

VERSLAG

statencommissie



Conceptverslag van de openbare vergadering van de **Commissie Economie** van 7 oktober 2016 van 12.00 uur tot 16.50 uur te Middelburg.

Voorzitter:	A.G.M. Veraart (waarnemend)
Aanwezig zijn de leden	C.L.M. van den Berge, A. Dorst, B. Erbisim, J.F.A.M. van Eck, D. van Ewijk, H.J. van Geesbergen, R. van Hertum, M.J.J. Janssens, G. Lernout, S. Mareels, J. Oudeman, C. van Overbeeke (gedeeltelijk) K. Roelse, W.A. Treurniet-Klapwijk, P. van Veen-de Rechter (gedeeltelijk), R. Viergever, R. de Wit
Tevens zijn aanwezig:	Gedeputeerden J. de Bat, A.J. van der Maas, B.J. de Reu; A.M. Lobik (commissiegriffier)
Afwezig zijn de leden:	F. Babijn, V. Bosch, R. van Tilborg

1. Opening en mededelingen

De voorzitter meldt de afwezigen en de vervangende leden. Hij komt terug op de ZOB-bijeenkomst over Cultuur van 3 oktober jl. en meldt welke stukken binnenkort verwacht worden (Uitvoeringsprogramma 2017, Evaluatie Uitvoeringsprogramma 2016, Evaluatie POAZ (Rprovinciale Onderzoekagenda Archeologie Zeeland en nieuwe POAZ voor 2017-2010)).

2. Vaststellen van de agenda: gewijzigde agenda vastgesteld.

3. Gelegenheid om in te spreken: er is een inspreker m.b.t. agendapunt 10, Sebastiaan Keijmel.¹

De voorzitter geeft de commissie de gelegenheid verhelderende vragen te stellen.

De heer Van Hertum (PvdA) wil weten hoe het voorstel precies "groener" zou kunnen worden, en hoe het 30 miljoen goedkoper kan zijn. Bij het betreffende agendapunt nr. 10 zal hij de gedeputeerde vragen of e.e.a. juist is.

Mevrouw Treurniet (CU) wil weten of dhr. Keijmel door de provincie is benaderd om mee te denken.

De heer Keijmel antwoordt dat hij niet door de provincie is benaderd (wel door statenleden). Er kan veel op onderhoud worden bespaard; tussen 10 en 30 miljoen, vooral door gebruik van accu's. Zie verder de bijlage.

4. Informatie uitwisseling

Mededelingen van de gedeputeerden:

Gedeputeerde V.d. Maas meldt dat het Statenvoorstel Kruispunt Sloeweg kan worden geagendeerd voor de commissie Economie van 25 november en de statenvergadering van 16 december.

M.b.t. de situatie rondom het bodemas meldt hij dat Boskalis en de provincie een dagvaarding van Heros hebben ontvangen. Gedeputeerde vindt dit een zaak tussen Heros en Boskalis. De claim is ook voorbarig want het hangt nog af van de uiteindelijk te maken keuze. Advocaten bereiden de zaak nu voor.

Tenslotte zegt hij dat het ROVZ een nieuwe werkwijze krijgt. De provincie blijft wel regisseur maar er komt een Bestuurlijke Kopgroep met de wegbeheerders. Zo kan er krachtiger worden opgetreden, en de wegbeheerders kunnen beter worden aangesproken op hun verantwoordelijkheid (ook financieel).

Gedeputeerde De Bat vertelt dat er een Retaildeal is gesloten met het kabinet. Deze staat ook in de Economische Agenda, met als doel het terugdringen van het aantal m2 winkelcentra. Hij meldt dat Thomas Rau op 7 en 8 november in Zeeland is, met als onderwerp "circulaire economie", ook voor een bijeenkomst met de statenleden. Tenslotte wijst hij nog op de lobbyfolder die in Den Haag is uitgedeeld, waar 12 actiepunten in staan. Hij nodigt de statenleden uit om op 12 oktober mee te gaan naar het Algemeen Overleg van de Twee-de Kamer over de economische Structuurversterking Zeeland.

Vragen van commissieleden over onderwerpen die niet op de agenda staan

Vraag 1. Mevrouw Van Veen (D66), dhr. Janssens (CDA) en Van Eck (ZL) hebben vragen over de Bredabus. Naar aanleiding hiervan wordt de suggestie gedaan om voortaan te melden welke vragen al zijn ingediend.

De heer Van Eck (ZL) heeft gehoord dat de Bredabus na 2017 wellicht vervalt? Worden er dubbele tarieven berekend? We moeten echt alles in het werk stellen om deze verbinding te behouden.

Mevrouw Van Veen (D66) vraagt of er contact is met Brabant over het behoud van de bus na 2017.

De heer Janssens (CDA) is met name bezorgd over de gevolgen die e.e.a. voor studenten zou hebben.

¹ De bijdrage is na te lezen bij de vergadering in IBABS.

Gedeputeerde V.d. Maas vindt het een belangrijk onderwerp. Zeeland gaat over deze buslijn 19, het zit tot 2024 in de concessie. Er is afgesproken dat hij tot december 2017 onveranderd rijdt. Indien er een treinverbinding zou komen wordt opnieuw bekeken wat dat voor de buslijn betekent. De OV-studentenkaart geldt in principe niet op de lijn Antwerpen-Breda, dat wil hij nog wel navragen. Het tarief voor de losse kaartjes zou inderdaad verdubbelen (niet voor de OV-chip), hierover is nog ambtelijk overleg met Connexxion. Op voorhand hoeft men zich nog niet ongerust te maken.

De heer Van Eck (ZL) heeft gehoord dat Brabant extra geld wil hebben voor aankomst van de bus in Breda, én dat er geen ruimte zou zijn voor die bus bij het station in Breda. Deze bus is van belang voor studenten, forenzen, voor bezoekers aan ziekenhuizen en voor winkelend publiek.

Gedeputeerde V.d. Maas kan zich niet voorstellen dat bij het nieuwe treinstation Breda geen ruimte zou zijn voor bestaande buslijnen. Dat is logisch, én iets dat Brabant moet regelen.

Vraag 2. Mevrouw Treurniet (CU) hoorde bij Omroep Zeeland dat de provincie is afgehaakt in de gesprekken met het bestuur van de Oostkerk; de gedeputeerde is toch nog wel in gesprek over het behoud van de kerk? Gedeputeerde De Reu antwoordt bevestigend.

Vraag 3. De heer Van Hertum (PvdA) vraagt naar de toegankelijkheid van het OV voor mensen met een lichamelijke beperking. Per 1 januari 2016 moet minimaal 40% van de haltes en 100% van de bussen toegankelijk zijn. Is dit doel gehaald? Kunnen we dit onderwerp agenderen voor een volgende commissie? Gedeputeerde V.d. Maas antwoordt dat 98% van de bussen toegankelijk is, maar we halen het niet om 40% van de haltes toegankelijk te maken. De provincie is verantwoordelijk voor de bussen en de wegbeheerders (waaronder de provincie) voor de haltes. Een aantal knelpunten wordt binnenkort aangepakt, we kijken heel kritisch welke haltes aangepakt moeten worden. Het onderwerp is deel van het Mobiliteitsplan Zeeland. Bij de bespreking van de voortgang ervan zullen we dit punt meenemen en verder informeren.

De heer Van Hertum (PvdA) zegt dat nu maar 16% van de haltes toegankelijk is; soms zijn zelfs belangrijke haltes (zoals bij stations) niet toegankelijk. En dat was toch wel afgesproken per 1 januari 2016?

Gedeputeerde V.d. Maas is al blij dat de bussen toegankelijk zijn. Er is wel ambitie om meer haltes aan te pakken maar ook daar werken we vraaggestuurd. We kijken goed welke haltes we aanpakken. Hoe de bus rijdt is trouwens flexibel waardoor soms een halte is vervallen waarin geïnvesteerd is.

Vraag 4. De voorzitter meldt dat de heer Van Eck vragen heeft gesteld over de wachttijden bij vervolgonderzoeken in het ziekenhuis, afgesproken is dat deze vragen separaat worden beantwoord.

Vraag 5. Mevrouw Treurniet (CU) herinnert eraan dat bij de behandeling van het Mobiliteitsplan aandacht is gevraagd voor fietsers bij omleidingen. De gedeputeerde zou er alerter op zijn. Nu is er in Heinkenszand weer een probleem: fietsers stuiten op een verbodsbord zonder omleiding. Hoe moet dit nu?

Gedeputeerde V.d. Maas zegt dat dit een incident is, en niet structureel. We zijn zeker alerter, vooral bij de uitvoering van projecten.

Vragen van commissieleden over het nieuws van de dag

De heer Van Hertum (PvdA) las in de PZC dat de bibliotheken in Vlissingen en Oosterschelderegio problemen hebben. hij vraagt naar de algemene toestand van de ZB. Kan de provincie iets doen?

Gedeputeerde De Bat zal gedeputeerde de Reu vragen dit schriftelijk te beantwoorden.

5. Statenvoorstel financiële verwerking gronden Marinierskazerne – DIO-085

De voorzitter wijst erop dat de vooraf door de CU gestelde vragen met antwoorden in IBABS staan.

De heer Dorst (SGP) zegt dat er in het voorstel wordt geanticipeerd op het moment van beëindiging van de overeenkomst in de toekomst. De gebruiker levert de grond dan terug in de oorspronkelijke staat, maar dan heeft deze toch nog steeds waarde? In het voorstel wordt gedaan alsof dat niet zo is, dat begrijpt hij niet.

Mevrouw Van Ewijk (GL) vraagt of deze kwestie niet eerder bekend was, en had het daarom niet al in 2016 in de begroting moeten worden opgenomen?

De heer Van Eck (ZL) lijkt dit een logisch voorstel.

De heer De Wit (PVV) vraagt of een "eeuwigdurende" pachtovereenkomst gebruikelijk is? De waarde over 30 jaar zal toch altijd hoger zijn?

Gedeputeerde De Bat (namens gedeputeerde Schönknecht) antwoordt dat pas in 2016 de contracten zijn gesloten. Er is wel getwijfeld over de mogelijke commerciële waarde in de toekomst, maar je loopt hier toch enig risico. We hebben ervoor gekozen dit af te dekken, solide naar de toekomst toe.

In tweede termijn:

De heer De Wit (PVV) heeft nog geen antwoord op zijn vraag, en nu heb je niets aan een stille reserve.

De heer Dorst (SGP) begrijpt dat we kiezen voor voorzichtigheid en soliditeit.

Gedeputeerde De Bat zegt dat de eeuwigdurende overeenkomst zo is afgesproken met Defensie, en bovendien is dit nodig voor de financiering.

De voorzitter stelt vast dat het voorstel voldoende is onderbouwd voor behandeling in PS, als hamerstuk.

6. Zeeuwse brief aan het kabinet over commissie structuurversterking

De voorzitter refereert aan het Algemeen Overleg (AO) van de Tweede Kamer op 12 oktober a.s.

Mevrouw Van Ewijk (GL) heeft in de pers gelezen over de reactie op de vraag over de kerncentrale, maar is er ook iets te melden over de andere speerpunten van de provincie?

De heer Dorst (SGP) vraagt of er nu al een gesprek heeft plaatsgevonden met de minister-president? Dat moet toch wel plaatsvinden voor het AO?

De heer Viergever (SP) vraagt naar de status van het Provinciefonds.

Mevrouw Van Veen (D66) complimenteert met de brief, en hoopt dat iedereen zijn lobbywerk goed heeft gedaan.

De heer Oudeman (CDA) leest bij de actie SDR (Smart Delta Resources) over een "revolverend industrieel investeringsfonds". Moet dat helemaal van het Rijk komen of zet de provincie het sowieso op? Bij leefbaarheid is sprake van een investering van € 800.000,-- voor internet op het platteland: komt hier nog een statenvoorstel voor?

De heer Van Hertum (PvdA) zegt dat de PvdA zeker heeft gelobbyd. Hij is blij met onderwijs, duurzaamheid en werkgelegenheid als de speerpunten in de brief.

De heer Lernout (50PLUS) vraagt of onze energie-overschotten naar België getransporteerd kunnen worden. Dan kunnen er in België misschien kerncentrales worden stopgezet.

Gedeputeerde De Bat antwoordt dat het gesprek met de minister-president al heeft plaatsgevonden, namelijk door gedeputeerde Schönknecht, en specifiek over de kerncentrale. Het ging dus niet over deze brief. Het Provinciefonds is woensdag onderdeel van de besprekingen. Hij hoopt dat er woensdag veel Zeeuwen naar Den Haag komen.

M.b.t. de SDR en het revolverende fonds zal hij een factsheet sturen (als bijlage bij het verslag).² Over internet platteland, te financieren door de provincie/gemeenten en hopelijk het Rijk, volgt nog een statenvoorstel. Wet- en regelgeving maken het onmogelijk om energie naar België te transporteren.

De voorzitter concludeert dat het onderwerp voldoende is besproken.

7. Statenvoorstel Economische Agenda 2017 – 2021 – DIO-E&D-092

De heer Oudeman (CDA) complimenteert met de digitale versie en ook de inhoud. Hij vraagt aandacht voor het rapporteren van de resultaten (soms moeilijk te meten). De SER vindt de uitvoering van de EA een uitdaging. Hoe wordt het proces vanaf nu? Het is goed dat het rapport Structuurversterking en innovatie zijn geïntegreerd. Goed dat er budget is voor de Digitale Agenda. Heeft de provincie geld voor de business cases van SDR? Ligt de bal voor havensamenwerking bij Zeeland Seaports? Wat is de rol van de aandeelhouders en in bijzonder de provincie hierin? De heer Viergever (SP) is voor regionale afstemming van de locatie van bedrijventerreinen. Het herstructureringsfonds moet mede worden gevoed door gemeenten en bedrijven. Hoe is de animo hiervoor en het effect?

Mevrouw Van Veen (D66) vindt het goed dat na het rapport Balkenende de inhoud en focus van de EA zijn gewijzigd. Als je de investeringen wilt realiseren moet je snoeien op andere zaken. Hoe behalen we deze doelen? Hoe pakt de provincie de Retaildeal op met de gemeenten?

Mevrouw Van Ewijk (GL) is het ook eens met het aansluiten op rapport Structuurversterking, en de opbouw van de begroting. Ze meent dat het aspect "duurzaamheid" bij ieder onderwerp aan de orde moet komen. Hoe ligt de financiële verhouding met de gemeenten precies? In het onderwerp "Beleef Zeeland" staat Hotspot Breskens weer, maar hoe reëel is dat nog? Duurzame energie wordt gestimuleerd maar graag concrete actie. Er zou begin 2017 een conferentie over maatschappelijk ondernemen moeten komen. Ze vraagt aandacht voor wettelijke beknotten daarvan, bijv. bij woningcorporaties. Getijde-energie mag op grotere schaal. Ze ondersteunt de oproep uit de brief van de gemeente Hulst, maar uiteraard vindt zij niet dat de doorstroming uit de Randstad verbeterd moet worden.

De heer Erbisim (PvdA) vraagt of er nu géén regionale bedrijven programma's zijn? Wat gebeurt er als gemeenten niet meewerken? Hoe wordt het Herstructureringsfonds Bedrijventerreinen gevoed? Er staat dat er 15.000 banen bij moeten komen, maar bij de indicatoren staan andere aantallen. Is de vorige EA geëvalueerd? Hoe wordt nu gedacht over de inzet van de externe trekkers? Hoe worden de plannen geïmplementeerd?

De heer Lernout (50PLUS) mist de communicatie naar België over de samenwerking met Antwerpen. Hij is het eens met de inhoud van de brief van de gemeente Hulst.

² Als bijlage bij deze vergadering in IBABS is een factsheet SDR geplaatst. concept verslag commissie Economie van 7 oktober 2016

De heer Dorst (SGP) vraagt hoe we het stuk SMART kunnen krijgen. Inhoudelijk is hij het er wel mee eens, behalve het hoofdstuk Evenementen. De ontwikkeling van sectoraal werken naar opgavegericht is een goede zaak. De EA heeft de vorm van een website, en is dus veranderlijk, terwijl een statenvoorstel een statisch stuk is. Hoe gaan we daarmee om? Er zijn drie investeringen uitgewerkt, o.a. winkels en bedrijven, maar dat loopt in elkaar over. Een winkel van nu is vaak het bedrijf van morgen. Winkelgebieden en bedrijventerreinen verslechteren steeds meer. We moeten dit integraal benaderen. In het Collegeprogramma staat dat de Detailhandel Structuurvisie wordt afgestemd tussen steden en platteland. Dit moet van onderop gebeuren. Niet alleen het "innovatieve" MKB is van belang, maar het MKB sec! Hij heeft er geen behoefte aan om kennis te vergaren rond de spin off van evenementen. Graag gepaste ambitie m.b.t. de acquisitie van evenementen. Het is goed dat er meer aandacht is voor sociaal ondernemen, en de rol van gemeenten. De provincie heeft een eigen rol.

De heer Van Eck (ZL) vraagt of de genoemde budgetten het maximale zijn. Hij mist de grensoverschrijdende samenwerking bijv. m.b.t. werkgelegenheid. Er ligt een groot gebied braak in Vlaanderen. Hebben gemeenten overleg m.b.t. de Retaildeal? Hij informeert naar de "bestuurlijke proeftuin", is dat een concentratie van bevoegdheden?

De heer Van Geesbergen (VVD) is er blij mee dat de EA focus heeft gekregen door de cie. Balkenende en CZ! Controle vindt plaats middels de planning & control cyclus, maar hoe en in welke frequentie? Hoe kunnen toeristische bestedingen de natuur versterken? Zeeland moet in 2040 een unieke bestemming zijn: dat is niet zo ambitieus! De digitale bereikbaarheid is nu al een zorg, maar er was geen geld voor. Gaat dat nu wel lukken? De havensamenwerking is terecht ook een speerpunt. Hij vindt het ook van groot belang dat er een toekomstbestendige route komt van Midden Zeeland naar de Belgische grens, (N62) met een probleemloos kruispunt.

Mevrouw Treurniet (CU) is blij met deze actiegerichte EA. Hoe kan de provincie deze allemaal realiseren? Het is goed dat sociaal ondernemen erin staat, en dat er (graag begin) 2017 een bijeenkomst over wordt belegd. Net als GL vindt zij duurzaamheid van groot belang. Het is positief dat er veel aandacht wordt besteed aan het MKB.

Gedeputeerde De Bat zegt dat na vaststelling van de Kadernota nu de Beleidsnota voor ligt, in de vorm van een digitaal document (géén website!). De regionale bedrijfsprogrammering is van belang omdat we concentratie van bedrijven stimuleren, altijd o.b.v. co-financiering met de gemeente en na afspraken in de regio. Vooral kleine bedrijventerreinen zijn vaak verouderd. Bedrijventerreinen hebben wel een link met winkelgebieden, maar het is net anders en de provincie heeft minder de regie bij winkelgebieden. Door de Retaildeal is er nu focus. We willen een detailhandelsvisie voor de hele provincie.

M.b.t. duurzaamheid is de innovatie gericht op circulaire economie en biobased. Dit zit overal in verweven omdat het een opgave is, bijvoorbeeld ook over havensamenwerking en getijde-energie.

Ieder jaar wordt er een Actie-programma aangeboden, maar het staat ook in de begroting, en via de jaarrekening wordt verantwoording afgelegd. Hoe meer middelen er zijn, hoe meer je kunt innoveren, maar alles wat beschikbaar is wordt ingezet. Er is ook een vraag gesteld aan het Rijk om bij te dragen.

ZSP is de trekker voor havensamenwerking, terwijl de provincie kritisch toe kijkt. Over de digitale agenda zegt hij dat er voor breedband in de hele provincie niet genoeg geld is. Een eerste deel staat nu in de EA, met een bijdrage aan de huishoudens. Het zal een aantal jaren vergen, en in co-financiering met gemeenten. Over de voortgang van Hotspot Breskens meldt hij dat dit najaar een besluit wordt genomen over aankoop van de gronden.

In reactie op de brief van de gemeente Hulst zegt gedeputeerde dat deze over de Kadernota ging; in de Beleidsnota staat meer. O.g.v. werkgelegenheid werken we al samen met Vlaanderen.

In de Start- en Kadernota is verwezen naar de evaluatie van de vorige EA. Waar nodig werken we weer met "externe trekkers". De bedoeling van het meten van de spin off van evenementen is, dat we breed kijken of we deze ook voor andere doelstellingen kunnen inzetten. Er is inderdaad méér MKB dan het innovatieve, maar ook hier willen we wat focus in aanbrengen, zodat we keuzes kunnen verantwoorden. Er is niet genoeg geld voor alles. Op kortere termijn richten we ons op Gezonde regio en Toerisme, één van de acties uit de commissie Balkenende.

De heer Van Geesbergen (VVD) had nog gevraagd wat die extra bestedingen bijdragen aan de natuur.

Gedeputeerde De Bat antwoordt dat je verschillende beleidsterreinen kunt inzetten voor één doel.

De provincie heeft vaak de stimulerende en aanjagende rol. De bijeenkomst over Sociaal Ondernemen zal zeker niet aan het eind van 2017 worden gepland.

In tweede termijn:

De heer Van Geesbergen (VVD) is blij dat de gedeputeerde zijn pleidooi voor havensamenwerking goed heeft gehoord. Hoe zouden concreet toeristische bestedingen ten goede kunnen komen aan de natuur?

De heer De Wit (PVV) betwijfelt of juist de kleine bedrijventerreinen verouderd zijn. Hij kent veel kleine bedrijventerreinen, vooral op dorpen, die heel succesvol zijn.

De heer Lernout (50PLUS) mist de kracht van Antwerpen en de connectie met Vlissingen. Er is veel meer aandacht nodig voor de verbinding en samenwerking met Antwerpen. De natuur wordt juist vaak aangetast door economische investeringen, zoals bij de kustbebouwing. Hij mist ook het onderwerp Mobiliteit.

De heer Van Geesbergen (VVD) vindt dit een voorbarige conclusie: we praten nog volop over de Kustvisie.

De heer Dorst (SGP) pleit ervoor om bedrijven- en winkelgebieden met elkaar te vervlechten. Hij begrijpt wel dat we minder te zeggen hebben over stedelijke problemen. Toch is een integrale aanpak beter! De ontwikkeling van een winkel naar een groot bedrijf moeten we faciliteren. Wanneer mag je je vestigen op een bedrijventerrein? Wat is de status van het jaarlijks Actieprogramma? Wordt dit ter vaststelling voorgelegd aan de staten?

Gedeputeerde De Bat antwoordt dat een toeristische besteding als kaartverkoop voor een natuurgebied inkomsten voor natuurbehoud kan genereren. Er is een risico dat te kleine bedrijventerreinen verouderen, maar dat kan inderdaad ook bij grotere terreinen gebeuren. Het onderwerp Mobiliteit kun je zien door op de link te klikken in de digitale versie. De kracht van Antwerpen is bekend, maar we hebben nu ook focus nodig richting Gent. Hij vindt zeker dat we integraal moeten kijken naar winkel- en bedrijventerreinen, maar de régelingen blijven verschillend.

De heer Dorst (SGP) vult aan dat we alles wat relevant is erbij moeten betrekken, bijvoorbeeld ook nieuwe economische dragers in het buitengebied. De discussie moet zo breed mogelijk gevoerd worden.

Gedeputeerde De Bat zegt dat het jaarlijks Actieprogramma wordt aangeboden aan de staten, als een vertaling van wat in de begroting staat. Formeel hoeft deze niet vastgesteld te worden, maar dat is aan het Presidium.

De voorzitter stelt vast dat het voorstel voldoende is besproken voor behandeling in de staten (geen hamerstuk).

8. Statenvoorstel provinciale deelname aan GVC Zeeland

De heer De Wit (PVV) vraagt wat het nut is van het voorstel als het geen risicodragende aandelen zijn?

De heer Viergever (SP) informeert wat de voordelen zijn van preferente aandelen, wat maakt ze preferent?

De heer Van Eck (ZL) zegt dat o.b.v. Beleidsplan Nieuwe Lijnen een relatie wordt gelegd met het WMO-vervoer. Is er nu overeenstemming met een concessiehouder? Heeft de provincie daar een rol?

De heer Lernout (50PLUS) vraagt of de risico's en financiële verantwoordelijkheid voor de provincie als aandeelhouder wel goed zijn afgewogen.

De heer Van Geesbergen (VVD) wijst erop dat we mobiliteitsgarantie hebben afgegeven, met de haltetaxi als een middel daarvoor. Als dit besluit nodig is voor de mobiliteitsgarantie dan stemt de VVD daar mee in.

De heer Van Hertum (PvdA) sluit zich hierbij aan.

Gedeputeerde V.d. Maas antwoordt dat het enige doel is om een juridisch risico weg te nemen, vanuit de Aanbestedingswet. We willen meeliften op het contract van de gemeenten en nemen daarom aandelen voor een symbolisch bedrag. Op die manier kunnen we doorgaan met de inbesteding. We kunnen er ook altijd weer mee stoppen.

De heer Chervet (afd. M&S) zegt in aanvulling dat het pakket vervoer voor meer dan 80% aanbesteed moet zijn.

De heer Van Eck (ZL) vraagt of er inhoudelijk nu overeenstemming is m.b.t. de aanbesteding?

De heer Chervet (afd. M&S) antwoordt dat de aanbesteding van het WMO-vervoer in Zeeuws-Vlaanderen even on hold is gezet. Met dit voorstel is het obstakel weggenomen en kan men weer door.

De voorzitter stelt vast dat het voorstel voldoende is behandeld, en als hamerstuk kan worden geagendeerd.

9. Statenvoorstel Masterplan Campus Zeeland

De heer Roelse (VVD) informeert naar het draagvlak voor het plan. Hoe zitten andere partijen erin?

De heer Oudemans (CDA) is blij met de gekozen prioriteiten zoals het bèta college. Er staat dat er "voorzichtige belangstelling" voor is bij universiteiten: is er al meer bekend? Er wordt een intentieverklaring gevraagd, voor welk bedrag? Is de genoemde 10 miljoen minimaal of maximaal? Hoe is het commitment van gemeenten? Het is goed dat er meer duidelijkheid is gegeven over de financiële bijdrage van derden.

Mevrouw Van Veen (D66) onderschrijft dit en hoopt op een bijdrage van het Rijk. Ze ondersteunt de prioriteit bèta college. Hoeveel dragen de gemeenten bij? Ze hoort wel wat de provincie gaat bijdragen.

De heer Van Hertum (PvdA) vraagt wat zij met die laatste opmerking bedoelt.

Mevrouw Van Veen (D66) zegt dat de provinciale bijdrage wordt afgewogen aan de haalbaarheid. We moeten aansluiten bij de vraag van het bedrijfsleven naar voldoende technisch personeel, en we moeten Zeeland nog meer promoten als Kenniscentrum.

Mevrouw Treurniet (CU) heeft vooraf technische vragen ingediend. Ze vindt het goed dat het plan steeds concreter wordt. Het is een must dat het MKB een plaats krijgt in het plan.

De heer V.d. Berge (SGP) vindt het bèta college nodig voor de toekomst. Er moeten meer banen komen voor hoger opgeleiden, meer onderzoeksinstituten en meer aandacht voor innovatie. Volgens het NIOZ Yerseke moet er een wisselwerking tussen partijen op gang komen. Hoe bevorderen we samenwerking? 19 oktober is Zeeuwse Onderwijsdag: een goede gelegenheid om CZ! onder de aandacht te brengen. CZ! is nog niet breed bekend. Hoe

denkt GS andere partijen te betrekken? De HZ vaart een eigen koers en wil zelf een technische universiteit vormen. Gaan we wel voor hetzelfde doel: het streven naar een bèta college?

De heer Viergever (SP) concludeert dat de meeste fracties in de basis positief staan t.o.v. investeren in onderwijs. Welke financiële bijdrage wordt gevraagd is nu niet expliciet, maar in de brief aan het Kabinet wordt gesproken over 10 miljoen. Dat is toch nog niet besloten? PS heeft hierin ook nog een stem. De brief is dus feitelijk onjuist. Aan welke universiteit CZ! wordt verbonden is ook nog niet duidelijk. De bijdrage van derden is ook nog niet zeker. De heer De Wit (PVV) is wel voor het plan, maar vraagt zich af of we het geld er wel voor hebben. Is er een alternatief als er van het Rijk geen middelen komen?

Mevrouw Van Ewijk (GL) vindt het belangrijk om de vraag uit het bedrijfsleven af te stemmen op het onderwijs. Goede communicatie en vergroten van het draagvlak zijn van groot belang. We moeten goed netwerken. Ze ziet de voorstellen verder graag tegemoet. We moeten ons vooral op de concrete effecten richten, niet abstract blijven. De heer Van Hertum (PvdA) is het hiermee eens: het gaat over mensen en is dus niet abstract. Verder sluit hij zich aan bij de opmerkingen van de SGP-fractie.

De heer Van Eck (ZL) staat positief tegenover het plan. Er zijn nog wel vragen: is er al een concrete afspraak met een universiteit? Er is meer zekerheid en duidelijkheid nodig m.b.t. de financiën. Dragen alle gemeenten bij?

De heer Lernout (50PLUS) is voor CZ! maar hij vindt dit plan wel te ambitieus. Zijn er straks wel voldoende studenten voor? Gaat dit de draagkracht van Zeeland niet te boven?

Gedeputeerde V.d. Maas proeft instemming met het plan; het biedt perspectieven voor jongeren, ook ná het onderwijs. We moeten het plan wel meer vertellen. Door onderwijs en onderzoek te koppelen moet Zeeland een kennisregio worden, op allerlei gebieden. Het resultaat moet zijn: Kennis, Kunde, Kassa. Kennis moet dienstbaar zijn aan de economie; we moeten de parels uitbreiden en verbinden. Het moet een plan zijn van de regio, niet alleen van de provincie. De hele regio loopt er warm voor als middel om jongeren te verbinden met het bedrijfsleven. De Stuurgroep (bestuurlijk vanuit de drie O's) en het Achterban-overleg (ambtelijk vanuit de drie O's) proberen alle neuzen dezelfde kant op te krijgen. Het Achterban-overleg voedt de Stuurgroep inhoudelijk.

Het draagvlak groeit. Er worden gesprekken met stakeholders gevoerd en meer accenten gelegd. De provincie heeft de intentie om 10 miljoen te reserveren, een kwart van de kosten. De gemeente Middelburg zal in 2017 twee miljoen bijdragen. We hopen dat andere gemeenten en bedrijven niet achterblijven. Er zijn ook onderzoeksfaciliteiten nodig, en voorfinanciering van de eerste paar jaar.

De heer Van Hertum (PvdA) vraagt of andere gemeenten concreet denken over een bijdrage?

Gedeputeerde V.d. Maas antwoordt dat het bèta college één pijler is van CZ!; andere onderwerpen spelen meer in andere regio's dan Walcheren. Er is in de breedte veel commitment. We hebben brede steun nodig, ook van het bedrijfsleven. Formeel gezien is de brief aan het Kabinet inderdaad voorbarig, maar er is een goed voorstel nodig voor het Algemeen Overleg (AO) in de Tweede Kamer. Er lopen gesprekken met universiteiten, maar we noemen nog geen namen. Er is wel interesse, die verder uitgebouwd moet worden in voorzichtige stappen. Het MKB moet inderdaad meer betrokken worden. We moeten meer doen aan PR, en overal vertellen over CZ!, vooral in de onderwijswereld. We gaan terug naar drie speerpunten zodat het verhaal concreter wordt.

Het is een groeimodel, waarbij we de HZ en UCR nodig hebben. Het moet niet concurrerend zijn maar iets toevoegen. De HZ biedt al technische opleidingen, maar die kunnen we wellicht uitbreiden. We blijven in gesprek. In ieder geval wordt CZ! op hoofdlijnen door iedereen gedragen.

In tweede termijn:

De heer De Wit (PVV) vraagt of de gedeputeerde hoopt op twee miljoen van iedere gemeente?

De heer Van Hertum (PvdA) vindt dat het wel gaat om mensen: kunnen we in plaats van Kennis, Kunde, Kassa niet beter spreken van Jongeren, Ja en Juichen? Het is een kans voor Zeeland.

De heer Viergever (SP) is blij dat Middelburg beweegt, en ook dat we kunnen stoppen als partijen achterblijven.

De heer V.d. Berge (SGP) meent dat we de goede dingen in Zeeland beter moeten uitventen, zoals Smart Delta Resources (SDR), Academische Werkplaats Ouderenzorg en Huis van de Techniek. We moeten ons ook op de dag van de VZG laten zien, en de Onderwijsdag Zeeland. Kunnen we daar een workshop houden over CZ!?

Gedeputeerde V.d. Maas staat achter de genoemde 3 J's. Hij verwacht niet dat alle gemeenten 2 miljoen bijdragen. Hij verwacht wel draagvlak, niet altijd via geld. Maar als andere partijen echt achterblijven dan gaat het niet. Het besluit gaat nu over 1,1 miljoen voor 2017. Voor de rest komen dan t.z.t. nieuwe voorstellen. De heer V.d. Berge kan toch prima die workshop houden?

De heer V.d. Berge (SGP) denkt dat dat beter iemand vanuit de Stuurgroep kan doen.

Gedeputeerde V.d. Maas zegt dat we vanaf nu allemaal ambassadeurs CZ! zijn.

De voorzitter stelt vast dat het voorstel voldoende is onderbouwd voor behandeling in de staten.

10. Statenvoorstel Toekomstverkenning fietsvoetveer DIO-M&S-093

De heer Lernout (50 PLUS) zegt dat het fietsvoetveer niet snel rendabel is. O.g.v. de Tunnelnet is financiering vanuit de WST-opbrengsten niet toegestaan. Hij wil dat de opties uit het stuk van dhr. Keijmel goed bekeken worden, zoals de elektrische boten; dit moeten we een kans geven.

De heer Van Overbeeke (D66) vindt dat er een betaalbare en veilige aansluiting moet blijven. Hij gaat akkoord met de tweetrapsoplossing. Er moet prijsdifferentiatie komen tussen veelgebruikers en anderen; voor die laatste moet de prijs omhoog. Dit moet worden meegenomen in een uitwerking van de business case.

De heer Van Hertum (PvdA) is daar tegen want een prijsverhoging voor toeristen is strijdig met het beleid om meer toeristen in het OV te krijgen.

De heer Mareels (PVV) wijst in aansluiting hierop ook op de prijselasticiteit: door een hogere prijs krijg je minder vraag, en dus minder passagiers en gaat de opbrengst steeds verder omlaag.

De heer Van Hertum (PvdA) zegt dat de veerdienst voor iedereen is. Hij dankt dhr. Keijmel voor zijn informatie. Klopt zijn bewering dat er 30 miljoen kan worden bespaard? Wordt dit meegenomen in het statenvoorstel en krijgen we een reactie van GS hierop? In de cie. Ruimte is Waterdunen besproken. De positieve effecten ervan kunnen leiden tot meer passagiers voor het fietsvoetveer. We moeten de bootverbinding goed in stand houden.

De heer Mareels (PVV) dankt dhr. Keijmel voor zijn onderzoek en volharding. Waarom staat er niets over in het statenvoorstel? Waar is de bewering in het statenvoorstel op gebaseerd dat de recreatieve reiziger weinig moeite heeft met een uursdienst? Waarom wordt scenario 4 niet serieus besproken/overwogen: het lijkt wel een goede optie.

Mevrouw Treurniet (CU) vindt het in standhouden van het fietsvoetveer van belang. Jammer dat dhr. Keijmel niet is betrokken bij het statenvoorstel, wat is daarvan de reden? Op pagina 17 is sprake van een te nemen verlies bij verkoop van 5,5 miljoen, ze vraagt om uitleg van die rekensom.

De heer Janssens (CDA) waardeert het dat gedeputeerde deze week met bezorgde burgers heeft gesproken. Vooral voor studenten en forenzen is behoud van het fietsvoetveer en een goede aansluiting van belang. Waarom is er niet gekozen voor scenario 2a? Dat scheelt 2,3 miljoen in een periode van 30 jaar. Zijn de te investeren bedragen voor een nieuw schip zeker? Wordt er nog gekeken naar de informatie van dhr. Keijmel en de optie van een elektrisch schip? Is GS bereid om ook van andere scenario's een business case te laten doorrekenen?

De heer Van Eck (ZL) vindt het fietsvoetveer een logische verbinding: elders ligt er gewoon een (gratis) weg. Wat gebeurt er met de SWATH's als er wordt gekozen voor één groot schip? Hij waardeert het verhaal van dhr. Keijmel en wil het doorgerekend zien. De verbinding moet gegarandeerd worden.

De heer Van Geesbergen (VVD) heeft begrip voor de keuze van GS voor scenario 2b. Hij is wel teleurgesteld dat GS berust in de conclusie dat er niet meer passagiers komen in de toekomst. Met commercieel gevoel en deskundigheid kan dit aantal groeien, door bijv. aantrekkelijke horeca en beleving in de buurt. Misschien is deze kennis elders te vinden? Kan GS contact zoeken met het TOZ en hen vragen te faciliteren? Kan er samenwerking worden gezocht met marktpartijen voor bijv. arrangementen? Aan het prijskaartje is nog wel wat te winnen, zie de uitslag van de enquête. De toerist wil een goede prijs-kwaliteit verhouding. Spreker prijst de inzet en betrokkenheid van dhr. Keijmel, maar is niet voor auto's op het fietsvoetveer. Dat is kannibaliseren van de WST. Hij vraagt zich ook af of het wel mag. Is dat een zaak van Rijk, tunnel en provincie, of alleen van PS? Heeft GS externe deskundigen ingeschakeld bij het statenvoorstel? Hij wil graag een feitelijke reactie op het verhaal van dhr. Keijmel.

Mevrouw Van Ewijk (GL) bedankt dhr. Keijmel en wil graag een reactie op zijn betoog. Ze vraagt of auto's al dan niet mee zouden kunnen. Kan scenario 2b ook als business case worden uitgewerkt? Hoe gaat het verder als PS verschillende BC's uitgewerkt wil zien; wat is de status van een BC? Wat betekent 1b uit de tweetrapsoplossing (beperken van de dienstregeling) voor gebruikers? Hoe is het met de "derden betalers"? Ze stelt voor het TOZ te vragen om met voorstellen te komen voor arrangementen.

De heer Viergever (SP) begrijpt de kostenbesparing, maar dit mag niet ten koste gaan van de leefbaarheid. Hij is tegen uitkleden van de dienstregeling. Veel gebruikers zijn scholieren, die nu veel langere reistijden krijgen. Door minder afvaarten krijgen we minder gebruik en weer minder opbrengsten. De keuzes zijn niet op basis van echte kosten afgewogen, maar o.b.v. de kosten van een marktpartij. Dat zijn géén echte cijfers. De opbouw van de kosten en die van het schip zijn onoverzichtelijk en onduidelijk. Wordt er uitgegaan van verkoopwaarde of boekwaarde? Het voorkeursscenario is een combinatie, die als zodanig niet in het voorstel staat. De BC moet nog uitgewerkt worden, maar we moeten toch nu al kiezen. Waarom vallen 3 a en b af? Hij is er niet voor om toeristen meer te laten betalen. Onderwijsinstellingen (als derde-betaler) moeten zeker niet meebetalen: hun geld moeten ze aan onderwijs besteden. Er moeten meer opties als BC worden uitgewerkt, ook die van dhr. Keijmel. We moeten niet nu een trechter inlopen. Op basis van wat nu voorligt kan geen zorgvuldige keuze worden gemaakt.

De heer V.d. Berge (SGP) wijst erop dat in standhouden van het OV verplicht is. De kosten voor eigen inwoners moeten zo laag mogelijk zijn. Het is verdedigbaar om de incidentele gebruikers meer te laten betalen, bijvoorbeeld een euro meer = € 400.000,- per jaar. Er moet wel wat tegenover staan, bijvoorbeeld horeca aan de wal, betere informatie, betere catering op het schip, meer buitenzitmogelijkheden en Wifi. Naast verhoging van inkomsten

moeten we ook de kosten verlagen. Bijv. door verkoop van 1 SWATH, is variant 1b. Wat is het argument om in 2024 in een nieuw schip te investeren, kan dat ook eerder of later?

Gedeputeerde V.d. Maas herinnert eraan dat in oktober vorig jaar het fietsvoetveer is gekozen als casus om PS aan de voorkant bij een proces te betrekken: de nieuwe werkwijze. Ook de gemeenten Sluis en Vlissingen, marktpartijen en scheepsbedrijven zijn vanaf toen betrokken. Dit voorstel is het resultaat van dit traject. Op 7 maart jl. is gesproken met dhr. Keijmel en er is gebruik gemaakt van zijn tips. Toen is hem gevraagd zijn input aan te leveren, maar die ontving GS niet, pas gisteren stuurde hij het naar PS. Er wordt nu nog niet gekeken naar het soort schip, dus ook niet of het elektrisch kan zijn. Het verhaal van dhr. Keijmel is deels suggestief en subjectief en klopt deels niet. De gedeputeerde wijst erop dat het OV vraaggestuurd is, wat dus ook moet gelden voor het fietsvoetveer. Er zitten soms nauwelijks mensen op de boot. Daarom stellen we voor naar een 1-uursdienst te gaan met gegarandeerde kwaliteit, en een boot die minder kwetsbaar is. De kostendekkingsgraad, die nu 23% is, moet verbeterd worden. Voor de bus is het 35-40%. Omdat het OV is investeren we erin. Beleving moet de prijs niet opdrijven. Voor arrangementen voor toeristen is samenwerking met ondernemers nodig. De toerist betaalt nu al meer dan de veelgebruiker; we werken dit verder uit in de BC. Het is de vraag of we een verbinding moeten leggen tussen WST en fietsvoetveer. Hij ziet het als verschillende voorzieningen: het fietsvoetveer is OV, het is een verplichting vanuit het Bestuursakkoord WST, maar niet voor auto's. Er is net besloten om de tarieven WST te bevriezen. Het principe van vraaggestuurd OV is leidend. Vanaf 2019 kunnen we een paar lijnen schrappen. Misschien moet er één schip voor reserve worden gehouden, maar misschien is dat niét nodig. Dat hangt ook af van het type schip, dit wordt uitgewerkt in de BC. Een tweetrapsoplossing is het beste, voor de korte termijn, en voor de langere termijn vanaf 2024. De BC is géén fuik, deze wordt straks voorgelegd ter besluitvorming. Over prijsdifferentiatie zegt hij dat de toerist kan afhaken bij een verhoging, maar wellicht zijn arrangementen beter. We moeten dit verder uitzoeken met ondernemers.

De heer Van Geesbergen (VVD) vraagt of een prijsverhoging voor toeristen dus niet onbespreekbaar is? Volgt er in het kader van de BC nog gericht onderzoek?

Gedeputeerde V.d. Maas antwoordt dat het zeker bespreekbaar is, maar we moeten het vooraf goed onderzoeken. Misschien biedt scenario 4 (een marktpartij) toch nieuwe kansen; als er een marktpartij is zullen we er serieus naar kijken. Het plan is om één schip te verkopen en het andere in de boeken te laten. Scenario 2a heeft niet de voorkeur vanwege liquiditeitsproblemen. De provincie exploiteert het fietsvoetveer alleen omdat er geen marktpartij is. De mogelijkheid van auto's op de boot is uitgesloten in het Bestuursakkoord, en gedeputeerde vindt het ook niet wenselijk. Bovendien zijn er geen aanlandverbindingen.

De heer De Wit (PVV) meent dat het onderzoek zo breed mogelijk moet zijn, en dan moet de optie van auto's op de boot ook worden meegenomen. Helaas is een motie hierover verworpen.

De heer Van Geesbergen (VVD) vraagt of het veranderen van dit beleid alleen de bevoegdheid van PS is, of hebben we ook de toestemming van het Rijk en de WST nodig? Hoe groot is de kans dat auto's op de boot wel kunnen?

Gedeputeerde V.d. Maas wil dat om de genoemde redenen niet doen, het college gelooft er niet in. Het is nog niet serieus op tafel geweest. Maar hij zal onderzoeken hoe andere partijen erover denken.

Tenslotte zegt hij over de combinatie 1b-2b dat 2b wel later kán, maar dan moet je toch alles in stand houden.

In tweede termijn:

De heer Janssens (CDA) is het eens met het uitgangspunt dat het fietsvoetveer allereerst OV is. Wordt er een extra BC uitgewerkt indien de BC die nu voorligt tot heel andere resultaten leidt dan verwacht?

De heer Lernout (50PLUS) zou graag een betere onderbouwing van de berekeningen en cijfers zien.

De heer Van Hertum (PvdA) leest in de tweede zin van het statenvoorstel dat de "provincie verplicht is om een fietsvoetveer te exploiteren". Het fietsvoetveer is een verplichting, maar daarbij vindt hij dat de provincie ook het fietsvoetveer in stand moet houden, omdat de provincie het wil (en niet alleen omdat het een verplichting is). Zijn in de berekeningen de effecten meegenomen die Waterdunen en de extra vakantiewoningen in Cadzand en Breskens op het gebruik kunnen hebben? De gedeputeerde gaat niet in op de inhoud van de informatie van dhr. Keijmel. Kloppen die berekeningen? Graag wil hij hierover eerst duidelijkheid; kan de behandeling van het statenvoorstel wellicht worden uitgesteld totdat die duidelijkheid er is?

De heer Mareels (PVV) meent dat de beweringen niet onderbouwd zijn, en wil de bronnen weten. GS gaat voorbij aan de prijselasticiteit. Er is niet ingegaan op de inhoud van het verhaal van dhr. Keijmel, die is onderzoek waard!

De heer Viergever (SP) wil de vraagstelling breder zien dan de BC. Het hoeft niet per se vraaggestuurd te zijn, maar het moet minder kosten. Waarom is 3a of 3b financieel niet haalbaar? Is dit berekend op basis van de huidige dienstregeling of een uursdienst?

Mevrouw Van Ewijk (GL) wil ook dat de inhoud van verhaal dhr. Keijmel wordt bekeken, o.a. de optie van elektrische boten. De BC of BC's moeten breder worden getrokken, en prijsdifferentiatie moet erin betrokken worden. Ze vindt

het zorgelijk als er in de ochtend afvaarten vervallen, want het is wel OV. Er moet breder worden gekeken dan nu in het statenvoorstel te lezen is.

Mevrouw Treurniet (CU) vraagt of er boten voor scholierenvervoer komen indien nodig. Zij is niet zo voor prijsdifferentiatie: er zijn immers al abonnementen. Het aspect duurzaamheid moet worden meegenomen in de BC. De heer Van Eck (ZL) informeert wat de opmerking betekent "het tweede schip blijft in de boeken staan"? De BC moet uitgebreid worden. Het is OV, dus bereikbaarheid staat bovenaan.

De heer Van Geesbergen (VVD) vraagt of toch met de partners het plan van dhr. Keijmel kan worden besproken, en de toegevoegde opties 7 a en b. Willen andere partijen al dan niet auto's toelaten? Optie 6 a en b blijven over, maar die zijn duurder. Wat is dan de status van de alternatieven? Is de informatie extern getoetst? Hij wil geen discussie over de informatie die we krijgen, die moet kloppen en duidelijk zijn.

Gedeputeerde V.d. Maas antwoordt dat als een BC anders uitvalt dan gedacht, deze toch wordt uitgewerkt en aan PS voorgelegd. We zien dan weer verder. In het dictum van het statenvoorstel staat de tweetrapsoplossing, en een BC voor na 2024. We hebben dus nog tijd voor een grondige onderbouwing daarvan. De ambtenaren hebben lang aan dit voorstel gewerkt, en allerlei partijen gesproken, o.a. Damen. In het verhaal van dhr. Keijmel zitten allerlei aannames en suggesties. In de BC kijken we hiernaar. We zullen hem vragen om mee te denken. De motie om auto's mee te nemen is verworpen in de staten, dus is die optie ook niet meegenomen. Hij wil bij de partners van het Bestuursakkoord hun mening peilen, zodat dat duidelijk is.

De heer V.d. Meerburg (afd. M&S) zegt over scenario 3 dat het uitgangspunt de huidige dienstregeling is. Het verschil met 2 is dat er meer kosten zijn voor personeel, onderhoud en brandstof. Er is al prijsdifferentiatie door losse kaartverkoop, met OV-chip en abonnementen. N.a.v. het stuk van dhr. Keijmel zegt hij dat hoe lager de eisen zijn die we aan een schip stellen, hoe hoger de uitval is. Het huidige schip kan windkracht 7 aan. Er is geen rekening gehouden met stijging van het aantal passagiers door o.a. Waterdunen, want aan de andere kant is er ook het effect van krimp. Daarom is uitgegaan van een gelijkblijvend aantal gebruikers.

De voorzitter stelt vast dat het voorstel voldoende is onderbouwd voor behandeling in PS (geen hamerstuk).

11. Bijgewerkte toezeggingenlijst

11.1 Brief GS toezegging 29 actiegroep ZAAP, 16012713

De voorzitter stelt vast dat kunnen worden afgevoerd:

- Commissietoezegging nummers 29 en 31
- PS toezegging nummer 38 en 50
- Motie nummer 27

12. Conceptverslag Economie 9 september 2016: ongewijzigd vastgesteld.

13. Volgende vergadering 25 november 2016: geen opmerkingen.

14. Sluiting, om 16.50 uur