in de provincie Utrecht?

De voorzitter: Dat is duidelijk, waarvan acte. We gaan het gewoon op deze manier doen. Het wordt meegenomen in de sessie, gezamenlijke sessie Energievisie. Nee, maar dit is wel echt een tegemoetkoming nu naar alles, dus het is nu niet een extra werksessie. Dus ik snap niet wat nu de bombarie is om hier nou nu boos over te doen. Mevrouw Welschen.

Mevrouw Welschen-Van der Hoek: Volgens mij hebben we net, naar aanleiding van mijn vorige opmerking, dat het schriftelijk wordt uitgevraagd, dat we daarop reageren. En nu wordt er via een u-bocht toch besloten dat het er gaat komen. Terwijl, ik zie ook best wel wat gezichten of fracties die daar wat minder behoefte aan hebben. En zeker nu de uitleg ervan, dat we het hier gaan herdefiniëren, daar wil ik het in mijn fractie ook nog even over hebben. En ik weet niet of wij dat allemaal moeten willen nu in de provincie. We gaan een beetje hard.

De voorzitter: Ik snap het. Er is een voorstel van een fractie en die wil een werksessie, dat is de heer Travaille, die heeft het voorstel middels een rondvraag gedaan. Daar is net een soort van over gestemd en dat was half-half. Dat klopt, maar er staat nergens, een infosessie of een werksessie is helemaal niet in ons Regelement van Orde vastgesteld, daar zijn helemaal niet echt officiële procedures over. Als een fractie dat echt heel graag wil, dan wordt dat gewoon georganiseerd. Bijvoorbeeld, er was laatst ook een infosessie over kernenergie die vanuit Volt en UtrechtNu! kwam, en dat is ook gewoon georganiseerd. Dus ik wil toch voorstellen om het gewoon te doen, zoals de heer Van Essen net voorstelde. Er is al gewoon een planning met een infosessie Energievisie, dus ik snap nu niet wat het probleem is om dan het onderdeel van mijnheer Travaille daarin op te nemen. Heel kort nog, mevrouw Welschen.

Mevrouw Welschen-Van der Hoek: Nou dat is een heel relevant onderscheid. Maar is het een infosessie, waarbij we informatie ophalen en met elkaar vragen kunnen stellen, of een werksessie, waar je ook echt, waar je politieke input kunt geven, waar vervolgens iets mee wordt gedaan? En dan vind ik die discussie ook wel, wie doet welk werk? Zijn wij de Staten?

De voorzitter: Ja maar, mevrouw Welschen, ik heb toch net de vraag gesteld aan de heer Travaille of hij het afdoende vindt dat dit onderdeel in een infosessie komt? En daar heeft hij 'ja' op geschud, dus ik neem aan dat dat dan akkoord is. Toch? Ik snap het probleem niet helemaal. We gaan het zo doen, het komt in de infosessie Energievisie, komt dit onderdeel aan bod. We kunnen verder gaan.

10. Inspraak

De voorzitter: Agendapunt 10, de inspraak. Er is geen aparte inspraak, zeg maar, wat niet met een agendapunt te maken heeft, dus bij dit onderdeel gaan we dat even niet doen.

Ter bespreking

11. SB Startgesprek toepassing projectprocedure hoogspanningsstation(s) Utrecht-Noord

De voorzitter: Dan komen we bij de bespreekpunten. Het allereerste bespreekpunt, agendapunt 11, de Statenbrief startgesprek toepassing projectprocedure hoogspanningsstation(s) Utrecht-Noord. En deze Statenbrief wordt aan u allen voorgelegd in het kader van de werkwijze programma's en projectbesluiten. En de GS zijn voornemens om een projectprocedure te gaan starten voor één of twee hoogspanningsstations in Utrecht, provincie Utrecht-Noord. En alle fracties kunnen bij dit punt een bijdrage leveren. En ik wil er ook even bij zeggen, er zijn, ik meen gisteren een aantal brieven van gemeenten, vandaag zelfs, een aantal brieven van gemeenten binnengekomen, die staan ook als bijlagen bij het agendapunt. Dat heeft u wellicht niet nu allemaal kunnen lezen, maar ik heb te horen gekregen dat de heer Van Essen sowieso in zijn beantwoording daar kort even iets over zal zeggen. Dan kijk ik in de commissie rond wie hier een bijdrage op heeft. Mevrouw Matser? Ja, agendapunt 11 zijn we. Mevrouw Matser, van GroenLinks.

Mevrouw Matser: Dank u wel. In de energietransitie hebben we natuurlijk steeds meer van dit soort stations nodig. Dus het is duidelijk dat het belangrijk is dat die er komen. Er wordt gevraagd of wij nog input willen aanleveren waar extra rekening moet gehouden rondom dit traject. En dan zeggen we, het is belangrijk dat die zo natuurinclusief mogelijk zijn, klimaatbestendig, als het mogelijk is dat die omringd worden met natuur, waardoor het ook een wat aantrekkelijker geheel wordt voor de omgeving, en dat de omwonenden zoveel mogelijk betrokken worden bij de invulling van dat plan. En dan hebben we het natuurlijk liever nabij industrie, dan nabij woningbouw. Verder kijken we uit naar de verdere stappen in dit proces en zijn we blij met het helder geschetste proces in de brief. Dank u wel.

De voorzitter: Dank, mevrouw Matser. Er zijn nog andere fracties die een bijdrage hebben op dit agendapunt? Mijnheer Borger, van D66.

De heer Borger: Dank u wel, voorzitter. We zijn blij om te zien dat het belangrijke traject voortvarend wordt opgepakt en dat hiermee recht wordt gedaan aan de urgentie van netcongestie. Naar aanleiding van het participatietraject bij Breukelen-Kortrijk is gebleken dat er meer aandacht nodig is voor het lokale belang en omwonenden. En ook landelijk is er een groeiend probleem, dat TenneT in conflict komt met grondeigenaren, aldus een item van Nieuwsuur op 24 januari dit jaar. Excuus. Wij horen graag de reflectie van de gedeputeerde over de ervaring bij Breukelen en hoe we er samen met de andere betrokken organisaties voor zorgen dat de participatie bij dit hoogspanningsstation bij Utrecht-Noord tot betere uitkomsten leidt, wat betreft de inwoners en de omgeving, en hoe zij daarbij betrokken worden. Dank u wel.

De voorzitter: Dank, mijnheer Borger. Ik zag net verder geen handjes dus ... Toch wel. Mensen wel even opletten, dan. Mijnheer Van der Linden, van de SGP, voor een bijdrage.

De heer Van der Linden: Dank u wel, voorzitter. Ik begreep het even niet hoe het precies ging, want normaal gesproken gaat het op fractie volgorde, maar ...

De voorzitter: Goed dat u het zegt, ik ga dat vandaag niet doen, want ik vind dat altijd echt een soort omissie, dus ik ga gewoon rondkijken wie een bijdrage heeft. Ik ga niet GroenLinks, BBB, dat ga ik niet doen, dus dan weet u dat voor nu. Nee, ik ga het niet op fractie grootte, sorry BBB, GroenLinks. Nee, foutje. Mijnheer Van der Linden voor een bijdrage. Mijnheer Van der Linden, van de SGP, voor een bijdrage.

De heer Van der Linden: Nou, dank u wel, voorzitter, en fijn dat het opgehelderd is. Nou ja, wij hebben nog wel, we begrijpen de noodzaak dat dit project snel gerealiseerd moet worden. Wel hebben we nog wel een paar vragen naar aanleiding van de beantwoording en de stukken. Ik heb dan niet alle brieven gelezen, maar in ieder geval, kom ik zo op terug. Als eerste de subsidiariteitsvereiste. Het is mij een beetje onduidelijk hoe ik nou precies de onderbouwing ervan lees, want in de Omgevingswet wordt er gesproken over provinciaal belang, die is er, maar ook dat een gemeente niet doeltreffend zou handelen en dat daarom de provincie het zou moeten overnemen. En ik zie deze onderbouwing eigenlijk niet terug, dus ik vroeg me af of die nog zou kunnen komen en of de gedeputeerde daarop in kan gaan. Dan zien we nog een, en dat is naar aanleiding van één van de net toegevoegde brieven, dat er een verschil is van de informatie die we hebben gekregen. Want in de brief van De Bilt staat dat De Bilt pas een besluit wil nemen als het gaat om de overdracht van bevoegd gezag, als er een locatie gekozen is. Terwijl ik vanuit de Statenbrief begrijp dat de gemeente De Bilt een kans krijgt om het terug te trekken, en dat het nu bij de provincie zit. Ik vroeg me af hoe dit nou precies zit en of de gedeputeerde daarop in zou kunnen gaan. Dan lees ik ook in de brief dat er een haalbaarheidsonderzoek is geweest waaruit een viertal locaties zijn gekomen, en in de Statenbrief zag ik dit niet terug. Dus ik vroeg me af of de resultaten van dit onderzoek met ons zouden kunnen worden gedeeld. En tot slot, en dat gaat echt over het proces en ook aansluitend op D66, dat het lokale belang echt belangrijk is dat het meegenomen wordt. En daarom had ik ook een vraag gesteld op welke wijze dan de gemeenteraden betrokken worden, omdat die dichter bij de inwoners staan. En we hebben het inderdaad ook gezien bij Breukelen dat het belangrijk is, maar ik snap nog steeds niet wat nou de rol van de gemeenteraad is en of die ook echt een besluit erover kan nemen of het overgedragen wordt, of het input kan leveren. Dus ik zou ook graag daar een nadere toelichting van zien. Dank u wel.

De voorzitter: Dank, mijnheer Van der Linden. Mijnheer Travaille, van de Partij voor de Dieren, voor een bijdrage.

De heer Travaille: Dank u wel, voorzitter. Wij gaan ervan uit dat dit een toepassing is van het projectbesluit zoals PS dat eerder heeft vastgesteld. Wij willen het college herinneren aan een andere afspraak, namelijk dat voor alle ruimtelijke ontwikkelingen, natuurinclusief het uitgangspunt is. Dat geldt dan ook voor de aanleg van twee hoogspanningsstations. En ter inspiratie heb ik een printje voor GS meegenomen en ook voor een aantal andere geïnteresseerden, over hoe je natuurinclusieve transformatorhuisjes maakt. Dit is ontwikkeld door Naturalis, en ik zou dat graag aan de gedeputeerde geven. En ik hoop dat dat een inspiratie is voor de eerste natuurinclusieve hoogspanningsstations in de provincie Utrecht. Dank u wel.

De voorzitter: Wilt u een fotomomentje? Nee? Zijn er nog andere bijdragen op dit punt? Dat is niet het geval. Dan wachten we even tot de heer Travaille het overhandigt. En dan wil ik het woord geven aan de heer Van Essen voor een reactie op deze bijdrage.

De heer Van Essen: Dank u, voorzitter. Het is een prachtig transformatorhuisje, wat ik hier overhandigd krijg. Die zou ik aan de overkant van de straat wel willen hebben, als ik dit zo zie. Dank voor het aandachtspunt. Een hoogspanningsstation is natuurlijk wel iets andere afmetingen dan een transformatorhuisje. Dus dat is denk ik even ook wel goed om de gedachte te bepalen. Maar ik hoor vanuit zowel GroenLinks als Partij voor de Dieren de oproep, neem dat mee bij de verdere ontwikkeling. Dus dat is een aandachtspunt wat we ter harte zullen nemen, klimaatbestendigheid en dergelijke. Het lijkt me ook belangrijk, als je een hoogspanningsstation realiseert in 2024, dat dat ook klimaatbestendig is, en niet over vijftien jaar, dat je moet concluderen dat het dat niet was. Even kijken, ik hoorde een aantal vragen ook vanuit onder andere D66 en ook de SGP over omwonenden en participatie, er wordt ook gerefereerd naar Breukelen-Kortrijk. Ik heb wel gemerkt, ik merkte

dat de gemeente Stichtse Vecht het in het begin het best spannend vond om het bevoegd gezag voor Breukelen-Kortrijk aan ons over te dragen. En ik heb vanuit de wethouder echt inmiddels meerdere malen complimenten gehad dat hij juist heel tevreden is hoe het proces daar gelopen is, en ook in relatie tot de omgeving. Dus die lessen zullen we meenemen. Tegelijkertijd herken ik wel dat toch voor een wat meer technisch georiënteerde organisatie als TenneT, die er natuurlijk toch een belangrijke rol in heeft, het soms nog even zoeken is, hoe doen we dat op een zorgvuldige manier? Maar goed, die lessen daarvan, ook van Breukelen-Kortrijk, zullen we hier uiteraard bij meenemen. En op een zorgvuldige manier betrekken van de omgeving is zeker ook iets wat de gemeenten ook van ons verlangen, dus daar zullen we ook zeker ook invulling aan geven. Het subsidiariteitsbeginsel, waar de SGP op wijst, kijk, daarover valt te zeggen dat wij dat beter en effectiever kunnen doen, ook omdat het meerdere gemeentes betreft. Het gaat niet alleen om het station zelf, het gaat ook om de kabeltracés daarnaartoe. Dus dat is, naast dat het inderdaad ook van provinciaal belang is, is dat één van de argumenten waardoor ook het subsidiariteitsbeginsel daaraan voldaan wordt, namelijk, dat als je een station en die verbindingen daarnaartoe wil realiseren, dat het gewoon beter en effectiever gebeurt als je dat in één plan doet, dan dat je dat met een lappendeken van allerlei omgevingsplannen moet gaan organiseren. En dat is ook de reden dat de betreffende gemeenten alle drie aan ons kunnen zeggen, maar wij vinden het fijn als jullie nu deze stap zetten. En dan kom ik meteen bij de vraag over de positie van De Bilt. De Bilt heeft die brief gestuurd en daarna is er nog een stuurgroep geweest. En daar lag ook de vraag op tafel, wat is nu een passende vervolgstap? En daarvan heeft De Bilt ook in die stuurgroep aangegeven, er is gewoon één locatie in de longlist van locaties die we eigenlijk niet geschikt vinden als gemeente zijnde. Het is misschien ook niet de meest kansrijke locatie, maar goed, dat moet je altijd, je weet nooit hoe zo'n traject loopt. Dus de gemeente De Bilt heeft het voorbehoud gemaakt, mocht die locatie uiteindelijk toch om welke reden dan ook uit de bus komen, dat ze dan toch het voorbehoud willen maken dat ze dan dat bevoegd gezag zelf weer uit willen kunnen oefenen. Zo is dat afgesproken, dus er is afgesproken dat de procedure gestart kan worden, met deze kanttekening vanuit De Bilt. Dus dat is een, ik wou zeggen, een inkleuring, een interpretatie, die in de stuurgroep is gemaakt, waar De Bilt bij aanwezig was, ook met instemming van de gemeente De Bilt, voortbouwend op de brief die de gemeente De Bilt heeft gestuurd. Dan kom ik bij het, even kijken, het haalbaarheidsonderzoek. Die is nog niet helemaal gereed, dus die kan nog niet gedeeld worden. Maar goed, als dat later wel het geval is, dan kunnen we dat u doen toekomen.

De voorzitter: U krijgt een interruptie van de heer Van der Linde, van de SGP.

De heer Van der Linde: Klopt, nog even op het vorig punt. Want begrijp ik nu goed dat het automatisch weer terugkomt bij de gemeente, het bevoegd gezag, of niet? Want dat is nu mij niet helemaal helder.

De voorzitter: Mijnheer Van Essen.

De heer Van Essen: Niet automatisch, maar het is wel de afspraak die wij gemaakt hebben, dat mocht die locatie als meest geschikt uit de bus komen, dat ze dan dat in de stuurgroep bespreken en dat ze dan, ook De Bilt heel duidelijk heeft aangegeven, die locatie willen wij niet. Dus in dat geval willen wij daar wel weer het bevoegd gezag over hebben. Er wordt ook gestreefd naar een locatie waar zowel TenneT als Stedin, uitbreiding, allebei plaats kan vinden.

De voorzitter: Dat roept ook nog een vraag op van de Partij van de Arbeid. De heer Dekker.

De heer Dekker: Voorzitter, ik hoop natuurlijk ook dat er een locatie uitkomt waar iedereen zich in kan vinden. Maar het is qua proces en bestuursrechtelijk toch best wel raar dat je afspreekt, we geven onze bevoegdheid

over, maar op moment dat er een uitkomst uitkomt die wij niet willen, precies daarom geef je die bevoegdheid over, trekken we de bevoegdheid weer terug. Punt.

De voorzitter: U had nog iets eraan moeten toevoegen. Wat vindt de gedeputeerde daarvan?

De heer Dekker: Voorzitter, volgens mij is dit ook een politieke commissie.

De voorzitter: Zeker.

De heer Dekker: Geef ik vooral deze mening mee richting de gedeputeerde, heb ik er niet een vraag over.

De voorzitter: Maar het is altijd zo lastig, als je geen vraag stelt, dan is de heer Van Essen wellicht niet, voelt zich niet geroepen om er echt op te reageren, maar dat mag. Mijnheer Van Essen.

De heer Van Essen: Kijk, de eerstvolgende stap is dat die locatie gekozen moet gaan worden. En het is ook een kwestie van tijdswinst. Dus op het moment dat we nu die procedure starten, een projectbesluitprocedure is gewoon best ook een langdurige procedure onder de Omgevingswet, door hem nu te starten winnen we tijd. En op het moment dat die locatiekeuze is afgerond, dus verwachting dit najaar, dan hebben we afgesproken in de stuurgroep, de uitkomst daarvan bezien en bekijken of dat aanleiding geeft om die bevoegd gezag rol te heroverwegen. Omdat, nou, dat kan om meerdere redenen. Dat is de afspraak die gemaakt is. Er zijn ook nog een aantal juridische zaken die op dit moment uitgekruist worden, om te kijken, SGP doelde al op die subsidiariteit, nou, dat kan goed onderbouwd worden. De Omgevingswet is ook voor iedereen nieuw, dus het is ook het eerste projectbesluit in onze provincie onder de Omgevingswet, die doorlopen gaat worden. Dus dat maakt ook dat er juridisch best nog een aantal vragen leven, die we ook komende maanden willen benutten om die beantwoord te krijgen. Alternatief was geweest om te zeggen, dan wachten we met die start van die procedure, maar dan verliezen we hele kostbare tijd in de strijd tegen netcongestie. En dat is de reden dat we starten nu met deze procedure. Als de locatiekeuze bekend is, in de stuurgroep dat nog een keer tegen het licht houden en daarna de procedure vervolgen, dan wel een andere conclusie trekken. Maar we hopen, en de verwachting is natuurlijk dat we dan ook die procedure kunnen vervolgen.

De voorzitter: Vervolgt u de beantwoording?

De heer Van Essen: Ja, dan kom ik nog bij de vraag van, even kijken, het betrekken van raden. Ja, gemeenten worden betrokken bij de besluitvorming. En gemeenten natuurlijk via raden, ook via hun college, worden uiteraard ook betrokken. De wethouders zitten ook in de stuurgroep, dat blijft ook zo, samen met de netbeheerders. Het is wel zo, bij een projectbesluit ligt de besluitvorming natuurlijk bij de provincie. Maar via de stuurgroep zijn de gemeenten betrokken.

De voorzitter: Dank, mijnheer Van Essen. Dit was ook één termijn, dus dan gaan we naar het volgende agendapunt.

12. SB NRD RES U16 ten behoeve van herijking

De voorzitter: Agendapunt 12, de Statenbrief NRD RES U16 ten behoeve van herijking. En dat agendapunt is opgewaarderd door de fractie van D66 en de SGP. En ik kan u al wellicht meegeven dat er bij sommige opwaarderingen in de tekst is opgenomen door de fractie, dat men benieuwd is naar de mening van andere fracties. Dat is bijvoorbeeld bij dit agendapunt het geval, en daarom krijgt u allen, als dat nodig is, het woord

na de opwaarderende fracties, om kort nog een mening, een bijdrage, et cetera, te doen. Dan wil ik als eerste het woord geven aan de heer Borger, van D66.

De heer Borger: Dank u wel, voorzitter. Ik wil allereerst even bedanken voor de beantwoording van de technische vragen, die wij alweer in februari gesteld hadden. We begrijpen dat de bal bij de gemeente ligt om de plannen verder uit te werken. We kijken daarom uit naar de plannen die in de rest van dit jaar gemaakt worden voor het concretiseren van de opgave voor zon-op-land. Met het oog op de aangepaste voorkeursvolgorde voor zon, de zonneladder, zullen we de ontwikkelingen van de plannen volgen en ervoor waken dat de implementatie van de voorkeursvolgorde zon volgend jaar in onze omgevingsverordening opgenomen wordt, en dat dat onze doelstellingen voor de rest in gevaar brengt. Daar wil ik het voor nu bij laten. Dank u wel.

De voorzitter: Dank, mijnheer Borger. Ik moet heel even mijn bril schoonmaken. Wie was ook alweer? De SGP, de heer Vermaat.

De heer Vermaat: Voorzitter, dank u wel. Wij hadden eigenlijk een vraag naar aanleiding van de brief, en dat gaat eigenlijk punt 4, over de RES herijking U16. We kenden in eerste instantie de uitdrukking RES 2.0, maar dat is inmiddels veranderd naar RES herijking, dus dat was al een mooie opheldering. Alleen de vraag is dat, wij kennen de RES als een principe van gelijkwaardigheid, en dat je afspraken met elkaar maakt. En beslispunt 4 staat, de RES herijking U16 wordt eerst in concept ter inzage gelegd om vervolgens, indien nodig, aan te passen en definitief vast te stellen. En dan staat er bij de toelichting bij stap 4, dat iedereen zich daar nieuwe gebieden kan aandragen. En toen ik dacht, maar wordt dan niet met deze RES herijking dat principe onderuit gehaald? En hoe denkt de commissie daarover?

De voorzitter: Dank, mijnheer Vermaat. Ik kijk even rond in de zaal of er andere fracties zijn, die hier op dit punt een korte bijdrage willen leveren? Ja, de heer Fiscalini van UtrechtNu!

De heer Fiscalini: Dank u wel, voorzitter. Wij vonden dat ook opmerkelijk. Hetzelfde, dat wij ook vonden dat we vanuit de gemeente hadden aangegeven dat het niet wenselijk is dat de provincie zich bemoeit met het participatietraject. En dan vragen wij ons ook wel af, hoe kijkt de gedeputeerde en de rest van onze collega's hier tegenaan, dat als er dus nieuwe gebieden worden toegevoegd, dat dus een gemeente kan bepalen dat er dus geen participatietraject of participatie hoeft te zijn? Want er is al een participatie geweest ergens anders in de RES, en dat de provincie daar eigenlijk geen sturing op heeft. Dat de provincie niet kan zeggen, we gaan hier dus nu bijvoorbeeld een windturbine of een voetbalveld en zonneweides bouwen, zonder dat er dus een participatietraject is geweest voor een gebied wat later is toegevoegd. Dank u wel.

De voorzitter: Dank. Zijn er andere fracties die hierop een reactie hebben of een extra bijdrage hebben op dit punt? De heer Vermaat.

De heer Vermaat: Voorzitter, even ter correctie van mijn bijdrage zojuist, want ik zag vier punten, maar ik heb het vierde punt van een ander opsomming gepakt. Dus ik zag de gedeputeerde al wat moeilijk kijken, als ik dat zo mag uitdrukken. Want ik bedoelde het vierde uitgangspunt, iedere deelnemer is vrij om alternatieven aan te dragen, slash, gebieden toe te voegen voor het eigen grondgebied aan het onderzoek. Dat punt bedoelde ik, en daarop was mijn reactie dus. Even ter verduidelijking.

De voorzitter: Even een verduidelijking dus. Er zijn verder geen bijdragen heb ik geconstateerd, want ik heb het al drie keer gevraagd. Ik zie geen handjes, dus we gaan naar de beantwoording van de heer Van Essen.

Twee minuten schorsen? De heer Van Essen wil twee minuten schorsen. Ik schors de vergadering. Beste mensen, iedereen is nog drinken aan het pakken; het kan nog wel even. Beste mensen, ik wil weer gaan beginnen, dus als iedereen zijn plaats wil innemen weer, dan kunnen we gaan beginnen. Is er iemand online aan het klooiën? We gooien je eruit. Ik wil graag het woord geven aan gedeputeerde Van Essen voor zijn beantwoording bij agendapunt 12.

De heer Van Essen: Dank, voorzitter. De RES herijking, de NRD voor de plan MER die daarvoor gaat plaatsvinden, waarbij het denk ik goed is te benoemen dat voor wind dus inderdaad de plan MER vanuit, die we als provincie hebben opgesteld, benut gaat worden door de regio U16. En die, zeg maar, verwerkt wordt in de plan MER voor de herijking als geheel. Ik moest even zoeken naar wat er precies bedoeld wordt met een aantal vragen. Dus als ik de plank misla, dan hoor ik het graag. Maar, zoals ik u begrijp, was in ieder geval één van de vragen, ook vanuit de SGP, hoe zit dat nou met nieuwe gebieden die aangedragen kunnen worden, en ook gebieden vanuit de onderbouwing van de RES 1.0, die eerder is vastgesteld? Kijk, het uitgangspunt, ook voor de RES, voor U16, is het bod dat is gedaan, dus die 1,8 terawattuur. Een deel daarvan is onderbouwd, was al onderbouwd, een deel is uitgevoerd, een deel zit in de pijplijn. En er zijn gewoon nieuwe plannen nodig, dat hebben de gemeentes en provincie en waterschap en netbeheer samen met elkaar ook geconstateerd. En die nieuwe plannen, gemeentes zijn daar hard mee bezig, en wij als provincie hebben natuurlijk via de plan MER ook aangegeven waar we kansen zien voor wind. Mocht het nodig zijn, dan kan het zijn dat wij dit najaar ook voor wind met een projectbesluitprocedure starten om, als dat aan de orde mocht zijn, een gat tot de 1,8 dicht te lopen. Op zich past dat ook bij de afspraken RES 1.0, dat verschillende partners daar plannen kunnen inbrengen, dus ook gemeentes nieuwe locaties kunnen inbrengen. En ook, mocht het nodig zijn, dat stond ook in de RES 1.0, ook de provincie eventueel die rol kan pakken, als het nodig is om het doel te halen. Dat was ook in die U16 op die manier ook benoemd, en dat past ook gewoon bij de afspraken rond het Huis van Thorbecke. Hoe zit dat dan met participatieprojecten voor nieuwe gebieden? Kijk, op het moment dat wij met het projectbesluit voor wind, nou, daar is net een informatiesessie over geweest, over lokaal eigendom en dat ging voor een deel ook over participatie, dus dan zouden wij daar een uitgebreid participatieproces voor doorlopen. En ook voor gemeentes geldt natuurlijk hetzelfde. Op het moment dat een gemeente zegt, we gaan een nieuw gebied toevoegen, zon of wind, dat is natuurlijk aan de gemeente om daar een zorgvuldig participatieproces voor te doorlopen. Daarnaast is het natuurlijk zo dat in de RES herijking, wat erover staat, er wordt bedoeld dat het niet opnieuw gedaan hoeft te worden. Want je zou ook nog weer een participatieproces voor die herijking an sich, en dan krijg je natuurlijk een beetje dubbelop. Dat je een participatieproces krijgt voor het gebied en ook nog voor die herijking, wat dan over een deel over dezelfde gebieden gaat. En dat zou een beetje dubbelop zijn. Maar bij nieuwe gebieden wordt door degene die hem inbrengt, wordt wel weer een participatieproces opgetuigd.

De voorzitter: Dank, mijnheer Van Essen. Dan was dit het agendapunt 12. Voordat we verdergaan, er is mij iets opgevallen aan de digitale omgeving vandaag. En wellicht wilt u mij een zeikerd noemen, maar ik zie een tweetal accounts, GroenLinks fractie en Volt fractie, waarbij ik eigenlijk niet kan vaststellen of dat eigenlijk wel echt commissieleden zijn of Statenleden. En nogmaals, noem mij een zeurkous, ik vind dat zelf eigenlijk niet kunnen. Dus eigenlijk wil ik deze accounts verzoeken deze vergadering te verlaten. Nee, want ze nemen eigenlijk zitting aan een vergadering en dat mag alleen een commissielid, een Statenlid, of een uitgenodigde inspreker. Dus helaas, ChristenUnie fractie, GroenLinks fractie, ik wil u allen verzoeken uit de vergadering te gaan. Mijnheer Oude Wesselink.

De heer Oude Wesselink: Dank u wel. Een vraag aan de voorzitter. Hoe ziet u dat anders als ambtenaren die hier aanwezig zijn ter ondersteuning van GS? Die kunnen hier toch ook aanwezig zijn, net zoals dat onze fractiemedewerkers dat kunnen ter ondersteuning van ons?

De voorzitter: Ja, dat is zo, alleen die zitten dan vaak uiteraard op de achterkant hier, en die nemen niet deel aan de commissie. Dus ik snap niet de vergelijking in die zin. Maar het roept allerlei vragen op. Sorry dat ik erover begon, maar het is even een dingetje van mij wat mij dan opvalt, waar ik me dan toch lichtelijk aan irriteer. Dus we gaan ... Ze zijn eruit, heb ik gezien. Hartelijk dank. Ik voel me weer beter nu, we kunnen verder.

De voorzitter: Agendapunt 13, het memo energiebesparing bij bedrijven en maatschappelijke organisaties. Mevrouw Rikkoert, u heeft een punt van orde?

Mevrouw Rikkoert: Ja, inderdaad. Als u dan zo principieel bezig bent, dan moet ik inderdaad concluderen dat er hier een heel aantal ambtenaren in de commissievergadering zitten, die moeten dan ook maar inloggen via het Staatsinformatiesysteem, of toekijken. Als u zojuist onze fractie eruit gooit, dan vraag ik eventjes in ieder geval hoe dat dan zit.

De voorzitter: Ja, touché, hier heb ik niks op te zeggen, jongens. Ja, dat is zo. Alleen, begrijpt u wel net mijn punt? Kijk, een ambtenaar is wel echt een genodigde in deze commissie en een ... Nee, maar die staan wel met naam en toenaam in de vergaderingen. En nu is alleen, ChristenUnie fractie. Ik kan helemaal niet vaststellen wie dat is. Dus snapt u wel een beetje mijn bezwaar in die zin? Dus het is even voor nu, ik vind het echt een perfect iets voor een evaluatie in het presidium. Dus ik wil daar nu even niet verder over zeuren, ik wil het graag bij het presidium neerleggen, hoe we hier voortaan mee omgaan.

13. Memo Energiebesparing bij bedrijven en maatschappelijke organisaties

De voorzitter: Agendapunt 13, het memo energiebesparing bij bedrijven en maatschappelijke organisaties. Dat punt is opgewaarderd door alleen de Partij voor de Dieren, dan wil ik het woord geven aan de heer Travaille voor een bijdrage.

De heer Travaille: Dank u wel, voorzitter. Om energieneutraal te worden, werken we eigenlijk aan twee sporen. We hebben steeds meer hernieuwbare energie die wordt opgewekt, en in de RES hebben we daar afspraken over gemaakt met gemeenten. En als die niet gehaald worden, dan regelt de provincie Utrecht het zelf wel met een projectbesluit. En wat je daar ook van vindt, we hebben in ieder geval een provincie Utrecht die in control is. Voor een energiebesparing lezen we dat bedrijven en maatschappelijke organisatie zelf in 2019 aangaven dat 12f procent voldoet aan de wettelijke verplichtingen tot energie besparen. Ofwel, 88 procent van de bedrijven en maatschappelijke organisaties voldeed, volgens eigen opgave, niet of niet volledig in 2019. Van de 5800 bedrijven in de provincie Utrecht, moesten op 1 januari dit jaar voldoen aan de informatieplicht met betrekking tot energiebesparing. Helaas weten we niet hoeveel bedrijven voldoen. Het Omgevingsdienst loket is ook nog niet gesloten, de ODRU heeft bedrijven gevraagd alsnog te reageren, kennelijk deden ze dat nog niet zo snel, om voor 1 maart een reactie te geven. Van de 58 bedrijven waar de provincie Utrecht zelf opdrachtgever is voor VTH, is niet bekend of voldaan wordt aan energiebesparingsplicht, hoewel per 1 januari 2024 dit wel wettelijk verplicht is. Wat we ook niet weten, is hoeveel gebouwen voldoen aan de verplichte C-labels in de provincie Utrecht. Het RVO houdt dit wel bij op een kaart, maar provincie Utrecht heeft geen cijfers. Ik bedenk het niet, hè, dit heb ik allemaal nagezocht, het is allemaal echt waar. We weten niet hoeveel bedrijven zijn aangeschreven door omgevingsdiensten. We weten wel, dat hebben we gezien in de antwoorden op de technische vragen, dat er nog nooit een dwangsom is opgelegd door

omgevingsdiensten aan bedrijven die al jaren bewust in overtreding zijn met de wet. Kortom, we hebben een doelstelling, namelijk een klimaatneutrale provincie in 2040, we hebben grip op de opwek van energie, maar we hebben geen grip op de besparing bij bedrijven en maatschappelijke organisaties. Sterker nog, we hebben helemaal geen inzicht in de energiebesparing bij bedrijven en maatschappelijke organisaties, en we hebben geen enkele invloed op VTH middelen om dat doel te bereiken, omdat de aansturing van VTH verloopt via de gemeenten. En de VTH units zelf aangeven, wij krijgen eigenlijk maar heel weinig opdrachten van gemeenten om dit uit te voeren. Daarom één vraag aan onze mede PS-leden. We hebben denk ik terecht heel veel aandacht voor de opwek van energie, tot aan de optie van projectbesluiten toe, maar de Partij voor de Dieren constateert naar aanleiding van de Statenbrief, en tegelijkertijd dat wij geen inzicht hebben en geen grip hebben op energiebesparing bij bedrijven en maatschappelijke organisaties. En ik vraag de PS-leden daarom, heeft u ook meer behoefte aan inzicht en grip op energiebesparing bij maatschappelijke organisaties en bedrijven? Drie vragen aan de gedeputeerde. Wat kan de provincie Utrecht doen om inzicht en grip te krijgen op energiebesparingsresultaten bij bedrijven en maatschappelijke organisaties? De tweede vraag, ODRU heeft het meldloket voor de informatieplicht, per 1-1-24 was dat van kracht, heeft hij opengehouden tot 1 maart 2024. Kunnen we de resultaten daarvan alsnog verwachten, zodat we kunnen zien wat er ten opzichte van 2019 is veranderd, toen we constateerden dat 88 procent van de bedrijven niet voldeed aan de energiebesparingsplicht? En de derde vraag, kan de provincie Utrecht initiatief nemen, dat is het belangrijkste punt, kan de provincie Utrecht initiatief nemen om met gemeenten afspraken te maken over energiebesparingsplicht bij bedrijven en maatschappelijke organisaties, inclusief de inzet van VTH op dit punt? Dank u wel.

De voorzitter: Dank, mijnheer Travaille. U stelt net een vraag aan de commissie in uw bijdrage. Nu is het wel zo dat u in uw opwaardering dat niet heeft vermeld, dat u ook de mening wenst van de commissie. Dus ik moet dan toch mededelen dat we toch gewoon meteen doorgaan naar de beantwoording van de heer Van Essen. Maar voordat we dat doen, door alle door mij veroorzaakte commotie net heb ik helemaal niet gezien dat de heer Van Schie inmiddels gearriveerd is. Welkom. Ik schors de vergadering voor twee minuten, zodat de heer Van Essen zijn beantwoording even kan voorbereiden. Beste mensen, ik wil weer de vergadering hervatten. Kan iedereen weer zijn en haar plaatsen innemen, en het volume wat lager? Net toen ik schorste, zag ik nog even een handje van de heer Van Lunteren. En ik zei net tegen heer Travaille, we gaan niet weer een rondje langs de fractie doen, maar ik heb het even zo gedaan dat ... De heer Van Lunteren heeft een interruptie op de heer Travaille. De heer Van Lunteren.

De heer Van Lunteren: Dank u wel, voorzitter. Gewoon even, als eerste wil ik zeggen dat wij heel erg ons herkennen in het beeld van de heer Travaille, dat inderdaad energiebesparing nog een beetje onzichtbaar blijft. Nou proberen we het verhaal van de heer Travaille wel een beetje te plaatsen, want we zien, of we weten dat er dus vanuit het Rijk wel enkele verplichtingen zijn. Er is een onderzoeksplicht, informatieplicht, rapportageplicht, investeringsplicht, en hoe verhoudt dat zich tot het verhaal van de heer Travaille? Ik hoop dat de heer Travaille dat zou willen verduidelijken.

De voorzitter: De heer Travaille.

De heer Travaille: Nou, dank voor deze goede vraag. Kijk, er zijn verplichtingen. Die verplichting voor bedrijven en maatschappelijke organisaties tot energie besparingsmaatregelen die binnen vijf jaar terugverdiend zijn. Dat is er ook al een jaar of tien of zo, geloof ik. Maar het probleem is dat die verplichtingen er wel zijn, maar we controleren er niet op. Die controle moet plaatsvinden vanuit de ODRU en de Omgevingsdienst, maar die worden aangestuurd door de gemeenten, en die krijgen veelal geen opdracht van de gemeenten om die

controle uit te voeren. En dat kan met personeelstekort te maken hebben of prioritering, wat dan ook. De consequentie is dat wij als provincie Utrecht eigenlijk geen inzicht hebben in hoeveel energiebesparing er nou eigenlijk plaatsvindt, wat er eventueel nodig is om dat te stimuleren bij die bedrijven en die maatschappelijke organisaties. En als je geen inzicht hebt, dat is ongeveer het begin van grip op de situatie, dan kunnen we ook niet sturen.

De heer Van Lunteren: Dus op al die vier ...

De voorzitter: Mijnheer Van Lunteren, u wilt nog een vervolg interruptie plegen? Mijnheer Van Lunteren, vervolg.

De heer Van Lunteren: Dank u wel, voorzitter, sorry. Dus zowel op de info-onderzoeksrapportage en investeringsverplichting heeft u alle vier het gevoel, daar is onvoldoende duidelijkheid over. Of is het het geheel?

De voorzitter: Het gaat wel via de voorzitter.

De heer Van Lunteren: Excuus.

De voorzitter: Mijnheer Travaille.

De heer Travaille: Ik denk dat dat correct is. En het is niet zo dat we dat als provincie in één keer kunnen veranderen, want wij hebben maar VTH toezicht op 58 bedrijven van de 5800. Maar wij kunnen wel de afspraken maken met gemeenten over hoe VTH ingezet wordt voor controle op energiebesparingsplicht. En dat is eigenlijk, dat was de derde oproep aan GS.

De voorzitter: Dat is dan toch weer een interruptie van de SGP, de heer Vermaat op de heer Travaille. Mijnheer Vermaat.

De heer Vermaat: Voorzitter, een vraagje. Is de heer Travaille het met mij eens dat begin van controle, het begin van het einde van verantwoordelijkheid kan zijn? Vanuit bedrijven gezien. En zou je, en is de heer Travaille het misschien met mij eens dat je eerder zou moeten, het verleiden tot verduurzaming, dan het middel van controle pakken?

De voorzitter: De heer Travaille.

De heer Travaille: Nee, ik denk dat het zeker niet het einde van de verantwoordelijkheid is. Ik bedoel, wij worden allemaal opgeroepen om niet te hard te rijden op de snelweg, maar als er op geen enkele plek een controle plaats zou vinden, dan vermoed ik zomaar dat het grootste deel van ons die honderd kilometer per uur weleens zal negeren en misschien ook wel meer. Maar ik denk juist dat het een enorme meerwaarde is, dat heb ik ook bij de algemene beschouwingen gezegd. Wij sturen enorm veel op stimuleren en communiceren en eigenlijk alle zachte kanten van verleiding, die heel waardevol zijn. Maar ze zijn vooral heel waardevol, als we ook toezicht goed in orde hebben, dan versterken ze elkaar.

De voorzitter: Punt is duidelijk. Mijnheer Vermaat, vervolg interruptie.

De heer Vermaat: De vergelijking die wordt gebruikt van snelheid, die is denkt niet heel goed toepasbaar. Ik pak het meer vanuit het onderwijs, daar wordt geleerd, leerlingen moeten iets leveren, bedrijven moeten iets

doen, maar zodra je controle gaat doen, dan is vaak juist dat een leerling, in dit geval bedrijven, juist dan achterover gaan leunen, en dan hun eigen verantwoordelijkheid die ze zouden op moeten pakken dan gaan verliezen. Dus vanuit die gedachte stelde ik deze vraag. En hoe hard je op de snelweg mag rijden, dat is duidelijk. Daar hoeft je voor de rest niks als tegenprestatie te leveren.

De voorzitter: Dat is niet per se een vraag nog voor de heer Travaille, dus ik wil gewoon vervolgen met dit agendapunt, naar de beantwoording van de heer Van Essen.

De heer Van Essen: Dank, voorzitter. Misschien goed om het eerst even in context te plaatsen, want de heer Travaille stelt vragen eigenlijk over VTH, bedrijven, en trekt bijna de conclusie, we doen bijna geen energiebesparing. Nou, dat laatste wil ik echt met klem bestrijden. Want energiebesparing is meer dan VTH en is meer dan bedrijven, want we hebben ook woningen, we hebben ook maatschappelijke organisaties, bedrijfspanden ook. Nou, u heeft in de memo kunnen lezen dat er op al die sporen heel veel gebeurt. Sterker nog, als het gaat bijvoorbeeld om zorginstellingen, dan zijn wij landelijk echt koploper, want van de vierhonderd gecertificeerde zorginstellingen, zitten er meer dan honderd in onze provincie. Wij zijn echt ook, merk ik ook vanuit landelijke regelingen, worden we echt gezien als koploper op dat soort onderwerpen. Energiebesparing bij bedrijven, en dan even de VTH aspecten waar de heer Travaille met name op doelt, dan is mijn beeld dat we de afgelopen vier, vijf jaar, vier jaar, steeds meer aan het opbouwen zijn. En daar is denk ik belangrijk om het onderscheid te maken tussen bedrijven waar wij zelf bevoegd gezag voor zijn, dat zijn er 58 geloof ik even voor jullie, ik kan er één of twee naast zitten, maar in die orde van grootte, laten we zeggen de orde grootte 60. En het overgrote deel van de bedrijven valt onder het bevoegd gezag van de gemeenten. Voor die 60 bedrijven ongeveer is het zo dat wij die controles nu gewoon doen. Dat kunt u ook zo lezen in de jaarrekening, daar rapporteren we daar ook over, dus daar hebben we dat ingeregeld en zorgen we dat die controles gebeuren. Het is niet zo dat je bij de eerste controle meteen gaat zwaaien met een dwangsom, dat zou ook niet passend zijn. Maar op het moment dat bedrijven stelselmatig daar niet aan tegemoetkomen, dan ga je op een gegeven moment, wordt dat wel een steeds serieuzer gesprek wat er gevoerd gaat worden, en kan je natuurlijk op termijn, kan je daarmee komen. Maar het feit dat we dit pas een aantal jaren doen, is misschien ook mede de verklaring dat er nog geen dwangsommen zijn opgelegd. Het andere is, die gemeente. En uiteindelijk is het een verantwoordelijkheid van alle gemeenten om de VTH-taken, ook rond energiebesparingsplicht, invulling te geven. En wij faciliteren dat en ondersteunen dat. En eigenlijk hoor ik de oproep vanuit de heer Travaille ook, doe dat gestructureerd. Dus die cijfers van 2019, leg dat nu eens naast wat er door de ODRU in beeld wordt gebracht. RUD is er natuurlijk ook mee bezig, zo verschillende omgevingsdiensten. En koppel dat aan ons terug. Nou, dat willen we zeker doen. Het is denk wel goed om dat in een compleet beeld te doen. En daarbij is de verwachting dat dat begin 2025, dus over driekwart jaar, dat we dat hebben. Dus dan zullen wij u uitgebreid informeren over de voortgang van energiebesparing VTH, zowel voor het deel wat wij zelf doen, maar dat krijg je ook jaarlijks in de jaarrekening te zien, als ook wat gemeentes daaraan doen. En ik wil ook wel toezeggen dat we, behalve daarin rapporteren, de voortgang van wat de omgevingsdiensten waarnemen, ook rapporteren over onze eigen inzet om gemeentes, omgevingsdiensten te ondersteunen, te stimuleren, te faciliteren, om de energiebesparingsplicht en de handhaving daarop, nog beter in te vullen.

De voorzitter: Dank, mijnheer Van Essen. Dan was dat het agendapunt 13. Mijnheer, inderdaad, mijnheer Travaille, voor een laatste reactie.

De heer Travaille: Dank u. Dank ook aan de gedeputeerde voor de beantwoording. Ik ben het helemaal met de gedeputeerde eens voor wat betreft het eerste punt. De provincie Utrecht zet behoorlijk in op

energiebesparing. Maar deze Statenbrief ging heel specifiek over energiebesparing bij bedrijven en bij maatschappelijke organisaties. En daarvan constateer ik dat we geen inzicht hebben en geen grip. Als de gedeputeerde zegt, en die 58 bedrijven, daar zijn we heel hard mee bezig, dat doen we helemaal zoals het hoort. Ik lees zelf in de beantwoording van mijn technische vragen, op de vraag, hoeveel van die 58 bedrijven de provincie Utrecht controleert, voldoet aan de energiebesparingsplicht? Dan is het antwoord, dit is onbekend, omdat de bedrijven allemaal een milieuv vergunning hebben en daarom dit jaar niet onder de energiebesparingsplicht vielen. In 2024 vallen ze daar wel onder, maar we weten het niet. Dus dat vind ik een beetje onduidelijk. Als het gaat om een terugkoppeling begin 2025, om een compleet beeld te geven, dat vind ik een beetje laat. Kijk, we hebben geconstateerd in de cijfers van 2019, dat het er slecht voor staat. 12 procent van de bedrijven voldoet aan de energiebesparingsplicht. Nou is er een inventarisatie afgerond, die zou afgerond zijn 1 januari, maar die wordt nu afgerond per 1 maart. Waarom moeten wij dan tot 2025 wachten om een completer beeld te krijgen? En in ieder geval een ander beeld dan dat maar 12 procent van de bedrijven voldoet. De laatste vraag die ik gesteld had aan de gedeputeerde in het vorige blokje was, kan de provincie Utrecht afspraken maken met de gemeenten over de inzet van VTH, specifiek voor controle bij energiebesparingsplicht bedrijven en maatschappelijke organisaties?

De voorzitter: Dank. Ik zit nu wel een beetje te worstelen, want ik voel me een beetje in het oetje genomen, want we gingen het met één termijn doen. Dus dit is eigenlijk een soort verkapte tweede termijn. En u heeft wellicht inderdaad gelijk ook, waar u me net op attendeerde, dat opwaarderende fracties nog kort aan het einde een soort laatste reactie krijgen, maar het is niet de bedoeling dat de gedeputeerde hier nu eigenlijk op ingaat. Dus ik wil dat dan ook niet gaan doen eigenlijk, sorry. Sorry, ik heb het toch gezegd, we hebben één termijn bij elke agendapunt vandaag. Bij Statenbrieven is het altijd één termijn, dus ik kan u niet extra privileges geven in die zin, dus helaas.

14. SB Nadere verkenning Provinciaal Warmte Ondersteuningsbedrijf

De voorzitter: Agendapunt 14, de Statenbrief nadere verkenning Provinciaal Warmte ondersteuningsbedrijf. Dit punt is opgevaardeerd door het CDA en GroenLinks. En ook deze fracties hebben, één van de fracties, hebben in hun opwaardering gezet dat ze wellicht ook benieuwd zijn naar de mening van andere fracties. Dus dan gaan we zo meteen dan ook weer het bekende rondje doen. Daarbij wil ik nu het woord geven aan mevrouw Welschen, van het CDA.

Mevrouw Welschen-Van der Hoek: Dank u wel. Deze Statenbrief die gaat over de eventuele oprichting van een Warmte Ondersteuningsbedrijf door onder meer de provincie. En vanuit deze commissie leeft, althans zou de wens kunnen leven, dat de overstap naar duurzaam verwarmen van gebouwen nodig is om te komen tot die klimaatneutrale provincie. Nou, dat is een beleidsinhoudelijk onderdeel van dit geheel, maar waar deze brief over gaat is dat er een onderzoek is uitgevoerd en dat er behoefte bestaat tot ondersteuning vanuit provincie, bij het realiseren van publieke, lokale warmtenetten. En daarom heeft GS dan ook besloten tot een nadere verkenning die moet uitwijzen welke afspraken over samenwerking deze partijen willen maken en wat dat betekent voor de inbreng van alle partijen op het gebied van kennis en kapitaal. Nou, twee fases bestaat dit uit, een intentieovereenkomst met beoogde partners en dan ook een samenwerkingsovereenkomst in een tweede fase ten behoeve van de oprichting van een provinciaal warmtebedrijf. Los van, daar staan we helemaal niet onwelwillend tegenover. Alleen wat ik nu voorlees, dat is echt governance, en niet zozeer een beleidsinhoudelijke discussie die in deze commissie thuishoort, maar het is een governance vraagstuk. En governance is, hebben we met elkaar besloten, een onderwerp dat we behandelen in BEM. En we zien wel vaker dat stukken die hieraan gerelateerd zijn worden behandeld in de commissie zelf. Maar ik ben echt van

mening dat dit thuis hoort in BEM, omdat het een technisch, juridisch governance stuk is van de uitwerking van de wensen die leven in andere commissies. Ik ben benieuwd naar de reactie van de heer Van Essen, maar ook zeker naar de rest van de commissie, hoe zij hier tegenover staan.

De voorzitter: Dank voor uw bijdrage. Dan wil ik het woord geven aan mevrouw Matser, van GroenLinks.

Mevrouw Matser: Dank u wel. Nou, hopelijk kan ik al deels de vraag van mevrouw Welschen tegemoet komen, doordat ik graag wel meer denk ik een inhoudelijke vraag wil gaan stellen aan de commissie, die niet per se gaat over de governance, maar juist over de inhoud die zo meteen dit Provinciaal Warmte Ondersteuningsbedrijf moet gaan invullen. In de brief wordt namelijk uiteengezet dat we dat steunbedrijf op willen gaan richten, omdat we daarmee een waardevolle bijdrage kunnen gaan leveren zo meteen aan de warmtetransitie. Er moet dan opgehaald worden wat voor een behoefte er nog is bij gemeentes aan kennis en kapitaal. Maar volgens mij kunnen wij ook als PS alvast een bijdrage leveren door te zeggen, wat vinden wij het als Provinciale Staten belangrijk dat dit warmte ondersteuningsbedrijf zo meteen gaat doen? En wat GroenLinks betreft zit dat op drie onderdelen, namelijk dat, het provinciaal warmtebedrijf kan een bijdrage leveren door een netwerk te creëren van samenwerkingen tussen gemeentes. Dat is één. De tweede is, we kunnen daarmee versterken dat er goed wordt gewerkt met burgers, de participaties waar we het vanochtend nog over hebben gehad van burgers en coöperaties, dat die wordt versterkt. En de derde is dat we ervoor zorgen dat dat publiek eigendom, waarvan de 51 procent eigendom al is opgenomen in de collectieve Warmtewet, een ondergrens is, maar dat we vooral ook strijden voor dat dat zoveel mogelijk méér wordt. In het rapport van Fakton staan daarvoor een aantal verschillende opties omschreven. En nu is eigenlijk het proces dat is omschreven, gaat dan van die zeven verschillende opties waarover we een infosessie hebben gehad, zo meteen direct naar een voorstel. Ik vraag me af of er in de tussentijd dan dus nog een moment komt waarop voor ons al eerder duidelijk wordt welke van die opties het dan precies wordt, en of, als ik deze drie punten mee geef, of dat dan nog ervoor zorgt dat we meer naar één van deze opties neigen, zoals die zijn gepresenteerd in het rapport. Dank u wel.

De voorzitter: Dank, mevrouw Matser. Wie kan ik op dit punt nog kort het woord geven voor een bijdrage? De heer Dekker, van de Partij ... Mijnheer Travaille?

De heer Travaille: Ja, een punt van orde. Dat kan nu wel, en bij het vorige punt niet?

De voorzitter: Ja, dat heb ik gezegd. Dat komt omdat één van de opwaarderende fracties, in dit geval GroenLinks, in de schriftelijke opwaardering heeft vermeld dat zij graag de mening van de andere fracties op dit punt willen horen. En dat is eigenlijk een soort loophole die we hebben gevonden. En wellicht wordt die loophole nog wel even volgegoten met beton, ik kan het alleen maar hopen. Maar op dit moment is dat dan nog wel de bestaande loophole en is dat dan nu wel het geval. Wilt u ook een bijdrage doen?

De heer Travaille: Nou, ik zou daar graag aan willen toevoegen dat ik me bijna niet kan voorstellen dat er een fractie iets opwaardeert zonder een bijdrage van de PS- leden te willen horen. Maar het kan. Ik vind het een beetje rigide. En ook zojuist toen ik de vragen stelde, ik krijg één antwoord op de drie vragen. Als ik dan zeg, ik heb niet alle antwoorden gehad, dan zegt u, het is nu klaar. Maar oké, u gaat over de orde hier.

De voorzitter: Nee, kijk, ik zit hier wel een beetje mee in de maag, ook net hoe ik u eigenlijk een soort van behandeld heb. Ik voel me daar toch redelijk schuldig eigenlijk over. En ik wil eigenlijk iedereen vanaf nu wel echt aandringen om, omdat we echt met één termijn werken, om interrupties te plegen op de gedeputeerde. En in die zin dus extra hun de vragen te stellen. En helaas is het agendapunt 13 nu al geweest, ik kan niet meer

terug in de tijd, ik heb geen tijdmachine. Maar ik denk dat dat even een voorstel is wat ik u allemaal wil meegeven, om dat dan gewoon voortaan te doen. Dat gezegd hebbende, de heer Dekker, voor een korte bijdrage op agendapunt 14.

De heer Dekker: Voorzitter, dank u wel. Een korte bijdrage, inderdaad, met betrekking tot de opmerking vanuit het CDA. Dan zou ik eigenlijk verwachten dat, als we dit in BEM zouden gaan doen, dat ik mevrouw Welschen dan opnieuw zou treffen. Dus of we dat nu in deze commissie doen, of dan bij BEM, maakt me volgens mij niet zoveel uit. En de vraag roept bij mij ook op, hoe gaat dat na de zomer eruitzien als we de nieuwe commissiestructuur gaan hebben? Want dan zou dit, geldt zijn wat nog steeds volgens het hoofdstuk energie in de nieuwe commissie M&M gaat horen, dus dan zit het weer anders. Wellicht is het iets om in het presidium vooral ook mee te nemen, hoe hiermee om te gaan in het vervolg. En met, ik was hier nog even over aan het nadenken, dus ik heb het verzoek van mevrouw Matser van GroenLinks niet helemaal goed meegekregen, maar voor zover ik het ook lees bij de opwaardeerverzoeken, kan ik dat steunen.

De voorzitter: Oké, dank. Dan zag ik de heer Vermaat, van de SGP.

De heer Vermaat: Voorzitter, het kan kort. Steun voor het verzoek van het CDA.

De voorzitter: Over wat?

De heer Vermaat: Dat ging over, om het in de commissie BEM. Dat was eigenlijk de vraag waarin ze dan aan de commissie stelt.

De voorzitter: Oké, duidelijk.

De heer Vermaat: Graag gedaan.

De voorzitter: Zag ik de BBB fractie ook nog? Nee. De heer Borger van D66 zag ik wel met een handje.

De heer Borger: Dank u wel, voorzitter. Ik begrijp goed dat de fractie van het CDA aangeeft, wat er in deze brief staat, gaat met name over de governance. De oprichting van zo'n bedrijf heeft natuurlijk ook inhoudelijke kanten, die wel in deze commissie zouden passen. In de titel van de brief staat niet warmtebedrijf, maar warmte ondersteuningsbedrijf. En er wordt gerefereerd aan de Wet collectieve warmte en het Warmte Infrabedrijf in Gelderland. Ik ben een beetje zoekende naar hoe dit samenhangt met de denkrichting uit de Wet collectieve warmte, om één bedrijf integraal verantwoordelijk te maken voor de uiteindelijke levering van warmte aan eindgebruikers. En welke rol het bedrijf vanuit de provincie dan zou moeten krijgen. Worden we verantwoordelijk voor de realisatie van infrastructuur, worden we integraal verantwoordelijk namens de provincie voor de levering van warmte? Of gaan we alleen maar adviseren en ondersteunen aan gemeenten die warmtebedrijven op gaan richten? Ik ben benieuwd naar de gedachte van de gedeputeerde hierover.

De voorzitter: Dank u wel. Zijn nog andere fracties die hier kort een bijdrage op willen doen? Dat is niet het geval. Dan wil ik doorgaan naar de gedeputeerde Van Essen, voor een reactie.

De heer Van Essen: Dank, voorzitter. Misschien even beginnend met, de agendering gaat u over als commissie, dat is echt ... Volgens mij valt voor allebei wel wat te zeggen, al kan ik de gedachtegang om dit stuk hier te agenderen wel volgen, in de zin van dat dat erg, en dat sluit misschien meteen aan bij de inbreng van de heer Borger van D66. Dit rapport van Fakton ging eigenlijk over de rolneming van ons als provincie in de

warmtetransitie. En als je zegt, we zien daar een bepaalde rol voor de provincie op het gebied van kapitaal of kennis, ik heb mevrouw Matser daar het één en ander over horen zeggen, samenwerking, dan komt daarna de vraag uit, dan gaan we een bedrijf oprichten. Hoe moet dat bedrijf eruitzien en hoe gaan we het organiseren? En dan komt die governance. En ik denk dat we nu nog iets meer, allebei komt natuurlijk aan de orde, maar nog iets meer in de eerste fase zitten. Wat is die rol die we dan precies gaan pakken en wat moet dat bedrijf gaan doen? Dus volgens mij, het kan in beide commissies, maar ik kan mij ergens iets bij voorstellen. Weet ieder geval wel dat wij in het college, dat ook collega Bakker en de rest van het college, hier uiteraard echt ook gezamenlijk hierover nadenken en veelvuldig over uitwisselen, omdat ook die governance kant heel belangrijk is. Even kijken, dan zoals in de Statenbrief ook staat uitgelegd, komen hierna twee fases. En die afronding van de eerste fase, dat is zo'n intentieovereenkomst, dat zou eind dit jaar zijn, in het najaar. Wat ik u wel kan toezeggen is dat we dan ook dat met u delen. Een Statenbrief of informatiesessie, kunnen we even kijken wat, ook in overleg met uw voorzitter, wat daar een handige vorm voor is. En dat gaat ook over eigenlijk die verschillende opties van, dat vraagt GroenLinks ook, kunnen we nou eens een keer die voor- en nadelen van die verschillende opties goed naast elkaar zetten? En ook, onderbouwing waarom er dan voor een bepaalde optie gekozen wordt. Nou, dat zullen we dan ook doen, zodat u ook daar, en misschien is het handigst inderdaad via een Statenbrief, zodat u ook in de commissie dat gesprek daarover kunt voeren en ons dingen kunt meegeven. Want uiteindelijk, mochten we overgaan tot zo'n warmte ondersteuningsbedrijf, die inderdaad denk ik de rollen die mevrouw Matser noemt ... En daarbovenop, kapitaal is natuurlijk een hele spannende, want als je zegt, het moet een publiek eigenaardom worden, nog makkelijker gezegd dan gedaan, want dan moet er ook veel geld voor op tafel komen, daar kunnen wij als provincie een klein beetje in betekenen, maar daar zullen bijvoorbeeld ook andere ... Daarom ook de gedachte om misschien EBN daar een rol in te geven, of misschien de regionale netbeheerders en rol in te geven, dochter van Stedin zou daar wellicht ook iets in kunnen doen. Dus op die manier, daar verschillende partijen, en als provincie ook en ook gemeentes voor hun lokale deel. Hoe dat er dan uitziet en de onderbouwing daarvan, daar kunnen we dan ook u in meenemen. Dus dat zou ik u voor willen stellen, dat we in het najaar daarover met een Statenbrief komen. En dan, mocht ook in ons college dan het gevoel zijn, dit is dusdanig veelbelovend dat we echt richting de oprichting van zo'n bedrijf gaan, dan vervolgt die volgstap en de uiteindelijke oprichting van zo'n bedrijf, daar komt u natuurlijk aan zet, want dat vraagt ook een Statenvoorstel.

De voorzitter: Dank, mijnheer Van Essen. Dan was dit het agendapunt 14.

15. SB Evaluatie programma asbestdaken

De voorzitter: Gaan we naar agendapunt 15, dat is de Statenbrief evaluatie programma asbestdaken. Die is alleen opgewaardeerd door de Partij voor de Dieren. En voordat ik het woord geef, mijnheer Travaille, denkt u er zo aan dat, wilt u nog mogelijk aanvullende vraag stellen, doe dat dan middels een interruptie op de gedeputeerde bij zijn beantwoording. Mijnheer Travaille, voor een bijdrage.

De heer Travaille: Ik hoop dat de gedeputeerde vlak voordat hij klaar is met zijn bijdrage even zegt, en dan mijn laatste regel. Oké, evaluatie van het programma asbestdaken. Voorzitter, wij vonden de evaluatie van het programma asbest niet al te best. In de Statenbrief over de evaluatie van het programma asbestdaken '21-'23, lezen we dat het doelbereik ruim voldoende is. Maar als we iets scherper kijken naar de cijfers, dan zien we dat de aanpak helemaal niet werkt. Waarom dan toch de conclusie dat het ruim voldoende is? De doelstelling, zoals opgenomen in de evaluatie, was het aantal gesaneerde daken van een factor 2,5 te laten toenemen van 200.000 vierkante meter naar 500.000 vierkante meter. Het resultaat in 2022 is 240.000 vierkante meter. Dat is ongeveer de helft van de beoogde doelstelling op de lange termijn 2025. Ongeveer conform het landelijk

gemiddelde, zien we ook. In de beantwoording van de technische vragen wordt aangegeven dat er toch sprake is van ruim voldoende, omdat de doelstellingen was om een instrument te ontwikkelen waarmee een versnelling kan worden ingezet om in 2030 alle asbestdaken te verwijderen. Die doelstelling staat helemaal niet in de evaluatie. En dat er met plattelandscoaches wordt, die worden betaald vanuit het programma asbestdaken, overigens 50 procent van de kosten notabene, dat die ook bijdragen aan andere doelstellingen, dat is namelijk één van de motieven, dat is leuk, maar dat zegt niks over het succes van dit programma asbestdaken. We zien wel vaker dat de resultaten van programma's te positief aan PS worden voorgeschoteld. Dat leidt er toe dat PS minder goed kan sturen. Ons eerste verzoek aan GS is daarom om hier scherper op te toetsen. Daarnaast vragen we de portefeuillehouder om specifiek voor het programma asbestdaken de conclusie aan te passen op basis van de werkelijke resultaten. In de evaluatie worden diverse veranderde omstandigheden genoemd, die geleid hebben tot een mager resultaat, onder andere door te weinig aandacht van gemeenten, wat voort zou komen uit het intrekken van het landelijk verbod op asbestdaken. Maar dat was al in 2019 genomen. Twee jaar voor de start van het programma, dus dat was te voorzien. Waarschijnlijk heeft het ook niet geholpen dat het lening deel bij aanvang van het programma helemaal niet beschikbaar was. Maar belangrijker, bij de evaluatie lezen we helemaal niets over de motieven en weerstanden van eigenaren van schuurtjes en agrarische schuren. Daarom onze vraag aan de portefeuillehouder, is het eigenlijk wel onderzocht wat de doelgroep in beweging zet? Hier lezen we namelijk helemaal niets over in de evaluatie. We weten dat het programma niet werkt, hoewel de conclusie is in het stuk dat het doelbereik ruim voldoende is. We weten niet waarom het programma niet aansluit bij de doelgroep, en we weten niet wat we kunnen doen om de doelen alsnog te bereiken. Daarom, in het vervolg wordt voorgesteld om een aanpak, eigenlijk om nu niks te doen, te wachten op de landelijke campagne met communicatie en bewustwording die eind 2024 ongeveer zal starten, overigens. Communicatie en bewustwording was ook al een belangrijk onderdeel van het programma Utrecht aanpak. Waarom zou dat nu wel ineens gaan werken, als de provincie Utrecht het ook al geprobeerd heeft? Wij vragen de gedeputeerde om na de gereedkoming van die landelijke campagne, bij PS een nieuw programma asbest te presenteren, gebaseerd op de resultaten tot nu toe en een onderzoek naar motieven en weerstanden van de doelgroepen. Tot zover.

De voorzitter: Dank, mijnheer Travaille. Kunnen we meteen door? Twee minuutjes, ik schors de vergadering voor twee minuten. Beste mensen, we kunnen de vergadering weer vervolgen. Dan wil ik het woord geven aan de heer Van Essen.

De heer Van Essen: Dank, voorzitter. Misschien even een paar observaties en daarna denk ik even de kernvraag van de heer Travaille, dat is vooruitkijkend ook. Hij stelt eigenlijk voor, kom met een nieuw programma hiervoor. Maar misschien eerst even, want ik denk de appreciatie van de heer Travaille, die zegt, het heeft allemaal heel weinig opgeleverd, die delen wij niet. In de zin van dat we wel degelijk een trendbreuk zien en dat de mate waarin dat effect optreedt, we ook echt wel de komende tijd ... Ik denk dat de conclusie prematuur is om te zeggen, het doet allemaal niks, omdat we wel degelijk die trendbreuk zien en ook de komende tijd moeten bekijken hoe dat zich verder ontwikkelt. Het andere is dat het Rijk, het gaat natuurlijk om een scala van instrumenten, het klopt dat een aantal onderdelen, zoals dat leningdeel, helaas zijn weggevallen, dat heeft wellicht effect gehad. Het is wel zo dat het Rijk nu met een nieuwe aanpak komt. En ik hoorde de heer Travaille eigenlijk vragen, kom nou na die landelijke aanpak met een nieuw programma. Nou, dat gaat me op dit moment echt even wat te ver, omdat ik ook niet helemaal zie wat die landelijke aanpak is. Het verstandig lijkt om, als die er is, op basis daarvan te kijken wat een passende provinciale aanpak zou kunnen zijn. Dus wat ik u wil toezeggen, en dan kom ik bij het laatste gedeelte van mijn inbreng, zeg ik dan met een schuin oog naar de heer Travaille, wat ik u wil toezeggen, is dat wij, als het Rijk met die nieuwe landelijke campagne komt, dat we u daar dan over informeren, dat we u ook bij die Statenbrief, die we u dan

ook sturen, zullen aangeven wat wij een passende manier vinden om als provincie daarbij aan te sluiten. Punt. Hé, ik zie een interruptie van de heer Travaille, voorzitter.

De voorzitter: Ja, ik zie een interruptie van de heer Travaille, van de Partij voor de Dieren. De heer Travaille.

De heer Travaille: Dank u wel. U zegt dat mijn conclusie prematuur is, want er is namelijk sprake van een trendbreuk. Maar is de conclusie dat het programma ruim voldoende is, is dat niet juist een premature conclusie? Het programma doet eigenlijk niet zoveel ten opzichte van de landelijke trend en beantwoordt vooral niet aan de doelen. Dus dan is zeggen dat het voldoende is, lijkt me redelijk prematuur. Ik ben blij als u een toezegging doet dat we komen met een toelichting op wat er allemaal landelijk gebeurt. Maar tegelijkertijd, als we niet inventariseren wat de wensen zijn van de doelgroep, dan heeft het inderdaad niet zoveel zin. Dus ik denk dat dat een belangrijke, gemiste stap is.

De voorzitter: Ja, dat was een interruptie, alleen ik ... Misschien dwaalde ik zelf even af, maar daar zat wel een vraag in uiteraard, he? Mijnheer Van Essen.

De heer Van Essen: Voorzitter, misschien twee dingen. Het ene is het vraagstuk, is dit kopje thee halfvol of halfleeg? Dat is misschien een beetje het verschil van inzicht van de heer Travaille en mij. Het is een kopje thee, dat kan ik u verzekeren. En ik denk, er zijn wel degelijk instrumenten en hulpmiddelen ontwikkeld, die ook verder toegepast worden en waarvan het eerste beeld is dat ze wel degelijk effect hebben. Dus dat is waarom ik dat zeg, dit kopje thee is halfvol. En de heer Travaille zegt ook, kijk nu ook bij die instrument ontwikkeling naar wat de doelgroep nodig heeft. Ik ga ervan uit dat bij de landelijke campagne daar ook naar gekeken wordt. Wat ik u wil toezeggen is, op het moment dat wij met die Statenbrief komen over, hoe we aan zouden kunnen sluiten bij die landelijke campagne, dat we daarbij meewegen, wat een effectieve manier is om die doelgroep in beweging te krijgen. Dat is uiteraard, als wij zelf iets nieuws hier op touw zouden gaan zetten, nogmaals, ik ben echt nog niet op het moment om die conclusie te trekken, maar mocht dat toch opportuun zijn en passend zijn, dan moeten we natuurlijk wel weten dat dat de goede snaar raakt bij de doelgroep. Dus dat is voor mijn een terecht aandachtspunt, wat de heer Travaille hier meegeeft.

De voorzitter: Dank. Dan was dit agendapunt 15.

16. SB Voortgang MIRT-verkenning OV en Wonen en MIRT-onderzoek A12-zone in samenhang met Rijnburg

De voorzitter: Dan gaan we naar agendapunt 16, maar die valt af, dus hartstikke goed toch.

3. Mededelingen (vervolg)

De voorzitter: Daarbij komen eigenlijk aan het einde van het blok Van Essen, dus we hadden vandaag twee blokken, omdat de heer Van Schie later aansloot, dus dan gaan we eigenlijk weer een soort van terug naar het begin, want ik wil aan de heer Van Schie vragen of er eventueel mededelingen zijn van zijn kant? Dat is niet het geval, wel het geval. Mijnheer Van Schie.

De heer Van Schie: Nee, geen mededelingen. Hooguit, maar ik weet ook niet of we daar nog aan toekomen, rondom de Statenbrief voor de pilot tram in het weekend, meer specifiek voor de wedstrijden van FC Utrecht. Hebben we via het Statenjournaal natuurlijk een uitvraag gedaan of mensen mee willen naar die wedstrijd. Die was wel echt bedoeld voor de mobiliteitswoordvoerders, maar die is misschien breder opgevat. Dus ik wil in

ieder geval de mobiliteitswoordvoerders ook expliciet nog even wijzen op het feit dat ze de tram mogen gebruiken op het moment dat hij rijdt.

De voorzitter: Dus het is eigenlijk een uitnodiging van de gedeputeerde aan de woordvoerders mobiliteit, om mee te gaan naar een wedstrijd van FC Utrecht, heb ik dat begrepen?

De heer Van Schie: Ja, en dan met de tram natuurlijk. Je kunt het kaartje voor de wedstrijd verdienen door met de tram met mij mee te gaan naar ...

De voorzitter: Ik wil ook wel mee. En dat is afgelopen dinsdag, meen ik, of gisteren dus in het Statenjournaal geweest, dus dan weet u dat, u kunt daar zich voor aanmelden.

9. Rondvraag (vervolg)

De voorzitter: Dan gaan we naar de rondvraag, en dan de rondvragen die betrekking op de portefeuilles van de heer van Schie. Dat zijn er twee. Dat is er eentje van de ChristenUnie en eentje van de Partij voor de Dieren. We beginnen met die van de ChristenUnie over de westelijke ontsluiting Amersfoort. En daarom wil ik de heer Wolting meen ik ... Nou, dat is niet helemaal in overeenstemming. De heer Wolting met een rondvraag? Nee?

Mevrouw Rikkoert: Ik wil de vraag wel stellen, maar ik moet hem er even bij pakken, momentje.

De voorzitter: We wachten even af.

Mevrouw Rikkoert: Nou, u heeft het in principe allemaal kunnen lezen.

De voorzitter: Mevrouw Rikkoert.

Mevrouw Rikkoert: Bedankt. In het AD stond het ook nogal groot, er is 34 miljoen uitgegeven en voor rekening gekomen van de provincie voor een westelijke ontsluiting in Amersfoort, die niet doorgaat. Dat is 34 miljoen wat wij dus als provincie betalen. En de vraag is toch wel aan de gedeputeerde of de subsidieverordening geen enkel houvast bood om dat budget terug te vorderen? En dan ook kijkend naar de toekomst, hoe kunnen we nu voorkomen dat dit nogmaals gebeurt? En de regionale bereikbaarheid is dus niet verbeterd in Amersfoort, en de vraag is wat de provincie nog meer gaat investeren.

De voorzitter: Dank, mevrouw Rikkoert. Mijnheer Van Schie, voor een reactie hierop.

De heer Van Schie: Ja, het is natuurlijk vervelend als de tijd zolang voortschrijdt, dat ook de politieke inzichten en het draagvlak voor een project in een lokale gemeenteraad dusdanig verandert, dat een heel project een dramatisch andere wending krijgt, dus dat is hier het geval. En dat is, nou ja, u stelt het zelf ook prijs als het staat op uw eigen democratische legitimiteit, dat doet de gemeenteraad van Amersfoort op haar manier. Daar zijn we als provincie natuurlijk niet blij mee, want we hadden een mooi project waar we ook aan wilden bijdragen. Die subsidievoorwaarden die zijn wel heel soepel op dit moment, dus we kunnen daar niks van terugvorderen, van de subsidiebedragen die we al hebben voorgeschoten en die al zijn besteed aan planvorming en andere aspecten, die met de uitvoering van de westelijke ontsluiting in de oude vorm te maken hadden. We weten ook nog niet precies over welk bedrag het gaat, want de gemeente Amersfoort moet nog besluiten het project af te ronden. Dat gaat de gemeenteraad denk ik deze of volgende week doen. En daarna moet de gemeente ook de subsidieverantwoording opstellen en dan zal blijken hoeveel middelen vanuit de provinciale budgetten ook zijn besteed, en hoeveel er nog overblijft uit het budget wat uw Staten ter

beschikking hebben gesteld en hoe het nieuwe project er ook uit gaat zien. Dat betekent niet dat er niks meer nodig is voor de bereikbaarheid van Amersfoort en de regio, en ook niet dat we daar niks meer aan gaan doen. We hebben natuurlijk NOVEX-afspraken gemaakt met het Rijk, waar we ook met het kader van de groei van de gemeente Amersfoort een aantal grote mobiliteitsuitdagingen hebben, waar we ook als provincie een regionale bijdrage aan gaan leveren. Maar ook dat is nog niet definitief, omdat daar nog geen hele concrete plannen van de gemeente Amersfoort onder liggen, die we ook wel nodig hebben om te zien of en in welke mate we die ook als provincie kunnen ondersteunen, want die moeten uiteindelijk ook wel uw provinciale doelen dienen. Ik denk dat de belangrijkste onderliggende vraag die ik hoor is, kun je dat de volgende keer nou niet slimmer doen, en misschien wat hardere voorwaarden stellen aan een project op voorhand? Daar kijken we natuurlijk nu wel ook serieus naar, want we gaan nog een aantal andere grote projecten doen met gemeenten samen en dan wil je ook wel, bijvoorbeeld als we een tramlijn gaan aanleggen richting de A12 zonder dat er uiteindelijk ook huizen gebouwd worden. En dat we niet straks een tramlijn hebben waar geen passagiers in zitten, omdat die nergens toe leidt. Dus hoe we dat allemaal wat strakker kunnen organiseren met bestuurlijke afspraken, dat zeg ik u toe, dat gaan we proberen vorm te geven. Tegelijkertijd hebben we ook weleens hier in deze zaal andere beslissingen genomen, dan misschien de Rijkspartners van ons verwacht hadden. en levert dat ook weleens wat wrevel op. Dus het is, hoe hard de afspraken zijn, uiteindelijk kun je altijd met een situatie geconfronteerd worden dat democratisch gelegitimeerde besluitvorming, toch weer iets anders besluit. En wat de consequenties daarvan kunnen zijn, gaan we met elkaar nog onderzoeken. Maar de toezegging dat we de subsidievoorwaarden nog een keer goed doornemen voor dit soort projecten met grote bedragen en onzekerheid over de uitvoering, dat zeg ik u toe.

De voorzitter: Een korte reactie van mevrouw Rikkoert.

Mevrouw Rikkoert: Ja, 34 miljoen is echt substantieel budget. Dus even de subsidieverordening bekijken, dat is misschien dan wel een wat lichte bewoording. Ik zou echt zeggen dat daar echt heel goed naar moet worden gekeken, want anders kan het zijn dat bij de aanleg van die tramlijn, u zegt, de gedeputeerde zegt, bij de tramaanleg moeten er woningen komen. Nou, de keerzijde kan dan zijn dat wij opnieuw heel veel budget vrijmaken voor de aanleg van de tramlijn, dat de tramlijn er vervolgens niet komt en wij het budget wel kwijt zijn. Dus ik denk dat we voor het vervolg wel heel scherp moeten zijn of die verordening nu wel toereikend is, want anders gaan we gewoon, kunnen we het risico lopen, zeker met cofinanciering, dat we het op deze zelfde manier weer kwijtraken. En ik begrijp dan ook van de gedeputeerde dat we eigenlijk nog extra budget, boven die 34 miljoen, even onder voorbehoud of dat dan precies 34 miljoen is, dat we dus nog extra budget vrij gaan maken voor de bereikbaarheid rondom Amersfoort.

De voorzitter: Dank. Nog een korte reactie van mijnheer Van Schie.

De heer Van Schie: De vraag die ik hoor, doet u vooral heel goed uw best om te zorgen dat we geen publieke middelen verbranden aan projecten die niet doorgaan, die heb ik goed gehoord. En dat is ook wat we ook echt in de samenwerkingen die we aangaan met gemeentes in projecten als uitgangspunt hanteren.

De voorzitter: Dank. Dan wil ik naar de volgende rondvraag gaan van de ... Nee, eigenlijk niet. De Partij voor de Dieren, over Solar carport, op z'n mooi Engels gezegd. De heer De Weerd.

De heer De Weerd: Dat klopt, dank u wel, voorzitter. Ik ga proberen of het lukt in veertig seconden. In juni vorig jaar werd aangekondigd dat de provincie samen met Drive Solar en vijf energiecoöperaties op tien verschillende locaties in de provincie zonnepanelen boven carpoolplaatsen wil realiseren. Waarbij de planning was dat de eerste Solar carports in dit voorjaar opgeleverd zouden worden. Ik zag het verder niet terugkomen

op de termijnagenda, dus vandaar deze rondvraag waarbij we drie vragen hebben. De eerste is of deze planning gehaald lijkt te worden en hoe het dan staat met de bestemmingsplanwijziging die nodig is bij sommige carpoolplaatsen? Ten tweede, we hebben gezien dat een aantal van die carpoolplaatsen redelijk beperkt is qua omvang, dus we horen graag wat dat zou betekenen voor de opbrengst in relatie tot de businesscase. En tot slot, zagen we dat op de carpoolplaats Vinkeveen A2/N201 een aantal bomen staan. We vragen af of deze gekapt en gecompenseerd gaan worden, of dat ze herplant worden, of wat er ook mee gebeurt. Tot zover.

De voorzitter: Dank, mijnheer De Weerd. Dan wil ik opmerken dat de Partij voor de Dieren geen spreektijd meer heeft. Mijnheer Van Schie, voor een reactie op deze rondvraag.

De heer Van Schie: Dank voor de vraag, want het bracht het ook onder mijn aandacht, en dat was anders misschien niet gebeurd. Maar inderdaad, er zit vertraging op de uitvoering van deze projecten, dat heeft u goed geconstateerd. En ook impliciet in de vraagstelling ook wel de oorzaak daarvoor, want inderdaad, bestemmingsplanwijzigingen die vragen tijd en nog niet alle gemeenten hebben dat voor elkaar gekregen. En het zit nog in de procedure. En ja, ook inderdaad zijn sommige plekken misschien uiteindelijk toch niet rendabel voor degenen die hebben ingeschreven op de concessie om ook uit te voeren, dus of we ze allemaal gaan uitvoeren, is ook nog onzeker. Wat wel zeker is, is dat, daar waar ze komen, er zonnepanelen komen, maar dat dat ook geen hele grote zonnepanelen conglomeraten worden, omdat we uitgaan van middenspanning aanwezigheid. We hebben ook netcongestie natuurlijk, dus we kunnen niet heel veel grote panelen aanleggen, maar dat is ook genoeg voor die plekken om zelfvoorzienend te zijn. En dan tenslotte, de vraag over de carpoolplaats Vinkeveen A2/N201, met de bomen. Er staan inderdaad bomen die in de weg staan. Die worden gekapt en gecompenseerd, dus er komen achttien nieuwe bomen in de directe nabijheid van de carpoolplaats terug. Uiteraard pas nadat ook de bestemmingsplanprocedure en alles wat nodig is om zeker te weten dat het wordt uitgevoerd, ook voltooid zijn.

De voorzitter: Dank, mijnheer Van Schie. Dan was dit het stukje rondvraag. En voordat we verder gaan, ik persoonlijk in ieder geval heb echt wel behoefte aan een sanitaire stop, dus ik wou eigenlijk even vijf minuten schorsen.

21. SB Toegankelijk en dekkend OV

De voorzitter: Zoals net al in het begin bij het vaststellen van agenda is vastgesteld gaan we eerst agendapunt 21 doen, en die omgewisseld met agendapunt 17. En dat gaan we gewoon doen, want de agenda is nu zodanig vastgesteld, en dat is Statenbrief toegankelijk en dekkend OV. En die is opgewaardeerd door een best wel groot aantal fracties, namelijk het CDA, BBB, Partij van de Arbeid, GroenLinks, D66, Volt en de VVD, in die volgorde wil ik ook de fracties het woord geven. En ook bij deze opwaarderingen is het het geval dat we daarna nog even een kort rondje doen bij de niet-opwaarderende fracties. Dan wil ik bij de eerste het woord geven aan mevrouw Bikker, en die is online aanwezig. Mevrouw Bikker, aan u het woord. Nee, toch niet mevrouw Bikker. Mijnheer Van der Pouw, van het CDA.

De heer Van der Pouw-Kraan: Dank u wel, voorzitter. Voorzitter, het openbaar vervoer moet een dekkend netwerk hebben voor de hele provincie in de steden, maar zeker voor het landelijk gebied. Zo staat het in het coalitieakkoord dat ook door het CDA is ondertekend. Wat mij betreft één van de belangrijkste zinnen uit dit akkoord, daar het OV de reden is dat ik de provinciale politiek in ben gerold. Enfin, betreffende het gratis OV voor ouderen met een krappe beurs kunnen wij kort zijn, het CDA blijft enthousiast over deze proef en geeft de gedeputeerde graag het vertrouwen om later dit jaar met een verdere uitwerking te komen ten behoeve

van de voortzetting van dit beleid. Over de evaluatie van het flexvervoer zijn we echter stukken minder positief, voorzitter. Er is eigenlijk geen gebied waar flexvervoer met kop en schouders positief uitspringt. Overall zijn wel mitsen en maren, waar de gedeputeerde over toezegt, later terug te komen bij PS, onder de noemer publieke mobiliteit. Daar kijken wij dan ook reikhalzend naar uit. Er is echter een gebied dat voor het CDA opvallend negatief uitkomt, de gemeente De Ronde Venen. Wij denken dat de instelling van flexvervoer hier simpelweg een mislukking genoemd kan worden. Van wekelijks 285 reizigers met de voormalige ringlijnen M1 en M2 in 2019, naar amper 28 reizigers per week met SyntusFlex in 2022, een afname van 90 procent, voorzitter. En vorige week maandag kregen wij een memo van gedeputeerde Van Schie, waarin hij aangeeft dat U-OV gaat opschalen, wat mij betreft een driewerf hoera, maar dat Syntus helaas tot minimaal de herfstvakantie moet gaan afschalen. Zes lijnen zullen minder gaan rijden, waarvan drie, u raad het al, voorzitter, van en naar De Ronde Venen. Uit de technische vragen blijkt dat er op korte termijn helaas niets veranderd zal worden door GS voor De Ronde Venen. In dit antwoord wordt echter alleen de vergelijking gemaakt tussen Flex-bussen en reguliere lijnbussen. De voormalige ringlijnen hebben bewezen te werken, zoals ik zei, 90 procent beter dan Flex. Het CDA hoort graag van de gedeputeerde in hoeverre hij het eens is met het CDA.

De voorzitter: Dank, mijnheer Van der Pouw. Dan geef ik het woord aan de BBB, de heer Van Vuuren. Nee, mijnheer Beltman, van de BBB. Mijnheer Beltman.

De heer Beltman: Dank u wel, voorzitter. De BBB houdt het kort. Graag zou de BBB het willen hebben over vervoersarmoede. Op dit moment loopt er een pilot gratis OV voor 66-plussers met een krappe beurs. In de beantwoording van de technische vragen van deze Statenbrief staat dat gemeenten verschillende criteria hanteren wat een krappe beurs is. Alleen bestaat er op dit moment een website, genaamd gratisreizenouderen.nl. Deze website is van de provincie Utrecht en hierin staat klip en klaar drie criteria voor deze pilot, woonachtig in de provincie Utrecht, minimaal 66 jaar en inkomen lager dan 22.200 euro, oftewel 1850 euro per maand. Als GS echt wil, en ik quote de gedeputeerde op onze website, 'vervoersarmoede aanpakken betekent onder meer dat we iedereen een goed toegankelijk openbaar vervoer willen bieden'. De vraag vanuit BBB is, wat zou het bezwaar zijn om één van de net genoemde criteria, namelijk minimaal 66 jaar, te schrappen? Is het puur alleen een financieel bezwaar? Of zijn er ook andere bezwaren om de huidige tools, waaronder de net genoemde website van de actuele pilot te gebruiken om alle inwoners die een inkomen hebben van minder dan 1850 euro per maand, te helpen om vervoersarmoede te voorkomen? Als extra tip, het veranderen van de website gratisreizenouderen.nl naar gratisreizen.nl is geen probleem, want deze domeinnaam is nog steeds beschikbaar. Tot zover, voorzitter.

De voorzitter: Dank, mijnheer Beltman. Dan ga ik naar de fractie van de Partij van de Arbeid. Wie kan ik daarvoor het woord geven? Mevrouw Flink.

Mevrouw Flink: Ja, dank, voorzitter. De evaluatie van de proef waar ik reikhalzend naar heb uit gekeken. Als ik het zo bezie is het een onwijs succesvolle proef, 199 procent van de kwantitatieve doelen, twee keer zoveel deelnemers hebben we bereikt. En 95 procent van die deelnemers heeft de OV-kaart ook regelmatig gebruikt. En niet alleen kwantitatief, maar ook kwalitatief viel de proef in de smaak. 77 procent van de deelnemers hebben aangegeven zich dankzij deze proef minder eenzaam te voelen, en maar liefst 83 procent geeft aan de bus en tram nu vaker te gebruiken. Onze inwoners met een krappe beurs hebben dus grote baat bij deze proef. En toch wordt de proef afgekapt onder het mom van de vlag van een zuivere rolverdeling. Er wordt simpelweg doorverwezen naar gemeenten, om te zorgen dat iedereen in de samenleving gebruik kan maken van betaalbaar OV. Maar voorzitter, ik voorzie hier een drietal problemen. Allereerst, lokale collega's die hun

college om gratis OV hebben gevraagd, werden juist doorverwezen naar de provincie. De provincie is de verantwoordelijke en heeft de mogelijkheid om dus ook een gereduceerd of gratis product aan te bieden. Dat we dat dan via gemeenten verspreiden lijkt me, ook gezien het ingekomen stuk van u op leeftijd, logisch, maar het blijft dan toch nog aan ons om te besluiten of we een gratis OV product voor minima willen aanbieden. En daarmee ben ik bang dat we met dit besluit van GS in een cirkeltje terecht zullen komen. Wij worden naar de gemeenten doorverwezen en raadsleden naar de provincie. Maar de groep die hierdoor de bus mist, zijn die ouderen die juist zoveel baat hebben gehad bij deze proef. Ouderen die baat hebben bij een gratis OV product, omdat ze vanwege gezondheidsredenen niet meer auto mogen rijden, vanwege de veiligheid niet meer op de fiets kunnen stappen en vanwege de betaalbaarheid het OV niet meer kunnen gebruiken. Ouderen die dankzij deze proef zelfstandig hebben kunnen reizen naar vrienden, kinderen en kleinkinderen. Dus hoe gaan wij voorkomen dat deze ouderen straks tussen wal en schip vallen? En voorzitter, ten tweede twijfel ik over de hoogte van de pot geld die in deze brief wordt voorgesteld voor betaalbaarheidsproducten voor alle minima. De proef voor alleen de ouderen was al 1 miljoen, en om nu alle minimagroepen te bereiken, willen we slechts 5 ton extra besteden. Voorzitter, daarom vraag ik aan de gedeputeerde wat de reden is om maar 50 procent extra toe te voegen onder het mom van het breder trekken van de doelgroep. Ziet de gedeputeerde dit als voldoende om alle minima te kunnen bedienen? En hoe staat het in verhouding tot bijvoorbeeld de miljoen extra die wordt uitgetrokken voor de tram in het weekend? Tot slot vind ik het moeilijk in te schatten wat we nu precies wel gaan doen in het aanbieden van betaalbaarheidsproducten. Wij worden als PS over de gesprekken van GS met vervoerders en gemeenten pas in het derde kwartaal geïnformeerd over mogelijke invullingen, en dat is dus tegen het einde van de afloop van de huidige pilot. Een pilot die, ondanks opstartperikelen zoals hoge communicatie- en overheadkosten, bewezen effectief is. Wij zijn als provincie tariefautoriteit en wij kunnen daarmee als provincie ook betaalbare OV producten aanbieden. We hebben nu een product dat bewezen werkt. Laten we daarom vooral niet te lang wachten en onderzoek doen naar hoe we minima de bus in kunnen krijgen. Laten we er vooral mee doorrijden. Dank u wel.

De voorzitter: Dank, mevrouw Flink. Dan gaan we naar GroenLinks, de heer Oude Wesselink.

De heer Oude Wesselink: Dank u wel, voorzitter. Als eerste wil ik mij van harte aansluiten bij de bijdrage van de heer Beltman, al ben ik bang dat de domeinnaam na deze vergadering niet meer beschikbaar is. Met veel interesse heeft de GroenLinks fractie kennisgenomen van de evaluatie. GroenLinks kan de provincie volgen, als het gaat om het bereiken van de doelgroep, dat gemeentes hier een realistische verantwoordelijkheid in hebben. Zij zijn verantwoordelijk voor het armoedebeleid en zij hebben ook inkomens informatie, zodat het daardoor makkelijker is voor de inwoners om die aanvraag te verwerken, en gemeenten zijn eigenlijk ook veel beter bereikbaar voor de doelgroep. Want zeg nou zelf, iedereen weet wel wat de gemeente doet, maar toch iets minder wat de provincie precies doet en waar die zit. Als je daarmee dan de overheadkosten omlaag kan brengen en dat geld dan juist kan gebruiken om te investeren waar het nodig is, namelijk goedkoper openbaar vervoer voor lage inkomens, dan heeft dat veel winst. En hierdoor wordt dan uiteindelijk het deelname percentage ook hoger. Toch maakt GroenLinks zich wel zorgen dat het mogelijk niet bij alle gemeentes lukt om ook een vervolg gerealiseerd te krijgen. En dat vindt GroenLinks wel ontzettend belangrijk, dus dat alle 26 gemeentes in onze provincie dus ook een vertaalslag maken naar een gemeentelijk initiatief, dan wel aansluiten bij hun bestaande U-OV pas, sorry, U pas bijvoorbeeld, of met een nieuw initiatief komen. En onze vraag aan het college is dan ook duidelijk of ze zich duidelijk als doel stellen dat er in elk van onze 26 gemeentes een vervolg krijgt met de proef en of we daar een update kunnen krijgen over het vervolg daarvan. Dank u wel.

De voorzitter: Dank, mijnheer Oude Wesselink. Dan gaan we naar de fractie van D66, mijnheer Kamp.

De heer Kamp: Dank u wel voorzitter. Het is duidelijk dat er veel lessen zijn te trekken uit de verschillende pilots bij de verschillende gemeenten. Een goed voorbeeld daarvan is dat we inzetten op dat gemeentes, wat zij uitvoeren, waar het over inkomen gaat. Een eenduidige aanpak richting deze gemeenten bij het uitvoeren van dit soort regelingen, dat lijkt D66 essentieel. Dit zal zaken als overhead, en GroenLinks en Partij van de Arbeid noemden het ook al, de kosten aanzienlijk kunnen verlagen. En daardoor blijft er geld over, waar het ook uiteindelijk voor bedoeld is. En dat betekent dat mensen dus meer gebruik ervan kunnen maken. Hetzelfde geldt voor de harmonisatie van de uitvoering van flexvervoer. Meer standaardisatie zorgt voor meer duidelijkheid naar de bewoners en naar een betere dienstverlening. Een aantal zaken die positief zijn, willen we hier benoemen. En dat gaat met name, als het gaat om de financiën en de verhoging van het subsidiebudget voor toegankelijkheid en doorstroming en van het budget voor de uitrol van publieke mobiliteit, dat lijkt ons heel verstandig. Tweede is dat ruimte voor producten in het kader van de betaalbaarheid, dat is ook akkoord, echter moet hierbij wel worden opgemerkt dat de huidige kosten voor de overhead, wat D66 betreft, te hoog zijn. En we zijn blij dat we gaan inzetten op de doorontwikkeling van de tram in het weekend. Een eenmalige pilot om hier meer grip op te krijgen, dat lijkt ons wat te weinig, maar daar kom ik zo nog over te spreken. Daar gaan we zo meteen nog op verder, kom ik straks op terug. En ik zou eigenlijk willen afsluiten, en dat geldt naar heel de commissie, met een soort oproep. Het lijkt D66 goed om in aanloop van de kadernota een eerste discussie met de commissie te hebben rondom de ongewenste maatregelen waar in dit stuk over wordt gesproken, en de financiering hiervan. Dank u wel.

De voorzitter: Dank, mijnheer Kamp. Dan gaan we naar de fractie van Volt. Wie kan ik daarvoor het woord geven? Dat is de heer De Jong.

De heer De Jong: Dank u, voorzitter. Voorzitter, is gratis of goedkoop OV nou armoedebeleid of verantwoord bereikbaarheidsbeleid? Is het voorkomen van grote verschillen tussen rijkere en minder rijkere gemeenten binnen onze provincie nou op de stoel van gemeenten gaan zitten, of je verantwoordelijkheid oppakken als overkoepelend bestuursorgaan? Voorzitter, het blijkt dat GS hier de bal bij de gemeenten legt, of laten we eerlijk zijn, de hete aardappel. In eerdere beantwoording op de vele vragen en interrupties van Volt, inclusief de aangehouden motie voor een onderzoek naar de mogelijkheden van een OV-pas voor alle minima, waarnaast het logo van Volt ook de logo's van UtrechtNu!, de SP, de Partij voor de Dieren en de ChristenUnie boven stonden, werd gesteld dat vervoersarmoede hoog op de agenda staat. De zorgen werden toch gedeeld. En dan toch, we wijzen naar de gemeente en hun armoedebeleid. In de ogen van Volt is dit een te grote tekortschieting binnen ons bereikbaarheidsbeleid. Zeker omdat we nog steeds niet weten, wat levert een OV-pas voor alle minima nu op en wat kost het? Zoals wij al een aantal keer meldden, Utrecht kent een grote groep die elke cent twee keer moet omdraaien en bezuinigt op bijvoorbeeld minder noodzakelijke verplaatsingen. Dit verhoogt het risico op sociale uitsluiting. En uit de evaluatie van een proef gratis OV voor ouderen met een krappe beurs, is gebleken dat het reisproduct hielp om eenzaamheid te verminderen.

De voorzitter: U krijgt een interruptie van de heer Hossain, van de VVD.

De heer Hossain: Dank u. Mijnheer de voorzitter, ik vraag me af, mijnheer De Jong zegt dat de provincie de bal bij de gemeentes neerleggen. Maar is het niet correcter om te stellen dat die bal altijd bij de gemeenten heeft gelegen en dat wij niet van onze medespeler, want we zitten in hetzelfde team, de bal proberen af te troggelen, maar juist proberen een goede voorzet te geven, zodat zij kunnen scoren?

De voorzitter: Dit is een soort voorzet naar het volgende agendapunt, als we in voetbal metaforen gaan spreken. Mijnheer De Jong.

De heer De Jong: Dank, voorzitter. Ik probeer een beetje uit de beeldspraak te blijven, zodat we duidelijk blijven waar we het over hebben. Maar ja, ik denk zeker dat de provincie, en dan ben ik het denk ik heel erg met mijn collega van de VVD eens, samen met gemeenten moet optrekken om hier een antwoord aan te geven. Maar ik denk wel dat de provincie regie moet voeren over OV en daar ook een voortrekkersrol in kan hebben, als het gaat om het bereikbaarheid houden van het OV voor alle mensen in onze provincie. En op dit moment moeten we toch concluderen, dat is niet het geval. En dan kunnen we wijzen naar de verschillen die leven tussen gemeentes op het gebied van armoedebeleid en zeggen, dan moet het daar maar vandaan komen, ze kunnen subsidie krijgen. En het staat in de brief en ze kunnen er zelf nog geld bijleggen, willen ze het kaartje nog goedkoper maken. Maar we kunnen ook kijken vanuit de provincie, hoe kunnen we het bereikbaarheidsbeleid nou zo opstellen, dat alle mensen binnen onze provincie er goed gebruik van kunnen maken? En die dienende functie heeft Volt graag hoog in het vaandel.

De voorzitter: Vervolg uw betoog.

De heer De Jong: Ga ik doen, voorzitter. Maar naast ouderen, zijn ook jongere mensen die in armoede leven over het algemeen minder mobiel. Ze hebben minder vervoersmogelijkheden en een kleiner bereik. Ik heb het vaker gezegd en ik zeg het nog maar eens, bijna 80 procent van de huishoudens zonder een auto heeft een inkomen beneden het gemiddeld inkomen. Gratis of heel goedkoop OV is dus van groot belang om vervoersarmoede tegen te gaan. Wat staat ons dan in de weg? Laten we zo'n onderzoek naar de voors en tegens van een OV-pas nou gaan starten. Wat kost het, wat levert het op en wat zijn de vereisten voor een efficiënte en effectieve implementatie? We vragen gedeputeerde om een reactie. We zouden ook meer duidelijkheid willen vragen rond het nieuwe reisproduct voor alle minima, wat gemeld staat in de brief. Waar een onderzoek voor zal worden opgetuigd, zo blijkt uit één zin in de Statenbrief. Wat wordt verstaan onder een nieuw reisproduct, waar gaan we onderzoek naar doen en hoe? Dat lijken technische vragen, voorzitter, maar die hebben we dus ook gesteld en daar kwam geen antwoord op. Dus we vragen hierbij, en laat ik het dan maar politiek stellen, naar de intenties en verwachtingen van gedeputeerde rond dit onderzoek. En het zou fijn zijn als het onderzoek nader geduid kan worden in dezelfde zinsneden. En tot slot, voorzitter, meer dan 40 procent overhead, gaan we weer, in het GOV. Uit antwoord op onze vragen blijkt dat er geen evaluatie gaat komen. Dat kan natuurlijk niet. Het is in deze situatie natuurlijk uiterst passend, als je meer dan 40 procent overhead hebt, hoe kan een organisatie dergelijke missers nou voorkomen? Het is te verklaren hoe het uiteindelijk ontstaat, die hoge overhead. Maar uit een evaluatie kan blijken hoe wij als organisatie ons zo kunnen inrichten dat we dit soort risico's kleiner maken. Dat is nooit helemaal te voorkomen, maar met goede governance structuren kan je dit soort risico's kleiner maken. En van een evaluatie leer je. Als er dan een politieke partij een vraag stelt en er komt als antwoord, de evaluatie gaan we niet uitvoeren, dan lijkt me dat toch uiterst onacceptabel. Graag een reactie. Dank u, voorzitter.

De voorzitter: Dank, mijnheer De Jong. Dan gaan we naar de fractie van de VVD, de heer Hossain.

De heer Hossain: Dank u wel, mijnheer de voorzitter. De VVD hecht eraan om randvoorwaarden te scheppen, zodat mensen hun leven zo kunnen invullen en zo zingeving eraan kunnen geven als zij zelf willen. Daarbij hoort het faciliteren van bereikbaarheid en mobiliteit als een publiek goed en dus ook het beperken van vervoersarmoede, bijvoorbeeld in het landelijk gebied waar de bevolkingsdichtheid lager is. En om deze reden hebben wij in het coalitieakkoord 'aan de slag voor Utrecht' hier ook middelen voor vrijgemaakt. Maar die middelen kunnen we maar één keer uitgeven. En OV is best wel duur, dus we moeten ook echt keuzes maken.

En uit de proef gratis OV voor ouderen blijkt, zoals we eigenlijk al een beetje hadden verwacht, dat inkomensbeleid niet goed past bij onze bestuurslaag. De overhead was gigantisch, de kosteneffectiviteit laag. En daarom vinden we het goed dat er wordt gekeken naar hoe we toch hier iets mee kunnen doen, maar dat wel op een rolzuivere manier kunnen invullen, door gemeenten te faciliteren, maar dat deel van de uitvoering dat daar thuishoort, ook daar te laten. En het zou mooi zijn als gemeenten die kans aangrijpen, dus de voorzet gebruiken om eenzaamheid en mobiliteit van onze inwoners, eenzaamheid te bestrijden en mobiliteit te verbeteren. In de bredere afweging zien we echter ook dat de meeste deelnemers van de proef in een stedelijk gebied woonden. En dat is ook best wel logisch, want daar is het OV eigenlijk al best wel goed, dus dan is zo'n pas het meest aantrekkelijk, want dan kun je hem ook echt vaak gebruiken. Maar juist in het landelijk gebied is het probleem van vervoersarmoede volgens ons het grootst, in de vorm van beschikbaarheid. Want als je helemaal geen bus hebt, heb je ook geen keuze of je ermee reist. Dus wat ons betreft is de hoogste prioriteit, bij het aanwenden van de beperkte middelen die wij hebben om vervoersarmoede te bestrijden, ook dat meer mensen de keuze hebben om met het OV te reizen, dus die beschikbaarheid verbeteren. De doelstelling ...

De voorzitter: U krijgt een tweetal interrupties. Eerst van de heer De Jong van Volt en daarna van de heer Oude Wesselink. Maar eerst mijnheer De Jong van Volt.

De heer De Jong: Dank u wel, voorzitter. Ik hoor de VVD hier zeggen, de overhead is hoog. Daar zijn VVD en Volt het helemaal mee eens. De kosteneffectiviteit is laag. Ik heb twee vragen, voorzitter. De eerste vraag aan de VVD is, de kosteneffectiviteit is laag. Er is wel uit de evaluatie gebleken dat de mensen die hebben meegedaan zich minder eenzaam hebben gevoeld en het nut van dit product hebben ingezien. Dat is natuurlijk ook een dienst vanuit het OV. Waar gaat de VVD op sturen? Op die kosteneffectiviteit, of deze gemeten kwaliteit van dit product? Dat is de eerste vraag, voorzitter. En de tweede is, er wordt net gesteld door de VVD, het OV moet een keuze bieden. Is de VVD het met Volt eens dat juist het verlagen van de kosten voor mensen die het niet kunnen betalen, de keuzeruimte vergroten van ons OV product? Dank u, voorzitter.

De voorzitter: Mijnheer Hossain.

De heer Hossain: Dank u wel, voorzitter. Allereerst de vraag over de kosteneffectiviteit, even daargelaten hoe effectief, hoe je dat precies meet, armoede of eenzaamheid bestrijden. Als je een hoge overhead hebt, dan had je dus met een lagere overhead meer mensen zich minder eenzaam kunnen laten voelen. Dus de conclusie, ook uit de beantwoording van de technische vragen was, door die overhead is de kosteneffectiviteit laag, omdat er hele goede ideeën zijn om met minder geld evenveel mensen te bereiken, of met hetzelfde geld meer mensen te bereiken. Dus dat is de eerste vraag. De tweede vraag over de armoede en het bestrijden ervan, beschikbaar maken daarvan, daarvan ben ik het natuurlijk in beginsel met u eens. Maar de vraag is hier, wat is de rol van de provincie hierin? Waar krijgen wij ook van het Rijk middelen voor? En waar wij als liberalen voor willen waken, is dat we met vier bestuurslagen tegelijk, met de waterschappen er nog bij, ons allemaal gaan aan bemoeien tegen armoedebeleid, want daar wordt de burger ook gillend gek van. Volgens mij moeten we een duidelijke rolscheiding hebben, bestaat die ook. En is het dus heel goed als er iets van inkomensbeleid bestaat, maar is dat niet onze taak. Is dat een taak van het Rijk en van de gemeenten, en zijn we het meest effectief als we hem ook daar laten.

De voorzitter: Nog een korte vervolg interruptie van de heer De Jong.

De heer De Jong: Dank u wel, voorzitter. Op beide antwoorden een interruptie, want één, de kosteneffectiviteit is laag. We hadden meer mensen kunnen helpen, als we minder overhead hadden, nou,

laten we daar dan van leren. Is de VVD het met Volt eens om het dan wel te blijven doen? Want zou dat een reden zijn, ook als die kosteneffectiviteit niet helemaal naar de smaak van de VVD is, om dit dan niet te doen? Als we zulke hoge kwaliteiten ermee kunnen bedienen, zo blijkt uit de evaluatie, moeten we natuurlijk trachten via onze governance mechanismes, om die kosteneffectiviteit te verbeteren, maar natuurlijk wel dit te blijven doen. Is de VVD dat met ons eens, voorzitter? Tweede vraag. De rol van de provincie; is de VVD het met Volt eens dat we een beetje moeten voorkomen dat het taaltrucjes worden met armoedebeleid? Want we hebben het hier over een bereikbaarheidsbeleid voor alle doelgroepen, en minima zijn een belangrijke doelgroep binnen de provincie Utrecht. Dat vind Volt en ik ben benieuwd wat de VVD vindt.

De voorzitter: Mijnheer Hossain.

De heer Hossain: Dank u wel, voorzitter. Mijn tijd loopt trouwens wel bij de beantwoording, zie ik net ook, van de interrupties. De eerste vraag ging ... Sorry, nu ben ik hem even kwijt. Kun je heel kort, in één woord ...

De voorzitter: Mijnheer De Jong.

De heer Hossain: Nee, dat is an sich geen reden om het te doen. Wij hebben wel een reden waarom wij dus een voorkeur geven aan, in het landelijk gebied vooral de beschikbaarheid, om daar de prioriteit aan te geven. Dus in de grotere afweging waar ik net over aan het spreken was, zouden wij zeggen, probeer er vooral voor te zorgen dat er dus meer vervoer wordt aangeboden, dat er meer bussen rijden, zodat meer mensen het OV pakken. Ook juist om de weg te ontlasten en onze energietransitie-ambities en dergelijke waar te maken. Dus an sich nee, maar in breder kader zou ik toch voor iets anders kiezen om die 12 miljoen die we hebben per jaar uit te geven. En uw tweede vraag, die ging over taaltrucjes en vervoersarmoede, ik had moeten meeschrijven, en daar ... Sorry, ik zit heel even na te denken wat je vraag was. Excuus, via de voorzitter.

De voorzitter: Ik ben bang dat we toch weer even terug moeten naar de heer De Jong, om nog kort die laatste interruptie toe te lichten.

De heer De Jong: Ik herhaal graag mijn vraag, voorzitter, is geen enkel probleem. Het ging mij om een reactie op het statement van de VVD dat het gaat over, dat we de rol van de provincie versus Rijk en gemeenten goed in het oog moeten houden. En toen heb ik gezegd, laten we er geen taaltrucjes van maken. Maar dit is geen armoedebeleid, of dit heeft te maken met de armoede, raakt aan het armoedebeleid onder andere van gemeentes. Maar we hebben het hier over het bereikbaarheidsbeleid van de provincie, die er voor alle doelgroepen moeten zijn, en de minima is daar een hele belangrijke doelgroep bij. En ten slot kan ik me voorstellen, voor Volt gaat het in ieder geval over mensen, blijkt hier ook bij de ouderen dat ze zich minder eenzaam voelen. En ik ben benieuwd of het bij de VVD echt alleen maar een geld overweging is, of dat ze ook echt kijken naar hoe de mensen hierbij ...

De voorzitter: Gaat het om mensen of geld, mijnheer Hossain?

De heer Hossain: Kijk, wij hebben bepaalde verantwoordelijkheden, daar hebben wij, daar hebben wij echt een verantwoordelijkheid en een taak om uit te voeren. En in bredere zin willen wij bereikbaarheid voor iedereen faciliteren, maar dat betekent niet dat we alle problemen kunnen oplossen die op alle bestuurslagen spelen. Want er is inkomensongelijkheid en dat geeft soms ook problemen. En dat heeft op alle facetten van het leven natuurlijk consequenties, maar dat betekent niet dat we die allemaal kunnen oplossen. Dus wat ik juist heel goed vind, is als we kijken, waar raakt het direct aan onze taken? Dus bijvoorbeeld, wij willen faciliteren dat gemeenten die dat wel in hun takenpakket hebben, die daar wel de knaken voor hebben, dat

die daar ook effectiever op kunnen ingrijpen, daar waar wij een rol spelen als vervoersautoriteit. Maar wat ik wil voorkomen is, dat wij gaan proberen om al die problemen die overal in de wereld spelen, allemaal in het provinciehuis op te lossen. Want dat kunnen wij helemaal niet. Dat moeten we ook niet willen beloven, want dan stellen we mensen denk ik teleur. En dan, natuurlijk raakt eenzaamheid van oude mensen ons ook. Maar je moet ook af en toe met je verstand kijken, hoe zijn we nou echt effectief? Want dan kunnen we de beste resultaten voor mensen realiseren. Dus wij doen het natuurlijk, net zoals alle andere partijen, met de overtuiging dat we uiteindelijk hiermee voor de mens het beste realiseren. En ik heb alle vertrouwen dat de heer De Jong ons ook wel mens genoeg acht, dat wij niet alleen naar geld kijken, maar juist naar het effect op het individu.

De voorzitter: U bent nog niet klaar, want u kreeg nog interrupties van een drietal fracties. Eerst de heer Oude Wesselink van GroenLinks, daarna de PvdA en daarna de SP. Mijnheer Oude Wesselink.

De heer Oude Wesselink: Dank u wel, voorzitter. De heer Hossain had het over dat het ook zeer van belang is dat ook in de minder drukbevolkte gebieden, waar het OV minder goed is, ook juist hiervoor aandacht is. In mijn eigen betoog had ik erover dat het ontzettend belangrijk is dat alle 26 gemeentes daarom mee gaan doen. We kunnen de aanname doen dat het bij de grote gemeentes voor hen minder een belasting is om mee te gaan doen. Kunt u daarom aansluiten bij GroenLinks om aan te geven hoe belangrijk het is dat het echt voor alle gemeentes geldt dat we dit programma voortzetten?

De voorzitter: Mijnheer Hossain.

De heer Hossain: Dank u, voorzitter. De heer Oude Wesselink loopt een beetje vooruit op een vraag die ik ook ging stellen, inderdaad, om versnippering te voorkomen, dus in grote lijnen daarmee eens. Maar dat neemt niet weg dat we ook terughoudend moeten zijn in wat onze rol daarin is. Maar absoluut, het is wenselijk dat gemeentes deze handschoen oppakken en dat burgers ook duidelijkheid hebben in de hele provincie. Dus als het overal ingevoerd wordt, zou mooi zijn.

De voorzitter: Dank. Mevrouw Flink van de Partij van de Arbeid voor een interruptie.

Mevrouw Flink: Voorzitter, ik sloeg aan op de zinsnede, we willen niet alle problemen oplossen. En als wereldverbeteraar die ik, hoe ik me soms voel, is dat natuurlijk moeilijk. Maar er is hier een heel concreet probleem wat we volgens mij als provincie wél kunnen oplossen, en dat is betaalbaar vervoer aanbieden voor onze inwoners. Dat is ook iets waar wij volgens mij als provincie wel degelijk verantwoordelijk voor zijn. En als ik dan een proef zie waar binnen de kosten van die pilot, we niet 100 procent hebben bereikt van onze kwantitatieve doelen, maar 200 procent, wel met hoge overheadkosten, hoe weegt de VVD dan die hoge overheadkosten voor een pilot? Het lijkt me dat dat inderdaad met opstart problematiek ook inderdaad moeilijker is om op te zetten, maar dat we wel redelijk kosteneffectief 200 procent van ons doel hebben bereikt aan mensen.

De voorzitter: Mijnheer Hossain.

De heer Hossain: Dank u wel, voorzitter. Allereerst, die 200 procent, daar hebben we eigenlijk beperkt boodschap aan, dat zit ook later in mijn bijdrage nog. Maar het echte doel van deze proef was helemaal niet op een bepaald percentage deelnemers te halen, het echte doel was om wat te leren. Want dat was de oorspronkelijke insteek. We willen ervaring ermee opdoen en daar lessen uittrekken, en die lessen hebben we nu getrokken. En een doel om die les te kunnen leren was, een subdoel eigenlijk, of een faciliterend doel was,

om ervoor te zorgen dat er genoeg deelnemers waren, dat je ook conclusies kunt trekken. Dus ja, de proef is succesvol in dat we er lessen uit hebben kunnen trekken, maar dat betekent niet, de proef was een doorslaand succes, we moeten ermee doorgaan. Dus die 200 procent vind ik een beetje flauw, al vind ik het wel heel goed, dat betekent wel dat de provincie erin is geslaagd om veel mensen te bereiken. Dus dat is iets positiefs, maar ik trek daar geen conclusies uit voor of we moeten doorgaan. U noemt, of sorry, mijnheer de voorzitter, mevrouw Flink noemt ook dat wij hier wel invloed op hebben en het wel op kunnen lossen. En dat zou ik eigenlijk willen bestrijden, want als je echt voor iedereen het helemaal beschikbaar en betaalbaar wil maken, dan moet je het bijna voor alle inwoners gratis gaan maken en een heel apparaat gaan optuigen. En dat kunnen wij dus niet, dat is onbetaalbaar. Dus volgens mij moeten we kijken naar hoe we ervoor zorgen dat we een redelijke prijs hebben en moeten we faciliteren dat andere bestuurslagen, daar waar er een inkomensprobleem is, dat kunnen aanpakken en volgens mij doen we dat ook. Maar we kunnen dus volgens mij absoluut niet het probleem in z'n geheel oplossen. Dat moeten we, voor zover we dat kunnen bereiken en dat nastreven, moeten we het samen met het Rijk en gemeenten doen.

De voorzitter: Mijn verzoek is, graag de interrupties en de antwoorden op de interrupties korter te houden. Het is wel leuk. Ik heb daar geen meningsoordeel over hoor, maar ik vind het wel leuk om naar te kijken. Een vervolg interruptie van de Partij van de Arbeid, mevrouw Flink.

Mevrouw Flink: Een kleine vervolg interruptie voor de meerwaarde van het debat. Het is natuurlijk een deel om inderdaad die evaluatie dan, of om die proef goed te kunnen evalueren, om een bepaald percentage mensen als deelnemer van de proef te hebben. Maar als 98 procent of 95 procent van de deelnemers van de proef zegt, dankzij deze proef ben ik met het OV gegaan, ben ik die bus ingestapt, ben ik die tram ingestapt. dan zijn er dus bijna vierduizend inwoners die wij het OV in hebben gekregen. Hoe weegt de VVD dat in de mobiliteitstransitie, die we bijvoorbeeld hebben te maken? We hebben in de vorige commissievergadering van M&M gepraat over het bereikbaarheidsprogramma. Er zit een shift in dat we meer duurzame mobiliteit moeten maken. Voorzitter, volgens mij ...

De voorzitter: Hoe weegt de VVD mobiliteitstransitie, 95 mee? Mijnheer Hossain.

De heer Hossain: Dat is mooi, dat is positief. Maar zoals ik eerder zei, we kunnen elke euro één keer uitgeven en we hebben er maar twaalf miljoen. Dus laten we goed kijken hoe we die het meest effectief uit kunnen geven, door te kijken hoe we overhead kunnen verlagen, hoe we gemeenten aan de bal kunnen helpen, zodat zij dat doelpunt voor ons kunnen maken en door ook expliciet oog te hebben voor het landelijk gebied waar die bus soms gewoon überhaupt niet rijdt.

De voorzitter: Dank. Ik kom zo bij u hoor, mijnheer Beltman. Ik zag ook nog een interruptie van de heer Breur van de SP.

De heer Breur: Ja, dank u wel, voorzitter. Ik kan absoluut met de heer Hossain meevoelen als het gaat om, wie heeft nou precies welke taak, die rolverdeling? Gemeente gaat over armoedebeleid. Maar dan vind ik wel dat de VVD erg makkelijk stapt over het feit dat de provincie over de tarieven gaat. En dit is natuurlijk een onderwerp dat aan beide zaken raakt, maar dit is wel een stukje dat het echt verdient om echt in de discussie te worden betrokken. Wat de VVD wel zeer terecht opmerkt, is de bereikbaarheid van het landelijk gebied, en daar gaat eigenlijk mijn vraag om. Kan ik de VVD voortaan aan mijn zijde vinden, als ik ga pleiten voor een beter OV in het landelijk gebied?

De voorzitter: Mijnheer Hossain.

De heer Hossain: Volgens mij vindt u ons daar vaak aan uw zijde. Maar net zoals voor flexvervoer, is er maatwerk nodig en verschilt het natuurlijk per voorstel. Het is geen blanco cheque. Maar dat is wel onze prioriteit als het gaat om vervoersarmoede.

De voorzitter: Dank. Dan zag ik nog een interruptie van mijnheer Beltman, van de BBB.

De heer Beltman: Dank, voorzitter. Om heel even alle onzin een klein beetje plat te slaan, voordat ik de vraag stel, voorzitter, met uw permissie. De doelstelling van de proef is geslaagd op het moment als er tweeduizend mensen een gratis OV hebben aangevraagd, check. Als er mensen meer zijn gaan reizen, check. En als ze minder eenzaam zijn geweest, check. Dus alle boxes zijn groen. Dat is even feitelijk de juiste redenering. Mijn vraag is concreet aan de VVD en aan mijnheer Hossain, we hebben nu, in de brief staat dat anderhalf miljoen euro beschikbaar wordt gesteld voor het zorgen voor, nou, het tegengaan van vervoersarmoede. Vindt de VVD dat een reëel bedrag, of zegt de VVD naar aanleiding van die miljoen die wij betalen voor de 66-plussers met een kleine beurs, dat dat te weinig is?

De voorzitter: Dank. Mijnheer Hossain.

De heer Hossain: Nee, het is eigenlijk het tegenovergestelde, mijnheer, de voorzitter. Misschien zit het zelfs aan de hoge kant, juist omdat wij denken dat dat geld effectiever ingezet kan worden in het landelijk gebied en voor het aantal bussen, voor de verbetering van de dienstregeling. Dus kijk, we hebben twaalf miljoen en de vraag is, hoe verdeel je die pot over de verschillende dingen die we kunnen doen met die twaalf miljoen? En wat ons betreft is het mooi en moeten we dus kansen pakken waar ze liggen, waar de synergie met gemeentes ligt, maar moeten we ook kritisch zijn op wat we dus allemaal niet aan het doen zijn met die anderhalf miljoen.

De voorzitter: Nee, dat punt is duidelijk. Nog een vervolg interruptie van de heer Beltman.

De heer Beltman: Dank, voorzitter. Mijnheer Hossain geeft aan dat met name het buitengebied belangrijk is. Maar hoe moeten de mensen in het buitengebied die arm zijn een buskaartje betalen dan?

De voorzitter: Mijnheer Hossain.

De heer Hossain: Nou ja, ik kan niet al ... Dit is een flauwe vraag vind ik, mijnheer de voorzitter, want dit is een breder probleem. En ik denk ook dat we er niet voor zorgen dat zij dat buskaartje kunnen betalen, want we kunnen het helemaal niet gratis maken voor alle inwoners in de hele provincie Utrecht. Dat gaan we ook als we die hele twaalf miljoen daaraan uitgeven volgens mij niet kunnen financieren. Wat ik veel erger nog vind, is dat mensen die een heel belangrijke reden hebben dat ze het OV willen gebruiken, dat ze naar het ziekenhuis toe willen om hun oma te bezoeken, dat ze niet de bus kunnen pakken, al willen ze al hun geld eraan uitgeven, omdat die bus niet rijdt. Dus volgens mij is voorwaarde één die we als provincie moeten faciliteren, ervoor zorgen dat er een bus is om in te stappen. En dan helpen wij de gemeenten om ervoor te zorgen dat die arme inwoner het ook kan betalen. Maar dat is wel een taak die primair bij die gemeenten ligt en bij het Rijk, en niet bij de provincie om ...

De voorzitter: Een laatste interruptie van de heer Beltman.

De heer Beltman: Maar dat ligt helemaal niet alleen bij de gemeente, voorzitter, via de voorzitter. De tarieven liggen bij ons, dus wij bepalen de tarieven. Dus op het moment als mijnheer Hossain aangeeft, wij willen graag

meer bussen in het buitengebied, heb ik gewoon de simpele vraag gesteld, niet voor alle inwoners, gewoon de simpele vraag, hoe kunnen de arme inwoners van het buitengebied de bus ingaan zonder geld?

De voorzitter: Dat is eigenlijk weer dezelfde vraag. Nee, maar de heer Hossain gaat over zijn eigen woorden. Mijnheer Hossain, u kunt er nog kort op reageren.

De heer Hossain: Kijk, iemand die geen geld heeft kan iets niet kopen. Maar die vraag, daarom zeg ik ook, mijnheer de voorzitter, dat die een beetje flauw is. Die vraag kan ik op heel veel manieren ook omdraaien. Volgens mij is het inderdaad zo dat, als je te weinig geld hebt, kun je bepaalde dingen niet doen en moet je keuzes maken. Dat is vervelend, dat willen we natuurlijk met z'n allen niet. Maar daar begon ik al mee bij één van de eerste vragen, we kunnen niet alle problemen oplossen, dus we moeten kijken hoe we zo effectief mogelijk zoveel mogelijk problemen oplossen. Dus nee, misschien dat er situaties zijn dat iemand dat niet kan betalen, dat is dan het eerlijke, crue antwoord. Maar ik geloof niet in sprookjes dat we dat hele grote maatschappelijke probleem, dat veel meer omvat, dat wij dat hier in deze zaal oplossen. Dus ik ga er liever over hoe wij zoveel mogelijk wél realiseren, wat wél kan.

De voorzitter: Dank.

De heer Beltman: Tot slot, voorzitter.

De voorzitter: Je hebt al, sorry, u heeft er al drie gehad.

De heer Beltman: Tot slot ...

De voorzitter: U heeft er al drie gehad.

De heer Beltman: Dat snap ik, maar ik wil even een conclusie doen, voorzitter.

De voorzitter: Heel kort, één zin.

De heer Beltman: De conclusie is dat de VVD niet aan vervoersarmoede iets wil doen. Dank u.

De voorzitter: Dat is uw conclusie dan. Dan kijk ik even nu rond in de zaal, of was de heer Hossain nog niet klaar trouwens? Nou, dan vervolgt u het betoog, alstublieft.

De heer Hossain: Dank u wel. Nou, sommige dingen zijn al langsgekomen door de vele vragen. Leuk om een beetje discussie te hebben, oprecht, met iedereen, misschien is dat het scherp. De doelstellingen van de proef zijn dus gehaald, want we wilden iets leren en we hebben geleerd dat het gratis OV dus voor minima, een beperkte stedelijke groep, bedient, en dus maar beperkt doelmatig en effectief is. Maar we hebben ook geleerd dat er wel degelijk vraag naar is, dat het eenzaamheid kan wegnemen, dus er zitten positieve en negatieve kanten aan. En wat ons betreft zijn we eigenlijk heel blij dat er wordt erkend, sommige dingen is de provincie gewoon niet zo goed in, daar moeten we externe bureaus voor inhuren. Maar we zien ook dat er wel degelijk aan een bepaalde vraag wordt beantwoord. Dus eigenlijk zijn wij, los van hoe je het geld precies verdeeld, wel tevreden met deze manier van toch proberen er vervolg aan te geven, zonder dat we rücksichtslos 40 procent overhead blijven accepteren. En dan tot slot nog heel kort iets over het Flex-OV. Enkele maanden terug spraken we in deze commissie over studenten aan de Maarnse kant van Lage Weide, die geen goede OV-verbinding hadden, niet veilig naar hun bushalte konden lopen en in de avond en het weekend echt met de fiets wel moesten, want er was gewoon geen bus mogelijk. En door de afschaling

werden hun problemen nog erger. Dat was een complex probleem dat heel moeilijk direct op te lossen was. Maar we waren eigenlijk als VVD ontzettend blij dat de gedeputeerde toch kort daarna kon aangeven dat de locatie waar zij woonden, met een soort ombouw kantoorpand dat studentenflat was geworden, aan het Flex netwerk zal worden toegevoegd. Niet ideaal, maar volgens ons wel precies waar het Flex-OV de potentie heeft, de grootse belofte biedt, om toch iets bij te dragen aan maatwerk en meer beschikbaarheid van openbaar vervoer. Dus wij hopen dat GS blijft zoeken naar manieren om dit als onderdeel van publieke mobiliteit goed handen en voeten te geven, om zoveel mogelijk tevredenheid en deelname te realiseren. Nou, mijn vraag had ik net eigenlijk al aangekondigd, dus ik wil de door eerdere sprekers genoemde zorgen over versnippering tussen gemeenten in een OV product voor minimabeleid. Hoe kunnen we het beperken dat er heel veel versnippering is, zonder dat wij hun taken naar ons toe trekken en onze halve begroting daaraan spenderen? Dat waren eigenlijk mijn vragen. Dank u.

De voorzitter: Dank, mijnheer Hossain, van de VVD. Dan kijk ik nu rond of er andere fracties zijn die een bijdrage hebben op dit punt. Kijken we nog even online. Nee. Dan gaan we eerst naar de heer Vermaat en daarna naar mijnheer Wolting. Eerst de heer Vermaat, van de SGP.

De heer Vermaat: Voorzitter, dank u wel. Met veel interesse net naar het debat geluisterd. Ik kan zeggen dat de SGP zich aansluit bij de, hoe zeg je dat, de verdediging van de VVD, als het gaat over de rolverdeling tussen provincie en gemeenten, en dat ook van harte ondersteunt, hoe dat is verwoord. En het is mooi als er met getallen, laat ik het zo zeggen, getallen gebruikt worden, dat het ook soms goed is ze weer in perspectief te plaatsen. Dus daar bijvoorbeeld, als er vierduizend inwoners geholpen zijn, is dat 0,3 procent van de hele provincie. Dus hoeveel mensen helpen wij en hoeveel geld besteden wij dat? En dat is dan 275 euro per persoon in deze pilot. Dus dan is het ook goed, wat wij zeggen, kijk naar de totale breedte en kijk daarin hoe je de meeste mensen kunt helpen vanuit je eigen positie. Ik dank u.

De voorzitter: Dank, mijnheer Vermaat. Dan gaan we naar de heer Wolting van de ChristenUnie.

De heer Wolting: Dank u wel, voorzitter. Effectiviteit is best wel heel belangrijk. En als wij als provincie op een gegeven moment samen met de gemeentes iets besluiten om iets aan vervoersarmoede te doen, dan kan dat ook heel effectief, als we de zaak gelijktrekken en tegen de gemeenten gewoon zeggen, dit stukje nemen wij voor onze rekening en dat regelen we voor jullie, punt, klaar. Dan kan die 40 procent kan misschien wel naar 20 procent toe, want daar zitten al heel veel dingen in. We hebben een kleine provincie, 26 gemeentes, dat moet de gedeputeerde gemakkelijk kunnen afstemmen met de wethouders, om dit gewoon te regelen. Flexvervoer is en blijft een ander onderwerp wat heel belangrijk is, zeker in de wat minder dichtbevolkte gebieden.

De voorzitter: U krijgt wel een interruptie, dus voordat we vergaan, nog even een interruptie van de heer Oude Wesselink van GroenLinks.

De heer Oude Wesselink: Dank u wel, voorzitter. De heer Wolting, die zei dat als wij eenzijdig een product gaan opleggen, dat we dan wellicht de overhead van 40 naar 20 procent krijgen. Zoals GroenLinks de brief gelezen heeft, was het juist doordat wij eenzijdig dit product hebben opgelegd, in plaats van het samen met de gemeenten te hebben gedaan, is er juist een hele hoge overhead. En dat is de reden dat we nu gaan kijken of het door de gemeentes binnen hun bestaande armoedeprogramma's kunnen overnemen. Waarom is de ChristenUnie van mening, dat als we hiermee doorgaan, dat we dan de overhead terug kunnen brengen naar 20 procent?

De voorzitter: Mijnheer Wolting.

De heer Wolting: Nou, ik denk dat als je gewoon kijkt, als je het op twee plekken gaat doen, allerlei dingen gaat regelen. Je moet het wel in samenwerken met de gemeentes doen, ben ik helemaal met u eens. Maar je kunt op een gegeven moment wel als provincie zeggen, we hebben één provinciaal beleid voor alle gemeentes op dezelfde manier, en het is voor de gemeentes gewoon een stukje uitvoering. En bij hun is het, check box, voldoet hij aan de voorwaarden van de provincie? Klaar, dan is het geregeld. En het zijn namelijk ook de overheadskosten bij de gemeentes waar we naar moeten kijken. Dus de totaliteit moet qua kostprijs naar beneden. Dus dat is eventjes ons uitgangspunt. En ja, of je nou 40 of 20 procent, maar het gaat erom dat je het flink naar beneden brengt door eenheid, eenduidigheid over alle gemeentes heen.

De voorzitter: Vervolgt u uw betoog.

De heer Wolting: Voor de flexvervoer, dat is nog wel heel belangrijk, dat we dat ook in de gebieden hebben waar weinig vervoersmogelijkheden zijn. Dus daar zitten we ook best wel veel aandacht voor promotie en kennismaking van mensen, waar we toch echt aandacht voor vragen. En wat ik in dit stuk een beetje nog mis, is vooral ook aandacht voor de randen van de provincie. Hoe gaan wij nou zorgen dat de mensen die aan de rand van onze vervoersgebieden zitten, dat die ook effectief ondersteund worden? En dat kan soms ook over de grenzen gaan van ons vervoersgebied. Dus daar zouden we echt nog wel aandacht voor willen vragen. Dank u wel.

De voorzitter: Dank, mijnheer Wolting. Dan zijn er verder geen fracties die een bijdrage willen doen. Ik zag ook online geen handje. Dan wil ik het woord geven aan de heer Van Schie voor zijn beantwoording.

De heer Van Schie: Dank, voorzitter. En dank ook voor de nuttige bijdragen van de commissie aan het debat. En daar blijkt ook wel een beetje uit het gesprek dat wij binnen Gedeputeerde Staten ook hebben gevoerd en ook ambtelijk over, hoe kun je nou met beperkte middelen zoveel mogelijk doelen dienen? Want dat is toch wel een beetje wat we met dit voorstel natuurlijk ook voor u neerleggen. En ja, de effectiviteit, zoals meerdere malen ter sprake is gekomen, speelt daar natuurlijk ook wel een belangrijke rol bij, en wat te doen en ook rolvastheid. Dus dat zal ik ook in de beantwoording van de vragen ook nog wel een paar keer mee proberen te nemen. Maar goed, dat ik van tevoren een beetje had verwacht hoe de politieke verhoudingen zouden liggen, dat klopt ook wel. Dus nou, wat dat betreft vervult iedereen zijn rol goed, zal ik maar zeggen. En is het ook uiteindelijk natuurlijk aan u als Staten om beslissingen bij de kadernota te nemen over hoe we de budgetten verdelen. En is de winstwaarschuwing ook van tevoren ook wel, dat, we hebben nu een voorstel gedaan hoe we de twaalf miljoen van het coalitieakkoord invullen, maar er zit ook nog een groot tekort op het hele bereikbaarheidsprogramma. De kadernota gesprekken in het college moeten we nog voor voeren en ook met u als Staten nog. Dus we doen nu een voorstel ook om een aantal taken op te pakken om het openbaar vervoer te verbeteren in onze provincie, maar we hebben dat nog niet 100 procent gedekt. Dus daar gaan we natuurlijk ons best voor doen om dat zoveel mogelijk intact te houden, maar er is echt wel een financieel probleem in onze provincie, dat we eigenlijk al onze ambities niet kunnen waarmaken met het budget dat we hebben. Dus het gesprek wat we vandaag hebben over ambities over deze twaalf c.q. zes miljoen, moeten we natuurlijk ook wel in de bredere context zien van de ambities die we in de hele provincie hebben en in de hele mobiliteitsagenda op alle doelen die we willen dienen. Dat even als aftrap vooraf, voorzitter. Dan toch even concreet een aantal dingen en ik doe het even in partij volgorde, want zo maken we ook de aantekeningen. Bij de BBB, die vraagt het bezwaar om gewoon de leeftijd van de proef te schrappen en gewoon voor alle minima open te stellen. Is dat nou vooral financieel gedreven? Ja. Ik bedoel, destijds, als de Partij van de Arbeid ook met het initiatief natuurlijk voor zoveel mogelijk minima gratis OV te bieden, en ook dat is toen als proef

ingekaderd tot de ouderen met een krappe beurs, ook omdat de middelen er niet waren om dat voor alle minima te doen. Nog los van het feit dat dat ook natuurlijk een veel grotere doelgroep is, dus nog meer overhead met zich mee zou brengen, omdat het dan voor een nog grotere doelgroep inkomensbeleid is, terwijl we daar als provincie niet goed voor geëquipeerd zijn. Dus daar is in de proef niet voor gekozen en kunnen we nu ook niet voor kiezen, met de financiële kaders die we hebben, om uit te voeren straks als we de vervoersarmoede willen aanpakken, ook financieel gezien. Dus dat is een simpel antwoord, denk ik. Maar misschien, over al onze budgetten gaat u uiteindelijk natuurlijk met elkaar. Dus dat is alleen echt, als je alle minima wil bedienen, dan heb je echt wel twintig keer zoveel nodig, ongeveer vijftien tot twintig keer zoveel als we nu uitgeven aan de proef voor deze minima.

De voorzitter: Ik zie een interruptie van de heer Beltman, van BBB.

De heer Beltman: Dank, voorzitter. Uiteraard snap ik het financiële plaatje, dat is duidelijk. Nu is het natuurlijk zo dat bij deze proef 1,3 miljoen is gereserveerd, daar is 1,1 miljoen aan uitgegeven, dus 2 ton is er over. Ziet de Gedeputeerde Staten een mogelijkheid om gewoon een maximaal bedrag te bedenken voor een proef voor alle minima?

De voorzitter: Mijnheer Van Schie.

De heer Van Schie: We hebben nu besloten de proef dit jaar door te zetten zoals die was. We weten ook nog niet wat die gaat kosten, want het hangt ook weer van het aantal deelnemers aan de proef af natuurlijk, dus dat zal einde jaar weer blijken. En we komen dus met een voorstel, dat staat ook in deze brief, dat we eind dit jaar met een nieuw product willen komen voor alle minima, in samenwerking met gemeenten om de grootste klap van de kosten voor het openbaar vervoer al met een kortingsproject te kunnen aanbieden. En dan in algemene zin, voorzitter, omdat nu het gesprek er ook over gaat, kan ik een aantal vragen, of misschien ook meteen beantwoorden, want ...

De voorzitter: Nee, u krijgt nog een interruptie van de heer De Jong, van Volt.

De heer De Jong: Dank u wel, voorzitter. Even een verduidelijkende vraag. Er wordt hier gesteld, nog meer overhead nodig, omdat je dan nog meer inkomensbeleid voor een grotere groep gaat voeren. In absolute termen zal de gedeputeerde gelijk hebben, het gaat nog meer kosten, relatief wordt het natuurlijk minder, want je gaat een grotere groep bedienen met dezelfde organisatie. Of een grotere organisatie, dat ga je veel efficiënter doen. Maar mijn vraag, voorzitter, gaat, er wordt net gesteld in een bijzin, je zou ongeveer vijftien tot twintig keer zoveel geld nodig hebben. Waar is dat op gebaseerd? Is daar een onderzoek toe gedaan? Want dat was onze eerste vraag al maanden geleden, wat kost het?

De voorzitter: Mijnheer Van Schie.

De heer Van Schie: Nou ja, als je even door de ooghalen kijkt, de berekeningen die de heer Vermaat natuurlijk ook maakt, dat je nu natuurlijk maar vierduizend mensen bereikt met deze proef en iets meer 1,5 miljoen uitgeeft, terwijl als je grofweg zegt, 1,3 miljoen inwoners, 10 procent behoort tot de inkomenscategorie die je zou willen ondersteunen, dan praat je over 130.000 inwoners. Dat is echt een stuk meer dan vierduizend, dus dat gaat echt over grof geld, waarvan je dus meteen kan zien, dat is onbetaalbaar met de middelen die we nu ter beschikking hebben, als je hetzelfde type product zou willen aanbieden. Dus daarom stellen wij ook voor, we moeten een ander type product doen, als we minima eerlijk ook de kans willen bieden om laagdrempelig gebruik te maken van het openbaar vervoer.

De voorzitter: Vervolg interruptie van de heer De Jong.

De heer De Jong: Dank u wel. Daar ben ik het heel erg met de gedeputeerde eens, om heel goed en kritisch te kijken, welke type producten zouden we kunnen hebben en welke doelen dienen we dan? En wat gaan we dan kiezen? Daar gaat Volt heel erg in mee. We hebben altijd gezegd, gratis of heel goedkoop, dus met andere woorden, er zit wat verschil waar we naar zouden kunnen kijken, en daar staan we heel erg voor open. Maar grof geld en onbetaalbaar, dat zijn subjectieve termen die wij dan weer niet hanteren, want wij denken niet dat het onbetaalbaar is. Sterker nog, wij denken dat het heel veel gaat opleveren. En dan wil ik toch wel concluderen, als wordt gezegd vijftien tot twintig keer, ja, dat het duurder wordt dan deze proef is helder. Maar laten voorzichtig zijn, als we het niet goed hebben onderzocht en de aannames die ten grondslag liggen aan deze uitspraken niet door onderzoek gevalideerd zijn. Ik zou het wel op prijs stellen als we zeggen, het is zoveel duurder, dat we dat ook goed kunnen staven en ons anders dan weerhouden, behalve te zeggen dat het duurder zal worden.

De voorzitter: Nog een ...

De heer Van Schie: Ik wil daar toch wel even een opmerking, voorzitter, als dat mag, dat we dus de intentie hebben om een ander soort product te gaan ontwikkelen. Dus we hebben deze pilot gedaan, we hebben hem een jaar verlengd, ook omdat we in een soort interbellum terecht kwamen natuurlijk, tussen uitvoering van een nieuw product en het huidige product. En wat we met het nieuwe product beogen is natuurlijk een veel grotere doelgroep bedienen, en dus een eerlijker systeem ook te hebben. Niet maar een hele smalle doelgroep, maar een veel bredere doelgroep, in samenwerking met gemeenten die verantwoordelijk zijn voor het armoedebeleid. Dus ja, we kunnen nu wel heel erg veel onderzoek en analyses gaan doen op een product dat we niet meer willen aanbieden, maar dat vind ik ook een beetje zonde van het geld, eerlijk gezegd. De heer De Jong vroeg ook, voorzitter, naar een evaluatie van de proef, maar we weten heel goed waarom er zoveel overhead was in deze proef, we zijn namelijk met een taak bezig die niet eigen is aan de provincie en dat maakt het heel duur. Dus we hebben geen ingewikkelde, dure analyses nodig met nog meer overhead van een adviesbureau, dat zie je gewoon, omdat het gewoon heel ingewikkeld is voor een provincie die zijn inwoners eigenlijk niet kent, omdat de gemeente daarvoor verantwoordelijk is en die de inkomens niet kent, om al die toetsen te gaan doen die nodig zijn om een product aan te bieden voor een specifieke doelgroep.

De voorzitter: Laatste interruptie.

De heer De Jong: Ja, voorzitter. Maar er wordt nu een nieuw punt aangeboord en daar wil ik nog wel graag even op reageren. Want die evaluatie, en ik probeerde dat duidelijk te maken in mijn inbreng, en als het niet helder is, probeer ik dat nog een keer, we niet vragen naar de reden waarom die overhead zo hoog is, want dat is duidelijk, dat dat is ook goed verklaard in die brief, dus dat was onze vraag niet. Onze vraag zit van, zou het goed zijn om als organisatie te gaan evalueren, hoe komt het dat we dat als organisatie niet hebben voorzien en hebben kunnen voorkomen? Maar ik ben heel blij met ...

De voorzitter: U bent klaar, mijnheer De Jong?

De heer De Jong: Nou ja, ik vind het belangrijk dat we ons ook in een evaluatie, en dat hoeft dan niet meteen met een derde bureau, hoeft dat helemaal niet kostbaar. Maar ga met z'n allen koffie drinken twee uur lang en bedenk, zijn onze governance structuren zo in orde dat we dit soort risico's kleiner kunnen maken in het vervolg? Het is echt, kijk in de spiegel.

De voorzitter: Uw punt is duidelijk. Mijnheer Van Schie, nog een korte reactie daarop?

De heer Van Schie: Maar voorzitter, dit was niet onverwacht. Want toen uiteindelijk het college, het vorige college besloten heeft deze proef te gaan uitvoeren, is dit precies waar ze voor gewaarschuwd hebben. Die zeiden toen ook bij de aanvang van deze proef, weet wel, dit is een hele ingewikkelde proef, want wij weten niet wat onze inwoners verdienen, we weten niet hoe oud ze zijn en we weten niet waar ze van het openbaar vervoer gebruik willen maken. Dus dat was niet onverwacht dat er een hoge overhead zou zijn, dat was verwacht. En vandaar dus ook, ik geloof dat het de heer Van Vuuren was, die zei, alle doelstellingen zijn gehaald. Ja, het is een hoge overhead, maar die was ook niet echt onverwacht, want we wisten al dat het heel moeilijk zou worden om dit te doen. Dus ja, die analyse, wat is er nou misgegaan waardoor het zo duur was, die is natuurlijk gedaan en die hebben we in de brief proberen samen te vatten, omdat we met een niet-provincie-eigen taak bezig waren en dat was ook voorspeld.

De voorzitter: Degene die dat zei was trouwens de heer Beltman. Mijnheer Beltman, u had ook nog echt als allerlaatste op dit vlak een interruptie.

De heer Beltman: Allerlaatste, ja. Ik hoor de gedeputeerde zeggen dat, het is inherent dat er veel overheadkosten zijn aan deze proef, en dat wij in het najaar voor nieuwe producten gaan bedenken om vervoersarmoede te voorkomen. Maar welke producten moet ik dan aan denken, die geen overheadkosten kunnen zijn dan?

De voorzitter: Mijnheer Van Schie.

De heer Van Schie: Hoe we dat precies gaan inregelen, weet ik natuurlijk ook nog niet, want dat zijn we nog aan het ontdekken met elkaar. Maar we hebben ook natuurlijk wel voorzien dat we in eerste instantie wat extra budget nodig hebben, in de eerste jaar schijven, om het goed in te regelen. Want we willen het natuurlijk zo geautomatiseerd mogelijk maken, zo eenvoudig mogelijk voor gemeenten, om de doelgroep te voorzien van een kortingsproduct. En hoe dat precies technisch gaat werken, helemaal zonder overhead zal het nooit kunnen, maar wij willen in elk geval de provinciale overhead marginaal maken door de vervoerders en de gemeenten zo makkelijk mogelijk aan elkaar te koppelen. Want die gemeenten weten welke doelgroep ze willen bedienen en ook welk product daarvoor geschikt is. Wij stellen ons zo voor, en ik hoop dat ik daarmee een aantal vragen mee kan beantwoorden, hoewel we dus nog niet helemaal hebben, precies hebben kunnen uitwerken, dat komt in het najaar, dat wij een standaard kortingsproduct bieden dat voor alle minima door gemeenten makkelijk te activeren is, met dat gemeenten die een tandje extra willen doen, daar ook nog gelegenheid voor hebben. We weten bijvoorbeeld nu al dat, de gemeente Utrecht heeft een minima product voor het OV waarin ze gewoon een bedrag ter beschikking stellen, ik geloof vijfenzeventig of honderd euro per jaar, die je op de U-pas gratis mag verreizen met het openbaar vervoer. Dat is een product dat technisch ook nog moeilijk wordt met de nieuwe OV-pay systemen. Maar de gemeente Utrecht is blijkbaar bereid om nog meer in het armoedebeleid, gericht op vervoersarmoede in te richten dan de provincie. Dus we willen een gestandaardiseerd product maken voor alle gemeenten, ik hoop dat ik daar ook de vraag van de heer Oude Wesselink en van de heer Hossain mee beantwoordt, dat het voor alle gemeenten mogelijk maakt om laagdrempelig een korting aan te bieden, en we moeten nog precies onderzoeken welke korting dat is en hoe dat goed binnen het budget past. En daarnaast de kans bieden aan gemeenten om daar nog bovenop met maatwerk voor hun specifieke doelgroepen nog iets anders te doen. Maar dat dat een technische enorme uitdaging is, dat staat ook vast. Dus dat we daar echt flink in moeten investeren, dat voorzien we wel.

De voorzitter: Oké. Dat was echt de laatste keer en ik ben heel consequent, dat is altijd heel belangrijk, ook in je opvoeding bijvoorbeeld als je kinderen hebt. Mijnheer Wolting, u heeft ...

De heer Wolting: Nog een vraag aan de gedeputeerde, als het mag.

De voorzitter: Echt op dit punt ook?

De heer Wolting: Ja, als u zegt ...

De voorzitter: Maar, ik zei eigenlijk net tegen de heer Beltman, dat we echt op dit punt nu gewoon even niet meer verder op gingen, zeg maar, dus ... Maar u bent wel een andere fractie, dus als u nog heel kort op dit punt, echt de allerlaatste keer, echt voor iedereen nu, de allerlaatste keer, op dit punt een interruptie.

De heer Wolting: Die flexibiliteit die u aangeeft, daar zijn we wel heel nieuwsgierig naar, hoeveel dat nou extra gaat kosten. En gaat dat nou net juist niet ten koste van een stukje effectiviteit dat we niet veel meer moeten zeggen, we hebben in Utrecht één standaard, en dat scheelt een heleboel.

De voorzitter: Mijnheer Van Schie.

De heer Van Schie: Ik denk dus dat we dat wel beogen, maar hoe dat precies, wat die standaard gaat zijn en hoe die makkelijk geactiveerd wordt, dat weten we dus nog niet, want dat moeten we ook echt samen met gemeenten ontwikkelen, want die zullen daar ook hun eigen systemen en doelgroepenbeleid op hebben. Dus dat moeten we echt ook uitvragen bij gemeenten, hoe we het voor hen zo makkelijk mogelijk kunnen maken om voor de doelgroep die u allen beoogt, een OV-product te maken wat toegankelijk is en betaalbaar.

De voorzitter: Vervolgt u de beantwoording.

De heer Van Schie: Dus D66 constateert terecht, wat ik ook bij de inleiding al aangaf, dat de kadernota wel het moment is waarin we daar ook structurerende keuzes in maken. Wij doen nu een soort voorschotje, waarvan we denken, we kunnen meerdere belangrijke verbeteringen in het openbaar vervoer doorvoeren met de voorstellen die we doen. Maar uiteindelijk zijn het de Staten natuurlijk die bij de kadernota daar ook over gaan. Ja, en dan toch, voorzitter, nog eventjes naar de heer Van der Pouw-Kraan, die terecht natuurlijk memoreert dat het niet overal goed gaat, ook met flexvervoer. En dat die constatering die de heer Van der Pouw-Kraan doet, die hebben wij natuurlijk ook gedaan, want het openbaar vervoer met Flex heeft daar niet gebracht wat we hadden gehoopt. We wisten natuurlijk al dat die lijnen M1 en M2 niet denderend waren en met Flex is het echt flink ingestort. Dat is wel precies ook wat we met het onderzoek publieke mobiliteit beogen, om te kijken of we dus voor die doelgroep die toch wel het openbaar vervoer zou willen gebruiken als het er is, hoe we die ook beter kunnen bedienen dan op dit moment. En ik kan me ook zo voorstellen, kijk, je ziet hier dus een omgekeerde beweging, dus dat de reizigers de bus verlaten, wordt hij steeds minder aantrekkelijk en krijg je een neerwaartse spiraal. Wat ik eigenlijk beoog met het publieke mobiliteit, flexvervoer en maatwerk, op bepaalde gebieden waar de dekkingsgraad nu heel laag is en de kosteneffectiviteit heel laag is, om juist een omgekeerde spiraal te bewerkstelligen, zodat je, als je constateert dat er een kleine behoefte is, dat je met Flex kan laten zien dat publieke mobiliteit voor heel veel mensen toch toegankelijk is, en daarmee ook een latente vraag kan aanboren die we nu eigenlijk niet zien, omdat die mensen überhaupt het openbaar vervoer niet gebruiken. Maar dat het een stevige uitdaging is om dan van de belbus naar de buurtbus, naar de reguliere lijndienst weer te gaan, dat zien wij ook. En dat zal ook lang niet voor alle kernen uiteindelijk weer leiden tot het een volwaardige busverbinding wordt, maar we hopen wel

daarmee het openbaar vervoer weer aantrekkelijk te maken voor een doelgroep die hem nu niet gebruikt. Maar uiteindelijk stemmen reizigers wel met hun voeten en de producten die we willen aanbieden, die proberen we juist specifiek daar op te richten, om de mensen weer terug in het openbaar vervoer te krijgen. Dan voorzitter, mevrouw Flink, van de Partij van de Arbeid. Heel enthousiast over de proef, snap ik, want inderdaad de doelstellingen zijn gehaald en ... Ik krijg een interruptie.

De voorzitter: Een interruptie van de heer Breur, van de SP.

De heer Breur: Dank u, voorzitter. De gedeputeerde schetst een heel nobel streven met flexvervoer, om aan te tonen dat er wel degelijk behoefte aan OV op een bepaald gebied is. Maar hoe flexvervoer nu werkt, of liever gezegd niet werkt, is nogal problematisch, omdat volgens het stuk een half uur, maar in de praktijk vaak een anderhalf uur van tevoren moet je bellen, dan moet je naar de bushalte begeven, moet je nog hopen dat je aanvraag goed verwerkt is. Zo niet, dan moet je opnieuw bellen en dan kun je opnieuw anderhalf uur wachten op de bus. Mensen vinden dat geen aantrekkelijke manier van reizen, dus de latente vraag daarmee aanboren zie ik niet zo snel gebeuren. Hoe kijkt de gedeputeerde daar tegenaan?

De voorzitter: Mijnheer Van Schie.

De heer Van Schie: Nou ja, volgens mij is het precies wat we met publieke mobiliteit beogen, omdat dus eenvoudiger te maken en laagdrempeliger. Dus daar gaan we ook met voorstellen voor komen. En dan moet je er ook aan denken dat we misschien meer inzet van een regiotaxi, misschien dat we niet per se huis aan huis daarmee bedienen, maar huis naar knooppunt. Dat we dus op allerlei manieren gaan proberen om de first en de last maal naar een plek waar het OV een veel betere dekkingsgraad heeft, ook te verbeteren. Voorzitter, ik was gebleven bij mevrouw Flink. Over hoe het nou zit met de budget verdelingen, waarom we, maar of we misschien juist wel toch 150 procent voor het veranderen van de proef naar een nieuw product voor minima reserveren. We moeten natuurlijk een veel grotere doelgroep bedienen, dus je kunt al wel bedenken natuurlijk dat daarmee de waarde van het product voor de doelgroep kleiner wordt. Dus je kunt natuurlijk, als je een hoge korting of een goede korting gaat bieden voor een grote doelgroep, is iets anders dan gratis openbaar vervoer voor een kleine doelgroep. Waarbij ik al aangaf dat natuurlijk uiteindelijk ook gemeentes nog de mogelijkheid hebben om daar iets extra's aan te doen. Maar ook daar denk ik, dezelfde discussie die wij een beetje natuurlijk nu hebben, wil je nou een kleine doelgroep heel goed bedienen, of een hele grote doelgroep beter? Dat is wel een soort dilemma waar je dan voor staat. En wij vinden nu als resultante van de proef ook wel dat we denken, het is niet heel eerlijk geweest om een kleine doelgroep, een heel mooi product te bieden, en een hele grote doelgroep, helemaal niks. Vandaar de wens om tot een product te komen dat een grotere doelgroep raakt en daarvoor de drempel dat het openbaar vervoer verlaagt. Nou, volgens mij heb ik daar uw belangrijkste vraag mee beantwoord.

De voorzitter: U krijgt ook nog een interruptie van mijnheer Beltman, van de BBB.

De heer Beltman: Dank, dank. Ik begin nu langzaam een klein beetje de contouren van een mogelijk nieuw product te zien. Kan je ook van uitgaan dat bij dat nieuwe product, als dat inderdaad een soort kortingspas is, dat dat natuurlijk gebaseerd is op het inkomen van de persoon, en dan daarop gerelateerd het aantal korting wat je krijgt voor een buskaartje? Kan ik daar zo ongeveer mijn conclusie mee aantrekken, of is dat te kort door de bocht, mijnheer Van Schie?

De heer Van Schie: Ja, die is misschien wat kort door de bocht, want ... Maar dat gesprek gaan we met de gemeenten ook nog aan, om te kijken hoe de behoeftes daar liggen. Kijk, we hebben natuurlijk nu wel bij deze

proef, maar ook in het algemeen, ontdekt in het gesprek met gemeenten dat zij gewoon ook een algemeen product, voor wat zij als minimabeleid hanteren, zien. En soms is dat 120 procent, soms is dat 130 procent van het minimum, dat ze daar nog in willen betrekken. Dus daar moeten we ook kijken welke flexibiliteit we kunnen bieden, dat weet ik nu nog niet. Maar om echt gewoon een soort glijdende schaal te maken met als je twintig euro meer verdient, dan krijg je tien cent meer korting, ik denk dat dat te veel gaat vragen van de automatiseringsopgave. Het is natuurlijk wel zo, dat ben ik misschien nog vergeten te zeggen tegen mevrouw Flink, dat 66-plussers al een goede korting krijgen op het openbaar vervoer. En als daar natuurlijk nog een minima kortingsproduct bovenop komt, dat dat wel stapelt. Dus hoe dan ook, zal die doelgroep ook met een nieuw product beter af zijn dan de gewone minima. Even kijken, ChristenUnie vraagt nog aandacht voor de randen van de provincie, met het bedienen van het netwerk. Dat is iets dat natuurlijk sterk onze aandacht heeft, vooral natuurlijk daar waar de provincie grensoverschrijdend is, dus dat hebben we, in de concessie hebben we daar wel ook geprobeerd om daar de vervoerders toe uit te dagen om dat nog beter te organiseren dan nu, en we weten ook nog niet precies hoe dat gaat uitpakken. Maar in het kader van dekkend OV en publieke mobiliteit, is dat natuurlijk zeker iets wat we meenemen. Het wil niet zeggen dat, als je aan de rand van de provincie zit, dat je dan ook ver van het stedelijk gebied zit bijvoorbeeld, want op sommige plekken ben je dan juist heel goed bediend. Volt heb ik al veel van beantwoord, denk ik. Over het onderzoek in elk geval, ja, heb ik volgens mij beantwoord. Dus volgens mij heb ik veel vragen beantwoord, voorzitter, maar dit is het moment om mij te interrumpen, mocht ik toch iets vergeten zijn.

De voorzitter: Mijnheer De Jong, van Volt.

De heer De Jong: Dit getuigt van een hele goede samenwerking tussen het college en de Provinciale Staten. Ik ben eigenlijk voorzien in de antwoorden, voorzitter. Daar was ik het mee eens. En ik wilde afsluitend, conform het advies Werkgroep Stranddagen, zoals we met elkaar hebben afgesproken, dan aankondigen dat wij de motie die wij eerder wilden indienen, hebben aangehouden, tot twee keer toe hebben uitgesteld, nog steeds serieus zullen overwegen om die gaan in te dienen.

De voorzitter: Waarvan acte. En even een vraag van mij, is dat dan een actualiteitenmotie? Dat u dat ... Ik heb het even niet helemaal voor ogen.

De heer De Jong: Dat is denk ik afhankelijk van de agenda, voorzitter, we zullen dat bekijken, maar bij deze aangekondigd. En we moeten ons nog beraden op de, want dat is natuurlijk wel, we hebben hier het debat gevoerd, dat moeten we even laten bezinnen, daar moeten we even over gaan nadenken, met een paar collega's over hebben. Maar ik kondig vast aan, hij stond in de pen en hij zal worden ingediend als we dat nodig achten.

De voorzitter: Heel goed. Het is natuurlijk ook geen Statenvoorstel, sorry. Dank, dan was dit het agendapunt 21, waar we zijn. En ik moet me toch weer excuseren, door dit prachtige debat wat hier heeft plaatsgevonden, zijn de constante bewegingen in mijn lichaam zodanig versneld, dat ik me toch weer genooddaakt voel om de plaatselijke sanitaire voorziening te bezoeken. Dus ik schors voor drie minuten en daarna wil ik even kort een orderondje doen over de agenda. Beste commissieleden, kunt u allen weer gaan zitten? Zoals net gezegd, wil ik even kort een orderondje doen over de agenda. Dat had ik ook al in het begin van de vergadering gezegd. En dan is eigenlijk mijn eerste voorstel, er zijn nog acht bespreekpunten, dat is heel erg veel, ik hoor de gedeputeerde al zuchten. En er zijn in ieder geval ook twee agendapunten die, eigenlijk drie, maar er zijn twee agendapunten waarvan ik denk, dat is opgewaardeerd door één, en de andere door twee fracties, kunnen we die wellicht afvoeren? Dat gaat om agendapunt 20, de Statenbrief VRT-tramovergangen, die is alleen opgewaardeerd door het CDA, en agendapunt 25, de Statenbrief voortgang project noordelijke randweg

Utrecht, dat is alleen door de VVD en het CDA opgewaardeerd. En bij die twee wil ik eigenlijk aan de opwaardeerders vragen of zij het nodig achten dit vandaag mondeling te bespreken en of dit wellicht misschien schriftelijk afgedaan worden? Dan kijk even naar boven, naar mevrouw Bikker, want zij heeft deze opgewaardeerd. Mevrouw Bikker.

Mevrouw Bikker: Ik ben hoorbaar, hè? Even zien, ten aanzien van de tramovergangen is het niet noodzakelijk dat het vandaag is. Ik zou hem wel graag mondeling willen behandelen, dus dan zou die doorgeschoven kunnen worden. En de volgende was, ik meende NRU, die u noemde, die zou wat mij betreft inderdaad schriftelijk afgedaan kunnen worden.

De voorzitter: Ja, dat dat gaat om agendapunt 25. Dan kijk ik ook even naar de heer Hossain, want die is ook mede-opwaardeerder van dat agendapunt.

De heer Hossain: Ja, ik wilde hem eigenlijk wel bespreken, maar het hoeft inderdaad niet vandaag, het is niet urgent. Het kost me trouwens weer spreektijd, zie ik.

De voorzitter: Geef de heer Hossain anders maar twintig seconden gewoon erbij. Nee, dat niet, dat kan dus niet. Oké, Statenbrief VRT-tramovergangen gaan we dan dus nu niet bespreken. Het CDA wenst daar wel een mondelinge bespreking over, dus dat gaat dan naar de volgende keer. Maar ik wil wel meegeven dat de volgende keer natuurlijk een groot aantal Statenvoorstellen op de agenda staan, dus wellicht kan ik ook even als tip meegeven bij mevrouw Bikker, wellicht kunt u een rondvraag stellen over het onderwerp, dat u het daarin kunt verwerken. Dat gezegd hebbende, even verder, dus die valt af, agendapunt 20, dat is al een stukje winst, die valt af. Agendapunt 25, de noordelijke randweg Utrecht, die gaan we dan gedeeltelijk schriftelijk afdoen. Is dat ook voldoende voor de heer Hossain?

De heer Hossain: Mag ik daarover nadenken, of moet ik dat nu beslissen?

De voorzitter: Eerst schriftelijk afdoen en als u, wellicht is dat dan via een memo, dan kunt u dat wellicht nog opwaarderen voor de volgende keer. Toch mijnheer van Schie? Dat kan toch met een memo? Jawel, met een memo.

De heer Hossain: Zullen we hem gewoon doorschuiven, en dat ik even kijken of ik hem opwaardeer of niet?

De voorzitter: Waarvan acte. 20 en 25 vervallen, dus dan hebben we nog maar zes agendapunten te gaan. Dan wil ik als tweede voorstel doen dat we nu 18 en 19 doen en daarna meteen 22. En dat komt omdat bij 22, dat is Rhenen, omdat daar ook insprekers zijn, die ik meen over veertig minuten hier worden verwacht. Dus het is een beetje omgehusseld, ik snap dat dat lastig is, maar dan wordt nu dus de volgorde, 18, 19, 22, 17, 23, 24. En neem mee dat die laatste agendapunten wellicht nog kunnen vervallen. Mevrouw Hoek, heel kort.

Mevrouw Hoek: Voorzitter, ik hoorde u er helemaal niet over, maar om half zes moeten de fractievoorzitters die hier aanwezig zijn, of degenen die vervangen, gaan eten, omdat we om zes uur een vergadering hebben. Dus ik geef het maar even mee. En dat is echt ... We moeten daarnaartoe.

De voorzitter: Dat snap ik, dat is een stukje keuzes maken en ik snap dat dat lastig is, maar dat zijn in dit geval drie mensen.

Mevrouw Hoek: Nee, zes, zeven ... Zeven of acht.

De voorzitter: Nee, dat zijn drie mensen. Dat zijn één, twee ...

Mevrouw Hoek: Ook negen, tien ...

De heer ...: (Buiten de microfoon) Tien mensen.

De voorzitter: Maar de mensen, nu aanwezig ... Sorry, de heer Van Breukelen is ook fractievoorzitter, excuus.

Mevrouw Hoek: En ook.

De voorzitter: Vier mensen.

Mevrouw Hoek: Nee, tien.

De voorzitter: Maar ik snap het en we gaan het gewoon proberen. Mevrouw Hoek, we gaan het gewoon proberen.

Mevrouw Hoek: Nou ja, ik zeg, we moeten, hè?

De voorzitter: Ik snap het, ik snap het echt. We gaan het gewoon proberen.

De heer Van Schie: (Buiten de microfoon) Ik denk dat een procesvoorstel ...

De voorzitter: Nou, dat is wel ongebruikelijk. Nee hoor, dat mag wel.

De heer Van Schie: Nou ja, ik heb het over de P+R Breukelen, de fracties die hadden opgewaardeerd gesuggereerd deze in deze vergadering te bespreken, omdat het college voornemens is om voor de volgende vergadering daar besluiten over te nemen.

De voorzitter: Dus het is wel belangrijk dat die vandaag besproken wordt, dat wilt u zeggen?

De heer Van Schie: (Buiten de microfoon) Ja, dat, dan is dat weer een commissie ...

De voorzitter: Dan gaan we gewoon, dan gaan we gewoon, oké. Wat we gaan doen, mijn voorstel, als allerlaatste. We gaan nu 17 doen, dus P+R, dan 18, dan 19, dan 22, 23, 24; dat gaan we doen.

17. SB Ingebruikname parkeergarage P1 P+R Breukelen

De voorzitter: Agendapunt 17 dan, Statenbrief ingebruikname parkeergarage P1 P+R Breukelen. Dit punt is opgewaardeerd door het CDA, VVD en de SGP. En ook hier is weer genoemd dat andere fracties ook iets kunnen meebrengen. Maar we gaan eerst die volgorde doen. Dan wil ik het woord geven aan mevrouw Bikker van het ... Nee, aan mijnheer van der Pouw, ja, het staat hier op mijn lijstje, sorry. Mijnheer Van der Pouw, van het CDA, voor een bijdrage.

De heer Van der Pouw-Kraan: Dank, voorzitter. Een rondje rijden, nog een rondje rijden, concluderen dat er echt geen parkeerplaats is, je auto in de berm parkeren, in de hoop dat er bij terugkomst geen wielklem op zit. Dat is hoe het er vaak aan toeging bij station Breukelen. En het CDA is dan ook verheugd dat GS hier samen met de gemeente Stichtse Vecht werk van heeft gemaakt, en door middel van de parkeergarage, de

parkeercapaciteit enorm heeft verhoogd bij deze belangrijke mobiliteitshub in het noordwesten van de provincie. En deze garage kost geld, dat snappen wij voorzitter, maar dit mag niet ten koste gaan van de reizigers met het OV. Het moet voor reizigers uit de omgeving van station Breukelen aantrekkelijk blijven om verder met het OV te reizen. Juist als het voor hen niet aantrekkelijk is om het eerste stuk van hun reis met het OV af te leggen. Uit de antwoorden op technische vragen blijkt dat de hoogte van het parkeertarief binnenkort vastgesteld zal worden door GS. Het CDA wil hierop wel een aantal dingen meegeven. Wij snappen dat GS zich op een lastige positie bevindt en een balans moet vinden tussen het enerzijds ontmoedigen van lang parkeren, maar het anderzijds wel stimuleren van kort parkeren en doorreizen met het OV door forenzen. En alhoewel ik eigenlijk geen voorstander ben van parkeergeld heffen bij Breukelen, zijn er wel reële opties die eventueel mogelijk zijn. En hiermee denk ik met name aan 24 uur gratis parkeren, of eventueel een variant zoals bij station Woerden, waar je gratis kunt parkeren als je met het openbaar vervoer verder reist. En als je dat niet doet, dan geldt er betaald parkeren. Ik hoor graag hoe de gedeputeerde hierover denkt. En het CDA zal zich, afhankelijk van het antwoord vanuit GS, samen met de VVD en SGP beraden op een motie voor behandeling in de aankomende Statenvergadering, waarbij andere partijen natuurlijk welkom zijn om mee te denken. Dank u wel.

De voorzitter: Dank. Mijnheer Hossain van de VVD wil ik dan het woord geven.

De heer Hossain: Dank u wel, voorzitter. Het CDA heeft al een deel van het spreekwoordelijke asfalt voor mijn voeten weg gefreesd. Maar voorzitter, vrijheid om te kiezen of je de auto, het OV of de fiets pakt, dat is voor ons liberalen natuurlijk heel belangrijk, want het individu weet het best wat bij hem of haar of iets anders, in de persoonlijke situatie past. En omdat we voor leefbaarheid en energietransitie wel mensen in het OV en op de fiets willen, is multimodaliteit, moeilijk woord voor, gewoon dat mensen niet helemaal met de auto gaan, maar ook een stuk met de fiets of het OV doen, essentieel. En toch is, dit plan maakt het minder aantrekkelijk. Dus we snappen dat oneigenlijk gebruik voorkomen moet worden, maar het inschatten of er een reëel alternatief is, dat is best wel persoonlijk, is best wel lastig. Er staat in de beantwoording, heel veel mensen hebben een reëel alternatief. Ik heb ook gesproken met inwoners van Stichtse Vecht, die zeggen, dat lijkt zo, maar het OV is voor mij in mijn situatie echt geen optie. En daarom vind ik het belangrijk dat we dus die keuzevrijheid zo groot mogelijk maken, omdat het toch best complex ligt. Ook werd carpoolen als oneigenlijk gebruik genoemd. Dat vind ik eigenlijk best wel goed, als mensen carpoolen, dat is toch minder auto's op de weg en minder uitstoot, dus of dat dan oneigenlijk is, vragen we ons ook af. Maar we snappen inderdaad, zoals het CDA al noemde, dat we langparkeerders, dat dat niet is waar de P+R voor is, voor Schiphol en dergelijke. En natuurlijk de exploitatie, dat daarin een deel van de kosten gedekt moet worden, ook misschien wel door betaling, dus vandaar de volgende vragen, deels misschien overlappend. Vindt GS het niet juist wenselijk dat de P+R veel wordt gebruikt, zodat meer mensen een deel van hun reis met het OV voortzetten? Heeft GS ook overwogen om alleen voor langparkeerders een tarief in te voeren, dus wanneer iemand langer dan 24 uur parkeert, bijvoorbeeld? Als het geen optie is, zoals al werd genoemd, scenario Woerden, dus dat als je met het OV gaat, dat er flinke korting of zelfs het gratis is. En uiteindelijk ook, welke inkomsten lopen wij per jaar mis? Zit dit al in de begroting, of moeten deze inkomsten nog begroot worden, als wij één van deze twee varianten zouden overwegen voor het bevorderen van OV gebruik? Dank u wel.

De voorzitter: Dank, mijnheer Hossain. Dan gaan we naar de heer Vermaat. Nee, de heer Van der Linden van de SGP.

De heer Van der Linden: Dank u wel, voorzitter, en fijn dat het vandaag nog wel besproken kon worden. Nou ja, wij sluiten ons eigenlijk aan bij wat net zojuist door het CDA en de VVD al is gezegd, als het gaat om te

zoeken naar een eventuele oplossing. En ja, zoals aangekondigd, willen we ook dan naar aanleiding van de beantwoording, meedenken met een motie. Wel hebben we nog een ander punt, een vraag. Want uit de Statenbrief en de beantwoording begrijp ik dat Gedeputeerde Staten dit jaar met een Statenvoorstel zou komen. Nu zag ik dit nog niet terug in de termijnagenda, maar ik begrijp wel dat Gedeputeerde Staten graag de bevoegdheid wil hebben om de parkeertarieven te bepalen. En ik vraag me af waarom dat dan niet aan PS is bij de kaderstelling. Maar graag hoor ik daar nog een reflectie op. Dat was 'm voor nu, dank u wel.

De voorzitter: Dank, mijnheer Van der Linden. Dan kijk ik nog even rond naar alle fracties. Ik zie D66, BBB en voor de rest niemand. Eerst de heer Kamp, van D66, voor een korte bijdrage.

De heer Kamp: Dank u wel, voorzitter. Als ik kijk naar het onderwerp, dan heet het 'ingebruikname parkeergarage'. Maar we lijken nou de discussie te versmallen naar het betalen of niet betalen voor een parkeergarage. Dus ik wil eigenlijk beginnen met een compliment aan GS, omdat die ingebruikname van die parkeergarage veel meer is dan alleen maar, wel of niet betalen. Ik denk dat er vanuit deze Staten, maar ook vanuit de gemeente goed geluisterd is naar de omwonenden. Er is iets gedaan aan de bocht. We hebben geen verkeerslichten die meer in huizen schijnen. Dus ik zou eigenlijk de discussie daarin wat breder willen hebben. Het heet 'ingebruikname parkeergarage' en dat gaat niet alleen maar om een parkeerkaartje kopen, ja of nee, dus dat is vooropgesteld. Dan heb ik twee vragen, geen technische vragen, maar twee politieke vragen. Ik voel zo aan mijn water dat de partijen die hier zitten en het stuk hebben opgewaardeerd, met een motie gaan komen om, zeker voor de mensen die kort parkeren, dat die niks betalen. Ik weet niet of dat juist is. Er is ook al de vraag gesteld wie zijn verantwoordelijkheid het is om die tarieven vast te stellen. Dat is volgens mij aan GS. Ik zou eigenlijk in de procedure, maar ook meer inhoudelijk willen weten, stel dat de Staten nu zeggen, nee, wij willen dat dat gratis wordt voor de mensen die bijvoorbeeld een dag parkeren. Wat betekent dat dan? Wat betekent dat dan voor GS, wat betekent dat voor de Staten? Dat is de eerste politieke vraag. En de tweede politieke vraag die ik heb, ik heb gekeken op de website van de NS, daar zijn, in heel Nederland zijn er vijf parkeerplaatsen waarin mensen niet voor hoeft te betalen. Woerden is al genoemd, maar Sneek heb ik gezien bijvoorbeeld. Ik zou eigenlijk van GS willen weten, is erover nagedacht of de NS ook meebetaalt, bijvoorbeeld in die voorziening, als het gaat om parkeren? Want zij hebben er ook baat bij als mensen zoveel mogelijk de trein gebruiken. Zit daar nog eventueel wat financiële ruimte? Ik lees wel dat de NS meedenkt over de infrastructuur, maar ik lees niet dat de NS meedenkt over het aantrekkelijk maken om de trein te pakken. Dus dat zijn de twee concrete politieke vragen. Dank u wel.

De voorzitter: Dank. Dan zag ik ook nog de heer Van Vuuren, van de BBB.

De heer Van Vuuren: Dank u wel, voorzitter. Ik wil eigenlijk aangeven dat wij als BBB ons aansluiten bij de opwaarderende fracties, waarbij wij ook wel de voorkeur dan inderdaad geven aan de eerste 24 uur gratis, met name vanwege dat wij ook wel vinden dat carpoolers wat ons betreft geen oneigenlijk gebruik van die parkeergelegenheid is. Dus ik ben heel erg benieuwd naar de beantwoording van de gedeputeerde. En wellicht dat wij dus aansluiten bij een motie hierover. Dank u wel.

De voorzitter: Dan was dat de kant vanuit de commissie. Kan men het gebabbel tot een minimum beperken? Mijnheer Van Schie, voor de beantwoording op dit punt.

De heer Van Schie: Dank, voorzitter. Een dank ook voor het compliment van de heer Kamp voor het openstellen van de parkeergarage, want dat was inderdaad het goede nieuws wat we met deze brief probeerden te betogen. Tegelijkertijd is de actualiteit zo dat we dus inderdaad de garage en de parkeervelden willen onttrekken aan het openbaar gebied en daar geld voor willen gaan vragen om te parkeren. Ook gewoon

plat natuurlijk omdat het geld kost om zo'n garage te hebben, te onderhouden, de kapitaal lasten van het bouwen van het ding, schoonhouden, toezicht en handhaving. Alles wat je erbij nodig hebt, moet ergens van betaald worden. Dus als het niet door de gebruiker wordt betaald, dan wordt het door de belastingbetaler betaald. En wij vinden het redelijk om de gebruiker daar ook een deel van te laten betalen; niet alles. Dan gaan we u ook nog vragen om deze voorziening als een soort algemeen belang voorziening te markeren, zodat we een lager tarief dan de kostprijs mogen rekenen. Omdat we het van groot maatschappelijk belang vinden dat mensen ook gebruik maken van deze voorziening, omdat het openbaar vervoer daarmee toegankelijker wordt. Natuurlijk wil iedereen altijd het liefst alles gratis. Alleen ja, is dat redelijk of niet? Dat is dan de vraag die je wel moet beantwoorden. Wij hebben als college in elk geval gezegd, wij vinden het redelijk dat een automobilist die gebruik maakt van een prachtige parkeervoorzieningen, daar ook een beetje aan bijdraagt. Wat wordt dan het tarief? Ja, dat is best zoeken. Want we willen het niet te duur maken, want dan gaan mensen misschien met de auto direct naar hun bestemming en stappen ze niet meer over op het openbaar vervoer. We willen het ook niet zo goedkoop maken dat het om een financiële prikkel aantrekkelijker wordt om met de auto naar het station te gaan dan met de bus. En we willen al helemaal niet dat de fiets geen streepje meer voor heeft. Dus uiteindelijk wil je het liefst natuurlijk dat mensen met de fiets naar het station gaan, hun reis vervolgen en daarmee hun bestemming bereiken. Dus in het tarief dat we gaan willen vaststellen, en uiteraard nemen we alle goede suggesties die u daarbij vandaag ook doet, ook mee in de overwegingen, zoeken we dus een tarief dat aantrekkelijk is, betaalbaar, maar niet gratis. Waarbij het openbaar vervoer uiteindelijk de meest kosteneffectieve methode ook is, om het te gebruiken.

De voorzitter: U krijgt een interruptie van de heer Van Breukelen, van Forum voor Democratie.

De heer Van Breukelen: Voorzitter, dank u wel. Wat zou de gedeputeerde dan vinden van een oplopend tarief? Dus het begint met een heel laag tarief, om kort reizen goedkoop te houden, maar een oplopend tarief naar gelang van uren, dat het steeds duurder per uur wordt. Dan voorkom je zowel de KLM parkeerders, zoals eerder benoemd, maar tegelijkertijd houdt het ook een beetje een prikkel om voor vooral korte reizen het goedkoop daar te parkeren.

De voorzitter: Mijnheer Van Schie.

De heer Van Schie: Voorzitter, waar we nu aan denken is een dagtarief, omdat we toch zien dat heel veel mensen die het openbaar vervoer gebruiken, niet in twintig minuten weer terug zijn, zullen we maar zeggen. Het is niet even een snelle boodschap die je doet, als je vanaf Breukelen met de trein ergens heen gaat. Waarschijnlijk ben je wel uren en soms gewoon de hele dag weg als je forens bent. En inderdaad, een tarief daarnaast nog voor de langgebruiker, die misschien meerdere dagen daar is. Maar daar is hij niet voor bedoeld. Dus dat willen we ook echt wel ontmoedigen. Er werd ook gevraagd, is er een speciaal tarief voor mensen die met het openbaar vervoer reizen? Ja, dat is er. Dus we willen wel gewoon een redelijk tarief voor mensen die het openbaar vervoer niet gebruiken, maar een laag tarief voor mensen die het openbaar vervoer wel gebruiken. Tegelijkertijd, je zit op een OV knooppunt, ik verwacht niet dat heel veel mensen daar gaan parkeren gewoon, omdat ze vervolgens gezellig op de fiets vier rondjes Stichtse Vecht gaan doen en dan weer teruggaan, zullen we maar zeggen. Heel Stichtse Vecht is gratis parkeren verder, dan zijn er echt wel betere plekken om je auto neer te zetten, dan deze P+R voorziening. Dus dat is balanceren, en daar zoeken we dus ook, na overleg met de gemeente Stichtse Vecht, naar een tarief dat passend is. Dat gaan we u natuurlijk ook communiceren. En we moeten daaraan denken aan een bedrag van tussen de twee en de vier euro voor een dag parkeren in een prachtige garage. Ik weet niet of u hem al bekeken heeft, maar hij is echt heel mooi. Dus

we denken dat dat een redelijk tarief is, maar we hebben het nog niet definitief bepaald en we weten dus ook nog niet definitief, de vraag van de heer Hossain, wat nou de opbrengsten gaan zijn.

De voorzitter: U vervolgt de beantwoording.

De heer Van Schie: Dus dat is ook nu nog niet in begroot, omdat ze nog niet precies weten hoeveel gebruikers daar dan gebruik van gaan maken en wat het tarief precies gaat zijn. Het is natuurlijk wel zo, dat alles wat we ophalen aan inkomsten uit die garage, we ook weer kunnen besteden aan mobiliteit, dus dat komt ten goede aan het onderhoud, zoals ik al zei, wat niet kostendekkend is, dus we leggen er nog steeds op toe. Maar alle euro's die we hier gratis weggeven, die moeten we ergens anders weer besteden.

De voorzitter: U krijgt een interruptie van de heer Van der Linden, van de SGP.

De heer Van der Linden: Dank u wel, voorzitter. Ik hoorde de gedeputeerde zeggen, het moet ook betaald worden. Dat las ik ook in de beantwoording terug. Maar dat is toch niet de reden dat we parkeergeld gaan heffen? Want in de Statenbrief wordt er nadrukkelijk gezegd dat het gaat om oneigenlijk parkeren tegen te gaan. En daar komen wij als drie fracties met een voorstel voor, om dat ook op een andere manier te doen, en dat wel nog steeds die overstap naar OV goed blijft. Hoe kijkt de gedeputeerde daarnaar?

De voorzitter: Mijnheer Van Schie.

De heer Van Schie: Nou, het is natuurlijk allebei. We willen in elk geval niet een nieuwe lang parkeerplek voor Schiphol zijn, dus daar is iedereen het over eens, denk ik. Dus dat er een tarief is dat, als je meer dan 24 uur betaalt, dat je dan flink de boodschap kan inleveren, dat staat buiten kijf. Maar wij vinden het dus ook redelijk dat mensen die daar parkeren en van voorzieningen gebruik maken, daarvoor betalen. We willen in elk geval niet dat het aantrekkelijker is om met de auto naar het openbaar vervoer te reizen, dan op de fiets met het openbaar vervoer. Dus ja, daarom zoeken we naar een tarief dat bijdraagt aan de beheer- en onderhoudskosten en ook de prikkel in zich houdt om met de fiets of het openbaar vervoer naar het treinstation te reizen.

De voorzitter: U krijgt nog een interruptie van de heer Hossain, van de VVD.

De heer Hossain: Dank u wel, voorzitter. Wat ik dan ingewikkeld vind is, eigenlijk weten we dus niet wat het opbrengt of wat het dus virtueel kost aan misgelopen inkomsten, als je het gedeeltelijk gratis maakt. Hoe kunnen wij dan sturen? Want ik kan niet bij het vorige agendapunt mijn mond vol hebben van, we kunnen elke euro maar één keer uitgeven en dan nu een blanco cheque gaan voorstellen in een actualiteiten motie. Dus voor mijn afweging heb ik wel behoefte aan iets van een indicatie. Is dat mogelijk? En zo nee, op wat voor moment zouden we daarin iets kunnen doen aan sturing of kaderstelling, als wij daar behoefte aan hebben? Dank u.

De voorzitter: Dank. Mijnheer Van Schie.

De heer Van Schie: Het moet wel mogelijk zijn om door de oogharen berekeningen te maken. En tegelijkertijd heb ik al gezegd, hebben we het tarief nog niet bepaald en we weten nog niet hoeveel gebruikers het gaan zijn, dus het is echt heel erg met een dikke duim. Maar dat het meer dan tonnen is, daar kunt u wel van uitgaan, en dat we het miljoen niet gaan redden, ook wel, zullen we maar zegen. Maar daartussenin zal die bandbreedte ergens zitten. Het is dus niet per se het doel om er heel veel geld mee op te halen. We hoeven er

niet aan te verdienen, maar we zetten het dus wel in als middel om de garage aantrekkelijk te houden, en het openbaar vervoer en de fiets ook.

De voorzitter: Vervolgt u de beantwoording.

De heer Van Schie: De vraag van de heer Kamp ging nog, wat doet de NS eigenlijk? Nou, die betaalt niet mee aan de parkeergarage inderdaad. Maar we gaan ook wel samen met NS en de gemeente Stichtse Vecht heel goed kijken hoe we het stationsgebied nog kunnen verbeteren en aantrekkelijk kunnen maken, om dat overstappunt, die knoop, die we ook zo belangrijk vinden, die misschien zelfs wel een bovenregionale en misschien zelfs wel een boven provinciale functie heeft, omdat ook heel veel gebruikers uit omgeving Noord-Holland, Amsterdam-Zuid, die gebruiken dit overstappunt. Dus om dat zo aantrekkelijk mogelijk te maken, zijn we met een project bezig samen met NS en Stichtse Vecht, om ook de hele stationsinrichting te verbeteren, aantrekkelijk te maken voor de fiets, voor de wandelaar, om de overstap ook zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Dus dat doet de NS dan weer wel, zullen we maar zeggen. Dus het is een beetje van twee kanten.

De voorzitter: U krijgt daarop een interruptie van de heer Kamp, van D66.

De heer Kamp: Dank u wel, voorzitter. Het is natuurlijk fijn dat de NS meedenkt en ook in de voorzieningen sfeer mee wil helpen. Ik had daarvoor nog even een vraag en volgens mij was dat ook een vraag van de SGP, die vroeg, waarom is het aan GS om dat parkeertarief vast te stellen? Waar ik zo benieuwd naar ben, u noemt net een bandbreedte van een paar ton tot nog geen miljoen, maar stel dat ... Ik ben even benieuwd wat er gaat gebeuren als er nou een emotie gaat komen, waarin de Staten op gaan roepen om de eerste 24 uur gratis te laten zijn. Wat gaat u dan doen?

De voorzitter: Nee, ik ga niks doen. Maar de heer Van Schie wellicht wel. Mijnheer Van Schie.

De heer Van Schie: Nou voorzitter, dan hebben we gewoon minder geld voor andere provinciale doelen. Dus dan ga ik uiteindelijk minder kunnen doen aan het openbaar vervoer of aan de fiets, of aan andere beleidsdoelen van de provincie. Zo simpel is het. Dus elke ton die we laten liggen voor redelijk gebruik van een voorziening, gaat ten koste van de hele provinciale doelstelling. En dan kan het verkeersveiligheidsprojecten zijn, dat kan van alles zijn, maar uiteindelijk hebben we dan minder geld.

De voorzitter: Duidelijk. Heeft u nog een vervolg interruptie hierop?

De heer Kamp: Nee, dank u wel.

De voorzitter: Kunt u dan de microfoon uitzetten? Vervolgt u de beantwoording.

De heer Van Schie: De heer Kamp vroeg natuurlijk ook nog, voorzitter, waarom doet GS dit nou? Nou ja, het is uiteindelijk allemaal privaatrecht waar we mee bezig zijn, dus het is onze taak. Het is wel uw taak om straks dus te bepalen dat we überhaupt iets aan het openbaar gebied onttrekken, dus daarvoor komen we met een Statenvoorstel. En tegen die tijd hoop ik ook zover wel te zijn dat we weten wat de tariefstelling zal zijn, dan kunnen we u daarvan op de hoogte stellen. Het is ook best wel raar eigenlijk. Het is de enige, daarom moeten we dit ook doen, het is de enige plek waar we dit doen. Normaal gesproken is het aan de gemeente, of inderdaad misschien aan de NS, om dat te organiseren. Maar wij hier toevallig grondeigenaar, er was een probleem, dat hebben we opgelost. Nou, we nemen daar weer een stukje meer verantwoordelijkheid dan

eigenlijk misschien tot onze primaire taken behoort, maar omdat we die knooppunten zo belangrijk vinden, doen we het wel.

De voorzitter: Ik zie nogmaals een interruptie van de heer Van der Linden, van de SGP.

De heer Van der Linden: Dank u wel, voorzitter. Even terugkomend op het punt van net, over de kosten. Zou de gedeputeerde dan met een raming kunnen komen, wat we dan ongeveer zouden mislopen? Zodat wij dat in overweging kunnen nemen, als we een actualiteiten motie willen indienen. En dan denk ik aan een termijn van een week. Ik hoor graag hoe de gedeputeerde daarnaar kijkt.

De voorzitter: Mijnheer Van Schie.

De heer Van Schie: Ik kijk even naar ambtelijk of we dat voor elkaar kunnen krijgen.

De heer...: Komend in een week?

De heer Van Schie: Nou goed, we doen ons best om een zo nauwkeurig mogelijke raming te bieden. Maar laten we sowieso even kijken in afstemming met de motie, hoe we u kunnen ondersteunen om dat zo goed mogelijk voor elkaar te krijgen.

De voorzitter: Vervolgt u de beantwoording.

De heer Van Schie: Ik denk dat ik de vragen heb beantwoord, voorzitter.

De voorzitter: Mooi. Dan ronden we agendapunt 17 af.

18. SB Pilot tram FC Utrecht

De voorzitter: En dan gaan we, zoals afgesproken, nu weer verder met 18, dat is eigenlijk in die zin ook gewoon in de volgorde, en dat is agendapunt Statenbrief pilot tram FC Utrecht. En het punt is alleen opgewaardeerd door de SP en D66. En dat is ook echt aan de enige fractie die hier nu het woord krijgen. Dan geef ik nu het woord aan de heer Breur, van de SP.

De heer Breur: Dank u wel, voorzitter. Laat ik beginnen met de complimenten te geven aan de gedeputeerde dat de tram eindelijk eens in het weekend gaat rijden. En toch vinden we het jammer dat het slechts een eenmalig experiment is, en we betwijfelen of dit alle noodzakelijke data oplevert om te bepalen of een vaste zondags- c.q. voetbaldienstregeling opportuun is. In antwoord op de technische vragen heeft de gedeputeerde al laten doorschemeren dat deze proef wellicht in het volgende seizoen een vervolg krijgt. Dus wij hopen dat het ook werkelijkheid gaat worden, want we zien graag dat de proef wordt uitgebreid. Verder kregen we vanuit de kant van supporters nog een aantal ideeën mee, waarmee we een eventueel vervolg op de proef zouden kunnen verrijken, zoals combikaartjes voor wedstrijd en tram, of korting voor seizoenkaarthouders. Dus we vernemen graag of de gedeputeerde zich wil inzetten voor verlenging en uitbreiding van de proef, en of hij deze suggesties wil meenemen in zijn gesprekken met de andere stakeholders. De eerste stap is gezet, blijft het bij die ene stap, of brengen we de vaart erin? Dank u wel.

De voorzitter: Dank. We gaan we naar D66. Wie kan ik daarvoor het woord geven? Is dat de heer Harinck of is dat mijnheer Kamp? Mijnheer Harinck, aan u het woord.

De heer Harinck: Dank. Digitaal inderdaad. Ik wil me grotendeels aansluiten bij de woorden van de SGP. Het is een mooie pilot om te onderzoeken hoe we die tram nu optimaal kunnen gebruiken. Maar het is natuurlijk wel zo dat de generaliseerbaarheid, dat is de mate waarin je resultaten van je onderzoek kunt toepassen op de bredere context, en met één keer die pilot uitvoeren, is dat een beetje lastig om die onderzoeksresultaten, zomaar te kunnen zeggen, dit is wat er klopt. Zo kunnen mensen bijvoorbeeld niet op de hoogte zijn van die pilot. En dan kan de provincie natuurlijk zijn best doen om die omstandigheden optimaal te maken, mensen op de hoogte stellen et cetera, maar het blijft staan dat er maar één keer deze pilot wordt uitgevoerd. En wij zien met de SGP ook dat dat wat vaker gaat gebeuren, zodat we gewoon een beter beeld kunnen krijgen hoe dat echt beter presteert. Dus, hoe kijkt de gedeputeerde daarnaar, en moeten we die pilot niet gewoon bijvoorbeeld drie keer doen, een aantal keer? Tot zover.

De voorzitter: Dank, mijnheer Harinck. Dan gaan we naar de heer Van Schie voor zijn beantwoording.

De heer Van Schie: Dank, voorzitter. En dank voor het enthousiasme ook bij de opwaarderingsfracties. Laat ik voorop stellen dat het nu een proef met FC Utrecht is, maar dat het eigenlijk mijn intentie is om proeven met de tram in het weekend voor evenementen te doen. Dat kan dus ook best zijn, de open dag van de Universiteit op het Sciencepark, of iets anders groots bij de Kampong, of weet ik veel. Dus het is niet zo dat het nou specifiek voor FC Utrecht is dat we rijden, alleen het is natuurlijk wel, elke thuiswedstrijd van FC Utrecht is een evenement met heel veel bezoekers, wat het ook aantrekkelijk maakt om daar natuurlijk dan die proef mee te doen. En het is ook niet gezegd dat het bij deze eenmalige proef blijft. Het is alleen wel, dat specifiek met FC Utrecht samenwerken, best wel veel afstemming vraagt, omdat het een organisatie is die afhankelijk ook is van de KNVB bijvoorbeeld voor de wedstrijden. Dus je kunt maar zo kort van tevoren zeker weten dat die wedstrijd er ook is. Er zitten allerlei technische aspecten aan die dat ingewikkeld maken. We zijn heel blij met deze proef, gaan we dingen van leren. Als de kans zich voordoet doen we nog een keer een proef dit jaar, misschien ook wel met een ander evenement. En de intentie is dus om volgend jaar dan op de schalen naar, alle thuiswedstrijden doen, misschien een keer een proef in de avond te doen, ook als de tram normaliter niet rijdt, maar misschien de dienstregeling kan verlengen om het voetbalpubliek of een ander evenement ook weer thuis te brengen, dus nou daar zoeken we naar. Dus is zeker niet uitgesloten, maar de kans moet zich wel aandienen. Dan met betrekking tot de vraag van de heer Harinck, met betrekking tot ... Nee, dat was ook volgens mij de SP die nog zei, kan het in een combikaartje, of hoe maken we dat aantrekkelijk? Dat maakt het wel complex, want het zijn allemaal natuurlijk technieken, inchecken, uitchecken, welke kaart gebruik je, hoe doe je dat? We zijn bezig met een heel nieuw systeem van OV-pay in Nederland in te voeren, waarmee je met je bankkaart kan betalen. Dat is al een hele klus. Dus we proberen de proef in de proefperiode overzichtelijk te houden en we hebben dus ook gezegd, weet je, we voorzien gewoon in openbaar vervoer op het moment dat het nodig is. En ook in gesprek met FC Utrecht is dat hun voorkeur gebleken, om het op die manier op te lossen. Want normaal gesproken betalen de bezoekers aan FC Utrecht ook voor de pendelbus een eigen tarief, dus het hoeft voor hen niet per se nu duurder te zijn, misschien zelfs wel goedkoper om met de tram te reizen dan ze normaal gesproken voor de pendeldienst betalen, of voor natuurlijk gewoon reizen en parkeren.

De voorzitter: U krijgt wel nog een interruptie van de heer Harinck, van D66.

De heer Harinck: Dank, voorzitter. Een hele korte reactie, hoor. Ik ben heel erg blij met het voornemen van gedeputeerde Van Schie om die tram wat vaker te gaan laten rijden, op andere momenten ook, zodat we het gewoon beter kunnen gaan meten of dit nou uiteindelijk uit kan, dat is het doel natuurlijk. En verder ga ik nog graag in op zijn uitnodiging om samen naar die wedstrijd te gaan en die tram, die in te gaan. Dus, lijkt me leuk als anderen ook aansluiten. Tot zover.

De voorzitter: Mooi. Mijnheer Van Schie, vervolgt u de beantwoording?

De heer Van Schie: (Buiten de microfoon): Ik heb geen vragen meer gehoord, volgens mij.

De voorzitter: Nee, dat was meer gewoon een ... U was al klaar?

De heer Van Schie: (Buiten de microfoon): Ik denk het wel, ja.

De voorzitter: Nou, prachtig. Dan was dit het agendapunt tram FC Utrecht.

19. SB Uitgangspunten Vervoerplannen 2025 U-OV en Syntus

De voorzitter: Dan gaan we naar agendapunt 19, de Statenbrief uitgangspunten vervoerplannen 2025 U-OV en Syntus. Daar zijn een viertal opwaarderende fracties, dat zijn de SP, BBB, UtrechtNu! en het CDA. En dan wil ik dus opeenvolgend de heer Breur als eerst het woord geven.

De heer Breur: Dank u wel, voorzitter. Goed openbaar vervoer gaat ons aan het hart. Vandaar dat wij er bovenop zitten. En de vervoerplannen van 2024 waren eigenlijk de eerste keer dat de SP niet opwaardeerde sinds ik Statenlid ben, omdat het eindelijk weer de goede kant opging. Geen forse afschalingen, maar zelfs uitzicht op versterking. Dat vervolgens die vervoerplannen niet haalbaar bleken, was een klap voor onze fractie. De plannen voor 2025 zien er weer veelbelovend uit. En in plaats van een hoopgevend lichtpuntje, zie ik nu de schaduw van 2024. Hebben de vervoerders in 2025 voldoende personeel om deze vervoerplannen waar te maken? En weten wij het tijdig als dit niet het geval is? Kortom, zijn de vervoerplannen, op zijn minst de basis pakketten, haalbaar en opvoerbaar, of zijn ze een dode mus? Dank u wel.

De voorzitter: Dank. Dan gaan we naar de fractie van de BBB, de heer Beltman.

De heer Beltman: Dank u wel, voorzitter. BBB heeft met betrekking tot deze Statenbrief het volgende. Op pagina drie worden de ambities geprioriteerd. Ambitie twee is, in het basispakket dat de bediening in de kleine kernen en het buitengebied moet worden behouden. BBB is van mening dat dit ambitieniveau moet worden opgeschroefd, en het nodig is om de bediening niet alleen te behouden, maar ook te versterken. Vaak wordt als reden van afschaling gegeven, dat er niet of nauwelijks mensen de buslijn gebruiken en deze dus niet rendabel is. Dit blijft altijd het kip-ei verhaal. Durf je te investeren of niet? Vanuit de BBB zijn wij van mening dat OV voor iedereen bereikbaar moet zijn en een primair basisrecht is voor alle inwoners, en geen marktwerking afweging. Nu begrijpen we heel goed dat daar een financieel kostenplaatje aan gekoppeld is. Gratis bier bestaat immers niet in dit huis. En uiteraard hebben we natuurlijk ook het Rijk nodig voor een financiële boost. Nu staat er in de Statenbrief bij de onderzoeksvragen voor Syntus, bij het pluspakket, verbindingen met beperkt marginaal gebruik aantrekkelijker maken. Onze vraag is concreet, aan welke concrete maatregelen denkt GS om deze verbindingen aantrekkelijk te maken? Tot zover, voorzitter.

De voorzitter: Dank. Is er een interruptie? Nee, UtrechtNu! is als volgende op mijn lijstje. De fractie van UtrechtNu!, de heer Bosch geef ik graag het woord.

De heer Bosch: Voorzitter, dank u wel. Ben ik te verstaan? Ja. De heer Beltman heeft natuurlijk een aardig idee, daar kan ik meteen op inspringen. Maar ik vraag me nog wel af waar BBB, hij zei het zelf al, het geld vandaan haalt. Dat ligt misschien in een stal onder een hooibaal, maar goed. Dat zal de gedeputeerde wel vertellen. Even kijken, wat had ik nou voor punten? Het verhaal van die exploitatiesubsidie en de boetes die

worden ingetrokken. Vervolgens klinkt dat dan weer een beetje, als je wat verder leest, als een soort sigaar uit eigen doos, want dat wordt dan weer benut voor een bestedingsruimte die we weer hebben voor 2024. En ik ben eigenlijk benieuwd of de gedeputeerde mij kan vertellen of ik dat dan lees als, u krijgt een boete, u krijgt een exploitatievergoeding, die krijgt u niet, maar die krijgt u vervolgens weer terug, als u een plusje gaat realiseren. Een beetje een soort, we hoorden net al een soort kip-ei verhaal, maar dat klinkt in dit geval ook wel een beetje zo. En de volgende vraag die bij mij opkwam is, kijk, de motie Bikker, daar worden wat gelden voor verwacht. Alleen, hoe moet ik het duiden, bijvoorbeeld in Friesland, waar al een OV netwerk voor is uitgebreid, en dat we hier nog in de onderzoekende fase zitten? Ik zou daar graag een reactie op willen van de gedeputeerde, waarom Utrecht nog niet, zoals Friesland, toe is aan uitgeven daarvan en het wegzetten van die gelden, maar nog aan het onderzoeken is wat we daarvoor kunnen doen. Voor de rest viel me nog even op dat bij het basispakket wordt gesproken of aansluiting op de bussen, treinen, of sprinter stations. We hebben eerder al eens wat aandacht gevraagd voor het én afschalen op station Terwijde in Utrecht én het afschalen van bus 4. Kan ik hiermee concluderen dat bus 4 weer zijn oude niveau terug gaat krijgen rondom het sprinter station Terwijde en ook trouwens rondom Vleuten? En dat waren even zo de eerste punten die bij ons opkwamen voor dit stuk. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Bedankt, mijnheer Bosch. En past u op dat u niet achter u een Creeper vindt, voor de mensen die Minecraft hebben gespeeld ooit. Nou, dat zijn er niet veel blijkbaar. Dan gaan we naar de fractie van het CDA, de heer Van der Pouw.

De heer Van der Pouw-Kraan: Yes, dank, voorzitter. Om te voorkomen dat ik bij elk punt waar OV in de titel staat een heel ideologisch verhaal afsteek, zal ik het kort houden. Het CDA kan zich grotendeels vinden in de uitgangspunten, maar wij willen zowel GS als de vervoerders op het hart drukken om niet te hoge verwachtingen te scheppen voor de reiziger en de basis, dus de basispakketten voor 100 procent op orde te krijgen. En om nog een klein linkje te maken naar een eerder besproken agendapunt, de evaluatie van Flex en dus in de publieke mobiliteit, die volgt nog. Indien die toch leidt tot de conclusie dat er meer reguliere lijnbussen nodig zijn, is hier dan financiële ruimte voor? Dank.

De voorzitter: Ook bij dit punt is door één van de opwaarderende fracties gevraagd naar de mening van de andere fracties. Hoeft niet, mag. Ik kijk even rond. Zijn er nog andere fracties die hier iets aanvullends op willen zeggen? Dat is niet het geval. Dat gaan we naar de heer Van Schie voor zijn beantwoording.

De heer Van Schie: Dank voorzitter. Om even met de vraag van de SP te beginnen, gaan we de dienstregeling halen? Dat blijft natuurlijk spannend. Maar allebei de vervoerders hebben nu het voornemen om eind dit jaar 100 procent van de dienstregeling te rijden. De verwachting is niet dat ze dan al heel veel van het pluspakket gaan doen. Maar we willen die financiële prikkel er ook wel inhouden, dus we hopen dat ze dan volgend jaar naast het basispakket ook wel het pluspakket zullen gaan rijden. Maar we hebben bewust natuurlijk niet nu afgeschaald in de basis wensen van het lijnen, omdat we dat ambitieniveau gewoon willen houden. En dus ook de verwachting dat ze dat gaan waarmaken. Dat zijn ze allebei stellig van plan.

De voorzitter: U krijgt een interruptie van de heer Bosch, van UtrechtNu!

De heer Bosch: Voorzitter, de wil is aanwezig, de zin ook, dat geloof ik ook heel zeer. Was vorig jaar overigens ook zo, toen hebben ze dat ook niet waargemaakt. Wat zijn dan de elementen waardoor u ook zegt als gedeputeerde, niet als voorzitter, maar van ja, maar nu zie ik ook wel echt beweging in dat en dat onderdeel, waardoor het ook realistisch waren.

De voorzitter: Mijnheer Van Schie.

De heer Van Schie: Nou, voorzitter, ik heb natuurlijk nu maandelijks een voortgangsgesprek met de directie van Qbuzz, om de voortgang te bespreken op die personeelstekorten die nu de aanleiding zijn waarom de dienstregeling niet gereden wordt zoals we willen dat die gereden wordt. En ik zie daar echt een enorme motivatie om het voor elkaar te krijgen. En ik zie ook dat ze stappen maken. Dus ze hebben meer chauffeurs in dienst, ze doen hun best om de bestaande chauffeurs vast te houden, ze gaan rijden met chauffeurs uit het buitenland, dus zij maken enorme stappen. Qbuzz kan dus ook opschalen, Syntus reed alweer het hele basisnet in het buitengebied, moeten nu weer 1 procent afschalen. En daaraan zie je ook hoe nauwkeurig die dienstregeling is ingeregeld op de hoeveelheid beschikbare personeel. Dus dat dat het nog niet optimaal is, dus dat het ook kwetsbaar is. En ik geloof dat het ook de heer Breur was, die zei, doe in elk geval, dat is ook onze inzet, een voorspelbare dienstregeling, dat reizigers niet teleurgesteld zijn. Maar dat verwachten we waar te kunnen maken en de vervoerders verwachten dat zelf ook. En ik zie dus ook goede stappen, vandaar ook de opschaling naar de min 10 procent in de dienstregeling vanaf 16 april van Qbuzz. De heer Bosch vroeg ook, voorzitter, naar, wat gebeurt er nou met die boetes, is dat niet een soort sigaar uit eigen doos? Nou ja, daar zien we weer het voordeel van het feit dat we natuurlijk twee vervoerders in onze provincie hebben, die elkaars concurrenten zijn. Dus alle boetes en niet gereden dienstregeling euro's die we innen van Qbuzz, die kan Syntus inpikken, als ze het pluspakket gaan rijden. Dus daar ligt wel een soort prikkel om zoveel mogelijk van het budget, dat je eigenlijk als vervoerder ter beschikking had om ook uit te rollen, ook wel waar te maken. Maar we verwachten inderdaad niet dat heel veel van het pluspakket gereden zal gaan worden in 2024, en is wederom het voornemen om dat gewoon via de OV reserve beschikbaar te houden voor het openbaar vervoer, zodat het op enig moment wel weer in pluspakketten kan landen in 2025 of verder.

De voorzitter: Dit was eigenlijk het vervolg van uw beantwoording?

De heer Van Schie: Zeker.

De voorzitter: Oké. Ik zoek dan even een duidelijke scheidingslijn, ook omdat de heer Bosch digitaal is. Kijk ik even naar het scherm of de heer Bosch hier nog een vervolg of iets op wil? Ik zie een 'nee' geschud, dan kunt u gewoon verder gaan met uw beantwoording.

De heer Van Schie: UtrechtNu! vroeg ook nog naar de Bikker gelden, en waarom ze in Friesland daar al wel wat mee doen? Kijk, u moet zich ook wel realiseren dat we het merendeel van de Bikker gelden natuurlijk al hebben ingezet om de tarieven niet te laten stijgen dit jaar. En er zit inderdaad nog een extra bedrag bovenop voor de instandhouding van de kwaliteit van het OV netwerk. Wij hebben als één van de weinige provincies in de afgelopen jaren, toen het OV overall is terug geschaald door teruglopende bezoekersaantallen in coronatijd, het openbaar vervoer op peil gehouden en ruim 50 miljoen provinciaal geld geïnvesteerd in het op orde houden van de dienstregeling. Dus je zou kunnen zeggen dat wij de Bikker gelden de afgelopen jaren al uitgegeven hebben. Desalniettemin bereiden we nu natuurlijk een voorstel voor, ook in het kader van de dilemma's die ik eerder in de vergadering als schetste over de betaalbaarheid van ons hele bereikbaarheidsprogramma, inclusief openbaar vervoer en alle wensen en uitbreidingen die daar nog voorzien hebben, ook in de ambities die we ook al eerder besproken hebben vandaag, en zien we dat dus ook als een deel van de dekking daarvan. Dus we gaan geen Bikker gelden gebruiken voor andere provinciale doelen dan het openbaar vervoer, en dat mag ook niet, want er zijn gewoon regels over. Het CDA vroeg ook nog het verwachtingsmanagement. Nou, heb ik al iets over gezegd ook. De focus ligt op het basispakket, en het is inderdaad geen kwestie van, is er voldoende geld? We hebben voldoende geld om de concessie te rijden, we hebben zelfs dus nog wat extra, omdat alle niet gereden dienstregelingsuren en de boetes van afgelopen jaar

nog in de reserve zitten. Dus we hebben geen financiële beperkingen nu op dat aspect, en de prikkel ligt dus vooral bij de bedrijven om te gaan rijden wat ze moeten rijden. Dan, voorzitter, tot slot nog de BBB, die vraagt, het moet meer. En rendabiliteit is dan geen doorslaggevende factor, maar het is natuurlijk wel iets wat we willen doen, want niemand wil graag met lege bussen rijden. We moeten natuurlijk wel passagiers in die bussen hebben. Ik heb daar eerder vandaag iets over gezegd, hoe we met publieke mobiliteit natuurlijk willen proberen om dat ook voor kleine kernen met weinig vervoersbehoefte, zo aantrekkelijk mogelijk willen gaan maken. Maar het is niet het enige wat we daarbij in ogenschouw nemen, dus verbeteren van het netwerk, dat heb ik u eerder vandaag gezegd, is één van de voornemens die we volgend jaar gaan doen. De nu voorgenomen dienstregelingen die zien in elk geval op de in stand houden van de huidige dienstverlening. En de verbetering komt dus het jaar erop, als we de middelen ook kunnen inzetten, concreet met, nou, de middelen die we eerder vandaag bespraken, toen het ging over het dekkend OV en de betaalbaarheid daarvan. Maar er wordt dus nergens afgeschaald en de ambitie is om het beter bereikbaar te maken. Ik denk dat ik daarmee de vragen zoveel mogelijk heb beantwoord, voorzitter. En misschien toch tot slot nog even ... Het CDA had nog een hele concrete vraag ook over een lijn. Daar heb ik geen annotatie bijgekregen, dus die houdt u tegoed, hoe we dat gaan doen. De hele concrete vraag, welke lijn moet nu waar aangepast worden, dat doen we natuurlijk ook samen met de reizigersorganisaties en de gemeenten, die allemaal inspreken ook op de vervoerplannen. Waarbij we elk jaar weer opnieuw proberen om de reizigersbehoefte te optimaliseren in het aanbod dat we daarbij ook leveren. Dus dat proces loopt nog ook tegelijkertijd.

De voorzitter: Dank. Volgens mij, die vraag over die lijn, dat was volgens mij iets met lijn 4 van UtrechtNu! Ik zie ook een gemiste vraag van de heer Bosch. Mijnheer Bosch.

De heer Bosch: Dat ging eigenlijk over die bediening van sprinter stations, en daar had ik lijn 4 als voorbeeld aan gekoppeld.

De heer Van Schie: Ik beschouw hem nu even als technisch, en we gaan hem per mail beantwoorden, voorzitter, mag dat?

De voorzitter: Ik kijk even naar de heer Bosch.

De heer Bosch: Ja hoor, prima.

De voorzitter: Nou, in zekere zin een instemmend stemgeluid. Dank. Dan was dit het agendapunt 19.

20. SB VRT-tramovergangen

Dit agendapunt vervalt

21. *Dit agendapunt is al eerder behandeld.*

22. SB Kruising N233 Achterbergsestraatweg in Rhenen

De voorzitter: En dan springen we dus nu over naar agendapunt 22, en dat is de Statenbrief kruising N233 Achterbergsestraatweg in Rhenen. En ik denk dat we in ieder geval qua tijd nu al kunnen concluderen dat agendapunt 24 het niet meer gaat worden vandaag. Maar we gaan gewoon door, maar dan weet u dat alvast. Hallo? Er zit weer iemand met zijn microfoon aan. Bij dit agendapunt Statenbriefbrief kruising N233 Rhenen zijn er een tweetal sprekers. En daarmee gaan we dus beginnen, met het gebruikelijke sprekersrondje, en

dat zijn de heer Boerkamp en mevrouw Wiesenekker. En dat zijn respectievelijk een wethouder en een raadslid uit de gemeente Rhenen. Ik zit even inderdaad te kijken qua logistiek, waar deze insprekers kunnen zitten. Ik zie daar twee lege plekken. Als iemand het pasje van mevrouw Matser even eruit wil halen, dan wil ik mijnheer Boerkamp en mevrouw Wiesenekker verzoeken op die twee plaatsen plaats te nemen. U krijgt een plekje in ons midden. U heeft beiden vijf minuten, dat is ik meen gecommuniceerd. En op mijn lijstje staat de heer Boerkamp als allereerst, maar we beginnen dus met mevrouw Wiesenekker. Mevrouw Wiesenekker.

Mevrouw Wiesenekker: Dank u wel, voorzitter. Geachte Statenleden. Mijn naam is Geertje Wiesenekker. Ik ben sinds 2010 raadslid in Rhenen. Voor u ligt een plan voor een gelijkvloerse kruising van de N233 tussen Rhenen en Achterberg. Over dit plan spreek ik in. Een plan dat niets doet om het sluipverkeer tegen te gaan, alleen maar bredere opstelstroken genereert, waardoor sluipverkeer ook ruimer baan krijgt. Een plan waar 0 procent draagvlak voor is bij onze inwoners en hun volksvertegenwoordigers. De N233 vormt een flessenhals direct na de Rijnbrug, omdat deze provinciale weg door het spoorgat loopt, waar tot het einde van de Tweede Wereldoorlog de spoorbrug lag, waar in 1957, in het kader van materiaalvervoer in verband met wederopbouw, een tijdelijke rijbaan op de spoorbrugpijlers is gelegd. Dit spoorgat is niet te verbreden, waardoor geen oplossing gevonden kan worden voor extra verkeersintensiteit. Een verbrede kruising vormt daardoor geen oplossing voor fileproblematiek. Het loskoppelen van lokaal en provinciaal verkeer, door bijvoorbeeld een ongelijkvloerse kruising, wel. Dit is een plan dat uitgaat van verkeersmetingen uit 2015, oude cijfers dus, terwijl iedereen weet dat na corona een deel van het OV gebruik of gebruikers niet is teruggekomen en het autoverkeer mede daardoor is toegenomen. Een plan waarbij de indruk ontstaat dat bij iedere nieuwe Statenperiode er twee stappen achteruit wordt gezet, omdat eerdere moties van 11 oktober 2016, 21 februari 2017 en 10 oktober 2017, waarin de gemeenteraad van Rhenen unaniem vraagt om een ongelijkvloerse kruising, vergeten wordt. Temeer dat dit door het SWOV ook als de meest verkeersveilige oplossing was gekwalificeerd. En dit nu toch terzijde geschoven wordt. Op 6 november 2018 werd in onze raad het gewijzigde bestuursakkoord over de Rijnbrug besproken, namelijk de vooraf afgesproken tidal flow, dus een derde rijbaan zou in een Rijnbrug aanpassing in een twee keer twee rijbaan oplossing gewijzigd worden. Onze Rhenense wethouder heeft de uitgangspunten verwoord in het destijds ingetrokken amendement, omdat hij het overnam, aan de provincie overgebracht. Ik noem u de uitgangspunten in de hoop dat u deze alsnog meeneemt in uw besluitvorming. Wij kunnen meewerken aan het bestuursakkoord over de twee keer twee, onder voorwaarde dat de leefbaarheid in Rhenen wordt verbeterd, waaronder de verbetering van de verkeersafwikkeling van de oost-westverbinding op de N225, en een veilige integrale oplossing voor de kruising N233, Achterbergsestraatweg, voor langzaam en snelverkeer wordt gevonden. Die uitgangspunten waren, de huidige geluidsbelasting in het gebied rond de N233 geldt als maximum, de geluidshinder zal dus niet toenemen. De huidige luchtverontreiniging in het gebied rond de N233 geldt als maximum, de luchtkwaliteit zal dus niet afnemen. Fietsveiligheid mag niet ondergeschikt zijn aan de doorstroom van het provinciaal verkeer. Doorstroming van regionaal verkeer op de N225 wordt bevorderd, de files in Rhenen op de N225 en de N233 nemen af en zijn van kortere duur. Doorstroming van provinciaal verkeer vormt een minimale belemmering voor de lokale verkeersstroming. De aansluiting van gemeentelijke wegen op de nieuwe situatie worden veiliger voor langzaam, dus ongemotoriseerd verkeer. Bij de goede afwikkeling lokaal verkeer, ook het volgende kader meenemen. Tevens verdient een veilige verkeersafwikkeling van overstekend, langzaam en snelverkeer op het kruispunt N233, Achterbergsestraatweg, bijzondere aandacht van alle samenwerkingspartners. De N233 is een provinciale weg die twee snelwegen met elkaar verbindt. Anders dan onze buurgemeenten, gaat deze dwars door onze gemeente. Dit levert een vraagstuk op dat breder gaat dan de discussie over doorstroming. De aanpassingen hebben ingrijpende invloed op de leefbaarheid van onze kernen. In de moties die ik net al noemde, van 10 oktober 2017, 21 februari 2017 en 11 oktober 2016, is reeds verwoord waarom de raad een voorkeur geeft aan een ongelijkvloerse oversteek. Met

de genoemde uitgangspunten lijkt weinig tot niets gedaan. Er is een motie aangenomen door de raad van Rhenen dat, voordat de verstedelijkingsstrategie, de bouw van veel meer woningruimte faciliteert in Rhenen, Wageningen, Ede en de Betuwe, eerst de infrastructuur op orde moet zijn. Nu is vanaf de provincie Utrecht een voorstel gedaan alsof ze er geen boodschap aan hebben, dat zij behalve de technische aanpassingen voor betere doorstroming, ook in haar belangenafweging de menselijke kant, de leefbaarheid in Rhenen, gezondheidseffecten en verbetering van verkeersveiligheid op lokale wegen, een even zware weging geven. Doordat de Rijnbrug aanpak uitblijft zijn veel woonwijken onveilig vanwege sluipverkeer op een smal wegennet, dat niet voor verkeersdoorstroom is bedoeld. En nu ga ik het even plat zeggen, dit voorstel ...

De voorzitter: Komt u wel tot een afronding? U bent buiten de vijf minuten.

Mevrouw Wiesenekker: Is om te janken. Want ik zie mezelf nog staan in 2015, om als raadsleden twee bussen met aspirant Statenleden te woord te staan, die ter plaatse kwamen kijken naar deze kruising. Iedereen, ondanks de politieke kleur, was het erover eens, deze kruising met spoorrails en provinciale tweebaansweg met hoge verkeersintensiteit hoort niet thuis op de schoolroute. En toch liggen hier nu twee extra banen. Hoe kan dat? Ergens moet er ruis in onze communicatie zitten. Dus ik roep u op om in ieder geval een MER rapportage te maken. Want de leefbaarheid, fijnstof, dat bleek al uit eerder onderzoek van Nijmegen, die wilde weten of het fijnstof tot Nijmegen kwam vanuit het Ruhrgebied, nou, het kwam tot Rhenen. Dus wij weten al dat dat fijnstofprobleem er is. We zitten al heel veel jaren, al 67 jaar sinds de belofte, dat we een tijdelijke Rijnbrug hadden, die er nog steeds ligt. En ik vraag u, doe nou eerst een MER rapportage, want dan kunnen we kijken hoe de leefbaarheid zit, en dit voorstel te parkeren, want Rhenen heeft hem afgewezen. Ik neem aan dat u allemaal de brief vanuit de gemeenteraad bij de stukken heeft zitten. En in uw besluitvorming, dat is de laatste zin, de gemeenteraad mee te nemen en ruimte te bieden voor participatie van onze inwoners. Dank u wel voor uw aandacht.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Wiesenekker, blijft u vooral zitten. En ik wil gewoon eigenlijk nu meteen verder gaan met de heer Boerkamp, en daarna gaan we dat stukje commissie doen. Mijnheer Boerkamp.

De heer Boerkamp: Dank u wel. Geachte leden van de Statencommissie Milieu en Mobiliteit. Ik ben Hans Boerkamp, wethouder van de gemeente Rhenen. De gemeenteraad van Rhenen heeft zojuist gebruik gemaakt van de mogelijkheid om in te spreken over de kruising N233, Achterbergsestraatweg. De standpunten van de gemeenteraad zijn duidelijk. Er zijn met name zorgen over de leefbaarheid en de fietsveiligheid op en nabij de kruising van de N233, Achterbergsestraatweg. Deze aspecten worden door de gemeenteraad onvoldoende, in het gezamenlijk door de provincie en gemeente uitgewerkte ontwerp, teruggezien. De reacties van inwoners bij de informatieavond op 5 maart 2024 en de commissievergadering op 14 maart, benadrukken deze zorg. Het college van de gemeente Rhenen streeft naar een veilige verbinding tussen Achterberg en Rhenen, waarbij de ontsluiting van deze kernen nu en in de toekomst gewaarborgd blijft. Belangrijk aandachtspunt voor het college is de leefbaarheid voor onze inwoners die in de nabijheid van de kruising wonen en/of werken. De optelsom van deze aspecten ziet het college het best terug in een ongelijkvloerse oplossing voor de kruising. Op verzoek van de gemeente Rhenen zijn daarom zowel een gelijkvloerse, als een ongelijkvloerse kruising uitgewerkt. Onderzoek van het SWOV heeft uitgewezen dat, vanuit oogpunt van veiligheid, een gelijkvloerse kruising voldoet. Vanuit de beschikbare middelen hebben wij gekozen om de gelijkvloerse variant als uitgangspunt voor nadere uitwerking, dus niet zoals het gepresenteerd is, maar voor nadere uitwerking, voor te leggen aan de raad, met in het achterhoofd dat dit voor de leefbaarheid niet de ideale oplossing is, maar dat het ook een ongelijkvloerse oplossing voor de toekomst niet in de weg staat. Alleen is het college van mening dat bij de uitwerking van het schetsontwerp te weinig rekening is gehouden met de impact op de

omgeving. Het eerder en beter inzichtelijk maken van belangen, adviezen en meningen vanuit de omgeving, met een doordacht participatietraject, had deze impact van de gelijkvloerse variant kunnen verzachten.

De voorzitter: Dank. Dan kijk ik nu rond in de commissie. Ik zag de heer Kamp al vragend kijken elke keer, dus hij heeft een aantal vragen in ieder geval, of u heeft een aantal vragen. Mijnheer Vermaat, de heer Hossain. En mevrouw Flink ook? Nee, oké. We gaan eerst dit rondje even doen. Mijnheer Kamp, van D66.

De heer Kamp: Dank u wel, voorzitter. Ik wil de sprekers danken voor hun bijdrage. Ik heb twee vragen aan mevrouw Wiesenekker en één vraag aan de heer Boerkamp. De twee vragen, mevrouw, u zit sinds 2010 in de raad. Ik hoor u verwijzen een aantal keer naar verschillende moties. Ik heb in de Statenbrief gelezen dat de gemeenteraad van Rhenen zelf heeft besloten op 7 juli, uit mijn hoofd, 2020, om niet te willen bijdragen aan een ongelijkvloerse kruising, daar was de verdeling 70/30 procent. De provincie zou 70 procent betalen, de gemeente zelf 30 procent. U zit in de raad, u besluit dat niet te willen. Dan blijft er volgens mij één optie over, en dat is de gelijkvloerse kruising. Ik hoor u daar niet naar verwijzen. Klopt het dat de gemeenteraad daar zelf toe heeft besloten, om dat niet te willen? Dat is één. En het tweede is, wat wil de gemeenteraad Rhenen zelf wél bijdragen? Want dat mis ik eigenlijk in het verhaal, want ik hoor, we willen wel een ongelijkvloerse kruising, maar ik hoor eigenlijk niet wat we daarvoor terug hebben. Dat zijn mijn twee vragen. En de vraag aan de heer Boerkamp is, dat ik het ... U zit hier als wethouder en dat voelt voor mij wat ongemakkelijk. Dat mag natuurlijk. Maar ik denk, waar gaat het in het proces mis, als in 2020 het besluit wordt genomen tot een gelijkvloerse kruising en wij notabene gisteravond, het is nu 3 april, dat wij 2 april een brief krijgen, dat kan natuurlijk altijd, dat de gemeenteraad van Rhenen in zijn voltalligheid dit niet wil? Ik ben echt verbaasd. Ik denk, is er dan geen overleg met ambtenaren? Waarom hoor ik dat nu pas, het voelt voor mij heel ongemakkelijk. Hoe kan dit?

De voorzitter: Ik wil eigenlijk alle vragen inventariseren. Lukt dat voor de sprekers om dit even te noteren? Dan gaan we, ga ik naar de heer Vermaat, van de SGP.

De heer Vermaat: Voorzitter, misschien gemakkelijk voor de sprekers. Dank ook voor uw inspraak. Maar de heer Kamp heeft de vraag die ik had ook over, vooral richting de gemeenteraad, hoe is dat proces verlopen, want er lijkt een gat tussen 2018 en nu? Terwijl daar ook nog wat heeft plaatsgevonden. Dus hoe is dat gegaan? En dan reflectie vanuit het college daarbij.

De voorzitter: Is eigenlijk gewoon dezelfde vraag. U had ook kunnen zeggen, ik sluit me aan bij D66. Maar goed, dat is even iets van mij, uit mijn kant. Ik zag ook nog mevrouw Flink. Nee, of toch wel? Mevrouw Flink, van de Partij van de Arbeid.

Mevrouw Flink: Een vraag voor mevrouw Wiesenekker. U had het over een milieueffectrapportage, en ik vroeg me af, waar wilt u precies een milieueffectrapportage op? Een hoe heeft dat invloed op de besluitvorming van dit project? Dank u wel.

De voorzitter: Dan gaan we naar mijnheer Hossain, van de VVD.

De heer Hossain: Dank u wel, ook voor de sprekers hierheen te komen. Veel al gehoord, want het was een uitgebreide, paar uur durende inspraaksessie, ook op jullie raadssite te lezen. En één van de dingen die ik hoorde was dat, en ook nu een beetje hoorde, was dat die bottleneck eigenlijk verderop ligt, en dat het dus niet echt iets zou oplossen. En ja, die realisatie van de Rijnbrug, dat duurt inderdaad langer dan we hadden gehoopt. En misschien gaat het nog ietsje langer duren, maar mijn aanname is nog steeds dat hij er gaat

komen. Dus ik vroeg me af of jullie aanleiding hebben om te vermoeden dat het niet gaat gebeuren. Want hij zit nu, volgens mij gaat dat kruispunt al aan z'n capaciteit, en dan gaat het toch mis als die ruimer wordt verbreed en er nog meer verkeer overheen moet. Ten tweede, u stelt dat fietsveiligheid van het hoogste belang is, maar uit de stukken op het Rhenens raadsinformatiesysteem blijkt eigenlijk dat de ongelijkvloerse variant juist minder verkeersveilig is voor fietsers, omdat er twee niet gereguleerde conflictpunten worden geïntroduceerd. Dus ik vraag me af hoe u die conclusie van de verkeerskundige, en ook zorgen van de Fietsersbond, rijmt met wat u zegt dat de ongelijkvloerse oplossing beter zou zijn voor fietsers, want we vinden natuurlijk veiligheid van enorm belang. Ik vroeg me ten derde af hoe jullie aankijken dan tegen alle verkeersveiligheid maatregelen die worden genomen in het voorliggende schetsontwerp, zoals verhoging van het kruispunt, de flitspalen worden gehandhaafd, het blijft 60, er wordt een los fietspad aangelegd. Een hele hoop van die aanbevelingen waar jullie je ook zo hard voor hebben ingezet en waar ook Wij Willen Veilig Oversteken zich voor hebben ingezet, die worden wel geïmplementeerd. Ten vierde sluit ik me aan bij wat mijnheer Kamp al zei, hoe komt het dat wij zo laat in het proces ineens zo worden verrast? Want ik lees ook in onze technische beantwoording dat ook een deel van onze ambtenaren verrast zijn over hoe heftig en unaniem dat besluit van de Rhenense raad is. En ja, ik snap heel goed, dan schrijft u de voorkeur voor een ongelijkvloerse variant, want ontvlechten is heel vaak beter, veiliger, sneller, maar ook heel veel duurder. Zeker in de buurt van het spoor waar ProRail ook natuurlijk ...

De voorzitter: Dit is wel heel lang.

De heer Hossain: Excuus.

De voorzitter: Kunt u iets korter zijn?

De heer Hossain: Ja. Nou, oké, dus de voorkeur tussen de nul-variant, de huidige situatie, vraag ik me af, het voorliggende schetsontwerp dat nog niet helemaal vastligt, een versie met een fietstunnel en jullie gelijkvloerse ... Nou, ik snap dat die gelijkvloerse, of ongelijkvloerse voorkeur één is. Maar als bijvoorbeeld de keus zou zijn, het huidige ontwerp, of hoe het nu is, de nul-variant, wat zou dan de voorkeur zijn? Tot slot, twee vragen aan de gedeputeerde. Allereerst, Rhenen heeft dus in 2020 besloten niet die 30 procent mee te willen financieren aan de aanbevelen, of aangeboden fietstunnel. Als ze er alsnog toe bereid zouden zijn ...

De voorzitter: Mijnheer Hussain, u krijgt zo meteen ook nog mogelijkheid om ...

De heer Hossain: Dan bewaar ik mijn vraag voor de gedeputeerde voor straks.

De voorzitter: Ja, want dit kost nu geen spreektijd; dat is een soort trucje. Dan zag ik ook nog mevrouw Bikker, van het CDA.

Mevrouw Bikker-Trouwborst: Dank u wel, voorzitter. Ook wat ons betreft, dank voor de sprekers die gekomen zijn. Nou, er zijn al veel vragen gesteld, die ga ik niet herhalen. Ik wilde nog graag even van mevrouw Wiesenecker weten, zij noemde iets over schoolroute, en in relatie tot fietsveiligheid, kunt u daar iets meer over vertellen? Wat is de situatie? Welke kinderen zijn het middelbare school, primair onderwijs, en hoe ziet u de situatie nu? Hoe is hij nu en hoe zou dat dan in de toekomst worden met dit plaatje voor ogen? En misschien ook wel, wat heeft u dan voor ogen, wat heeft u het liefst? Dank u wel.

De voorzitter: Dank, mevrouw Bikker. Dan kijk ik weer even naar de sprekers voor uw reacties hierop. Dan beginnen we weer met mevrouw Wiesenecker.

Mevrouw Wiesenekker: Eens even kijken hoor. Er werd hier aan rechterzijde gevraagd of wij een bijdrage wilden doen. Nou, daar is helemaal geen besluit over genomen, wat ons betreft. Er is alleen in de onderhandelingen gesproken over de toezegging dat er in ieder geval een fietstunnel zou komen. Want het verhaal over de schoolroute, dat is iets wat heel Rhenen een probleem vindt. Die fietstunnel die uiteindelijk aangeboden werd, want we waren eigenlijk als raad heel blij met het aanbod, er komt in ieder geval een fietstunnel. Dat bleek een soort HEMA rookworst te zijn, met een bocht erin, heel lang, want er werd ook al rekening mee gehouden dat het daar dus vierbaans zou worden. Dat begrepen wij overigens pas achteraf. Dus daglicht was niet een issue. En de hele raad heeft toen gezegd, zou er wel een verkeerspsycholoog naar hebben gekeken? Want iedereen die weet dat fietsers rechtstreeks oversteken. En zo'n kromming in een fietstunnel, zoals die ons gepresenteerd was, dat was niet wat wij hadden verwacht van de provincie. Wij dachten, we krijgen in ieder geval een fietstunnel die een alternatief is, die zorgt voor een veilige oversteek voor onze fietsers. Nou, onze mening was, de fietsers gaan daar niet of nauwelijks gebruik van maken, dus dat is weggegooid geld. Was het een rechtstreekse fietstunnel geweest, was het een ander verhaal geweest. En die bijdrage hadden we natuurlijk gewoon willen doen voor die fietstunnel, aangezien dat voor onze jongere inwoners een goede oplossing was gebleven. Daarnaast betekent het dat, als die fietstunnel er was gekomen, plus dit voorliggende, bredere kruispunt, dat we dan waarschijnlijk net zoveel geld kwijt zouden zijn dan de door ons gewenste ongelijkvloerse kruising. Daarom heeft Wij Willen Veilig Oversteken, maar ook de ondernemingsvereniging Achterberg, en ook de raad staat daarachter, gevraagd, toen dit plan in concept was vorig jaar oktober, even uit m'n hoofd gezegd, maak nou eens een berekening over de huidige N233, en dan een smallere, ongelijkvloerse kruising. Hoe duur zijn wij dan uit? Want dan kunnen wij kiezen. Daar is niet op ingegaan vanuit de provincie. Ik heb geen idee waarom. Maar dat betekent ook dat het extra zuur was om nu op een inwonersavond een presentatie te moeten aanhoren. Ik zat er gewoon als inwoner hoor, of als inwoner, niet als raadslid. Ik heb ook het woord niet gevoerd. Maar ik was verbijsterd over de wijze waarop dit werd aangevlogen. Er was zoveel commotie dat wij ook verwachtten dat er heel veel insprekers zouden zijn op onze commissie Ruimte en Economie. Nou, dat waren er 21. Ik heb zelden zo'n mooie commissie meegemaakt, want onze hele tribune, die zat vol met allemaal inwoners en iedereen bleef heel rustig tot het einde wachten. En er was complete consensus van onze bevolking. En dat is als raadslid heel mooi om te merken. En daarom zit ik hier nu ook met echt het gevoel, alsjeblieft, want ik deel wat u eigenlijk richting de wethouder vraagt. Er zit ruis in de communicatie. En u had het ook eerder kunnen weten, wat mij betreft. Want de ambtenaren, ik dacht dat het begin maart was, deze inwonersavond, de ambtenaren van de provincie die hebben het echt voor hun kiezen gekregen vanuit de zaal. Er was een stemming die ik nog niet eerder heb meegemaakt. Ik vond het zelf heel vervelend, want ik voelde mezelf aangesproken. Ik denk, die communicatie is niet goed, er is iets helemaal mis. Dat is dus over het verhaal. Dus nogmaals, het is niet waar ...

De voorzitter: Mevrouw Wiesenekker.

Mevrouw Wiesenekker: Wat Utrecht wil gaan bijdragen.

De voorzitter: Even kort tussendoor vanuit mijn kant. Als dit alleen de reactie is op mijnheer Kamp, dan ...

Mevrouw Wiesenekker: Nee, ik probeer de rest erbij te betrekken.

De voorzitter: Oké, helemaal goed.

Mevrouw Wiesenekker: Want er werd een versie over een fietstunnel genoemd. Nou, dat heb ik nu eigenlijk hopelijk in de beantwoording meegenomen. Nou, er werd ook iets gezegd over de eerdere fietsveiligheid, dat

dit plan toch een verhoging van de ongelijkvloerse kruising inhoudt met een flitspaal, dat Wij Willen Veilig Oversteken de opmerkingen geïmplementeerd zouden zijn. Nou, ik zeg driewerf 'nee' daartegen, want Wij Willen Veilig oversteken, die waren juist super ontevreden hierover. In het verleden is ook gezegd, we kunnen de snelheid niet handhaven, we kunnen alleen maar een verhoogde kruising aanleggen. En ja, het SWOV sprak ook over een lagere snelheid dan wat nu in deze kruising staat. Dus dat is niet geïmplementeerd over die flitspaal. Die is er op verzoek van Wij Willen Veilig Oversteken gekomen; 64 overtredingen per dag gemiddeld. En dat zegt iets over de fietsonveiligheid, maar ook over de veiligheid van het gemotoriseerde verkeer. Mevrouw Bikker die vroeg naar een schoolroute middelbaar- of primair onderwijs. Nou, ik kan zeggen, dat geldt in eerste instantie voor het primair onderwijs, maar ook voor het middelbaar onderwijs. Laat ik mijn eigen kind, die inmiddels al lang volwassen is, als voorbeeld nemen. De kinderen in Rhenen worden met de auto naar school gebracht, omdat deze kruising te gevaarlijk is. Daardoor hebben de kinderen te weinig fietskilometers in hun benen als ze naar het middelbaar gaan. Ik heb mijn kind destijds tien keer laten fietsen in de schoolvakantie en gezegd, je krijgt iedere keer een grote sorbet van mij als je dat foutloos doet. Hij heeft hem niet één keer binnen kunnen halen. Want ja, het is te gevaarlijk, zowel evenwijdig aan de N233, als kruislings. Dus het geldt zowel voor middelbaar-, als voor primair onderwijs. Daarnaast moeten we ook niet vergeten, Rhenen heeft een unieke positie, want ze hebben heel veel straten met een helling, en dat geldt zeker voor de aansluitende Bergweg, de naam zegt het al, en de Achterbergsestraatweg. Die fietsen die komen met een zekere valsnelheid richting het kruispunt, en ook dat maakt het extra gevaarlijk. En dat is ook de reden waarom alle inwoners het liefste een ongelijkvloerse kruising hebben. Ben ik dan nog vragen vergeten? Ik denk dat de rest eigenlijk een beetje bij mijn wethouder ligt. Of niet? Anders moet u mij maar waarschuwen.

De voorzitter: We gaan naar de buurman, mijnheer Boerkamp.

De heer Boerkamp: Dank u wel. Om even het proces terug te pakken, in 2020 heeft de raad inderdaad besloten om bij het aanbod voor een fietstunnel van toen ingeschat op 6 miljoen, om een bijdrage van 1,8 miljoen gevraagd aan de gemeenteraad. Dat geld stond klaar. Maar vanwege de vormgeving van de fietstunnel, de locatie van de fietstunnel en het feit dat je nog steeds de kruising, dus de huidige kruising nog steeds als oversteek zou moeten kunnen gebruiken, heeft de raad toen gekozen, onder andere om die redenen en ook om de reden zoals mevrouw Wiesenekker die zei, heeft de raad gekeken en gezegd, joh, dat wordt daar niet veiliger op. Zoals mevrouw Wiesenekker al aangaf, de meest rechtstreekse route voor een fietstunnel is altijd de meest ideale. Maar inderdaad ook met de hellingen geeft dat wat uitdagingen, ook met het spoor wat daar ook gekruist had moeten worden door de fietstunnel. Toen heeft de raad wel besloten om daar 1,8 miljoen euro voor te reserveren, voor fietsveiligheid rondom de kruising. Dus om dat bedrag wel beschikbaar te houden, maar niet voor die fietstunnel. In dat besluit stond overigens wel, als dit bedrag, deze bijdrage niet komt, dan gaat de provincie verder met een gelijkvloerse kruising. Wij zijn als gemeente, hebben daar steeds van gezegd, joh, wij zouden toch liever een variant willen zien met een ongelijkvloerse kruising, en die ook doorgerekend willen zien. Dat voorstel, zoals ik net ook aangaf in mijn inspraak, heeft ook, is ook uitgewerkt. Er is een ongelijkvloerse variant, en daar valt nog het nodige op af te dingen, daar valt nog het nodige op te optimaliseren. En ik moet zeggen, in vergelijking met wat er in 2017 aan raming voor zat, was dat fors lager. Dus wij hebben altijd gedacht dat dit bedrag, dat dat eigenlijk bijna onbereikbaar was voor een lokale bijdrage. Ik zeg niet dat ik het geld nu heb liggen, want die vraag kwam net ook over een bijdrage, het is wel veel realistischer. En dat daar ook het nodige valt te optimaliseren, ook ten aanzien van veiligheid. Dus in die zin, onze voorkeur blijft uitgaan naar een ongelijkvloerse variant, misschien niet de variant zoals die nu is uitgewerkt, maar zeker wel ook richting de toekomst. Want het zijn gewoon twee kernen die dicht op de provinciale weg, dicht bij elkaar liggen, notabene hetzelfde postcodegebied, veel huizen dicht op de weg. Dus

ik begrijp ook het verzoek van mevrouw Wiesenecker, je zou hier eigenlijk wel de milieueffecten, geluidseffecten, geluidsklachten die nu al zijn rondom die kruising, wat natuurlijk optrekkend verkeer bij verkeerslichten teweegbrengen. Vandaar ook, daar zit dus nog meer achter dan alleen de veiligheid voor het oversteken, met de kanttekening dat de fietstunnel niet ideaal was, zoals die was ontworpen, dus een begrijpelijke insteek. En ik begrijp ook de zorg van veel inwoners, joh, maar dan komt er dus een hele brede kruising te liggen. Wordt hij nou veiliger? En daar is veel wantrouwen over, en dat is ook tot uiting gekomen in die bijeenkomst. Is dit nou de ideale oplossing? Kunnen we dan niet beter blijven bij wat we hebben? Wij hebben als gemeente gekeken, als de provincie, zoals ze continu ook hebben aangegeven, ook in ambtelijke en bestuurlijke overleggen, wij gaan voor een gelijkvloerse variant, hebben wij gekeken, oké, wat zouden wij dan nog moeten doen voor, als dat het gegeven is, wat de aansluiting daarop zou moeten gebeuren? En daar is nu het schetsontwerp een ontwerp van. En er zouden nog steeds werksessies met inwoners, zoals wij dat in Rhenen doen ten aanzien van gemeentelijke wegen, uitgebreide participatie hoe we dat verder zouden ... Want ook in het ontwerp zitten een aantal dingen waar je nog best commentaar op kan hebben, die we misschien niet zouden moeten willen voor een veilige kruising en voor een veilige verbinding tussen ...

De voorzitter: Komt u een beetje tot een afronding?

De heer Boerkamp: Ja, is goed. Dus als ik dan de vraag krijg, wat is er misgegaan? Het is, het bestuurlijke proces is gelopen zoals het, het is natuurlijk een ambtelijk proces, het is gelopen zoals het is gelopen. Als ik nu terugkijk, zeker de participatie zoals dat is gegaan, de brede participatie heeft naar mijn idee onvoldoende plaatsgevonden over de gelijkvloerse variant. Daar is met een té select gezelschap vrij lang geleden gesproken, en daar heeft eigenlijk geen discussie, brede discussie, wat betekent dit nou en wat is het effect op de gemeentelijke wegen? Nu lag er een ontwerp. Wij hebben dat als kader neergelegd voor de raad, hé, kunnen wij hier verder gaan met de gemeentelijke wegen? Nou, daar heeft u het resultaat van gezien. Het resultaat, op de commissievergadering werd gezegd, het is niet beslisrijp. Het is niet beslisrijp, omdat in de commissievergadering ook geen ruimte was om na alle insprekers, om daar nog gewoon van gedachten te wisselen. Dus op dit moment is dat de status. Daar zou ik het bij willen laten.

De voorzitter: Mevrouw Wiesenecker, u heeft nog een korte aanvulling?

Mevrouw Wiesenecker: Ik heb één antwoord, dat zal ik kort houden, dat ben ik nog schuldig aan mijnheer Hossain zag ik, ik heb hem overgeslagen. Dat was namelijk de vraag of ik aanleiding heb om te denken dat de Rijnbrug niet wordt gerealiseerd. Nou, dank u voor die vraag, want bij de verstedelijkingsvisie die in Rhenen is aangenomen, hebben wij een motie ingediend dat de infrastructuur eerst op orde moet zijn, voordat we denken aan 40.000 woningen extra in Foodvalley gebied, en 27.500 aan de Betuwse kant. En dat betekent dat wij denken, ook met de inflatie zoals we hem vorig jaar hebben gekregen op materiaal en op arbeid, dat wij heel bang zijn dat de twee provincies weer met een financiële vraag te komen, waar we niet op korte termijn uitkomen. Dus dat is het antwoord op de vraag.

De voorzitter: Dank. Mijnheer Vermaat, u heeft een punt van orde? Nee, sorry. Ik zit nu ook weer even naar de tijd te kijken, en ik zie ook dat mijnheer Van der Horst aanwezig is, meen ik van de Vereniging Bewonersbelangen Maarn Maarsbergen, en dat is het volgende agendapunt. Ik zit nu eigenlijk een beetje hardop na te denken om die nu ook gewoon, die ronde ook nu gewoon te doen.

De voorzitter: Dat betekent dus dat we nu weer een soort wisselen tussen agendapunten, dat we nu naar 23 gaan. Maar het zou natuurlijk gewoon heel erg zijn dat mijnheer Van der Horst hier nu de hele tijd zit en niet aan bod komt, want we moeten om zes uur wel gewoon echt afronden. Dus is de commissie het daarmee eens

om die inspraakronde op dat punt nu even gewoon te gaan doen? Ik zie daarover geknik. Dan wil ik ... Sorry? Mijnheer Vermaat.

De heer Vermaat: Voorzitter, dan gaan we dit agendapunt niet meer bespreken vanavond, vanmiddag?

23. SB Verkeersveiligheidsaudit Maarsbergen

De voorzitter: Ja, we gaan het nog proberen dat we inderdaad ... We gaan nu dus naar mijnheer Van der Horst, we gaan weer terug naar Rhenen, of nou ja, we zijn in Utrecht nu, maar we gaan terug naar het onderwerp Rhenen. En dan, we gaan het gewoon proberen. Maar ik vind het in ieder geval heel, het lijkt me heel erg als de heer Van der Horst nu niet aan het woord komt. Dus ik wil mijnheer van der Horst uitnodigen om ... Dan kunnen jullie tweeën weer naar achteren verplaatsen, dan kan de heer Van der Horst plaatsnemen. En dan geef ik de heer Van der Horst van de Vereniging Bewonersbelangen Maarn Maarsbergen het woord voor zijn inbreng. U kunt het knopje, yes.

De heer Van der Horst: Dank u wel, voorzitter. Leden van de commissie, mijn naam is Rinnie van der Horst. Ik ben voorzitter van de Vereniging Bewonersbelangen Maarn Maarsbergen. Een aantal jaren geleden ook betrokken geweest bij het voorontwerp van wat er nu ter tafel ligt, de ondertunneling. Wij hebben er overigens voor u een notitie bijgevoegd waarin u kort samengevat ziet hoe wij aankijken tegen de verkeersveiligheid situatie. Niet hoe wij aankijken tegen het ontwerp, daar is een besluit over genomen, dus daar gaan we het zeker niet over hebben. Waar we het wél over gaan hebben is het feit dat, voortvloeiend uit dat besluit dat u genomen heeft, het van belang is dat de veiligheid voor toekomstige verkeersdeelnemers over het traject wat opnieuw wordt opgezet, inclusief de rotonde en de ondertunneling, op een zo goed mogelijke manier gewaarborgd wordt. Volgens mij is dat ook de bedoeling van een verkeersveiligheidsaudit, zoals die uitgevoerd is door Van Leersum Infra. Overigens, ook op het voorontwerp is, een audit heeft daar plaatsgevonden. Daar is toentertijd, dan praten we over 2020, uitvoerig over gesproken. Er zijn punten aangegeven in die studie, die zorg behoeven, laat ik nou niet meteen het over zorgelijk gaan hebben, maar die in ieder geval vragen om een oplossing. Dat werd gedeeld door de leden van de Staten. Sterker nog, er is een motie toen ingediend, die unaniem is aanvaard, waarin aangegeven is dat een aantal zaken zouden moeten worden uitgewerkt ten aanzien van het voorontwerp, voordat er definitief over het definitieve ontwerp besloten zou worden. Wij hebben daar nog eens naar gekeken. Het is misschien goed dat u die motie, het is motie 128A 'veiligheid voor alles', dat u die er nog eens op naleest. Want er wordt onomwonden de nadruk door alle leden gelegd bij de verkeersveiligheid, en dat je daar niet mee kunt ... Nou, dat je daar geen concessies aan kunt doen, dat vinden wij heel erg belangrijk. Overigens, in de Statenbrief wordt aangegeven dat de motie afgehandeld is. Leest u hem alstublieft goed na. En dan denk ik dat u het met ons eens zult zijn dat die zeker niet afgehandeld is, dat de volgorde niet klopt. We hebben dat ook in onze notitie aangegeven. Dat is punt één. Punt twee is dat wij erg geschrokken zijn van de audit die uitgevoerd is door Van Leersum. Omdat daar nogal onomwonden, zeker als het gaat om de clustering van problemen, gesproken wordt over een onveilige situatie, voor wat betreft de verkeersdeelnemers, die ontstaat. Nou is het zo natuurlijk dat, kiezen voor een ontwerp is één zaak, je verantwoordelijk voelen voor de verkeersveiligheid die daaruit voortvloeit, wat ons betreft, van groot belang is. U heeft uw keuze gemaakt. Ik heb al gezegd, daar hebben we het verder niet over. Maar de verkeersveiligheid die als gevolg van die keuze, van de onderdelen in die keuze, daar deskundigen van zeggen, let op, we zetten daar het stoplicht op oranje, wij spreken zelf over de mogelijkheid van ernstige verkeersongevallen. Dan is dat wel een verantwoordelijkheid waar heel serieus mee omgegaan moet worden. Als wij lezen hoe er vanuit Gedeputeerde Staten wordt gereageerd op een aantal van de bevindingen, maakt dat ons extra alert op de situatie die gaat komen. Wij vinden, laat ik het zo zeggen,

dat er niet adequaat wordt gereageerd op met name de clustering van problemen die op een tweetal plekken plaatsvinden. Dat is de uitrit van de rotonde in de richting van Woudenberg, waar twee tankstations vlakbij de route onder staan, waar een bushalte is, waar een oversteek geregeld moet worden. Nou, ik geloof dat er tien punten van aandacht geclusterd zijn op dat element. Daar wordt wel iets aan gedaan, dat mag ook wel gezegd worden. Maar wij vinden dat dat geen adequaat antwoord is op de zorgen die deskundigen hierover geformuleerd hebben.

De voorzitter: Komt u tot een afronding?

De heer Van der Horst: Ja. Wij hebben ook nog twee andere punten aangegeven. Eén punt, dit hoort bij, kan je zo voegen bij één van de clusters, dat gaat over de doorsteek van de rotonde richting Maarsbergen. Belangrijk voor alle mensen die in Maarsbergen wonen en de Haarweg op moeten. Die is kort, maar die zit ook bij dat tweede cluster, namelijk een onoverzichtelijke situatie rond fietsers, rond voetgangers en verkeer, die nogal opengelaten wordt. Het tweede is een bekend punt, en daar gaat het over de, laten we zeggen, het weven in de spoortunnel, de tunnel onder het spoor die in een bocht wordt aangelegd. Daar is geen, daar wordt, laten we zeggen, in dit rapport niet over gesproken, maar het is nog wel één van de punten die is blijven hangen vanuit het voorontwerp. Wij maken ons daar ernstig zorgen over, omdat je daar invoegend en uitvoegend verkeer gaat combineren, en daar is geen adequate oplossing voor in de plannen. Wat ons betreft zou dat gebundeld worden, tenminste, opgelost kunnen worden door de twee banen richting Woudenberg terug te brengen naar één. Ik wou het even hierbij laten.

De voorzitter: Ik wilde er ook even bij noemen dat uw inspraaknotitie ook bij de agenda, bij dit agendapunt staat. Dan kijk ik even rond in de commissie, of daar reactie of vragen over zijn. Eén fractie, mijnheer Kamp, van D66.

De heer Kamp: Dank u wel, voorzitter. Ik dank de heer Van der Horst ook voor de inspraak. Maar vanuit D66 kan ik zeggen dat wij ook dit onderwerp hebben opgewaardeerd. En ik zit wel een beetje met een dilemma, niet alleen de tijd, maar tijd speelt nog meer een rol, want twee, drie weken geleden las ik al in de krant dat de spade in de grond is gegaan. En ik ben er gister langsgereden en er liggen allerlei betonvlakken al. Dus ik vroeg me eigenlijk af wat de ruimte is om hier nog eventueel een verandering in aan te brengen. Misschien is dat niet zozeer een vraag aan de heer Van der Horst, maar wel aan de gedeputeerde. Dus ik worstel daar een beetje mee. Ik vind het wel een belangrijk punt. Ondanks dat we nu vlak voor zes uur zijn, vind ik wel dat dit serieuze aandacht behoeft.

De voorzitter: Dat is ook een beetje uw inbreng eigenlijk op dit punt nu, kunnen hier nog veranderingen aan worden toegevoegd? En dat is eigenlijk gewoon een vraag aan de gedeputeerde en niet aan de inspreker per se. Dus dan wil ik nu voorstellen om voor dit punt nu, want eigenlijk hebben we nu alles gehad eigenlijk, een soort bijdrage van D66 wel, niet binnen de spreektijd helaas, maar goed dat is nu even niet anders. En dan wil ik toch even kijken naar de gedeputeerde of hij op dit punt, op Maarsbergen, een reactie kan geven op eigenlijk zowel de inspreker, als op de vraag van D66, als het kan.

Mevrouw Bikker-Trouwborst: Excuus, punt van orde, vanuit boven.

De voorzitter: Mevrouw Bikker, een punt van orde?

Mevrouw Bikker-Trouwborst: Ja, dank u wel. Ik zat te zwaaien met mijn hand, omdat, ik zal het dan heel kort houden, ik wil dat even gezegd hebben dat het CDA heeft aangesloten bij deze opwaardering. En ik sluit me ook aan bij het punt wat de heer Kamp maakt. Dat is voor nu wat mij betreft voldoende. Dank u wel.

De voorzitter: Nou, mevrouw Bikker, dit was echt niet nodig. Mijnheer Van Schie.

De heer Van Schie: Voorzitter, de inspreker heeft natuurlijk een heel uitgebreide en vaak ook technische inspraak gedaan, waarvan ik niet alle punten helemaal precies kan doorgronden wat de effecten daarvan zijn en de gevolgen. Nou, ik kan wel zeggen natuurlijk, we zijn natuurlijk inderdaad, de heer Kamp zegt dat terecht, vol in uitvoering nu met het project. We weten dat er ook tijdens de uitvoering nog allerlei vraagstukken zijn, ook over de veiligheid en de oplossing van verkeersvraagstukken. Ik heb vanochtend nog met de wethouder gesproken daarover, over hoe we daar ook kunnen optimaliseren, juist om de verkeersveiligheid in de tijdelijke situatie te verbeteren. Dus daar gaat de gemeente ook met voorstellen komen en die zullen we in de stuurgroep ook bespreken. Dat zijn aanpassingen die altijd tijdens het werk ook nog nodig zijn om ervoor te zorgen dat de overlast tot een minimum wordt beperkt. Het ontwerp is wel het ontwerp, dat kunnen we niet meer in deze fase veranderen. Wat we wél kunnen doen is natuurlijk, als het ontwerp straks klaar is en de situatie van ingebruikname, gaan we heel goed monitoren wat de effecten zijn. Kort op de bal spelen als we nog maatregelen moeten en kunnen nemen als het gaat om kleine aanpassingen. Maar het is nu in deze fase niet meer mogelijk om hele grote wijzigingen in het ontwerp door te voeren. Daarvoor zijn we te ver in de besluitvorming.

De voorzitter: Dank. Mijnheer Vermaat, u heeft een interruptie?

De heer Vermaat: Een interruptie, ja, op de gedeputeerde.

De voorzitter: Heel kort.

De heer Vermaat: Want, in de stukken zijn niet alle punten vanuit het advies van de veiligheidsaudit beantwoord. Terwijl de motie daarin, door de inspreker ook benoemd, geeft aan, als dat afgerond is, ons voor te leggen. Dus is het daarmee zo dat inderdaad de motie inderdaad nog niet volledig afgedaan is? En ten tweede, er is toch ook ruimte buiten de, binnen de aanbesteding, om nog veiligheidsmaatregelen te nemen, die ook aangegeven door inwonersgroepen?

De voorzitter: Dank. Mijnheer Van Schie, kunt hierop reageren, of ...

De heer Van Schie: Jazeker.

De voorzitter: Oké.

De heer Van Schie: Nee, zeker met betrekking tot dat laatste punt, daar is inderdaad, in het projectbudget is best ruimte om nog kleine aanpassingen te doen, ook gedurende de, nou, zoals ik net al zei, de looptijd van zo'n project om het te doen. Dan zullen we in de stuurgroep over spreken, en de wethouder zit daar bovenop, ook in gesprek met bewoners en de gemeenteraad uiteraard. Dat is ook voor een deel gemeentelijke verantwoordelijkheid en voor een deel natuurlijk projectverantwoordelijkheid. Want waar we dat samen kunnen doen, doen we dat samen. Dus de contacten zijn goed en lopen ook goed. Maar ik denk dat het misschien zinvol is, ook in het kader van het hoge technische gehalte van de inspraak en de veiligheidsaudit,

dat ik nog een memo stuur waar we even goed reageren op alle punten die zijn ingebracht, waar de bewegingsruimte zit en waar niet, zodat u daar ook van op de hoogte bent.

De voorzitter: Ik denk dat dat een goed voorstel is, maar dat roept nog een vraag op bij de heer Vermaat.

De heer Vermaat: Voorzitter, dank. Dank ook voor deze toezegging. Even specifiek dan, dan neemt u de inspraak mee, dus ook de twee schriftelijke die wij hebben gekregen?

De heer Van Schie: Ja, uiteraard.

De heer Vermaat: Super.

De voorzitter: Dus het voorstel is dus om schriftelijk eigenlijk nu volledig te gaan reageren op de inspraak bijdrage. Is dat voor de heer Van der Horst ook een beetje naar tevredenheid? Want ik meen dat er ook nog het recht is van een slotwoord bij de inspraakronde. Dus als u nog kort twee, drie zinnen wil zeggen hierover, dan mag dat.

De heer Van der Horst: Ik zal proberen om drie lange zinnen te formuleren.

De voorzitter: We hebben nog één minuut; één minuut heeft u officieel.

De heer Van der Horst: Natuurlijk, wij willen graag betrokken worden, wat meer dan de laatste tijd betrokken worden, maar daar zullen wij zelf ook initiatief toe nemen. Ik vind wel dat er nu, dat er iets moet gebeuren. Nogmaals, ik heb net gezegd, we gaan het niet hebben over het ontwerp. Dat ontwerp, die discussie sluiten we af. Maar we gaan het wél over de veiligheid hebben. En er rust bij de provincie een grote verantwoordelijkheid, dat wil ik benadrukken, voor die verkeersveiligheid. En ik ben niet gerust op wat er nu op papier staat, dus ik wacht het volgende papier af. Maar als het nodig is, dan zal ik u op een andere manier wel weer benaderen.

De voorzitter: Dank, mijnheer van der Horst.

22. (Vervolg) SB Krusing N233 Achterbergsestraatweg in Rhenen

De voorzitter: Dan sluiten we nu eigenlijk agendapunt 23 weer af, ga ik weer terug naar agendapunt 22. We hebben nog maar zeven minuten en dat is gewoon heel weinig. Dus ik denk dat we allemaal kunnen concluderen dat de bijdrage van de fracties het dit keer niet gaat worden. Maar wat ik denk ik een beetje ... Sorry?

De heer ...: (Buiten de microfoon) Misschien mag ik een suggestie doen.

De voorzitter: Nou, mag ik eerst een suggestie doen? Want mijn suggestie is denk ik misschien wel hetzelfde. Is dat de gedeputeerde nog even een reactie geeft op de inspraak, als dat wellicht mogelijk is, en dan doen we ook even dat stukje slotwoord van de sprekers. En dan doen we toch de volgende keer denk ik dit agendapunt qua commissiebespreking. Is iedereen het daarmee eens? Mijnheer Van Schie.

De heer Van Schie: Ja, voorzitter, want wat we in elk geval kunnen constateren is, dat dit verwachtingsmanagement voor dit project behoorlijk uit de pas is gelopen. Dus gemeenteraad, wethouder, gedeputeerde en wederzijdse ambtenaren hebben allemaal natuurlijk de beste wil en gedachte voor een

oplossing. En hier, nou ja, zoveel teleurstelling bij een investeringsbesluit en een schetsontwerp van de provincie op een provinciale weg, dat is natuurlijk, daar is iets misgegaan. Dus het procesvoorstel wat ik wilde doen, is dat ik in elk geval zeg dat we ons dat ter harte nemen, dat ik met de heer Boerkamp in gesprek ga, ook over hoe we deze impasse op een gepaste manier kunnen bespreken met elkaar. Dat we ook even goed voor u en voor mij in alle eerlijkheid alle technische opties die in het verleden, in het heden en in de toekomst nog ter tafel zijn, op een rij zetten en kijken, wat kan er dan wel, punt nl, en wat is onvermijdelijk op dit moment, punt nl? En dat we dan met u terugkomen met een brief, ook de heer Boerkamp en ik samen, over wat we als vervolgtraject voor ons zien, zodat we in elk geval de wederzijdse verwachtingen weer op orde hebben en ook kunnen kijken hoe we dit gaan doen. Want ja, dit op deze manier nu doorrammen heeft geen zin. En tegelijkertijd weten we ook dat de opties die in het verleden zijn afgevallen, ook misschien wel heel ver uit de buurt zijn. Dus even één stap terug, dan kunnen we u ook goed weer informeren over hoe wij het proces voor ons zien, wat er inhoudelijk allemaal nog aan opties is en dan kunnen we het op dat moment opnieuw agenderen, op moment dat dat nog vragen oproept. Dat zou mijn voorstel op dit moment zijn.

De voorzitter: Dus niet per se een agenda procesvoorstel, maar meer een bestuurlijk procesvoorstel. Ik zie daarop een reactie van de heer Vermaat, van de SGP.

De heer Vermaat: Een interruptie, voorzitter.

De voorzitter: Ja, een interruptie.

De heer Vermaat: Dank dat u terug wil kijken naar het proces. Maar dan heb ik behoefte, ik weet niet hoe het voor de rest van de commissie is, om ook een soort tijdlijn te maken, wat is er nu, wat gebeurt? Want vanwege de inspraak over de periode tussen, zeg 2020 en nu, nog een nieuwe variant, voor ons is het nu wel behoorlijk onduidelijk wat daar is gebeurd. Dus mogelijk dat u die tijd ook kunt gebruiken om daar even een overzicht van, hé, wat heeft er nu plaatsgevonden en wat, hoe is dat gegaan? Want daar heb ik wel behoefte aan.

De voorzitter: Ik zie de gedeputeerde schudden. Mijnheer Van Schie.

De heer Van Schie: Nou ja, ik twijfel omdat, we kunnen natuurlijk nu met z'n allen helemaal gaan terugkijken hoe deze verwachtingen zo uit elkaar zijn gelopen en wie op welk moment waar, ja of nee tegen heeft gezegd en wat dat dan vervolgens voor een betekenis heeft gehad. Dat is voor de geschiedschrijving misschien interessant, maar ik denk, ik vind het veel interessanter om even na te denken, hoe kunnen we nu met de gemeente en de inwoners in gesprek komen, om te kijken hoe we een oplossing kunnen bieden, die zowel budgettair haalbaar is, ook verkeerskundig de juiste oplossing biedt. Want eerlijk gezegd, duizelt het mij nu ook een beetje met alle technische vragen die nog gesteld zijn. Misschien kunnen we tegen die tijd nog even een soort technische informatiesessie ook voor u organiseren, zodat we allemaal weten waar het over gaat, en voor de gemeenteraad van Rhenen, en dan een vervolgstap kunnen maken. Op dit moment is dat denk ik het beste wat we kunnen doen.

De voorzitter: Dank. Mijnheer Vermaat, nog heel kort nog, want ik wil eigenlijk ook nog een slotreactie geven aan de insprekers.

De heer Vermaat: Voorzitter, dat begrijp ik. Maar ik ben het niet eens met het voorstel dat de gedeputeerde doet, want volgens mij hebben wij recht om die inzage. Ik begrijp, zoals ik de gedeputeerde hoor, dan wilt hij specifiek, wie zegt wat, wat waar? Nee, dat hoeft wat ons betreft ook niet. Maar in de inspraakreactie die we

net hoorden en wat wij in de Statenbrief hebben, informatiebrief hebben gekregen, daar zit wel een bepaalde ruimte die voor ons nu leeg lijken. Tot 2020 is het voor mij vrij overzichtelijk, en dan is het een soort een gat. En wat daar heeft plaatsgevonden, al is het in algemene woorden, maar niet specifiek wie wat heeft gedaan, dat begrijp ik ook. Maar wel even, wat heeft er plaatsgevonden? Zeker ook om de vervolgvraag, dat u zegt, welke financiële consequenties heeft dat? Want dat is de vervolgvraag. En als we dan niet achterom kijken, dat is, wat de SGP betreft, geen goede situatie.

De voorzitter: Dus uw verzoek om eigenlijk nog meer achtergrondinformatie van voorgaande jaren, als ik het goed begrijp. Mijnheer van Schie, heel kort.

De heer Van Schie: Nou, we kunnen een poging wagen om een soort feitenrelaas te maken. Maar ik wil er ook voor waken dat we daar niet nu ook weer heel veel ambtelijke capaciteit in steken, want het is al best wel sneu dat er nu echt een heel mooi ontwerp voor ligt, waar heel erg hard aan gewerkt is, en dat dat zo'n lauwe reactie oplevert, om het heel eufemistisch te zeggen. Nou, laten we een kort feitenrelaas maken, en als dat nog heel veel vragen oproept, dan kunnen we een vervolg maken, als het echt onvoldoende is voor de vervolgstappen die we moeten nemen.

De voorzitter: Het wordt meegenomen in ieder geval, hoor ik zo. Dan kijk ik even naar de sprekers of er behoefte is aan een minuut, één minuut slotreactie op dit alles. Ik zie geknikt bij in ieder geval mevrouw Wiesenecker. Mevrouw Wiesenecker. Ja, ga maar gewoon zitten. Mevrouw Wiesenecker, voor een minuut.

Mevrouw Wiesenecker: Nou, ik wilde gedeputeerde Van Schie ook herinneren aan zijn aanbieding om bij onze commissie toch te komen inspreken. Gisteren heb ik agendacommissie gehad met de andere voorzitters van de commissies, en daar was een maandag helemaal ingeruimd door onze griffie, in de hoop dat dat in de agenda zou passen. Dus ik roep u in ieder geval op om met onze griffie contact op te nemen, om te kijken of dat op korte termijn haalbaar is, want daar heeft onze gemeenteraad behoefte aan. En ook hartelijk bedankt voor die aanbieding, namens de gemeenteraad. Dank u wel.

De voorzitter: Er was ook nog behoefte aan een slotreactie van de heer Boerkamp.

De heer Boerkamp: Mevrouw Wiesenecker refereerde ook aan een bezoek van eerdere, aanstaande Statenleden, een aantal periodes geleden. En u bent natuurlijk ook van harte welkom, neem gewoon even contact op, en ook om de situatie te zien en te voelen. Want pas als je op de plek staat, voel je hoe dicht de woningen op de weg staan en wat die weg doet en wat die kruising betekent.

De voorzitter: Dank u wel. Ik raad ook iedereen aan, inderdaad gewoon als Statenlid zijnde, lekker langs te gaan op plekken, want dat is gewoon het allerleukste wat er is.

23. *Dit agendapunt is al eerder besproken*

24. SB Actualisatie snelheden gebiedsontsluitingswegen op basis van afwegingskader Netwerkperspectief provinciale wegen 2040

Dit agendapunt vervalt

25. SB Voortgang project Noordelijke Randweg Utrecht

Dit agendapunt vervalt

26. SB Wijziging Uitvoeringsverordening subsidie Energietransitie 2021

Dit agendapunt vervalt

27. Sluiting

De voorzitter: Dan is het nu precies zes uur, dus dan zijn we nu aan het einde gekomen van deze M&M vergadering. En dus nog even voor de duidelijkheid, er zijn een aantal agendapunten die gaan dus door, gaan we het even op een rijtje zetten, en u zult dat volgende keer zien, wanneer dat dan besproken wordt. En ik wou ook nog even meegeven bekijk kritisch uw opwaarderingen die nog open staan; zijn die echt nodig om nog te bespreken of kunnen die afvallen? Ik wens u allen nog een fijne avond.