

## Opwaarderingen en overige zaken voor M&M 20-5-2020 t.b.v. schriftelijke beantwoording

### 1.4 Rondvraag

#### GroenLinks | SV P+R Breukelen

Bij de laatste commissievergadering is het statenvoorstel bouw parkeergarage bij P+R Breukelen behandeld. Na deze behandeling kon deze wat ons betreft dit als een hamerstuk naar PS.

Echter, door een email van een omwonende blijkt dat het niet duidelijk is welke belanghebbenden wel en welke niet zijn meegenomen in de participatie en waarom. Dit heeft ook tot het volgende artikel geleid: <https://www.ad.nl/utrecht/woede-in-breukelen-om-uitbreiding-p-r-moeten-wij-de-parkeerproblemen-van-utrecht-oplossen~a47acfc8/>

Ook heeft SP-fractie schriftelijke vragen gesteld:

<https://www.stateninformatie.provincie-utrecht.nl/documenten/Schriftelijke-vragen-art-47/028-20200429-Schriftelijke-vragen-ex-art-47-RvO-betreffende-Uitbreiding-P-R-Breukelen-ingediend-door-de-SP.pdf>.

Deze informatie was de GroenLinks fractie niet bekend tijdens de inhoudelijke behandeling. Is dit wellicht aanleiding om alsnog ruimte te geven voor het betrekken van deze inwoners, en tot die tijd het voorstel aan te houden?

#### **Antwoord**

*De zorgen van bewoners van het Rode Dorp (36 huizen met 85 inwoners) zijn goed te begrijpen en daarover gaan we graag binnenkort met hen in gesprek. Het contact is daarvoor gelegd. Het gaat erom dat de bouw en het gebruik van de P en R geen overlast geeft voor de bewoners en ook waar mogelijk bijdraagt aan het oplossen van bestaande verkeersproblemen. Daar zijn ook goede mogelijkheden voor. Het is echter geen goed idee om het besluit voor de bouw van de P en R op P1 aan te houden. Omdat hier al eerder planologische besluitvorming met belangenafweging en inbreng van bewoners over is geweest. En er ook geen alternatief is om elders de parkeerproblemen op te lossen rond station Breukelen.*

#### **Eerdere participatie en besluitvorming:**

*Immers de plannen voor een parkeergarage op P1 bestaan al veel langer. De gemeente heeft in 2013 het bestemmingsplan gewijzigd om deze parkeergarage mogelijk te maken. De bewoners hebben vervolgens bij de Raad van State bezwaar aangetekend tegen deze bestemmingsplanwijziging, maar zijn daarbij in het ongelijk gesteld. In de eisen die het bestemmingsplan aan de parkeergarage stelt, zijn toen wel de belangen van de bewoners meegewogen. Zo is de maximale bouwhoogte verlaagd van 14 naar 9 meter en het aantal parkeerplekken beperkt tot maximaal 400.*

*Ook het bezwaar van de toename van het verkeer is toen aan de orde geweest. Naar aanleiding van het bezwaar heeft de Raad van State geconcludeerd dat het bezwaar als gevolg van hogere verkeersintensiteiten de parkeergarage niet in de weg staat. Het gaat de bewoners ook vooral over de overlast door vrachtverkeer naar het bedrijventerrein, dat staat los van de parkeergarage. De keuze voor uitbreiding op P1 is zorgvuldig genomen na afweging van de alternatieven voor uitbreiding. De door bewoners gewenste uitbreiding aan de westzijde van het spoor is niet mogelijk omdat op P3 geen parkeergarage gebouwd kan worden vanwege de hoogspanningslijnen en aan die zijde geen terreinen gelegen zijn waar voldoende extra parkeerplekken aangelegd kunnen worden. Ook op P2 is het niet mogelijk, omdat daar bij verdere knooppuntontwikkeling nog woningbouw mogelijk is in overeenstemming met het provinciale beleid.*

*Kortom de participatie van bewoners bij de vraag wel of geen parkeergarage op P1 is indertijd gedaan bij de gemeentelijke bestemmingsplanwijzigingen en heeft ook tot een finale juridische*

uitspraak geleid. Dat proces kan niet worden over gedaan. Maar bij de verdere uitwerking en uitvoering van het project is bewonersparticipatie natuurlijk zonder meer gewenst en goed mogelijk. Immers de provincie wil niet alleen een parkeerprobleem oplossen, maar juist ook bijdragen aan de kwaliteiten de ontwikkeling van het hele knooppunt. Daar hoort ook de woonfunctie van de twee straten van Het Rode Dorp bij.

**Participatie bewoners bij planuitwerking en bouw parkeergarage:**

Bij de planuitwerking en bouw van de parkeergarage zullen bewoners goed betrokken worden. Uiteraard ook in goed overleg met de gemeente Stichtse Vecht. Er zijn ook diverse mogelijkheden om te werken aan verbeteringen van de verkeerssituatie.

De onoverzichtelijke bocht Stationsweg-Broekdijk West bij voorbeeld met veel vrachtverkeer is een bekend probleem. Het betreft een gemeentelijke weg maar de provincie is gaarne bereid de kosten van een bochtaanpassing voor haar rekening te nemen. In het budget voor de parkeergarage is hiermee rekening gehouden.

De zorgen over de beschadiging van de funderingen zullen ook worden meegenomen door de juiste techniekeuze.

De plannen voor betaald parkeren moeten nog gemaakt worden en zijn geen onderdeel van dit besluit tot uitbreiding. De zorgen van bewoners over mogelijke effecten daarvan zullen worden meegenomen bij het nog te formuleren beleid voor betaald parkeren. Overigens moet de parkeergarage er juist voor zorgen om voor al bestaande parkeeroverlast een oplossing te bieden.

**Conclusie:**

Het tekort aan parkeercapaciteit kan uitsluitend worden opgelost als de uitbreiding met een parkeergarage op P1 wordt gerealiseerd. Dit is ook gelet op druk en overlast een urgente situatie, waarvoor de provincie medeverantwoordelijk is. De locatie is ruimtelijk aanvaardbaar en de planologische procedure – met bijbehorende inspraak voor belanghebbenden - is doorlopen. Met omwonenden wordt de uitvoering van deze maatregel besproken binnen de kaders van wat planologisch is toegestaan. We gaan graag in gesprek met de omgeving om mee te denken over de uitvoering van de parkeergarage.

Uitstel zal niet leiden tot een wezenlijke wijziging van het voorliggende besluit tot bouw van de parkeergarage. Door uitstel worden wellicht verwachtingen gewekt dat het plan van tafel verdwijnt of dat er wel haalbare alternatieven zijn.

Situatieschets P en R Breukelen (blauw toegangsroutte P1):



### **Rondvraag D66 | Fietsproducten**

Begin dit jaar is er een proef gedaan met zonnepanelen op het Fietspad van de Toekomst op ondermeer het fietspad bij Remmerden langs de N225. Inmiddels zijn de zonnepanelen weer verwijderd. Wat is de reden van de beëindiging van deze proef? Wat zijn de resultaten? Waarom zijn de Staten hierover nog niet geïnformeerd?

### **Antwoord**

*De zonnepanelen op het fietspad langs de N225 bij Remmerden maken onderdeel uit van het project “zonnepanelen op fietspaden N417 en N225”. Dit is een project met een innovatief karakter waarbij we enerzijds bij de N417 kennis en ervaring willen opdoen met het in de markt zetten, het aanbrengen en beheren van een behoorlijk oppervlakte zonnepanelen op fietspaden en anderzijds bij de N225 ca. 50 m2 zonnepanelen op fietspaden willen combineren met elektrische “vloerverwarming” wat dit tot een geheel nieuw product maakt. Gezien het innovatieve karakter van dit project zijn de risico's natuurlijk groter dan bij een regulier project. Het fietspad bij de Remmerden hebben we aan het begin van de winter aangebracht, maar in het productieproces is waarschijnlijk door kou en een hoge luchtvochtigheid de stroefheidslaag onvoldoende gaan hechten op de panelen. Om een mogelijk verkeersonveilige situatie te voorkomen heeft de opdrachtnemer in overleg met de Provincie de elementen verwijderd en vervangen door een tijdelijke klinkerbestrating. Afgelopen periode heeft de opdrachtnemer aanvullend onderzoek gedaan naar deze stroefheidslaag en gekozen voor een ander product. Deze nieuwe stroefheidslaag is vervolgens uitgebreid getest in het laboratorium en voldoet. Dat houdt in dat alle elementen in de fabriek van een nieuwe stroefheidslaag worden voorzien en daarna weer geplaatst worden in het fietspad bij Remmerden. Helaas is op dit moment nog geen exacte datum hiervoor bekend, maar het streven is dit voor de zomer gereed te hebben. De planning van de genoemde zonnepanelen op het fietspad langs de N417 gaat uit van de realisatie voor 31 augustus 2020, maar dit is enigszins afhankelijk van de effecten van de huidige crisis. Er is dan ook geen sprake van een vroegtijdige beëindiging van deze proef.*

Voor eind 2019 heeft een delegatie van de Provincie een werkbezoek gebracht aan de Donderberg rotonde bij Leersum. Uitkomst van dit werkbezoek is dat er door de Gedeputeerde een aantal toezeggingen zijn gedaan om de veiligheid voor fietsers te bevorderen. Welke verbeteringen zijn uitgevoerd? Welke niet en waarom niet? Wat is de planning voor de komende weken?

#### **Antwoord**

*De maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren zijn al voor een deel uitgevoerd. Voor de kerst zijn een tweetal fietsopstelplaatsen aangelegd en begin maart is er een lichtmast bijgeplaatst op een donkere hoek van het fietspad. De lichtmast is niet eerder toegezegd, maar kwam uit een nadere analyse naar voren en is gelijk opgepakt en uitgevoerd. De overige maatregelen, namelijk fietssignaleringssysteem Bikescout en vernieuwde markering en bebording, zijn qua uitvoering en daarmee planning aan elkaar gekoppeld en worden alle drie nog uitgevoerd. Helaas is de realisatie iets vertraagd (mede door de periode waarin we nu zitten) en zal uiterlijk Q3 2020 alles aangelegd zijn waarbij we er naar streven om de Bikescout nog voor de start van het nieuwe schooljaar gerealiseerd te hebben.*

Begin 2020 organiseerde de Provincie een prijsvraag voor het bedrijfsleven en inwoners over innovaties die van toepassing zijn het Fietspad van de Toekomst langs de N225. D66 wil haar waardering hiervoor uitspreken. Hoe staat het met de uitvoering van de winnende projecten? Wat is de planning? Wat kunnen fietsers langs de N225 verwachten?

#### **Antwoord**

*Drie organisaties (KWS, Ebben boomkwekerij, Movares) hebben de prijs Fietspad van de toekomst gewonnen en samen met hen zijn we nu het plan van aanpak van de pilots aan het uitwerken. We verwachten dat 2 van de 3 pilots in de tweede helft van dit jaar al kunnen worden uitgevoerd. De derde pilot vraagt zeker wat van de omgeving die we er dus bij gaan betrekken. Zoals met u/statenleden is afgesproken in de motie, willen we experimenteeruimte bieden langs de N225, maar de derde pilot heeft ook invloed op andere infrastructuur dan de N225. Daarom willen we dit zorgvuldig en met de omgeving voorbereiden. Over de inhoud van de pilots van de winnaars kunt u informatie vinden op [www.fietspadvdtokomst.nl](http://www.fietspadvdtokomst.nl).*

De 1,5 meter samenleving heeft invloed op de mobiliteit zoals het gebruik van het OV en het gebruik van de fiets. Voorziet u knelpunten door het coronavirus op fietspaden waarvoor de Provincie verantwoordelijk is? Zo ja, welke knelpunten zijn dit? Welke maatregelen zijn volgens u nodig om de richtlijnen van het RIVM na te leven?

#### **Antwoord**

*Onze eigen fietspaden zijn over het algemeen voldoende breed in verhouding tot het aantal fietsers, maar het is waarschijnlijk niet op alle locaties mogelijk om elkaar op 1,5 meter te kunnen passeren, zeker wanneer het aantal fietsers weer toeneemt. De drukke fietsroutes liggen rond Utrecht/Nieuwegein en Amersfoort en op scholierenroutes, wanneer de middelbare scholen weer open gaan. Ook zien we het risico dat het aantal fietsers 'op kan stropen' bij diverse VRI's of kruisingen waar de fietser geen voorrang heeft. Op dit moment inventariseren we al welke VRI oversteken druk zijn met fietsers en of de instellingen van de VRI kunnen worden aangepast. Veel regelingen zijn al voertuig-afhankelijk. Bij sommige verkeerslichten krijgt de fietser ook al 2 keer groen in elke cyclus, vaak buiten de spits. We onderzoeken of dit ook in de spits mogelijk is. Daarbij kijken we natuurlijk naar het totale verkeersaanbod. Een andere oplossing is om het licht van een VRI voor fietsers altijd op groen te laten staan tenzij er een aanvraag is van een andere richting. Onderzocht wordt welke VRI's hiervoor in aanmerking komen. We zijn ook bezig een SCHWUNG applicatie in alle VRI's te implementeren zodat fietsers on demand meer groentijd krijgen op door de wegbeheerders geprioriteerde punten en routes. We gaan nog bekijken of het instellen van eenrichtingsverkeer op fietspaden met tweerichtingsverkeer mogelijk is. Hierbij plaatsen we al de kanttekening dat dit niet ten koste mag gaan van de verkeersveiligheid wanneer de veelal drukke 60- en 80km wegen vaker moeten worden overgestoken*

*om aan goede kant van de weg te komen. Extra oversteken leidt bovendien ook weer tot meer wachtrijen etc.*

*Het aanpassen van voorrangssituaties op rotondes en het in de voorrang zetten van fietsoversteken buiten de bebouwde kom zijn risicovolle maatregelen om te nemen, want ze staan haaks op de landelijke uniformiteitsregels. Hiermee brengen we de veiligheid van de fietsers in het geding. Het blijft dus belangrijk om thuiswerken te stimuleren. Thuiswerken beperkt het aantal verkeersbewegingen. Daarnaast is het goed om in te zetten op spreiding. Het invoeren van verschillende aanvangstijden voor werk en school zorgt voor spreiding van de verkeersbewegingen over de dag. Samenwerking met werkgevers en scholen/universiteiten is hierin belangrijk. Op dit moment voert heeft de provincie en GoedopWeg contact met diverse werkgevers om te onderzoeken wat ervoor nodig is om thuiswerken en spreiding meer regulier te maken.*

### **Rondvraag CU | Opstart openbaar vervoer**

Het openbaar vervoer gaat per 1 juni weer volgens normaal dienstrooster rijden. De Rijksoverheid stelt het dragen van mondkapjes in het openbaar vervoer vanaf dat moment verplicht omdat in het openbaar vervoer anderhalve meter afstand tot elkaar niet gegarandeerd kan worden. Sterker, in het openbaar vervoer is de mogelijkheid anderhalve meter afstand te bewaren niet eens waarschijnlijk.

De ChristenUnie vindt het belangrijk dat ook ouderen, mensen met een handicap en mensen die tot een risicogroep behoren volwaardig aan de samenleving kunnen deelnemen. In het kader van openbaar vervoer zal het dan gaan om het doorbreken van sociaal isolement, en voor een ander deel om noodzakelijke reizen, zoals naar een behandelend arts en, zeker in het geval van mensen met een handicap ook vaak, in het kader van betaald werk of opleiding.

De ChristenUnie vraagt zich af in hoeverre ouderen, mensen met een handicap en coronarisicogroepen vanaf 1 juni van het openbaar vervoer gebruik kunnen maken. Op het moment van het stellen van deze rondvraag is bijvoorbeeld een voorziening als Valys niet actief en helpen chauffeurs van de gangbare openbaar vervoer-voorzieningen hun passagiers volgens de richtlijn niet omdat zij anderhalve meter afstand moeten houden.

Wij hebben daarom in het kader van de heropstart van het openbaar vervoer per 1 juni 2020 de volgende rondvraagvragen:

- (1) Hoe kunnen mensen met een handicap en ouderen die bij het gebruik van het openbaar vervoer (lichte) hulp nodig hebben, vanaf 1 juni zoveel mogelijk van het openbaar vervoer en als het nodig is van aanvullende voorzieningen als Valys en Regiotaxi in de provincie Utrecht gebruikmaken?

### **Antwoord**

*Reizigers kunnen vanaf 1 juni gebruik maken van het OV als ze een mondkapje dragen en als zij zelfstandig gebruik kunnen maken van het OV, en een noodzakelijke reis moeten maken. Bij het protocol dat het Rijk heeft vastgesteld voor gebruik van het OV vanaf 1 juni zal nog een nadere uitwerking komen over hoe de toegankelijkheid voor mensen die hulp nodig hebben precies geregeld gaat worden. Overigens geldt voor risicogroepen, zoals ouderen boven de 70 en bepaalde chronische ziekten de oproep van het Rijk om nog thuis te blijven en liever niet met het OV te reizen.*

*Op dit moment kan een ieder die geen corona gerelateerde gezondheidsklachten heeft en dat wil gebruik maken van de regiotaxi. Dat blijft ook na 1 juni zo. Veel ouderen en mensen met een handicap hebben een WMO-pas voor de regiotaxi. Het Rijk werkt op dit moment nog aan een nader protocol voor taxidiensten dat waarschijnlijk eind mei wordt vastgesteld.*

*Het Valys vervoer (landelijke dienst voor WMO taxivervoer over grotere afstanden) rijdt tot in ieder geval 1 juni 2020 niet en de verwachting is dat eind mei duidelijk wordt van welke nieuwe veiligheidsvoorschriften het taxivervoer gebruik dient te maken en hoe Valys weer opgestart kan worden.*



- (2) Zijn er voor deze groepen andere of aanvullende min of meer publiek toegankelijke mogelijkheden om op de plaats van bestemming te komen?

**Antwoord**

*Deze groepen kunnen zoals bij vraag 1 uitgelegd in ieder geval een beroep doen op de regiotaxi.*

- (3) Wetenschappers raden het gebruik van mondkapjes in plaats van anderhalve meter afstand sterk af<sup>1</sup>. Hoe gaan de vervoerbedrijven functioneel en in hun communicatie naar risicogroepen met deze wetenschap om?

**Antwoord**

*Wij volgen hier de richtlijnen vanuit het RIVM. Reizen in het OV is alleen de bedoeling als dit noodzakelijk is en na 1 juni met verplicht gebruik van een mondkapje. Dit is ook zo vastgelegd in het landelijke OV-protocol. Waarbij overigens het bewaren van anderhalve meter afstand zoveel mogelijk ook in het OV gevolgd moet worden. Het mondkapje komt niet in de plaats daarvan. Het is een extra beschermingsmiddel, omdat in sommige situaties in het OV de afstand af en toe minder kan zijn. Overigens verschillen wetenschappers onderling ook van mening over nut en noodzaak van het gebruik van mondkapjes.*

**Rondvraag CDA | VDG**

De vergunning voor het bedrijf van der Groep (biogasinstallatie) is ingevolge een zogenaamd BiBOB advies ingetrokken. Kan inzicht gegeven worden in de actuele stand van zaken van dit dossier?

**Antwoord**

*Het besluit heeft van 9 maart tot en met 20 april ter inzage gelegen. Gedurende die periode kon een ieder een zienswijze op het ontwerpbesluit indienen. Dat is wettelijk verplichte procedure. A. van de Groep en Zonen B.V. heeft een zienswijze ingediend. Het college beraadt zich op dit moment over een definitief besluit. Dat besluit zal binnen nu en twee maanden genomen worden.*

**Rondvraag CDA | Fiets:**

In het kader van de Coronacrisis geldt de zogenaamde 1,5 meter maatregel. Het doel is besmettingsgevaar zoveel mogelijk te voorkomen. De vraag is nu hoe deze maatregel uitwerkt voor het verkeer op de fiets. Dat is nu bijzonder actueel omdat een deel van het onderwijs weer opengaat. De 1,5 metermaatregel blijkt moeilijk uitvoerbaar te zijn. Een aantal maatregelen zijn wellicht te nemen. Tot deze mogelijke maatregelen behoort onder meer de maatregel snorfietsen niet toe te staan op fietspaden, een oproep te doen aan fietsers om met elkaar rekening te houden (bijvoorbeeld fietsen met een recreatief doel zoveel mogelijk te doen buiten het normale school- en werkverkeer) en het opleggen van de verplichting achter elkaar te fietsen. Op Internet zijn andere voorbeelden te vinden van een zekere regulering van het fietsverkeer in verband met de 1,5 meter maatregel.

- a. Deelt de provincie (en mogelijk de gemeenten) op dit punt de zorgen die er zijn?
- b. Worden nadere beleidsmaatregelen overwogen om deze zorgen weg te nemen?
- c. Welke beleidsmaatregelen worden overwogen?

---

<sup>1</sup> Uit de mond van dr. Marianne van der Sande tekende [Trouw op 2 mei 2020](#) bijvoorbeeld dit citaat - uit een groter geheel - over het gebruik van mondkapjes op: "Er is vooralsnog geen wetenschappelijk bewijs, maar als mensen denken dat het werkt, stelt het gerust. Er is ook geen bewijs dat het niet werkt. Het kan dus wellicht een kleine bijdrage geven in het tegengaan van de verspreiding van het virus, maar het moet vooral niet in plaats van de anderhalve meter afstand komen."

### **Antwoord**

*De provincie deelt dat de 1,5 meter maatregel en de verwachte toename van het verkeer aandacht vraagt zodat mensen op een gezonde manier naar hun bestemming kunnen reizen.*

*We overwegen daarom nadere maatregelen.*

*We onderzoeken de maatregelen die te nemen zijn en doen aanpassingen waar mogelijk, zie ook het antwoord op de vraag van D66*

*We constateren ook dat we vanuit veiligheidsoverwegingen niet zomaar de verkeerssituatie kunnen aanpassen. Zo zijn snorfietzers op N-wegen absoluut niet gewenst. We zien ook niet direct de mogelijkheid om fietsers op te roepen vooral achter elkaar te blijven fietsen. Het verschil in snelheden van fietsers is dusdanig dat dit tot veel frustratie en ongewenste situaties zal leiden. We zien wel een mogelijkheid in het voorlichten en stimuleren van fietsers, via o.a. een loket bij GoedopWeg en de 'ikfiets' app, over veilig en sociaal inhalen.*

*We zien dat er binnenstedelijk een flinke uitdaging ligt. In het samenwerkingsverband GoedopWeg en in het Utrechts Verkeer en Vervoer Beraad (UVVB) bespreken we met gemeenten de issues en potentiële maatregelen. Samen met GoedopWeg, ikfiets en de Fietsersbond willen we een webinar voor de wegbeheerders organiseren.*

*Het Routebureau Utrecht onderzoekt de mogelijkheden om recreanten meer te 'geleiden' naar rustigere locaties en op rustigere tijden.*

*Ondanks de zorgen ziet de provincie de Fiets als een gezond alternatief voor OV en auto in tijden van Corona. Vanaf 2 juni zet de provincie dan ook weer volop in op de 'ik fiets' campagne.*

*Het blijft daarnaast belangrijk om thuiswerken te stimuleren. Thuiswerken beperkt het aantal verkeersbewegingen. Het is ook goed om in te zetten op spreiding. Het invoeren van verschillende aanvangstijden voor werk en school zorgt voor spreiding van de verkeersbewegingen over de dag. Samenwerking met werkgevers en scholen/universiteiten is hierin belangrijk.*

### **3.1 SB vervanging buslijn 2**

#### **VVD**

Waarom is het aannemelijk dat de nieuw te bestellen elektrische bussen ook niet slecht gaan functioneren m.b.t. opladen, motoren en deuren?

#### **Antwoord**

*De bestaande elektrische bussen op lijn 2 behoorden tot de allereerste elektrische bussen in Nederland; alleen op Schiermonnikoog reden al eerder 3 elektrische bussen in de reguliere dienst. Het was toen nog pionieren, waarbij onder meer gekozen is voor een laadtechniek (inductie) die in de praktijk niet zeer betrouwbaar bleek en daarna ook nergens in Nederland toegepast is. Inmiddels rijden er meer dan 700 zero emissie-bussen in Nederland en er is, ook door Qbuzz, veel ervaring mee opgedaan met latere bussen. Qbuzz zal de bussen kopen bij een leverancier met bewezen ervaring, en zal een gangbare laadtechniek gebruiken. Er is dus geen reden om aan te nemen dat de nieuwe bussen dezelfde problemen zullen kennen.*

Wat is de impact op de brandstofkosten van HVO t.o.v. reguliere diesel?

#### **Antwoord**

*De brandstofkosten van HVO zijn enigszins duurder dan reguliere diesel. Deze meerkosten komen voor rekening van Qbuzz.*

Hoe staat het met de verkrijgbaarheid van HVO en waar komt het vandaan?

**Antwoord**

*Er zijn meerdere leveranciers van HVO. Het is aan Qbuzz om een leverancier te selecteren die past bij hun bedrijfsvoering.*

- Kan het college garanderen dat de plantaardige oliën en dierlijke vetten die nodig zijn om HVO te produceren, volledig voortkomen uit afvalstromen en in de keten niet leiden tot aantasting van flora en fauna en in het bijzonder niet leiden tot dierenleed?

**Antwoord**

*Ja. Qbuzz garandeert dat de HVO die gebruikt zal worden voor 100% wordt geproduceerd uit afvalstromen.*

- Wat betekent 90% minder CO2 uitstoot in de keten door het gebruik van HVO voor Utrecht?

**Antwoord**

*Dit heeft geen specifieke effecten voor Utrecht. CO2-uitstoot is een mondiaal (klimaat-)probleem, dat losstaat van lokale luchtkwaliteit. CO2-reductie is van belang om dit mondiale probleem tegen te gaan.*

- Wat is het mogelijke effect van de doorstromingsregeling op de concurrentiepositie van andere aanbieders t.o.v. de huidige vervoerders i.r.t. de nieuwe concessie aanbesteding?

**Antwoord**

*De overnameregeling voor de bussen zal zo opgesteld worden dat een level playing field geborgd blijft, door een transparante regeling op te stellen die leidt tot een reële overnameprijs. Overnameregelingen voor materieel zijn gebruikelijk bij aanbestedingen van OV-concessies en hier is veel ervaring mee.*

**PVV**

Renewable diesel HVO wordt ingezet voor tijdelijke vervanging van de voertuigen op buslijn 2, in de Utrechtse binnenstad. Het project met elektrische bussen is voortijdig beëindigd.

a)Wat heeft het voortijdig stoppen met elektrische bussen voor financiële consequenties?

**Antwoord**

*Voor de provincie heeft dit geen consequenties. Qbuzz draagt de eventuele meerkosten die voortkomen uit het vroegtijdig stoppen met de huidige bussen, het rijden met de tijdelijke bussen en het bestellen van de nieuwe bussen.*

b)HVO lijkt een goed alternatief voor diesel, maar een bus voorzien van een Euro 6 diesel motor is nog schoner. Waarom wordt daar niet voor gekozen?

**Antwoord**

*Het gebruik van bussen met de Euro VI-norm zou niet leiden tot de CO2-reductie die wel met HVO verkregen wordt. Aangezien de tijdelijke bussen elektrische bussen vervangen is ernaar gestreefd om zo dicht mogelijk bij de CO2-reductie van elektrische bussen te komen.*

**PvdD**

1. Wat is de herkomst en samenstelling van de 'hydrotreated vegetable oil'?



### **Antwoord**

*De precieze herkomst en samenstelling is afhankelijk van de door Qbuzz te kiezen leverancier. Qbuzz garandeert daarbij dat hierbij alleen gebruik gemaakt zal worden van HVO dat geproduceerd wordt uit afvalstromen.*

### **3.2 SB ondertekening samenwerkingsovereenkomst MRA-E en RAL (van Essen)**

#### VVD

- Vindt cofinanciering plaats uit middelen provincie of via derden? Indien uit middelen provincie uit welk budget?
- Hoe staat het bij elektrisch vervoer t.a.v. de uitstoot van schadelijke stoffen in de 'gehele keten'?

### **3.3 Memo afstemming mobiliteit en energietransitie (van Essen)**

#### VVD

- Wat is de precieze onderzoeksvraag en doelstelling van het onderzoek cq. de lopende pilots naar de mogelijkheden om provinciale infrastructuur en assets in te zetten om duurzame energie op te wekken? M.a.w. wanneer is het onderzoek cq. zijn de pilots geslaagd?
- Zijn er voorspellende berekeningen gemaakt welk percentage van de energiebehoefte van de provincie Utrecht aan duurzame energie in beginsel opgewekt zou kunnen worden door gebruik te maken van provinciale infrastructuur en assets?
- Wat gaat het regionale mobiliteitsprogramma betekenen in aanvulling op de Uitvoeringsprogramma's mobiliteit?

#### ChristenUnie

Het memo stelt dat de provincie zich in eerste instantie richt op nieuwbouwprojecten voor de opwek van duurzame energie rondom provinciale infrastructuur. Wanneer denkt GS de focus te verbreden naar bestaande infrastructuur en bijvoorbeeld onderhoudswerkzaamheden aan te grijpen als moment voor realiseren van duurzame opwek?

### **3.4 Memo Watt nou, jongeren over energie (van Essen)**

#### ChristenUnie

Het memo beschrijft dat vanuit twaalf gemeenten ruim 2.000 jongeren hebben meegedaan aan de campagne. Dat betekent dat ongeveer de helft van de gemeenten heeft meegedaan. Zijn er plannen om ook de andere gemeenten aan te zetten tot een dergelijke vorm van jongerenparticipatie? Zo nee, hoe komen we wel in gesprek met betrokken jongeren uit al die gemeenten die niet meedoen over de energietransitie?

Verder lezen wij dat de gedeputeerde op 21 januari nog in gesprek is geweest met jongeren over de energietransitie. Wat zijn de plannen van de gedeputeerde om dit gesprek structureel te blijven voeren?"

### **3.5 Jaarrapportage USN Utrechts Samenwerkingsmodel Natuurtoezicht 2019**

#### GroenLinks

- In het samenwerkingsmodel Natuurtoezicht miste wij de handhavers van Recreatie Midden-Nederland en ODRU. Vormen zij geen onderdeel van de samenwerking? Zo ja, wat is daar de reden voor?

#### **Antwoord:**

*Het eerste jaar is vooral gebruikt om samen met de subsidieontvangers van de toezichtsbijdrage te werken aan de onderlinge samenwerking en deze te versterken voordat andere partijen zich bij dit programma konden aansluiten. Partijen hebben nadrukkelijk aangegeven dat ook andere partijen betrokken worden bij het Utrechts Samenwerkingsmodel Natuurtoezicht. Deze aanbeveling heeft inmiddels geleid tot verkennende gesprekken met RMN en gemeenten met eigen groene boa's.*

*Hoewel RMN en de andere gemeentes (Soest, Baarn en Rhenen) nog niet formeel zijn aangesloten bij het USN hebben zij zowel in 2019 (zie pag 10) maar ook in 2020 aan gezamenlijke acties meegedaan. De ODRU beschikt niet over groene boa's.*

Tijdens de Coronacrisis wordt er nog meer dan anders gebruik gemaakt van de mogelijkheid om te recreëren in natuurgebieden. In de brief bij de jaarrapportage 2019 wordt gemeld dat er bezorgdheid bestaat over de geleverde capaciteit van de politie. Het bovenstaande leidt tot de volgende vragen:

- Betreft de inzet van het natuurtoezicht ook het toezicht op de corona regels? Hoe is nu de inzet van de politie bij het toezicht in de natuurgebieden. Is er inmiddels contact met de korpsleiding?

**Antwoord:**

*Partijen hebben mij niet de indruk gegeven dat zij zich zorg maken over de inzet van de politie bij het handhaven van de maatregelen uit de Noodverordeningen. Wat ik wel weet is dat de politie een cruciale rol speelt bij informatie-uitwisseling en bij ondersteuning bij calamiteiten en een voorttrekkersrol vervult bij de aanpak van (milieu)criminaliteit in het buitengebied. Over die invulling maken partijen zich zorgen en daarover ga ik in gesprek met de korpsleiding. Dit gesprek zal op 10 juni plaatsvinden.*

**PVV**

Het doel van de samenwerking is een optimale BOA-inzet voor een betere natuurbescherming. Blijkens de jaarrapportage is dit nog niet gelukt. Het aantal groene buitengewone opsporingsambtenaren is met 1/3 afgenomen. De interventies zijn dan ook aanzienlijk afgenomen, daarnaast functioneert het BOA loket nog onvoldoende.

**Antwoord**

*Ik deel de opvatting van de PVV niet dat een optimale BOA-inzet voor een betere natuurbescherming niet is gelukt. Ik geef u hierbij tevens een nadere duiding van de aantallen groene boa's: Dienst Justis heeft mij laten weten dat in BOA-domein II (milieu, welzijn en infrastructuur) in november 2019 2.472 BOA's werkzaam waren, in november 2018 waren dat er 2.488, inclusief de vrijwillige BOA's. Groene BOA's vallen onder domein II, maar het totaal aantal groene BOA's wordt niet separaat geregistreerd. Eind 2018 is ten behoeve van het plan van aanpak versterking handhaving en toezicht in het buitengebied een inschatting gemaakt van het totaal aantal groene BOA's bij particuliere werkgevers. In november 2018 waren dat er ongeveer 460. Hierin zijn de groene BOA's in dienst van Staatsbosbeheer, gemeenten en provincies niet meegenomen. Met de dienst Justis ben ik afspraken aan het maken om vanaf dit jaar ook het aantal groene BOA's separaat te registreren, zodat er beter zicht ontstaat op meerjarige ontwikkelingen.*

- a. de overheid is (mede) verantwoordelijk de veiligheid, de strafrechtelijke handhaving, en om natuurgebieden veilig en beleefbaar te houden. Wat voor acties onderneemt de Provincie om een het aantal groene boa's weer op peil te brengen?

**Antwoord**

*Een landelijke werkgroep met vertegenwoordigers van natuurbeheerders en provincies heeft begin januari een rapport opgeleverd met een aantal – niet-bindende – adviezen en suggesties over hoe om te gaan met de problematiek van toezicht in het buitengebied. Dit rapport is inmiddels bestuurlijk vastgesteld in de BAC-MTH en BAV-VP en zal als basis dienen voor een gesprek tussen het ministerie van JenV over de veiligheid in het landelijk gebied. De gedeputeerden vanuit Limburg en Noord-Holland zullen namens de provincies bij dit gesprek aanwezig zijn. Het vraagstuk van de boa-capaciteit zal daar ook aan de orde komen.*

- b. Hoe gaat de provincie de bekendheid verbeteren en wanneer zijn daar verbeteringen ook zichtbaar?

### **Antwoord**

*De coördinatie en de uitvoering van het boa-loket ligt bij de RUD Utrecht en de provincie bewaakt of zij hier op een goede manier uitvoering aangeeft. De RUD Utrecht is bezig met het opstellen van een document dat ingaat op de nut en noodzaak van het Boa-loket en wat het Boa-loket kan betekenen voor de particuliere eigenaren e.a.. Dit document zal verspreid worden onder de leden van UPG, Unie van Bosgroepen, Natuurcollectief Utrecht.*

*Tijdens eerdere bijeenkomsten van o.a. Utrechts Particulier Grondbezit hebben de boa-coördinator van de RUD Utrecht en de coördinator samenwerking VTH en tevens projectleider van het USN een presentatie verzorgd. Daarbij is het Utrechts Samenwerkingsmodel Natuurtoezicht toegelicht in is ook uitgebreid stilgestaan in de rol van het Boa-loket voor de landgoedeigenaren.*

- c. Is dit boa-loket ook aangesloten en/of bekend bij meld misdaad anoniem? Zo nee, waarom niet?

### **Antwoord**

*Nee. Volgens de website van MMA zijn buiten de landelijke inspectiediensten uitsluitend gemeenten aangesloten. N.a.v. van deze vraag is aan het MMA gevraagd of het mogelijk is of ook Omgevingsdiensten zoals de RUD Utrecht partner kunnen worden van MMA met als belangrijkste doel dat ook deze toezichtsinformatie beschikbaar komt. Ik merk hierbij op dat het Boa-loket op dit moment wel gekoppeld is aan de provinciale Milieuklachten telefoon. Bij de MKT kan de melder aangeven dat hij/zij anoniem wil blijven.*

- d. In BRS zijn wel meldingen opgenomen over het storten van tuinafval in het bos, waaronder hennepafval, maar niet over het aantreffen van chemicaliën en ander rest afval van drugslabs. Hoeveel maal is dat aangetroffen?

### **Antwoord**

*De groene Boa's zijn niet bevoegd voor de Opiumwet en dergelijke meldingen. Meldingen met betrekking tot XTC-afval worden doorgeleid naar de politie die deze meldingen vervolgens afhandelt. Bij het raadplegen van BRS zijn over 2019 geen XTC gerelateerde afvalmeldingen gevonden.*

- e. Ook is er in dit jaaroverzicht geen overzicht van het aantal klachten tegen boa's en de afloop daarvan en niet van het aantal bedreigingen, beledigingen en geweldsincidenten tegen diezelfde groene boa's.

### **Antwoord**

*Klachten over de taakuitvoering van Boa's worden niet geregistreerd in BRS maar bij de werkgever van de Boa's. Deze is verplicht klachten door te sturen naar de direct toezichthouder op de boa's die vervolgens een onderzoek instelt. Hier heb ik geen zicht op. BRS bevat een aantal meldingen van het beledigen van een groene Boa en het gebruik van fysiek geweld.*

Dan nog een algemene vraag. In deze coronatijd is de verwachting dat steeds meer inwoners gebruik gaan maken van de natuurgebieden. Is de huidige formatie van het samenwerkingsverband inclusief boa's opgewassen tegen de toename van bezoekers en daarmee ook de verwachten toename van de werkdruk bij de overblijvende boa's?

### **Antwoord**

*Vanuit het veld krijg ik signalen dat door de versoepeling van de maatregelen het nog wel druk is in het buitengebied maar al minder druk dan bijvoorbeeld met Pasen. Doordat veel grote winkelketens hun deuren hebben geopend, neemt de druk op het buitengebied af. Op dit moment ontvang ik geen signalen van de terreinbeheerende organisaties dat er onoverkomende problemen zijn. Verder verwijs ik graag naar het antwoord gegeven bij de vraag van de PVV over de lobby van de provincies natuurbeheerders naar de ministers.*

PvdD

*Politieke vraag:*

In de jaarrapportage staat dat het moeilijk is om de politie te betrekken bij natuurtoezicht. Dit zou liggen aan het gegeven dat basisteams van de politie veel vrijheid hebben om hun werk in te vullen. Hieraan uitvoering geven is 'persoonsgebonden'. De Partij voor de Dieren hoort graag wat de gedeputeerde, al dan niet samen met USN, heeft ondernomen om te komen tot een 'aanspreekpunt natuurtoezicht' hoger in de organisatie, en of hij daar nadrukkelijk meer op wil aandringen (vanuit USN).

**Antwoord**

*Gesprek met de korpsleiding vindt plaats op 10 juni en dit onderwerp komt daar aan de orde.*

*Technische vragen:*

1. Hoeveel meldingen van stroperij zijn er in 2019 binnengekomen en om welke vorm van stroperij gaat het per melding?

**Antwoord**

*De Boa-coördinator van de RUD Utrecht heeft in zijn reactie op de vraag het volgende gemeld :*

- Visstroperij op snoekbaars, baars en paling door gebruik van illegale middelen of beroepsvistuigen.*
- Zwanennesten worden geplunderd, eieren uitgehaald. Mogelijk voor de handel.*
- Zaken afschot wild, waaronder een zaak afschot herten en meerdere zaken stroperij reewild*
- Melding van stroperij met zogenaamde lange honden*
- Melding van een jachtopzichter over onbekende schoten in het(zijn) veld.*
- Reewild strikken aangetroffen*
- Illegaal vuurwapengebruik op toegangsborden waar grote kogelgaten in zijn geschoten.*

*Enkele zaken in onderzoek met betrekking tot stroperij met vuurwapens op reewild en gevaarlijke verdachten*

2. Zijn er ook aanhoudingen verricht, zo ja hoeveel?

**Antwoord**

*De Boa-coördinator van de RUD Utrecht geeft hierop aan:*

- Drie visstropers aangehouden.*
- Een verdachte aangehouden ter zake illegaal bezit van 3 jachtgeweren en stropen en afschieten van meerdere reeën.*
- Een verdachte aangehouden ter zake illegaal bezit 1 jachtgeweer en bezit van beschermd wild*
- Een verdachte aangehouden ter zake illegaal afschot van herten.*

ChristenUnie

Groot knelpunt bij het natuurtoezicht is de beperkte capaciteit bij de politie, omdat daar de werkdruk enorm hoog is. Wat is het scenario als de gevraagde capaciteit niet geleverd kan worden?

**Antwoord**

*Eerst wachten wij de gesprekken af met de korpsleiding en het gesprek met de minister.*

Ander knelpunt is de tekortschietende registratie in het meest gebruikte Boa-Registraties-Systeem (BRS), zodat de sturing lastig is. Dat is voor ons inderdaad heel vervelend, maar hier moeten we oppassen dat we niet doorschieten in de bureaucratische kant van het werk. Kiezen we inderdaad de juiste balans tussen tijd steken in goed registreren (en instructie daarvoor) en tijd besteden aan echt toezicht houden?

**Antwoord**

*Indien alle boa's op dezelfde wijze hun bevindingen gaan registreren, levert dit geen extra werk op voor hen maar juist minder. Met 'één druk op de knop' beschikt de werkgever van de boa's over de juiste informatie. Hij hoeft niet al zijn boa's ook nog te bevragen over wat zij feitelijk hebben*

waargenomen. Dus minder tijd voor zowel de boa's als voor de managers. Kortom een win-win situatie.

*Ik merk nog op dat boa's verplicht zijn om in het kader van het strafrecht bevindingen juist en volledig te registreren omdat deze input gebruikt wordt voor het op te stellen procesverbaal waar allerlei kwaliteitseisen aan worden gesteld.*

### **3.6 Memo voortgang project N484**

#### GroenLinks

Wat wordt er in het voorkeursalternatief (VKA) concreet gedaan voor de modaliteiten fiets en OV? Er wordt een voorkeursalternatief (VKA) voorgesteld, maar ons is niet geheel duidelijk wat de lokale problematiek is waarvoor dit alternatief een oplossing biedt. Kan hier een toelichting op gegeven worden?

#### **Antwoord**

*Op 26 mei ligt een collegebesluit voor bij GS over de N484, hierbij zit ook een statenbrief waarmee u wordt geïnformeerd. Mijn beantwoording is dus nog onder voorbehoud van de besluitvorming in GS. Wij zijn voornemens om te besluiten om het landbouwverkeer op de hele N484 op de hoofdrijbaan toe te staan, dat is veiliger voor fietsers op de (te smalle) parallelweg. Ook wordt de parallelweg voorzien van snelheidsremmende maatregelen en wordt sluipverkeer geweerd. Door de aanleg van de rotondes in het verlengde van Hoogeind en Overboeicop verbetert de oversteekbaarheid voor fietsers over de N484. De lokale problematiek richt zich hiernaast op de oprijdbaarheid van de N484 en op een veilige weginrichting voor zowel auto's, landbouwverkeer als fietsers. In de voorziene Statenbrief (na GS besluit van 26 mei) wordt nader toegelicht hoe het VKA tot stand is gekomen (argumenten) en waarvoor dit een oplossing is.*

#### SGP

N.a.v. de notitie heeft de fractie van de SGP 2 vragen.

1.Hoe wordt voorkomen dat de Dorpstraat van Schoonderwoerd en de parallelweg gebruikt gaat worden voor sluipverkeer. (Toelichting: Als er nu een vrachtwagen voor je rijdt geeft het voordeel via Schoonderwoerd of parallelweg deze te passeren, men let dat uiteraard niet op snelheid, alleen tijdwinst is belangrijk. Zeker als ook tractoren gebruik gaan maken van de Provincialeweg zal dit nog meer gaan gebeuren)

#### **Antwoord**

*De parallelweg wordt voorzien van snelheidsremmende maatregelen en wordt alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer en fietsers. Tevens vervalt de aansluiting van de parallelweg ter hoogte van Hoogeind. Dit maakt hem minder aantrekkelijk voor sluipverkeer en stelt ook de politie in staat hierop te handhaven. Met de gemeente zijn wij in gesprek over de overdracht aan hen van de delen Schaikseweg en Dorpsstraat richting de kern Schoonrewoerd, de oude N484, deze zijn nu nog van ons. Met de middelen die de gemeente hiervoor van ons ontvangt kunnen zij deze naar eigen inzicht herinrichten. Ook de inrichting in Schoonrewoerd kan verder aangepast worden om sluisen te ontmoedigen. Dit zal echter wel door de gemeente gedaan moeten worden als wegbeheerder. Het aantal tractoren, en zeker op drukke momenten van de dag, is gelukkig zeer beperkt.*

2.Is het mogelijk dat de parallelweg ter hoogte van Karwei alleen van af Leerdam is in te rijden en niet richting Leerdam de parallelweg verlaten. Ervaring leert dat overstekende auto's, met name in het donker, kunnen zorgen voor onveilige situaties.

#### **Antwoord**

*Met het op de gewenste breedte brengen van de hoofdrijbaan wordt gelijktijdig de aanwezige aansluiting met Schaiksehof /parallelweg Schaikseweg aangepast. Hier komt meer opstelruimte zodat deze veiliger en overzichtelijker wordt. Daarbij wordt ook voorgesteld om de bebouwde kom grens Leerdam op te schuiven, waardoor ter plaatse van deze aansluiting straks 50 km/u als snelheidslimiet geldt. Het deels afsluiten zou ervoor zorgen dat de bereikbaarheid voor aanwonenden ook sterk verminderd omdat de aansluiting van de parallelweg bij Hoogeind vervalt.*

### 3.7 Memo voortgang N201

#### GroenLinks

Op 22 april was een informatiebijeenkomst voor alle betrokken stakeholders. Kan de gedeputeerde wat vertellen over deze bijeenkomst?

#### **Antwoord**

*Op 22 april zou er een informatiebijeenkomst gehouden worden om de belanghebbenden te informeren over wat er met de input vanuit hen is gedaan en hoe de voorkeursvariant (met alternatieven) er uit ziet. Daarnaast zouden er voorafgaand aan deze bijeenkomst nog diverse gesprekken plaatsvinden met belangengroepen en eigenaren. Door de Corona-crisis hebben deze bijeenkomsten helaas niet plaats kunnen vinden. Ter vervanging daarvan is er gekozen om de presentatie en kaartbeelden met de ontwerpen op de website te plaatsen met de mogelijkheid om daar nog op de reageren. De reacties worden in een Q&A op de website geplaatst. De website is op 28 april online gezet*

- <https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/toekomst-n201-amstelhoek-vreeland>

#### VVD

- Welke aspecten lijken relevant om bij de analyse in overweging te nemen voor een adaptieve benadering inclusief planning?

#### **Antwoord**

*Er wordt in beginsel een Multi Criteria Analyse (MCA) opgesteld waarin, met betrekking tot de knelpuntoplossingen, gekeken wordt naar o.a. effectiviteit, afhankelijkheden, procedures, ruimtelijke ontwikkeling derden, grondaankoop, leefbaarheidsmaatregelen, bereikbaarheid en hinder voor de omgeving. Voor elke knelpuntoplossing wordt een voorbereidings-/realisatieplanning opgesteld. De MCA en de plannings bepalen de totale planning en totale doorlooptijd.*

- Welke impact zou de adaptieve benaderingswijze kunnen hebben op de voorkeursvariant van de N201?

#### **Antwoord**

*Er wordt in de adaptieve benaderingswijze uitgegaan van de voorkeursvariant. De adaptieve benadering betekent dat er wijzigingen in de volgorde van uitvoering kunnen plaatsvinden. Dit kan bijvoorbeeld door voortschrijdend inzicht of procedurele complicaties.*

#### PvdD

*Technische vraag:*

1. Wanneer is het onderzoek (geluid e.d.) verricht? Indien sinds het uitbreken van corona: wat is het effect daarvan voor het verzamelen van betrouwbare gegevens?

#### **Antwoord**

*Ten aanzien van verkeer, geluid en lucht wordt er gebruik gemaakt van officieel vastgestelde landelijke modelmatige berekeningen (onderzoeken). Dit levert een landelijk eenduidige berekeningsmethodiek op. Wel is de specifieke situatie (locaties, tellussen, verkeersbewegingen 2030, e.d.) in deze modellen ingevoerd. De berekeningen krijgen daarmee een juridische status. In deze modellen zijn geen effecten zoals corona-invloeden opgenomen.*

### 3.8 Beheervisie tramsysteem 2020-2024

#### GroenLinks

- De provincie is wettelijk verantwoordelijk is voor een goed toegankelijk OV-systeem, maar er is geen KPI toegankelijkheid. Alleen binnen de KPI reizigerskwaliteit is er één onderdeel wat daar op ingaat. Bovendien blijkt inmiddels uit eigen onderzoek dat deze kwaliteitseisen (de bekende 5cm overbrugging) niet daadwerkelijk zorgt voor een toegankelijk voertuig.

GroenLinks hoort graag van het college hoe ervoor kan worden gezorgd dat alle rollende voertuigen goed gebruik kunnen maken van de trams de komende jaren.

**Antwoord:**

*Het opstellen van een Beheervisie voor de komende 4 jaar, is een verplichting vanuit de Wet Lokaal Spoor die GS heeft om een kader op te stellen voor de Beheerder bij het uitvoeren van haar beheeractiviteiten en de verantwoordelijkheden die daarbij horen. Het doel van deze beheervisie is niet om nieuwe (technische) eisen of oplossingen vast te stellen. Het valt buiten de reguliere opgave van de beheerder om infrastructuur, gebouwen en voertuigen te gaan verbouwen of upgraden. Daarvoor moeten afzonderlijke projectopdrachten en investeringsbesluiten worden vastgesteld.*

*GS vindt een goede toegankelijkheid van het openbaar vervoer uitermate belangrijk, daarom is het ook als aspect opgenomen in deze beheervisie. Behalve de KPI betreffende de 5 cm (50mm), die volgt uit de gestelde eisen binnen de projecten Uithoflijn en VRT, zijn er ten opzichte van de vorige beheervisie extra activiteiten opgenomen met betrekking tot het borgen van toegankelijk door de Beheerder. Naast het DRIS-systeem (reisinformatie, ook voor visueel gehandicapten), betreft dit:*

- zorgen voor jaarlijks schouwen of de KPI-norm gehaald wordt;
- klachten/reacties over toegankelijkheid jaarlijks rapporteren,
- initiatieven aandragen aan GS om te borgen dat de systeemeisen over toegankelijkheid verbeteren (eis: reizigers moeten zelfstandig gebruik kunnen maken van het tramsysteem).

*Dit laatste punt om te komen tot verbeteringen, is zeker relevant in relatie tot de gestelde norm van 50mm. Hierbij is het goed te benadrukken dat we als Provincie Utrecht gehouden zijn aan het toegankelijk maken van het OV op basis van EU en landelijke wetgeving, maar dat hieraan geen specifieke normen door EU of Rijk zijn gesteld waaraan we moeten voldoen, zoals het aantal mm.tussen perron en voertuig. De 50mm is een gangbare norm die GS stelt voor railsystemen (incl de projecten), maar samen met de andere vervoerregio's zijn we bezig te komen tot een gemeenschappelijke eis voor toegankelijke trams en metro's.*

*Het is een het feit dat vaak wel, maar helaas niet overal voldaan wordt aan deze norm. Dit is gebleken op de Uithoflijn uit onderzoek wat samen met het ROCOV is uitgevoerd, zoals GroenLinks aanhaalde. Op de SUNIJ-lijn gaat dit in nog grotere mate spelen, vanwege de situatie dat hier -van oudsher- haltes in een boog zijn gelegen. Gegeven de door de GS gestelde eis over toegankelijkheid in de Beheervisie, betekent dit dat er aanvullende maatregelen nodig zijn. De uitwerking hiervan wordt momenteel door Beheerder, projectteam VRT en de vervoerder verkend, zodat de maatregelen(en) ook met ROCOV besproken en geïmplementeerd kunnen worden. Daarmee borgen we een goede toegankelijkheid voor alle rollende voertuigen binnen de aanwezige mogelijkheden.*

**VVD**

- Hoe wordt er omgegaan met een situatie waarin KPI's niet gehaald worden?

**Antwoord:**

*De insteek is natuurlijk dat de KPI's gehaald worden, maar afwijkingen naar boven of beneden zijn inde praktijk natuurlijk altijd mogelijk. We hebben momenteel weinig referentie, omdat Uithoflijn geheel nieuw is en de verouderde SUNIJ door het project VRT geheel vernieuwd wordt. Zoals de Beheervisie beschrijft is het daarom van belang dat KPI's niet absoluut en als momentopname worden opgepakt, maar als indicator dienen om tot de best haalbare prestaties te komen en het vernieuwde tramsysteem steeds optimaler en efficiënter te laten presteren.*



*We kennen in Utrecht de unieke situatie dat de beheerder van het tramsysteem onderdeel van de provinciale organisatie is. Dat biedt juist goede gelegenheid om invloed uit te oefenen op de kwaliteit van het systeem en de uitvoering van beheer en onderhoud, met dien verstande dat de daarvoor noodzakelijke middelen, bemensing en faciliteiten door de provincie beschikbaar gesteld moeten worden. In de dagelijkse praktijk is het van belang dat de beheerder zelfstandig en daadkrachtig kan opereren, scherp is en continue verbeteringen doorvoert op basis van de cyclus plan-do-check-act. Middels een ambtelijk opdrachtgever worden de prestaties van de beheerder vanuit het domein Mobiliteit gevolgd en zo nodig bijgestuurd. Sturingsinstrumenten zijn de structurele overleggen met de beheerder over te leveren prestaties, de keuzes die in het jaarlijkse beheerplan en meerjarenonderhoudsplan onder verantwoordelijkheid van GS worden gemaakt, de P&C-cyclus en organisatie-invulling.*

- Wat houdt het toepassen van veiligheidsrisicomanagement concreet in? Bestaat hier een algemeen erkend referentiekader voor?

**Antwoord:**

*Met "Veiligheidsrisicomanagement" wordt bedoeld dat er bij de uitwerking van ons veiligheidsbeleid gestuurd wordt op een risico-benadering. Voor de spoorsector is deze vastgelegd in de CENELEC 50126 EU-richtlijnen die ook worden toegepast door de Vervoerregio's VRA en MRDH voor de andere Lokaal Spoor-steden in Nederland. In de Beheervisie is dit uitgewerkt in hoofdstuk 4 en bijlage 4 voor de Utrechtse situatie (maar dan zonder het wollige woord "veiligheidsrisicomanagement").*

PVV

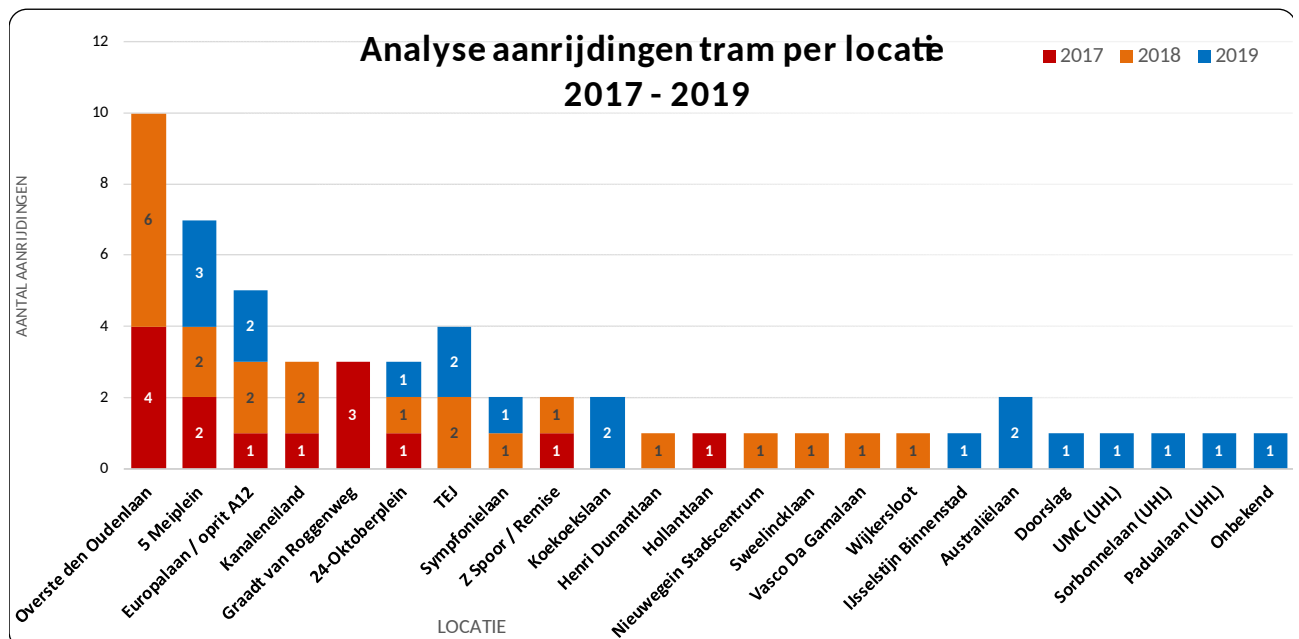
De provincie heeft als doelstelling opgenomen een dalende trend verkeersveiligheid. Om dit te kunnen monitoren wordt de als referentiejaar het gemiddelde van verkeersslachtoffers over de periode 2018-2019 op de SUNIJ lijn gehanteerd.

In IJsselstein zijn alle kruisingen voorzien van overwegbomen, in Utrecht (op één kruising na) en Nieuwegein niet.

- a. Is er een verschil in aantal slachtoffers op de route Utrecht Nieuwegein en Nieuwegein IJsselstein en zo ja is dat verklaarbaar?
- b. Geeft dit gekozen referentiekader wel een juist beeld en is er geen betere vergelijking mogelijk bijvoorbeeld met andere steden als Rotterdam / Den Haag of buitenlandse steden?

**Antwoord:**

A: In bijgevoegde tabel zijn de verkeersongevallen in 2017- 2019 per locatie weergegeven, van hoog naar laag. Hieruit blijkt dat de meest ongevallen gebeuren op het tracédeel van de SUNIJ binnen de



gemeente Utrecht.

Nagenoeg alle kruisingen zijn beveiligd, soms door overwegbomen, of in andere gevallen door verkeerslichten, waarschuwingslichten of fysieke afscheiding. Een vergelijking van kruispunten en/of trajectdelen is daarbij niet zomaar mogelijk, omdat de kruisingen van de tram met overig verkeer heel verschillend van aard zijn qua complexiteit, intensiteit en inrichtingsmogelijkheden van de kruispunten. Ook rijden over het ene trajectdeel (Nieuwegein stadscentrum- Utrecht) meer trams dan over het andere trajectdeel (IJsselstein-Nieuwegein). Het veiligheidsbeleid is er juist op ingericht om met maatwerk te voorzien in een acceptabel veiligheidsniveau, volgens het in de beheervisie opgenomen veiligheidsprincipe *as low as reasonably practicable*.

B: Vergelijking met verschillende regio's (zeker buitenlandse steden, met veel minder fietsers) en verschillende soorten van lokaal spoorssystemen kan ook leiden tot onjuiste indrukken en daarmee verkeerde referenties (de stadstram in Amsterdam is anders, dan de Amstelveenlijn, IJ-lijn of de metro). Neemt niet weg dat vergelijking met de andere steden in referenties, kengetallen en ontwikkeling van verkeersveiligheid een waardevolle aanvulling kan zijn. De Provincie Utrecht neemt deel in een overleg met het de andere tram/metrosteden samen met het CROW-Kennis Centrum Verkeer en Vervoer. In dit kader zal PU deze waardevolle suggestie bespreken.

### 3.9 Uitvoeringsprogramma smart mobility

#### GroenLinks

- Voor reistijden wordt alleen ingegaan op vertraging door auto. Bovendien wordt daarbij voorbijgegaan aan het feit dat ook met meer vertraging de reiskwaliteit nog steeds prima kan zijn. We weten immers dat een verbetering van de reistijd niet de reistijd korter maakt, maar de reisafstand langer (de BREVER-wet).

Can er ook gedeeld worden hoe de vertragingen of verplaatsingssnelheden tussen modaliteiten onderling zijn?

**Antwoord:**

*Een van de uitgangspunten van het mobiliteitsprogramma was om de verschillende modaliteiten met elkaar te vergelijken, door middel van de bereikbaarheidsindicator zoals opgenomen in de begroting, maar vooral ook om ze te verbinden. Om dat te bereiken moeten nog verschillende stappen gezet worden waar we met dit uitvoeringsprogramma een bijdrage aan leveren. Op dit moment is het nog niet mogelijk om de vertragingen en verplaatsingssnelheden tussen de modaliteiten te delen en te vergelijken. Maar zoals u zelf al aangeeft is dat misschien ook wel minder relevant. We richten ons met dit programma primair op het spreiden van het gebruik van alle modaliteiten en het maken van slimme combinaties. Voor de auto is dit gemakkelijk te vertalen in vertraging maar voor de fiets kijken we bijvoorbeeld veel meer naar het reduceren van wachttijd bij verkeerslichten. Voor het openbaar vervoer richten wij ons op of een bus op tijd, te laat of te vroeg is. Dit stelt ons in staat om de ruimte die we hebben zo efficiënt mogelijk te benutten.*

#### VVD

De VVD deelt de aanname van het college, dat de vraag naar mobiliteit toeneemt. Echter, wij zijn het er in het geheel niet mee eens dat de ruimte om met fysieke maatregelen te komen zodanig schaars is, dat het gebruik van de auto verminderd moet worden door bezit te ontmoedigen, minder parkeerplaatsen voor auto's bij woningen te realiseren etc. etc. Daarentegen vinden wij vervoersalternatieven aanbieden voor automobilisten of andere reizigers wel een goed plan, zolang mensen hun eigen vrije keuze hebben om hier naar wel of geen gebruik van te maken. Niet dwingen, wel verleiden!

Wij zijn een voorstander van een goed ontwikkeld beleid, dat leidt tot een optimaal en multi modaal mobiliteitssysteem. Een systeem dat vraaggedreven voorziet in een aanbod van mobiliteitsvormen, waarin iedereen zelf kan bepalen hoe betaalbaar, efficiënt en comfortabel van A naar B gereisd kan worden. Daarom is de VVD ook enthousiast over de mogelijkheden van smart mobility diensten o.b.v. digitalisering, mits het de individuele keuze van de reiziger ondersteunt en niet leidt tot dwang, die door het provinciebestuur van bovenaf wordt opgelegd.

De inhoud van dit Uitvoeringsprogramma Smart Mobility, vinden wij doorslaan naar enkel bijdragen aan een goede bereikbaarheid per fiets en openbaar vervoer. Naar de mening van de VVD wordt onvoldoende aandacht geschonken aan de voordelen, die smart mobility ook zou kunnen betekenen voor het wegverkeer in het algemeen of specifiek voor het wegtransport. Daarnaast vinden wij het een zeer ambitieus Uitvoeringsprogramma in termen van haalbaarheid en in relatie tot de complexiteit van de opgave, de tijdslijnen als ook de verwachte hoeveelheid benodigd geld. Wij krijgen de indruk dat het allemaal erg optimistisch wordt voorgesteld.

In aanvulling hebben wij daarom de volgende vragen:

- Op basis van welke feiten en afwegingen komt het college tot de constatering dat het beter benutten van het bestaande mobiliteitssysteem een aantrekkelijk alternatief is voor nieuwe fysieke infrastructuur? Is het college van mening, dat dit een aantrekkelijk alternatief is voor ieder individu?

#### **Antwoord:**

*Gezien de grote druk op de bereikbaarheid en de beperkte mogelijkheden in ruimte en geld om hier op korte termijn in fysieke zin volledig ruimte aan te bieden zullen zowel de wortel als de stok nodig zijn. Deze crisis maar ook het grote verschil tussen spits en dal laat zien dat er verdeeld over de tijd voldoende ruimte is en dat er veel mogelijk is. Mensen worden door dit programma zowel verleid als gestimuleerd om op andere tijden en andere manieren te reizen. Wij willen op voorhand geen mogelijkheden uitsluiten om deze regio bereikbaar en leefbaar te houden. Het is echter zeker niet zo dat iedereen op een andere manier moet gaan reizen en er zal ook zeker genoeg te kiezen zijn.*

- Op welke wijze heeft het college het Uitvoeringsprogramma getoetst op realiteit, haalbaarheid en kosten?

#### **Antwoord:**

*De toetsing op realiteit, haalbaarheid en kosten is gedaan door te vergelijken met soortgelijke programma's bij andere provincies en eigen expertise opgedaan in programma's als Beter Benutten. De maatregelen die uitgevoerd worden binnen dit uitvoeringsprogramma zijn geraamd op basis van*

ervaring met soortgelijke projecten. Wij realiseren ons dat het uitvoeringsprogramma ambitieus is maar zijn ervan overtuigd dit met het juiste team en goede samenwerking met de omgeving te realiseren is.

#### PVV

Een ambitieus programma maar door de corona crisis lijkt de eigen auto voorlopig de veiligste manier van vervoer, deelauto's onveilig vanwege besmettingsgevaar en zal het OV zeker in aantallen passagiers voorlopig niet kunnen groeien.

De nu geformuleerde doelstellingen 20% meer OV, 10.000 automobilisten meer dan in 2018 die de spits mijden lijken door corona niet realistisch.

- a. Hoe denkt het college met deze veranderende situatie om te gaan?

**Antwoord:**

*Wij denken dat het niet nodig is om per direct de doelstellingen te veranderen. Op dit moment weet men nog niet precies wat de gevolgen van deze crisis zullen zijn. Het lijkt ons goed om de situatie in de gaten te houden en daar waar mogelijk op de veranderingen te anticiperen. Het uiteindelijke doel van dit programma is het verbinden van vraag en aanbod. Dit kan bijvoorbeeld ook door het aantal verplaatsingen (reizen) te reduceren of beter te spreiden.*

- b. Is het niet verstandig om even pas op de plaats te maken, totdat de gevolgen van de corona op de meeste veilige manier van vervoer meer duidelijk wordt?

**Antwoord:**

*Wij denken dat de crisis juist een kans is die benut moet worden. Wij willen niet wachten maar anticiperen op de periode hierna en maken gebruik van het moment. Voorbeeld is het thuiswerken. Hoe zorgen we met elkaar ervoor dat we straks niet allemaal tegelijk weer in de auto/ OV/ of op de fiets stappen in de spits.*

- c. Overweegt u niet het coalitieakkoord als het gaat over mobiliteit voor de komende jaren aan te passen aan de veranderende omstandigheden?

**Antwoord:**

*Het is niet aan het College om het coalitieakkoord aan te passen. De crisis rond Corona, maar ook vraagstukken rond stikstof sterken ons juist in onze ambities en de overtuiging dat het niet alleen anders moet, maar ook kan.*

**SP:**

Wat is dit programma nog waard na Corona?

Het is gebaseerd op economische groei, groei van het OV en dat kunnen we voorlopig vergeten. Groei van de bevolking kunnen we ook niet zomaar meer aannemen. Gaan we hier wat mee doen of steken we het hoofd in het zand en zien we wel waar we naartoe gaan?

**Antwoord:**

*Het uitvoeringsprogramma Smart Mobility is niet gebaseerd op groei, maar op een prettige en veilige reis voor alle inwoners van de provincie Utrecht. Het gaat om het balanceren van vraag en aanbod van verplaatsingen van mensen en goederen. Het huidige moment geeft juist ruimte om maatregelen die hierin echt het verschil maken te verkennen. Meer ruimte voor de fietser, met bedrijven afspraken maken over het verplaatsen in bepaalde tijdsvakken zijn maatregelen die door de huidige situatie bespreekbaar zijn.*

### **3.10 Voortgangsrapportage omgevingslawaai provinciale wegen (van Muilenkom)**

GroenLinks

- De effecten van de tram zijn niet meegenomen in het actieprogramma omdat er een bepaalde ondergrens nodig is. GroenLinks is benieuwd naar deze ondergrens.
- Wat is dit, en betekent dat dat er nu niemand wordt gehinderd door tramgeluid?
- Kan het raadzaam zijn om nu ook al de tram mee te nemen in metingen zodat er voldoende historische data beschikbaar is voor trendanalyses?
- Welke invloed heeft snelheidsbeperking op het lawaai door verkeer. Kunt u aangeven in welke mate een snelheidsverlaging naar 60 km per uur invloed heeft op het de aantallen/ geluidsbelasting zoals weergegeven in de tweede tabel?

### **Antwoord**

Op basis van de EU Richtlijn Omgevingslawaai, voor Nederland geïmplementeerd in de Wet milieubeheer, par. 11.2

[https://wetten.overheid.nl/BWBR0003245/2019-11-14/#Hoofdstuk11\\_Titeldeel11.2\\_Paragraaf11.2.1\\_Artikel11.4](https://wetten.overheid.nl/BWBR0003245/2019-11-14/#Hoofdstuk11_Titeldeel11.2_Paragraaf11.2.1_Artikel11.4) moeten GS naast provinciale wegen ook spoorwegen die in hun beheer zijn in beeld brengen, voor zover er meer dan 30000 vervoersbewegingen per jaar zijn. Peildatum voor de huidige geluidkaart en actieplan omgevingslawaai was 1 januari 2015. Op dat moment was alleen de SUNIJ-lijn operationeel. Het aantal trampassages was minder dan 30.000 per jaar. Het ontbreken van een rapportageplicht betekent niet dat er per definitie geen gehinderden zijn.

In de actieplannen omgevingslawaai van de gemeente IJsselstein, Nieuwegein en Utrecht zijn de effecten geluidseffecten van de tram wel in beeld gebracht. Hiermee is wel informatie beschikbaar over geluidhinder van de tram. Bij het opstellen van de volgende geluidkaart (2022) en het dan op te stellen Actieplan Omgevingslawaai (2023) worden de effecten van de tram wel in beeld gebracht. Vanaf de inwerkingtreding van de Omgevingswet (verwachting 2022) geldt voor de tram de basisgeluidsemissieregistratie. Hiermee worden de ontwikkelingen op geluidsgebied gemonitord en beheerst

Een snelheidsverlaging van 80 km naar 60 km betekent dat het geluid met ca 1 dB afneemt. Een en ander is onder meer afhankelijk van de verkeerssamenstelling.

Op een beperkt aantal wegen geldt al een snelheidsbeperking van 60 km/u. Dit betreft met name wegen waar veel woningen langs gelegen zijn. In 2018 waren er ca 2639 woningen met een geluidsbelasting van 61 dB Lden of hoger. Hiervan waren 1139 woningen met een geluidsbelasting van 61dB Lden en hoger op de wegen waar 80 en 100 km/u geldt. Als de max snelheid op deze wegen teruggebracht wordt naar 60 km/u dan blijven er nog 950 woningen over met een geluidsbelasting van 61 dB Lden of hoger. Verschil is 189 woningen.

In onderstaande tabel, afkomstig uit de statenbrief over de tussentijdse rapportage, is een kolom toegevoegd met de effecten van een snelheidsverlaging. Hierbij is gebruik gemaakt van de huidige verkeersgegevens, dus zonder effecten van de snelheidsverlaging op het verkeer op andere wegen. Uit een eerste analyse blijkt dat als we op provinciale wegen generiek een snelheidsverlaging naar 60 km/uur invoeren, een deel van het verkeer andere routes zal kiezen. Dat zal vooral naar gemeentelijke wegen zijn. Het gevolg daarvan is dat het aantal geluidgehinderden langs wegen van andere wegbeheerders kan toenemen. Waardoor per saldo het effect over de provincie neutraal of zelf negatief ten opzichte van de huidige situatie kan zijn.

Basisjaar verkeersgegevens	2011	2016	2018	2018nieuw
<b>Klasse geluidsbelasting</b>				<b>Aanpassingen nav verlaging max snelheid van 80 naar 60</b>
50,00-54,99	4.126	3.988	4.096	3.825
55,00-59,99	2.337	2.969	3.202	3.045
60,00-64,99	3.035	2.977	2.767	2.577
65,00-69,99	801	915	618	475
70,00 en hoger	24	26	13	6
<b>Totaal</b>	<b>10.323</b>	<b>10.875</b>	<b>10.696</b>	<b>9.928</b>

### 3.11 Aanpak Eikenprocessierups

#### GroenLinks

In de statenbrief staat het volgende:

“De provincie gaat daarom het natuurvriendelijk bermbeheer optimaliseren om daarmee de ontwikkeling van natuurlijke vijanden van de EPR te stimuleren. Als dat werkt dan kan het gebruik van het bestrijdingsmiddel omlaag.”

Vragen:

Het is mooi dat we de bermen zo natuurvriendelijk mogelijk inrichten in de hoop natuurlijke vijanden van de EPR aan te trekken, maar dan moeten we het voedsel voor deze natuurlijke vijanden natuurlijk niet vergiften met Xentari. Xentari is immers ook giftig voor andere rupsen. Daarnaast is het aannemelijk dat de bermen aantrekkelijker worden voor andere vlinders waarvan we de rupsen niet willen doden. Daarom de volgende vraag:

- Wordt op de plek waar het natuurlijk-vriendelijk bermbeheer geoptimaliseerd wordt ook direct niet meer met Xentari gespoten?

#### **Antwoord**

*Deze twee maatregelen sluiten elkaar niet uit. Wij proberen overal natuurlijk bermbeheer toe te passen, alleen waar de veiligheid het echt niet toelaat doen wij dit niet. Het spuiten met Xentari passen wij alleen daar toe waar de overlast het grootst is, dus op erg drukke punten en bij erg veel overlast.*

Er wordt afgeraden om Xentari te gebruiken in combinatie met andere methodes als het ophangen van nestkastjes en vleermuizenkastjes. Er blijft dan onvoldoende voedsel over voor de jonge mezen en voor de vleermuizen.

- Is het nu zo dat er op de plekken waar mezenkastjes hangen niet met Xentari wordt gespoten?

#### **Antwoord**

*Deze twee maatregelen sluiten elkaar niet uit. De mezenkasten kunnen bijdragen aan het terugdringen van de overlast maar zijn niet direct en volledig effectief op elke locatie. Het spuiten met Xentari passen wij alleen daar toe waar de overlast het grootst is, dus op erg drukke punten en bij erg veel overlast.*

#### ChristenUnie

Wij willen de provincie oproepen om goed te kijken naar de aanpak van andere overheden en dan de geschikte methoden zonder bestrijdingsmiddelen zelf volgend jaar toe te passen.

#### **Antwoord**

*Zoals ook in de brief vermeld doen wij dit. Minister Schouten heeft het Kennis en Adviescentrum Dierplagen de taak gegeven om in 2020 nieuwe bestrijdingsmethoden te onderzoeken. <https://www.kad.nl/nieuws/kad-wordt-landelijk-centrum-ivooreikenprocessierups/> Op dit moment is nog niet duidelijk of dit doeltreffende maatregelen oplevert om de komende jaren in te investeren maar wij houden dit nauwlettend in de gaten. Hiernaast hebben wij natuurlijk ook contact met andere provincies en gemeenten hierover.*

De provincie gebruikt nu een biologisch bestrijdingsmiddel waar veel discussie over is, omdat het de rupsen van alle vlindersoorten doodt. Hierover hebben PvdD en GL reeds een serie schriftelijke vragen gesteld. Het lijkt ons zinvol om nu eerst de antwoorden op deze vragen af te wachten en pas dan in een commissievergadering te overleggen over de preventieve bestrijding van eikenprocessierupsen.

#### **Antwoord**

*De beantwoording van deze vragen is in concept gereed maar vraagt door de benodigde vaststelling in GS iets meer tijd.*

SP:

Met welk biologisch bestrijdingsmiddel gaan we de eiken te lijf? Uit ervaring weet ik dat biologisch niet betekent dat iets niet giftig is. Kijk maar naar vingerhoedskruid of monnikskap, daar kun je als mens mooi dood aan gaan.

Als wij dan zien dat er in waterwin gebieden en de trekgebieden van vlinders niet mag worden gespoten, twijfelen wij sterk aan de veiligheid van dit middel.

Is er als iets bekend over de opgehangen nestkasten voor de natuurlijke vijanden?

**Antwoord**

*We gaan de eiken niet te lijf maar de rupsen die voor overlast zorgen, en dan ook alleen op de punten waar de overlast het grootst is. Daarnaast zetten wij vooral in op natuurlijke bestrijdingswijzen zoals toegelicht in de brief.*

*Het middel Xentari is een bacterieel middel dat na het bespuiten van de bomen 5 tot 7 dagen actief blijft en alle vlinderrupsen die met het middel in aanmerking komen dood. Het middel heeft geen effect op andere insecten, of dat nu plaaginsecten of nuttige insecten zijn.*

*Van alle preventieve bestrijdingsmethoden lijkt deze methode toch het best toepasbaar met de minste milieuschade. Alternatieve chemische middelen worden niet toegepast. Als aanvulling op de preventieve bestrijding van de rups worden, daar waar toch nesten ontstaan en op plaatsen waar niet gespoten mag worden, nesten opgezogen en verbrand.*

*Om de schade aan andere vlindersoorten te beperken wordt het middel Xentari alleen toegepast op risicolocaties zoals drukke voet- en fietspaden bushaltes e.d. De provincie heeft een kaart opgesteld van locaties waar beschermde vlindersoorten voorkomen. Deze trajecten, alsmede de waterwingebieden worden niet bespoten. Dit om te voldoen aan de Wet natuurbescherming.*

*In 2019 zijn in de eiken langs de N199 bij Amersfoort, tien nestkasten opgehangen voor mezen die de EPR als voedselbron gebruiken. Op één na waren alle kasten bezet. Deze aanpak wordt verder uitgebouwd door op nog eens tien locaties langs provinciale wegen met veel overlast in totaal honderd mezenkasten op te hangen. De bezetting van de nestkasten wordt bijgehouden in 2020. Overigens is o.a. bij Amerongen langs de N225 geconstateerd dat particulieren op ruime schaal nestkasten ophangen. De provincie waardeert deze particuliere initiatieven. Waar dat geen gevaar oplevert voor het verkeer kunnen de nestkasten blijven hangen.*

**3.12 SB actuele ontwikkelingen bij de 4e kwartaalrapportage 2019 werkend tramvervoersystemen Uithoflijn**

VVD

De VVD ervaart het als positief dat de ervaring de eerste maanden overeenkomt met een normaal beeld bij het in gebruik nemen van een nieuwe tramlijn.

Aanvullend de volgende vraag:

- In relatie tot de afhankelijkheid in de planning van de externe leverancier Bombardier met betrekking tot de tijdige update van de software van de trambesturing: Zijn er van te voren geen concrete afspraken gemaakt om nu niet afhankelijk te zijn van de aansturing en medewerking van deze leverancier? Of is dit terug te voeren op omstandigheden, die van te voren niet waren voorzien?

**Antwoord**

*De update van de software van de trambesturing naar versie 26 (gepland in juni) en versie 27 (gepland in oktober) zijn scopewijzigingen op verzoek van de opdrachtgever. Er zijn afspraken gemaakt met Bombardier over de planning. Echter bij deze planning was de pandemie van het Corona virus nog niet voorzien. Tot dusver geeft Bombardier aan dat de planning haalbaar is. Toch moeten we er rekening mee houden dat door Covid 19 maatregelen de levering of implementatie onverwacht uitgesteld moet worden.*

**3.13 SB busstalling elektrische bussen**



## VVD

Zijn er in een eerder stadium reserveringen bestemd om dit soort onvoorziene ontwikkelingen etc. als genoemd in de SB op te kunnen vangen? Of zijn er misschien eerder uitspraken gedaan om dit uit de algemene mobiliteitsreserve op te kunnen vangen?

### **Antwoord**

*Er is geen reserve op projectniveau opgenomen voor de te maken meerkosten van een dusdanige hoogte. Er zijn geen eerdere uitspraken gedaan voor dekking uit de algemene mobiliteitsreserve.*

## PVV

Het bericht is wij bestellen 55 elektrische bussen, waarvan er 35 in de nieuwe busremise moeten kunnen worden opgeladen. Dat blijkt nu niet mogelijk te zijn en er wordt uitgeweken naar de oude remise. Oorzaak veranderende voorschriften in verband met brandgevaar.

- a. Elektrische auto's die in brand raken zijn soms alleen te blussen door deze langdurig geheel in een bak water onder te dompelen. Is er al een soortgelijke oplossing voor de elektrische bussen? Zo nee, hoe denkt u die dan te blussen?

### **Antwoord**

*Voor elektrische bussen bestaan deze zogenaamde "dompelbakken" niet. In overleg met de Veiligheidsregio Utrecht worden de vereiste maatregelen getroffen om de brandveiligheid te garanderen. Deze maatregelen zijn offensief (gericht op het blussen van een brand, bijvoorbeeld het plaatsen van brandblusinstallaties/sprinklers) en defensief (gericht op het voorkomen van uitbreiding van een brand, bijvoorbeeld het indelen van de busstalling in individuele compartimenten). Op deze manier zal ook aan de aanvullende verscherpte veiligheidseisen worden voldaan.*

- b. Is de veiligheid op de oude remise wel gewaarborgd?

### **Antwoord**

*Bij de inrichting van het remiseterrein in Nieuwegein voor het stallen van elektrische bussen, zal ook de aanvullende regelgeving in acht worden genomen zodat ook hier de veiligheid is gewaarborgd.*

- c. Waar worden de overige bussen dan opgeladen en is die locatie wel veilig en voldoen die dan wel aan de (nieuwe NEN) veiligheidsnormen?

### **Antwoord**

*De overige 20 elektrische bussen worden op de bestaande stalling in Zeist van U-OV gestald en opgeladen. Qbuzz huurt deze stalling commercieel en is verantwoordelijk voor de veiligheid. De maatregelen die daar inmiddels getroffen zijn, zijn conform de maatregelen die nu voor de stalling Europalaan (15 bussen) gelden en voldoen derhalve aan de wettelijke veiligheidsnormen.*

- d. U heeft op voorhand al bosschages gekapt. Was hiervoor een vergunning nodig en zorgt u ook voor herplant om uitvoering aan uw eigen Co2 beleid te geven?

### **Antwoord**

*Waar nodig is voor het kappen van de bosschages een vergunning aangevraagd. Indien een herplantplicht geldt, wordt zorg gedragen voor herplanting.*

## SP:

Er blijken door de aangepaste regelgeving, minder bussen te kunnen worden geplaatst in de parkeergarage in Westraven. Daarom moet de stalling in Nieuwegein worden uitgebreid. Welke aanwijzingen zijn er hoeveel bussen daar dan Veilig gestald kunnen worden?

### **Antwoord**

*Het aantal bussen per compartiment is hierin leidend. Met beide locaties is er voldoende ruimte voor het stallen van 35 nieuwe elektrische bussen die oorspronkelijk allen op de locatie Westraven gestald moesten worden.*

Is Nieuwegein op tijd klaar?

**Antwoord**

*De verwachting is dat de remise in Nieuwegein op tijd gereed zal zijn.*

Wat doen we in de toekomst met aangepast beleid voor de veiligheid?

**Antwoord**

*Met de maatregelen anticiperen we op de verwachte aanvullende regelgeving.*

Wordt er ook gekeken naar de veiligheid van de bussen zelf?

**Antwoord**

*Ja, de technische ontwikkelingen worden ook beschouwd.*

### **3.14 SB opgetreden risico's project vernieuwing regionale Tramlijn**

**VVD**

Wat is de huidige stand van zaken nu wij als staten in de SB lezen dat het projectteam ernaar streeft om scenario's eind april inzichtelijk te hebben gemaakt en keuzes voor te kunnen leggen?

**Antwoord**

*Bij het uitwerken van de verschillende scenario's is gebleken dat op basis van de beschikbare informatie het niet mogelijk is een weloverwogen keuze te maken voor een alternatief scenario. Omdat de consequenties niet volledig inzichtelijk kunnen worden gemaakt en er veel onzekerheden blijven spelen, is de keuze voor een alternatief scenario te risicovol. Om deze reden is besloten dat teruggegrepen wordt op de vigerende contractplanning. De Provinciale Staten worden hiervan, zoals toegezegd in de Statenbrief en in de commissie BEM (naar aanleiding van de SB Corona), op korte termijn nader geïnformeerd.*

Nu wij in de media lezen dat de spleetbreedte of in het algemeen de afstand tussen perron en tram in de praktijk ook bij de UHL te groot blijkt voor rolstoelgebruikers, is onze vraag of dit wordt meegenomen in het onderzoek en de technische beoordeling van maatregelen om de spleetbreedte te verminderen?

**Antwoord**

*Deze ervaringen worden meegenomen. Op de haltes waar het technisch niet mogelijk is om de spleetbreedte verder te verkleinen (met name bij haltes in bogen) wordt onderzocht in hoeverre andere maatregelen deze zorg kunnen verhelpen. Bijvoorbeeld door het gebruik van loopplanken. Hierop vooruitlopend is bij de leverancier van de trams (CAF) een prototype van een loopplank besteld om de spleet te overbruggen, zodat inzicht kan worden verkregen in de impact op o.a. de rijtijden van de tramlijn nu de trambestuurder het gebruik van de loopplank moet verzorgen.*

**SP:**

Dat we niet weten hoe we uitkomen met de kosten, niet weten wanneer de trams worden geleverd de.,door de corona crisis dat kunnen we nog wel begrijpen. Wat we niet begrijpen is dat als je van te voren weet dat je met zwaardere trams gaat rijden, dat je dan niet even van te voren laat berekenen of de baanvakken aan de gestelde eisen voldoen en dat je daar dus gaande weg een oplossing voor moet zoeken en dat zo'n project dan weer meer gaat kosten. Onbegrijpelijk dat hiermee geen rekening is gehouden. Graag een verklaring daarvoor

**Antwoord**

*Er was in het verleden geen indicatie dat dit probleem zou gaan optreden. Het baanvak is sinds ingebruikname stabiel en vertoont tot op heden geen significante vervorming. Dit is tevens bevestigd bij de opname van het werk.*

*Na de stabiliteits-berekeningen van onze aannemer is echter gebleken dat het baanvak niet stabiel zal zijn conform de laatst vigerende stabiliteits-rekenregels. De laatste jaren speelt deze problematiek brachebreed omdat er steeds meer reizigersvervoer is en de belasting van de baan dus groter is. Het is een generiek probleem en het effect veroorzaakt door het project minimaal. De Provincie Utrecht heeft gesprekken met onder andere ProRail, die ook met deze problematiek geconfronteerd is.*

### **3.15 SB PCL Energietransitie (2020MM56) (van Essen)**

PvdD

*Politieke vraag:*

De PCL kaart enkele belangrijke zaken aan. Een daarvan is dat het college zélf in 2040 energieneutraal wil zijn, terwijl de RES'sen dat in 2050 willen/moeten. De gedeputeerde schrijft dat hij hoopt dat het RES-proces tot 'nieuwe inzichten' kan leiden voor wat betreft de provinciale doelstellingen. Wat bedoelt de gedeputeerde daarmee? Kan dit, wat het college betreft, ook een negatieve bijstelling betekenen van haar eigen doel van 2040 energieneutraal?

#### **OVERIGE VRAGEN:**

##### **Memo Actualisatie geluidsonderzoek Maarsbergen**

**PvdA:**

- De stukken over het geactualiseerde geluidsonderzoek vond ik moeilijk te begrijpen. Misschien kan er tzt nog een keer een infosessie aan worden gewijd, maar indien dit niet voorzien is heb ik de volgende vragen:

#### **Antwoord**

*In een informatiesessie over het geactualiseerde geluidsonderzoek kan worden voorzien.*

- Begrijp ik uit het onderzoek dat de huizen aan de Tuindorppweg eigenlijk nog meer geluidsoverlast krijgen dan die aan de Engweg?

#### **Antwoord**

*Ja. De tabel VI op pagina 25 geeft inzicht op adresniveau welke overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder plaatsvinden, rekening houdend met geluidsbepalende maatregelen. Op de Tuindorppweg zijn meer adressen waar overschrijdingen optreden en de gemiddelde hoogte van die overschrijding is hoger dan de gemiddelde hoogte op de Engweg.*

- Waarom is in het onderzoek niet het effect van (bovenwettelijke hulp bij) gevel/glasisolatie (voor geluid binnen) meegenomen? Zou dat een effectieve en financieel doelmatige maatregel zijn om de geluidsoverlast te reduceren?

#### **Antwoord**

*Onderzoek naar het treffen van mogelijke gevelmaatregelen vindt, overeenkomstig de Wet geluidhinder, plaats nadat een besluit hogere grenswaarde is genomen. Uit het nu volgens de eisen van de Wet geluidhinder uitgevoerde onderzoek blijkt dat niet aan de voorkeursgrenswaarde kan worden voldaan. De Wet geluidhinder biedt de mogelijkheid om ontheffing van de voorkeursgrenswaarde te verlenen tot een maximale waarde middels een besluit hogere grenswaarden. Na vaststelling van het besluit hogere grenswaarden zal er voor de desbetreffende woningen nog een gevelonderzoek plaatsvinden. Dan wordt op het niveau van iedere woning afzonderlijk en feitelijk onderzocht wat de technische staat van de woning is en wordt bekeken of maatregelen aan de gevel genomen kunnen worden om de geluidbelasting verder terug te brengen.*

Een gevelonderzoek vindt dus nog plaats voor iedere woning afzonderlijk, nadat het besluit hogere grenswaarde is vastgesteld.

- Begrijp ik uit het memo dat het advies is dat er een combinatie van drie maatregelen, exclusief de overkapping de meest effectieve maatregel is?

#### **Antwoord**

*Correct. De tabel VI op pagina 25 geeft inzicht op adresniveau welke overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde plaatsvinden, rekening houdend met geluidsbepurende maatregelen. Ondanks dat geluidsbepurende maatregelen financieel niet doelmatig zijn, levert de combinatie geluidsabsorptie in de tunnelwand en stil asfalt een belangrijke reductie van de geluidsbelasting op, waarmee wordt voldaan aan de maximale ontheffingswaarde. Het toevoegen van geluidsschermen aan deze twee maatregelen heeft een nog groter geluid reducerend effect. Daar is echter vanuit kosten oogpunt en landschappelijke inpassing, mede gelet op het advies van het Q-team, niet voor gekozen.*

- Wat wordt bedoeld met de opmerking dat er een besluit hogere grenswaarden nodig is? Betekent dit dat, omdat niet aan de huidige maximale toegestane geluidsoverlast kan worden voldaan, de normen naar boven worden bijgesteld? Dit kan toch niet de bedoeling zijn?

#### **Antwoord**

*Uit het geluidsonderzoek blijkt dat er voldaan kan worden aan de wettelijke eisen van de Wet geluidhinder.*

*De Wet geluidhinder kent de systematiek van voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffing voor wegverkeerslawaaï. Als niet aan de voorkeursgrenswaarden kan worden voldaan, biedt de Wet geluidhinder de mogelijkheid om ontheffing hiervan te verlenen tot een maximale waarde middels een besluit hogere grenswaarden. Dan moet wel onderzocht zijn of het treffen van geluidsreducerende maatregelen doelmatig is.*

*Om de vraag te beantwoorden welke maatregelen wettelijk getroffen moeten worden is het geluidsbepurend effect van de volgende (combinaties van) maatregelen langs de nieuwe N226 onderzocht*

- absorptie op de tunnelwand,
- een stil wegdek,
- geluidsschermen van 2 meter,
- een overkapping en
- een combinatie van (absorptie, scherm en stil wegdek) als maatregelen.

*Vervolgens is gekeken hoe de te treffen maatregelen zich verhouden tot de daarvoor te maken kosten, conform het door de Provincie Utrecht vastgestelde doelmatigheids criterium in het actieplan omgevingslawaaï Provincie Utrecht 2018 – 2023. Uit die analyse volgt, dat de te treffen maatregelen niet doelmatig zijn.*

*Ondanks deze resultaten levert een combinatie van geluidsabsorptie in de tunnelwand en stil asfalt een belangrijke reductie van de geluidsbelasting op in de directe omgeving. Deze beiden maatregelen worden voorzien binnen het project.*

#### **D66:**

Even een korte vraag over de passage in de memo van 22 april jl. Ik lees: "Uit het geluidsonderzoek blijkt dat de geluidsbelasting na realisatie en ingebruikname van het project aan de wettelijke eisen kan voldoen. Hiervoor is een besluit hogere grenswaarden nodig. Een dergelijk besluit wordt voorbereid door de RUD Utrecht. Omdat het geluidsonderzoek het uitgangspunt is voor de op te stellen hogere grenswaarden heeft afstemming plaatsgevonden met de RUD Utrecht."

1. Bovenstaande tekst roept vragen op (ook bij omwonenden die mij hebben benaderd). Hoe kan het dat grenswaarden moeten worden opgehoogd?

#### **Antwoord**

*Uit het geluidsonderzoek blijkt dat er voldaan kan worden aan de wettelijke eisen van de Wet geluidhinder.*

*De Wet geluidhinder kent de systematiek van voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffing voor wegverkeerslawaai. Als niet aan de voorkeursgrenswaarden kan worden voldaan, biedt de Wet geluidhinder de mogelijkheid om ontheffing hiervan te verlenen tot een maximale waarde middels een besluit hogere grenswaarden. Dan moet wel onderzocht zijn of het treffen van geluidsreducerende maatregelen doelmatig is.*

*Om de vraag te beantwoorden welke maatregelen wettelijk getroffen moeten worden is het geluidsbeperkend effect van de volgende (combinaties van) maatregelen langs de nieuwe N226 onderzocht*

- *absorptie op de tunnelwand,*
- *een stil wegdek,*
- *geluidsschermen van 2 meter,*
- *een overkapping en*
- *een combinatie van (absorptie, scherm en stil wegdek) als maatregelen.*

*Vervolgens is gekeken hoe de te treffen maatregelen zich verhouden tot de daarvoor te maken kosten, conform het door de Provincie Utrecht vastgestelde doelmatigheidscriterium in het actieplan omgevingslawaai Provincie Utrecht 2018 – 2023. Uit die analyse volgt, dat de te treffen maatregelen niet doelmatig zijn.*

*Ondanks deze resultaten levert een combinatie van geluidsabsorptie in de tunnelwand en stil asfalt een belangrijke reductie van de geluidsbelasting op in de directe omgeving. Deze beiden maatregelen worden voorzien binnen het project.*

2. Proberen we nu niet uitkomsten van een onderzoek ergens in te laten passen?

#### **Antwoord**

*Het onderzoek is opgesteld conform de daarvoor geldende regels. Zoals hiervoor aangegeven, wordt met de uitkomsten van het onderzoek ook voldaan aan de wettelijke eisen van de Wet geluidhinder.*

3. Hoe vindt er een goede uitleg hierover met omwonenden plaats?

#### **Antwoord**

*De omwonenden zijn door de omgevingsmanager geïnformeerd via de gebruikelijk kanalen, daags nadat het geluidsonderzoek is aangeboden aan Provinciale Staten. Eventuele vragen van bewoners kunnen aan haar worden gesteld. Het geluidsonderzoek maakt deel uit van de PiP-procedure, waarbij het hen ook open staat om een zienswijze in te brengen.*

*Naast de te volgen procedure voor het inpassingsplan en het besluit hogere grenswaarden zullen de desbetreffende woningeigenaren hierover ten tijde van het terinzagelegging van het ontwerp inpassingsplan en het ontwerpbesluit hogere grenswaarden apart geïnformeerd worden.*

*Ik merk dat formuleringen als hier boven bij omwonenden reacties oproepen als 'Zie je wel, het moet er allemaal gewoon doorheen worden gedrukt'.*

*Daarnaast vraag ik mij af wat de Coronacrisis doet met de metingen en de termijnen voor het PIP. Het is mij niet geheel duidelijk hoe wij nu tot een geloofwaardige en betrouwbare geluidsmeting komen.*

#### **Antwoord**

*Op de vraag wat de Coronacrisis doet met de metingen en de termijnen voor het PIP zie daarvoor de memo, maar in het kort:*

#### **Geluidsmeting Tuindorpweg**

*Naast het geluidsonderzoek in het kader van het PIP is in maart een geluidsmeting naar het huidige geluidsniveau gestart met meetapparatuur aan de Tuindorpweg 5b. Bij de start is uitgegaan van een meetperiode tot ca. medio april 2020. Vanaf 16 maart jl. zijn in verband met het Coronavirus diverse maatregelen getroffen, waardoor het auto- en treinverkeer en daarmee het geluid sterk zijn afgenomen. Echter, de meetapparatuur heeft wel ca. 2 weken kunnen meten. Deze data geven een*

*goede indicatie, al houden we er rekening mee dat na de Coronacrisis opnieuw feitelijk gemeten dient te worden. Daarmee komen we tegemoet aan de zorgen van de inwoners, zodat zij het vertrouwen hebben dat er goed is gemeten. Aanvankelijk was het idee de meetapparatuur te laten staan, maar gezien het feit dat de Coronacrisis nog wel even gaat duren is de apparatuur inmiddels verwijderd. Dit heeft geen invloed op de termijnen of de planning van het PIP.*

#### **De ChristenUnie | VDG**

**De CU heeft in de maart-cyclus onderstaande vragen gesteld mbt het dossier Van de Groep. De beantwoording had u nog tegoed.**

De fractie van de ChristenUnie is blij dat de gedeputeerde doorpakt op dit dossier. Het risico dat de vergunning wordt gebruikt voor strafbare feiten is wat ons betreft ook niet aanvaard. Wij hebben nog een aantal technische vragen:

1. Kan de gedeputeerde een inschatting maken van de tijd tussen deze bekendmaking en een onherroepelijk besluit? Wij snappen dat er nog een mogelijk lange juridische weg te gaan is. Hoeveel tijd kan het aflopen van die weg in beslag nemen in het uiterste geval?

#### **Antwoord**

*Het besluit heeft van 9 maart tot en met 20 april ter inzage gelegen. Gedurende die periode kon een ieder een zienswijze op het ontwerpbesluit indienen. Dat is wettelijk verplichte procedure. A. van de Groep en Zonen B.V. heeft een zienswijze ingediend. Het college beraadt zich op dit moment over een definitief besluit. Dat besluit zal binnen nu en twee maanden genomen worden. Het moment waarop het besluit onherroepelijk wordt hangt er onder meer van af of een belanghebbende in beroep en eventueel hoger beroep gaat. De tijd die dat in beslag zal nemen is niet van tevoren te bepalen. In zijn algemeenheid geldt dat een beroepsprocedure (niet zijnde hoger beroep) bij de bestuursrechter doorgaans een jaar duurt.*

2. Uit de Statenbrief maken wij op dat er al een voortraject is geweest waarin de betrokkene een zienswijze heeft gegeven. Kan de gedeputeerde meer informatie geven over dat voortraject?

#### **Antwoord**

*Het voornemen om de vergunningverlening te beëindigen is medio oktober 2019 kenbaar gemaakt aan A. van de Groep en Zonen. Een zienswijze daarop heeft het bedrijf schriftelijk gegeven en in januari 2020 mondeling toegelicht. Vervolgens heeft het college een ontwerpbesluit genomen. De zienswijze die nu voorligt ziet op het ontwerpbesluit.*

3. Door meerdere inwoners van de gemeente Bunschoten wordt dit besluit rechtstreeks gekoppeld aan de jarenlange stankoverlast, de geconstateerde overtredingen van de vergunning en het verscherpte toezicht. Is die koppeling er?

#### **Antwoord**

*De ingediende aanvraag is gedaan naar aanleiding van de constatering dat de inrichting niet overeenkomstig de vergunning werkte. De aanvraag is vervolgens de directe aanleiding voor een*

*Bibob onderzoek. Het besluit is een gevolg van dit onderzoek, waarbij het handhavingdossier een van de onderdelen is.*

---

## **Commissie BEM**

### **Randstedelijke Rekenkamer Opvolging aanbevelingen 2020**

#### **SGP (Dit is mobiliteit, onderhoud kunstwerken)**

Wij zijn benieuwd waarom het college denkt te moeten beoordelen of informatie voor ons 'relevante sturingsinformatie is'. Wij zijn wel degelijk in deze informatie geïnteresseerd en de provinciale organisatie zou het in ieder geval zelf in beeld moeten hebben, zodat het maar een druk op de knop is om het met ons te delen.

#### **Antwoord**

*Zoals ook te lezen in onze reactie aan de rekenkamer zijn wij van mening dat wij dit advies wel hebben opgevolgd. Wij leggen jaarlijks verantwoording af aan u via de begrotingscyclus, hierin vermelden wij welk percentage van onze wegen en kunstwerken voldoet aan de gestelde kwaliteitsniveaus (B en 3). Zie bijvoorbeeld pagina 104 van de programmabegroting 2020.*

*Het rapporteren van individuele niveaus voegt in de praktijk weinig waarde toe aan het al dan niet behalen van het door u gestelde niveau.*

*Het interpreteren van de positie van het huidige ten opzichte van het gewenste kwaliteitsniveau vraagt verregaande kennis van de betreffende assets en verschaft daarom geen relevant inzicht voor ons of u. De huidige onderhoudscyclus van wegen en kunstwerken is gebaseerd op het kwaliteitsniveau B en conditieniveau 3, en vormt de leidraad voor het opstellen van de onderhoudsmaatregelen en de benodigde middelen. Wij hebben dus de aanbeveling opgevolgd en hierop verder gewerkt om zo op een wijze te rapporteren die relevant en begrijpelijk is voor de ontvanger en hen ook in staat stelt te sturen. Natuurlijk is deze informatie in detail bekend en beschikbaar binnen de provinciale organisatie en wordt deze wanneer nodig of relevant gedeeld.*