

Technische vragen commissie MM 11092019

Vraag buiten de agenda om:

Fiets

GL:

Is het beleid van de provincie Utrecht dat speedpedelecs wel of niet op de (provinciale) snelfietsroutes mogen?

Antwoord:

Wij hebben nog geen expliciet beleid geformuleerd hoe om te gaan met speed pedelecs op provinciale snelfietsroutes. Dat betekent dat we op dit moment de landelijke regelgeving volgen. Daarin heeft de speed pedelec dezelfde positie op de weg als de bromfietser. Dat betekent binnen de bebouwde kom niet op het fietspad, maar op de hoofdrijbaan en buiten de bebouwde kom andersom.

Voor de realisatie van onze snelfietsroutes hebben we een Adviesraad opgericht, bestaande uit vertegenwoordigers uit verschillende (belangen-)organisatie, die ons gevraagd en ongevraagd adviseert over onze aanpak ter realisatie van de snelfietsroutes. Wij agenderen voor de komende vergadering van de Adviesraad (18-9) het vraagstuk van de positie van de speed pedelec.

5.3 Ingekomen stuk inzake regiotaxi

GL:

Vraag die schriftelijk afgehandeld kan worden: Herkent GS het beeld wat wordt geschetst. Zo ja: Wat wordt er aan gedaan?

PvdA:

De werknemers van sociale werkvoorziening RWA/Amfors worden kennelijk niet goed of fatsoenlijk behandeld door de regiotaxi. Wij willen graag weten of de gedeputeerde bekend is met de situatie, en of hij in gesprek is of gaat met de vervoerder en ons kan informeren over de uitkomsten.

VVD:

Is actie door GS ondernomen? Zo ja wat voor actie(s).

Beantwoording:

Over de brief van de OR van Amfors zijn al eerder schriftelijke vragen gesteld door de SP. De antwoorden hierop heeft u allen al op 17 juli jl. ontvangen. Onderstaande beantwoording staat grotendeels ook al in de brief van 17 juli aangevuld met actuele ontwikkelingen, omdat we twee maanden verder zijn en niet stil hebben gezeten.

Uiteraard ben ik het met u allen eens dat de kwetsbare doelgroep, die gebruik maakt van de regiotaxi, altijd zorgvuldig behandeld dient te worden. Dit is over het algemeen ook zonder meer het geval. Direct nadat de brief bij ons bekend was, is er contact opgenomen met RWA/Amfors. Bij de provincie waren er via het klachtenmeldpunt namelijk geen klachten binnen gekomen. RWA/Amfors herkende het geschetste beeld uit de OR brief ook niet. De meeste ritten worden correct uitgevoerd, maar helaas gaat het incidenteel soms mis. Er vindt strakke monitoring plaats op dit vervoer. Wij staan ook in nauw contact met de vervoerder om waar mogelijk zaken te verbeteren.

Van de ritten die incidenteel niet goed gaan, blijkt dat het soms ook zo is dat de chauffeur voor niets bij de instelling staat, omdat de reiziger de rit niet heeft afgemeld. Dit zorgt in voor onbegrip bij reizigers en chauffeurs. In overleg zijn we bezig deze situatie te verbeteren. Wat meespeelt bij verbetering is dat de doelgroep naar haar aard niet eenvoudig te instrueren is; bv. veel mensen kunnen niet lezen. Amfors is een grote organisatie en zou eigenlijk iemand moeten hebben die dit vervoer coördineert. Dit is echter niet het geval.

Mede daarom wordt er op dit moment in samenwerking met de gemeente Amersfoort onderzocht of er op termijn een betere vervoersoplossingen mogelijk is voor deze doelgroep. Immers, gemeente Amersfoort is verantwoordelijk voor dit doelgroepenvervoer. De provincie faciliteert slechts in opdracht

van de gemeente het vervoer voor een deel van de mensen per regio-taxi. Meestal hebben gemeenten een aparte regeling bij dit soort grote instellingen.

Wij streven er naar dit alles goed te regelen in dit najaar met gemeente Amersfoort. Zodra er nieuws is, houd ik u uiteraard op de hoogte.

5.4 ingebruikname Uithoflijn

CU:

Hoe staat het met de bewustwordingscampagnes nu de tram toch later gaat rijden dan aanvankelijk gedacht. Zijn die nu ook uitgesteld?

Antwoord:

Van 6 mei tot en met 30 juni 2019 liep de campagne Tram22komteraan. Doel van de campagne was om omwonenden en betrokkenen ervan bewust te maken dat de trams overdag testritten gingen rijden, nadat er maandenlang alleen 's nachts testritten waren uitgevoerd.

Om de bewustwording levendig te houden, is het meest belangrijk dat de trams blijven rijden tot dat de Uithoflijn in gebruik wordt genomen.

Uitgaande van de integrale hoofdlijnenplanning, waarbij tram uiterlijk op 16 december gaat rijden, zal in november de reizigersintroductiecampagne van U-OV starten.

5.5 Statenbrief zonnepanelen op fietspad

SGP:

Zijn er in andere provincies nooit eerder dergelijke proeven gedaan?

Antwoord:

Door de provincie Noord-Holland is in het verleden een proef uitgevoerd bij Krommenie. Momenteel zijn de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Noord-Brabant ook bezig om soortgelijke projecten voor te bereiden voor ongeveer dezelfde bedragen. Samen met die provincies en Rijkswaterstaat is er ook een programma van eisen ontwikkeld richting de markt.

Zijn deze kosten nog terug te dringen als we deze techniek later grootschalig gaan toepassen. Zo ja, in welke richting moeten we dan denken?

Antwoord:

Door samen met de andere overheden een eenduidige vraag richting de markt te stellen met voldoende volume, stimuleren we de markt tot extra innovatie en doorontwikkeling van het product. Het doel is dat door efficiëntere productie- en applicatieprocessen en schaalvoordelen de prijs omlaag kan. Theoretisch kunnen de kosten van zonnepanelen op fietspaden op termijn gelijk worden aan zonnepanelen op daken. Waarschijnlijk is de opbrengst op fietspaden wel minder door de ongunstige horizontale ligging en schaduwwerking. Het dubbele ruimtegebruik levert een extra positieve bijdrage aan de maatschappelijke doelen.

We hebben ons verbaasd over het ontzettend hoge bedrag dat hiervoor wordt uitgetrokken. Bovendien begrijpen wij van het college dat andere provincies ook bezig zijn met dit soort pilots. Onze vraag aan het college en vooral aan de andere partijen is: hebben we hier zo veel geld voor over en waarom wachten we niet gewoon de uitkomsten van pilots in andere provincies af?

Antwoord:

Zonne-energie uit weginfra wordt door meerdere provincies en Rijkswaterstaat gezien als een kansrijke techniek om op termijn bij te dragen aan een duurzame energievoorziening van Nederland. Om in de toekomst deze techniek rendabel en betrouwbaar in te kunnen zetten zal er eerst onrendabel moeten worden geïnvesteert. Waarbij, zoals met elke innovatie, het risico wordt gelopen dat deze oplossing niet haalbaar is. Door met meerdere partijen meerdere proeven te doen geven we als overheid het signaal af aan de markt dat we deze techniek serieus nemen, zodat de markt

voldoende vertrouwen krijgt om tijd, energie en geld te steken in de verdere doorontwikkeling van de techniek. Hierdoor kunnen we ook de uitkomsten vergelijken wat ons inzicht in de toepasbaarheid en toekomstige mogelijkheden vergroot.

Alhoewel €1,5 miljoen geen gering bedrag is, denken wij dat het past bij het formaat van het experiment, de breedte waarin het vervolgens toepasbaar kan zijn en de mate waarin het maatschappelijke doelen kan dienen.

Bovendien heeft de provincie Utrecht een extra belang omdat er hier een grote druk is op de (openbare) ruimte en het landschap voor duurzame energie opwekking. Dubbel ruimtegebruik van wegeninfra kan hier de oplossing voor zijn.

VVD:

Hoe verhoudt zich de huidige pilot tot de vorige pilot (behalve van de auto-weg naar het fietspad, zijn er nog meer/andere onderzoeksvragen die niet zijn ingelost met de vorige pilot bijvoorbeeld en nu weer in beeld zijn?);

Anwoord:

Het doel van de vorige pilot was om te kijken of de techniek kansrijk is. Daarom is het ook op een relatief zwaar belaste hoofdrijbaan toegepast. De huidige onderzoeksvragen zijn als volgt:

-Leren wat er komt kijken bij het opwekken van elektriciteit op je eigen infrastructuur, (technisch, opbrengsten, organisatorisch, juridisch, ruimtelijke ordening, uitvoeringstechnisch, omgeving, financieel, beheer en onderhoud, risico's en veiligheid)

-Onderzoeken of verwarmen van een fietspad bij winterse omstandigheden mogelijk is en wat daar het verdienmodel van is. (minder zout in het milieu, hogere verkeersveiligheid, meer fietsgebruik, minder gladheidsbestrijding, kosten systeem, kosten stroom)

VVD:

Wat gaat er precies gebeuren voor deze EUR 1,5 miljoen? welke CO2 reductie wordt bij een geslaagde pilot verwacht, wat is er voor positief geluidseffect, weggedrag etc. Wat is de stroomopbrengst en hoe wordt dat afgezet tegen de kosten?

Antwoord:

In het project wordt er op het fietspad van de N417 over een lengte van circa 350 meter, 1.000 m² zonnepanelen aangelegd. Verder wordt 50m² fietspad op de N225 voorzien van zonnepanelen die in de winter het wegdek kunnen verwarmen.

Het primaire doel van het huidige project is niet om CO2-reductie of andere effecten te bereiken maar om te leren. Er worden geen effecten verwacht m.b.t. geluid en weggedrag maar hier wordt wel naar gekeken. Wat de stroomopbrengsten zijn is ook één van de onderzoeksvragen. Theoretisch is het circa 10.000 kWh per jaar. Dat is 10% van het energieverbruik van de openbare verlichting van de provincie. Op dit moment is dat nog niet rendabel.

VVD:

Is er al een beeld van de beheerkosten van dergelijke wegimplantaten afgezet tegen de opbrengsten? (langere termijn)

Antwoord:

Het doel is om een onderhoudsarm systeem aan te leggen met dezelfde onderhoudsmaatregelen en kosten als gewoon wegdek. Er hoeft niet vaker schoongemaakt of geveegd te worden

FvD:

Er wordt een investering van 1,5 miljoen gedaan. Kan er samenwerking met andere provincies gezocht worden om de kosten en kennis van deze proef mee te delen?

Antwoord:

Zie antwoord vraag SGP

CU:

De statenfractie van de ChristenUnie heeft geen behoefte aan het bespreken van statenbrief 4.8 over de pilots met de zonnepanelen, maar is wel benieuwd wanneer we een rapportage over deze pilots kunnen verwachten.

Antwoord:

Er komt een tussenevaluatie na de voorbereiding- en realisatiefase. Deze is gepland op eind 2020. Het eindrapport komt in de zomer van 2022 na 2 winters.

6.2 Onveilige verkeerssituatie ingang Hilton Royal Parc Soestduinen N413

GL:

Herkent GS het beeld wat wordt geschetst. Zo ja: Wat wordt er aan gedaan?

Antwoord:

Herkennen we het beeld dat wordt geschetst:

- 1. Er is inderdaad geen voetpad aanwezig maar dat is conform ons beleid buiten de bebouwde kom. Het voorgestelde voetpad is niet noodzakelijk en er zijn goede alternatieven voor zoals een directe verbinding tussen Royal Parc en het genoemde bos.*
- 2. Er zijn ongevallen bekend maar niet in die mate dat er urgentie is. Het gaat om 3 letselongevallen in de afgelopen 6 jaar.*

Wat doen we er aan:

- 1. We leggen nu geen voetpad aan. Conform ons beleid is buiten de bebouwde kom geen voetpad noodzakelijk als voetgangers zich veilig via parallelweg of fietspad kunnen verplaatsen. Een fietspad is hier aanwezig.*
- 2. Het wegvak rondom het Hilton komt niet voor in onze lijst met wegvakonveiligheid. Het ongevallenbeeld is onvoldoende ernstig om nu maatregelen te treffen. De norm voor urgentie is minimaal 6 letselslachtoffers in 6 jaar. Ter plaatse van de ontsluiting van het Hilton zijn de afgelopen 6 jaar 3 geregistreerde letselongevallen bekend (ongevallen met ziekenhuisopname). Waar het gaat om langzaam verkeer zijn bij deze 3 ongevallen geen voetgangers betrokken en 1 bromfietser.*
- 3. We nemen deze input mee voor als dit deel van de weg toe is aan groot onderhoud, in dit geval in 2025 of later. Dat is het moment om waar mogelijk dergelijke zaken aan te pakken als we er toch aan de slag gaan. Voor een individuele maatregel moet de nood hoog zijn omdat de inzet en kosten die ermee gepaard gaan dit ook zijn*

CU:

De bewoners vragen om een trottoir vanwege de verkeersonveiligheid. Kan worden aangegeven of er op deze plek inderdaad meer incidenten hebben plaatsgevonden dan elders langs provinciale wegen en zou een indicatie gegeven kunnen worden van de extra kosten van een trottoir en is dit ook de meest logische en veilige oplossing?

Antwoord:

Ter plaatse van de ontsluiting van het Hilton zijn de afgelopen 6 jaar 3 geregistreerde letselongevallen bekend (ongevallen met ziekenhuisopname). Er zijn bij deze letselongevallen geen voetgangers betrokken. Er is uit het oogpunt van verkeersveiligheid dus geen urgentie om een voetpad aan te leggen.

De extra kosten voor een trottoir hebben geen onderdeel uitgemaakt van de afweging en zijn derhalve ook niet in beeld gebracht. Behalve de kosten (en ons beleid t.a.v. voetpaden buiten de bebouwde kom) speelt hier namelijk mee dat er relatief veel bomen gekapt moeten worden om een voetpad mogelijk te maken. Zonder aanwijsbare noodzaak uit het oogpunt van verkeersveiligheid worden vraagtekens gezet bij de separate aanleg van een voetpad van ca. 150 meter naast het fietspad ten

koste van naar schatting minimaal 20 bomen. Deze melding wordt wel aan het dossier voor deze weg toegevoegd en meegenomen in de aanpak wanneer het tijd is voor groot onderhoud op dit punt.

6.4 Verslag informatiebijeenkomst UHL

GL:

GroenLinks constateert dat het tijdens de bijeenkomst niet mogelijk was om alle vragen van volksvertegenwoordigers te beantwoorden. Zo had statenlid Dhr. Oude Wesselink op drie verschillende momenten vragen die alle drie niet aan bod zijn gekomen. Kan hier in het vervolg anders mee worden omgegaan, bijv. door de gelegenheid te bieden deze vragen na afloop in te dienen?

Antwoord:

In principe is dit een vraag voor de griffie hoe men omgaat met vragen die nog onbeantwoord zijn gebleven.

Een voorstel voor een proces kan zijn:

Indien tijdens de bijeenkomst te weinig tijd is voor het beantwoorden van de gestelde vragen, kan op de avond zelf een verzoek gedaan worden aan voorzitter deze vragen schriftelijk af te handelen. Eventueel aanvullend kunnen achteraf vragen bij de griffie ingediend worden die dan voor beantwoording zorg zal laten dragen.

6.5 / 6.7 Proefbedrijf UHL en statenbrief Go no Go exploitatie UHL

VVD:

- Wat is de laatste planning tav de UHL?
- Hoe zeker is het dat 19/12 wordt gestart?
- Wat zijn de mitigerende maatregelen om eventuele lopende risico's op te vangen?
- Wanneer wordt de Go/No go gegeven om 19/12 te starten met de UHL?
- Welke back up is er voor buslijn 12 als 19/12 niet wordt gestart met de UHL?
- Wat zijn de eventuele financiële gevolgen als 19/12 niet wordt gehaald?

Beantwoording:

In de Statenbrief (2019MM129) is aangegeven dat in de maand september een update over de planning gegeven gaat worden. Dit proces loopt nog op dit moment.

Het antwoord op de door de VVD gestelde vragen wordt gegeven in de begeleidende brief bij de Q 2 verantwoordingsrapportage. Daar wordt de meest actuele stand van zaken gegeven. Op 10 september ligt het concept van deze brief ter vaststelling voor aan GS. Na vaststelling door het college van GS, zal deze dinsdag einde dag verstuurd worden. En daarmee is de informatie dan ook beschikbaar voor de commissieleden.

6.6 Aanbiedingsbrief en begroting 2020 RUD Utrecht (2019MM136) (Natasja vd Lagemaat)

Partij voor de dieren:

Het valt op dat er niet significant meer budget beschikbaar lijkt te komen: niet voor de handhaving en niet voor andere onderdelen. Dat lijkt niet in lijn met de ambitie in het coalitieakkoord. Daarin staat namelijk op blz. 8: "Vergunningverlening, toezicht en handhaving krijgen een kwaliteitsimpuls. Samen met gemeenten verbeteren we de organisatie hiervan en evalueren we de hele keten. We nemen in de evaluatie ook het Utrechts Samenwerkingsmodel Natuurtoezicht mee." Wanneer kunnen we die evaluatie verwachten en de bijbehorende kwaliteitsimpuls?

6.9 Statenbrief tramremise

GL:

Als argument voor de gemeente om het stuk grond te verkopen is dat de beheers- en onderhoudskosten te hoog werden. Deze kosten komen vanaf nu dus bij de provincie te liggen. Waarom staat dit niet in de paragraaf "financiële consequenties"?

Beantwoording:

Zoals in de statenbrief staat aangegeven ontstaat door de grondaankoop van de gemeente Nieuwegein één zelfstandig te beheren gebied. Door de herinrichting als gevolg van de nieuwe tramremise kan het beheer en onderhoud van het geheel meer doelmatig plaats vinden. De totale kosten van de provincie voor het beheer en onderhoud van de tramremise blijven door deze aankoop gelijk of gaan mogelijk dalen.

Zoals hiervoor aangegeven is het uitgangspunt dat de kosten niet gaan stijgen door de grondaankoop. Derhalve was een melding bij "financiële consequenties" niet aan de orde.

CU:

Deze brief informeert ons over een wel heel klein detail. Waarom krijgen we dit soort info en zou het mogelijk zijn om hierin iets scherper te selecteren, zodat wij als Statenleden, om goed op hoofdlijnen te kunnen kaderstellen en controleren, niet bedolven worden onder de informatie?

Beantwoording:

Gedeputeerde Staten vonden het nodig om u op de hoogte te brengen van deze aankoop. Het is goed om in een breder verband te kijken naar welke informatie wel en niet naar Statenleden gestuurd wordt. Uw mening over de taakopvatting delen wij.