

VERSLAG van de openbare vergadering van de Statencommissie Milieu & Mobiliteit van 19 oktober 2022

Voorzitter:

Mevrouw M. de Jong

Aanwezig:

De heer R.C.L. Strijk (gedeputeerde), de heer H.P. van Essen (gedeputeerde), de heer R.G.H. Van Muilekom (gedeputeerde), de heer J. Breur (SP), mevrouw W. De Boer-Leijnsma (PvdA), de heer A. Donker (SGP), mevrouw M. Van Elteren (GroenLinks), mevrouw N. De Haan-Mourik (ChristenUnie), de heer F. Hazeleger (SGP), de heer K. De Heer (ChristenUnie), de heer B. de Jager (VVD), de heer E. Kamp (D66), de heer A. Karataş (GroenLinks), de heer G. Mulder (PvdA), de heer D. Oude Wesselink (GroenLinks), de heer P. Overkleeft (D66), de heer R. van Reenen (50PLUS), de heer A. Van Schie (VVD), de heer T. Schipper (SP), de heer Ubaghs (BVNL), mevrouw D. Van Ulzen (VVD), de heer P. De Weerd (Partij voor de Dieren), de heer C. Westerlaken (CDA), de heer C. Van Wijk (JA21), de heer H. Wolting (ChristenUnie).

Van ambtelijke zijde aanwezig:

Dhr. R. Poort (commissiegriffier), A. Smakman (Notuleerservice Nederland).

1. Opening

De voorzitter opent de openbare vergadering om 13.30 uur. De voorzitter heet de aanwezigen welkom.

De voorzitter heeft de volgende mededelingen:

- Gedeputeerde Strijk zal gedeputeerde Schaddelee in zijn afwezigheid vervangen.
- Mevrouw Bikker (CDA) is afwezig. Er zal geen woordvoering vanuit het CDA plaatsvinden.

De voorzitter dankt mevrouw Van Gilse voor de adequate en prettige manier waarop zij de commissie M&M in de periode vanaf januari 2022 heeft voorgezeten.

2. Vaststellen agenda

De voorzitter heeft voorafgaand aan de vergadering geen wijzigingsverzoeken ontvangen.

De voorzitter stelt voor, in verband met het grote aantal rondvragen, de sprekers voorafgaand aan de behandeling van de rondvragen het woord te geven. Op verzoek van de heer Hazeleger zal de rondvraag van de SGP, die gerelateerd is aan de inspraak van de buschauffeurs, als eerste worden behandeld.

De commissie is akkoord met de voorgestelde wijziging in de vergaderorde.

De agenda is aldus vastgesteld.

3. Mededelingen

Gedeputeerde Strijk heeft drie mededelingen. De eerste betreft een informatiebijeenkomst die georganiseerd zal worden voor Provinciale Staten en de gemeenteraad van Utrecht over het regio-alternatief voor de A27. Omdat er veel dynamiek op dit dossier zit, is het voorstel deze bijeenkomst – later dan in eerste instantie gepland – op 22 november van 19.30-21.00 uur te organiseren.

De gedeputeerde deelt de eerste beelden van de proef voor het gratis openbaar vervoer voor ouderen met een krappe beurs. Deze proef is gestart op 19 september 2022 en na vier weken waren er al 1400 aanmeldingen binnengekomen. Daarvan was 70% in één keer goed en bij 30% van de aanvragen was het nodig aanvullende informatie op te vragen. Mensen zijn erop gewezen dat als ze daar vragen over hebben of dat het ontwikkeld is, zij geholpen kunnen worden bij het indienen van de aanvraag. Dit lijkt goed te lopen en er wordt gebruik van gemaakt. Het eerste beeld nu is dat 7% van de aanmeldingen die zijn verwerkt niet in aanmerking komen vanwege het feit dat het inkomen te hoog is. Overall is

dit een mooie score, aldus de gedeputeerde. Inmiddels zijn er 525 abonnementen verstrekt, maar dit aantal groeit nog wekelijks. En zoals eerder beloofd, komt GS 18 januari 2023 met een eerste tussenevaluatie in de commissie terug. Ook zal de gedeputeerde op deze manier iedere commissievergadering op de hoogte houden van de ontwikkelingen.

De heer Mulder stelt vast dat de proef goed van start is gegaan en is hier positief over. De PvdA was verrast over de nadruk in de communicatie over de 'op is op-regeling'. Het is helder waar dit vandaan komt: er is een beperkt budget voor deze proef. Anderzijds is de fractie van mening dat reizigers hier niet mee lastig gevallen zouden moeten worden.

De heer De Jager vraagt of bekend is hoeveel er bij de 1400 aanmeldingen ouderen zijn die voor het eerst van het ov gebruikmaken. Of zijn dit mensen die daarvoor ook al van het ov gebruikmaakten, maar nu onder andere condities?

Deze informatie is gedeputeerde Strijk vooralsnog niet bekend, maar de gedeputeerde verwacht dat deze informatie met de tussenevaluatie beschikbaar is.

De derde mededeling van gedeputeerde Strijk betreft de waarneming van een deel van de portefeuille van gedeputeerde Schaddelee: Mobiliteit, en Communicatie en Participatie. De gedeputeerde spant zich in om op zo kort mogelijke termijn ingewerkt te zijn op de dossiers, maar gezien de korte tijd dat hij op deze portefeuilles zit, is het mogelijk dat de gedeputeerde nog niet alle informatie tot zich heeft genomen en daardoor wat vaker dan gebruikelijk zal verzoeken de vergadering te schorsen.

4. Ingekomen stukken M&M

Ingekomen stuk 1, Open brief buschauffeur FNV_geredigeerd komt tijdens de inspraak aan de orde. De voorzitter heeft voorafgaand aan de vergadering geen opmerkingen gekregen over de ingekomen stukken. Deze stukken zijn ter kennisgeving aangenomen.

5. Vaststellen verslagen commissie Milieu en Mobiliteit

De voorzitter heeft voorafgaand aan de vergadering geen wijzigingsverzoeken ontvangen.

De verslagen d.d. 7 en 14 september 2022 zijn aldus vastgesteld.

6. Termijnagenda M&M en lijst moties

De voorzitter heeft voorafgaand aan de vergadering geen opmerkingen ontvangen.

De termijnagenda M&M en de lijst moties zijn ter kennisgeving aangenomen.

8. Inspraak

De heer Haest spreekt in namens Ontwikkelgroep Lombok Centraal met betrekking tot de veiligheidseisen ov voor Westplein Utrecht. Dit is een groep van een soort netwerkorganisaties uit Utrecht-West die zich inmiddels twintig jaar met het Westplein bezig houdt om van een verkeersriool een hoogwaardig stukje van de stad te maken, wat veel aangenamer is, wat veel meer kwaliteit van de openbare ruimte gaat bieden. Denk hierbij aan het doortrekken van de Leidsche Rijn, verkeer verminderen, et cetera. In 2021 kwam er een plan op tafel, waar de Ontwikkelgroep redelijk enthousiast over was. Er waren nog wel een paar wensen, maar het was een goed plan. Echter, in maart, april 2022 kwam er een plan op tafel waarbij, vanwege de HOV-baan die over dat plein rijdt, er een kruising voorzien is voor een beperkt aantal auto's – naar schatting een paar honderd auto's per dag – die bij Park Plaza Hotel moeten zijn en een parkeergarage onder het spoor door, naar de andere kant van het spoor. Dit is een private – dus geen openbare – parkeergarage. Deze auto's moeten over die kruising van de HOV-baan. Het ontwerp is gelijkvloers. Vanwege veiligheidseisen heeft een Safety Board van de provincie geconcludeerd te hebben dat een den gelijkvloerse kruising op die locatie gevaarlijk is en daarom ongelijkvloers moet zijn. Dat betekent dat het hele plan opnieuw bekeken moet worden. De inspreker laat afbeeldingen zien waar te zien is welke consequenties dit heeft, zoals de aanleg van meer asfalt door groen en langs water. De Ontwikkelgroep Lombok Centraal is verbijsterd, want hiermee wordt haar inspanning om hier een hoogwaardige, groene en blauwe plek van te maken, teniet gedaan.

De vraag is of er een serieus veiligheidsprobleem is. Wat is de onderbouwing daarvan? Zou een second opinion een optie zijn? De Ontwikkelgroep heeft twee maanden geleden gevraagd om stukken van de Safety Board, maar kennelijk is er geen openbaar stuk waarin dat staat en waar dat argumenteert wordt. Inmiddels is er in de raadscommissie in de gemeente Utrecht in week 41 ook een inspraak, een informatieavond, geweest. Hier waren enkele Statenleden aanwezig. Daar bleek dat er waarschijnlijk een ambtelijk gesprek komt tussen de gemeente en de provincie, waarbij de situatie opnieuw wordt bekeken en de bevindingen vervolgens zullen worden voorgelegd

aan de Safety Board. Hopelijk levert dit extra perspectieven op. Maar de vraag is of het een veiligheidsprobleem is of dat er andere zaken spelen.

Ook stelt de Ontwikkelgroep de vraag of dit met moderne veiligheidsmiddelen, zoals bijvoorbeeld een digitaal aangestuurde slagboom, opgelost kan worden, waardoor een gelijkvloerse kruising wel mogelijk is.

In het geval dat beide opties niet kunnen, zijn de bewoners voornemens te eisen dat de parkeerfaciliteit op wordt geheven; parkeren op CS in Utrecht is immers wel achterhaald. Tegelijkertijd is er het besef dat dit veel gedoe oplevert voor de gemeente Utrecht. De inspreker verzoekt daarom te kijken welke mogelijkheden er zijn, zodat het Lombokplein op opgeofferd hoeft te worden aan een ongelijkvloerse kruising.

Aanvullend heeft de inspreker de volgende vragen:

- Ligt dit plan nog ter besluitvorming voor aan Gedeputeerde Staten?
- Is GS voornemens kritische vragen te stellen of worden de plannen zoals geschetst, uitgevoerd?

De commissieleden krijgen de gelegenheid vragen te stellen aan de inspreker.

De heer Oude Wesselink dankt de inspreker voor zijn betoog. De spreker heeft op basis van de gemeenschappelijke presentatie van de gemeente Utrecht en de provincie de volgende vragen aan het college:

- Uit de presentatie blijkt dat de provincie de gemeente niet eerder heeft geïnformeerd over de bezwaren die er zijn ten aanzien van een gelijkvloerse oversteek. Kan de gedeputeerde dit toelichten?
- Ook zou er nog geen onderzoek aan ten grondslag liggen, maar is dit een inschatting van de Safety Board. Kan er wel een inschatting worden gemaakt op basis van een inschatting en niet van een gedegen onderzoek?

De spreker verzoekt het college de Staten met een informatiesessie breder over dit onderwerp te informeren, omdat er nog geen informatie gedeeld is, behalve dan tijdens de genoemde informatiesessie. Deze heeft echter meer vragen dan antwoorden opgeleverd.

De heer Mulder dankt de inspreker voor zijn betoog. De spreker herkent dat de stad dringend behoefte heeft aan groen op die locatie. De participatie die daar ontstaan is, is een goede ontwikkeling geweest. De indruk is dat de gemeente zich optimaal inspant om binnen het lopende participatieproces voldoende rekening te houden met de gewijzigde omstandigheden. Klopt dit?

De heer De Jager dankt de inspreker voor de gedeelde informatie vanuit het bewonersperspectief. Ondanks de bijeenkomst van een week eerder, is het beeld dat de ontwikkelingen nog in een relatief pril stadium zijn. De Staten zijn nog beperkt meegenomen in deze ontwikkelingen. De spreker wacht de antwoorden vanuit het college af.

De heer Hazeleger dankt de inspreker. De spreker vraagt hoe het contact met de provincie tot nu toe is. Is er direct contact geweest? Daarnaast vraagt de spreker de gedeputeerde in te gaan op de gestelde vragen.

De heer Schipper dankt de inspreker voor zijn bijdrage. De spreker was ook aanwezig bij de eerdergenoemde bijeenkomst. Het verbaasde hem dat er weinig antwoorden waren op de vragen. Dit issue speelt al langer. De Ontwikkelvisie is uit 2017, het functioneel ontwerp is uit 2021. Het verbaast de spreker dat de Safety Board, die al sinds 2018 bestaat, zich niet eerder heeft uitgesproken.

De spreker vraagt of er een advies op schrift of rapport van deze Safety Board is. Zo ja, kan dit worden gedeeld met PS? Het kan namelijk niet zo zijn dat de inspreker een Wob-verzoek daarvoor in moet dienen. .

De heer Haest krijgt de gelegenheid tot beantwoording van vragen die aan hem zijn gesteld.

De Ontwikkelgroep heeft het idee dat de gemeente Utrecht de ideeën heel goed begrijpt en eigenlijk ook wel verbaasd is en zich eigenlijk door deze provinciale aansturing in de klem gezet voelt en zeer ongelukkig is met de recente ontwikkelingen. Dat betekent ook dat de Ontwikkelgroep zich gesteund voelt door de gemeente Utrecht.

Op de vraag hoe het contact met de provincie verloopt geeft de heer Haest aan dat dit voor hen ook een nieuwe setting is om op dit niveau inspraak te doen. Het goed dat het kan. Ook is het positief dat een aantal Statenleden bij de raadsinformatiebijeenkomst van de gemeente was. Wat de inspreker wel bevreesde, is dat toen de gedeputeerde is gevraagd om informatie en een gesprek, er vanuit de provincie is terugverwezen naar de gemeente. De perceptie is dat de provincie verantwoordelijk is voor deze zaken.

Gedeputeerde Strijk reageert op de inbreng en beantwoordt de vragen die aan hem zijn gesteld. De gedeputeerde dankt de inspreker voor zijn bijdrage. Het helpt de gedeputeerde in het inwerken in onder andere dit dossier om van mensen die in de omgeving wonen, direct te horen wat er leeft hoe dat overkomt. Gezien de ambities, de plannen en de verwachtingen die erover zijn gewekt, kan de gedeputeerde zich goed voorstellen dat het een teleurstelling is als er in het proces plotseling een hickup is. Het is de vraag of dit inderdaad plotseling is. De gedeputeerde heeft daar andere informatie over. De provincie is al langer betrokken bij de inrichting van het Lombokplein. Er is daar veel openbaar vervoer. Als er een incident plaatsvindt zo dicht bij het Centraal Station, dan heeft dat niet alleen effect als gevolg van het ongeluk zelf – de veiligheid is daar cruciaal – maar heeft het ook impact op het hele openbaar vervoersysteem, omdat dit dan vastloopt. Het is daarom belangrijk toe te werken naar een veilige, stabiele en robuuste situatie. Vandaar dat de provincie ook al een tijd betrokken is en de provincie al eerder signalen heeft gegeven zich zorgen te maken over de procesgang. In 2017 is dat ook al via een officiële zienswijze gedeeld met de gemeente. GS herkent zich dus niet in het geschetste beeld dat het een verrassing is. Aan de andere kant is de gedeputeerde er geen voorstander van in zo'n traject te komen en geeft er de voorkeur aan samen met de gemeente en de betrokken wethouder te kijken naar oplossingen. Daarbij zal gekeken worden waar in de tijd signalen zijn afgegeven, maar vooral ook zal er op een constructieve manier worden gekeken hoe de situatie aldaar zo veilig mogelijk gemaakt kan worden, waarbij zoveel mogelijk recht gedaan wordt aan de gewenste ruimtelijke kwaliteit. Daar wordt een proces voor opgericht. Daarmee hoopt de provincie in de komende maanden met een nieuw ontwerp te komen, wat wel voldoet aan de veiligheidseisen. De intentie is dit volkomen open en transparant te gaan doen. Er zal worden gedeeld wat de alternatieven zijn die er op tafel liggen, wat de voors en tegens daarvan zijn. De Ontwikkelgroep zal daarin goed worden meegenomen, net zo goed als de wethouder die de gemeenteraad daarin meeneemt, maar ook de omwonenden, die belanghebbend zijn in wat daar uiteindelijk komt. De gedeputeerde kan niet anders dan constateren dat er op dit moment een advies ligt van de Safety Board. Dit is een belangrijk orgaan. Eerder bij de vernieuwing van de regionale tramlijn naar Nieuwegein was te zien hoe cruciaal het is dat er uiteindelijk een positief advies komt op de veiligheid. Het proces stopt namelijk als dat advies er niet is. Het eerdergenoemde advies is gedaan op de conceptstukken Zo'n advies maakt dan eigenlijk bestuurders opnieuw moeten gaan kijken naar een alternatief voor de inrichting. Qua planning is het de intentie om op vrij korte termijn tot een nieuw alternatief te komen, onder begeleiding van een onafhankelijke procesbegeleider. Dit is om te voorkomen dat er gewerkt wordt met assumpties. De gedeputeerde kan zich voorstellen dat, op het moment dat er resultaten bekend zijn, de Staten, de gemeenteraad en ook met omwonenden worden geïnformeerd over de adviezen vanuit het adviesorgaan, bijvoorbeeld vanuit het Safety Board. De gedeputeerde pleit ervoor nu wel het proces zijn werk te laten doen.

De gemeente is de wegbeheerder. Tegelijkertijd is er een intensieve samenwerking zo dicht rondom het Centraal station van Utrecht en daar heeft de provincie ook haar belangen. Dat betekent dat de wethouder daar een belangrijke positie heeft, net zo goed als de gedeputeerde voor Mobiliteit de belangen van het openbaar vervoer en de veiligheid daarvan heeft te behartigen in die gesprekken die we samen met de gemeente worden gevoerd. Dat betekent wel dat de gemeente het eerste aanspreekpunt voor de omwonenden is.

De heer Mulder vraagt welke ruimte GS heeft om af te wijken van een negatief advies van de Safety Board.

Gedeputeerde Strijk geeft aan dat daar geen ruimte is.

De heer Oude Wesselink heeft de perceptie dat er een compleet vastgesteld ontwerp unaniem door de gemeenteraad van Utrecht was aangenomen, maar dat door het advies van de Safety Board – waar nog geen inzicht in is – dit ontwerp is afgeschoten. De spreker vraagt inzicht in dit memo waaruit de argumenten blijken waarom dit ontwerp geen doorgang kan vinden.

Gedeputeerde Strijk benoemt dat er procesmatig iets niet goed is gegaan – er heeft al besluitvorming in de raad plaatsgevonden, terwijl er nog geen advies lag van de Safety Board ten aanzien van de veiligheid – en dat daarmee ook iets is misgegaan in de verwachtingen en communicatie. Tegelijkertijd, alles wat de gedeputeerde daarover zegt, draagt niet bij aan het komen tot een oplossing. Daarom is de gedeputeerde er voorstander van terug te komen met een hopelijk uitgewerkt voorstel, wat wel haalbaar is, en daar ook de rapporten bij leveren en de adviezen leveren die er dan zijn. Terugkijkend naar het verleden brengt alleen maar meer verzuring in het dossier; het is de intentie juist constructief en oplossingsgericht dit dossier te benaderen.

De heer Hazeleger vraagt wat erop tegen is nu alvast het advies van de Safety Board te delen met PS en belangstellers.

Gedeputeerde Strijk geeft aan dat de Safety Board nog geen officieel rapport heeft opgeleverd. De Safety Board heeft op basis van het ontwerp aangegeven daar een negatief op te zullen geven als er wordt vastgehouden aan dat ontwerp. Er is in het proces iets niet goed gegaan, maar nogmaals geeft de gedeputeerde aan de voorkeur te geven aan een constructieve benadering en te kijken wat wel mogelijk is. Daarom zal, samen met de stad, het gesprek ingegaan worden onder begeleiding van een onafhankelijke projectbegeleiding om te komen tot een oplossing die wel werkt.

Gedeputeerde Van Essen is vanuit zijn portefeuille ook betrokken bij dit onderwerp. De heer Oude Wesselink noemde eerder dat het plan is afgeschoten. Dit is niet aan de orde. Er is een zienswijze ingediend op een ontwerp bestemmingsplan. Dit ontwerp bestemmingsplan is getoetst aan de provinciale belangen en beleid. Dat was op meerdere punten, waarvan dit er een was, nog niet conform. Dat is de reden waarom er een zienswijze is ingediend. Op een aantal punten is daar overeenstemming over met de gemeente, hoe dat bestemmingsplan vormgegeven kan worden, waarbij ook met de provinciale belangen voldoende rekening kan worden gehouden op dit punt. Daar is het advies van de Safety Board een heel belangrijke in. Het is een gezamenlijk proces, waarbij zowel vanuit het perspectief vanuit ruimtelijke ontwikkeling als mobiliteit, door zowel de stad als de provincie gewerkt wordt naar een passende oplossing. Voordat zienswijzen met een gemeente wordt gedeeld – dat geldt ook voor de gemeente Utrecht – is er eerst uitvoerig ambtelijk en/of bestuurlijk contact geweest. Dat betekent dat zaken niet als verrassing komen; daar gaat het een en ander aan vooraf.

De inspreker, de heer Haest, krijgt de gelegenheid tot een slotwoord. De inspreker dankt de commissie voor haar interesse. Ook de inspreker is voorstander van de constructieve route. De inspreker markeert een voor hem belangrijke opmerking: Als het veiligheidsadvies negatief is, dan is de ruimte voor GS nul. Dat betekent dat de criteria waarop die veiligheid geformuleerd wordt en getoetst wordt – die criteria zijn nog niet helder – heel belangrijk worden.

De voorzitter dankt de inspreker voor zijn inspraak.

De heer Salome is FNV Kaderlid Streekvervoer en spreekt in met betrekking tot de open brief buschauffeurs FNV (ingekomen stuk 1). De inspreker dankt de aanwezigen voor de steun vanuit de commissie M&M richting de werkgevers en spreekt uit verheugd te zijn dat de commissie de open brief heeft geagendeerd. Ook heeft de commissie opgeroepen om de acties op te schorten tot medio januari 2023. Hieraan kon geen gehoor worden gegeven. De reden voor opnieuw een landelijke staking is gelegen in het feit dat de werkgevers niet zijn ingegaan op de blanco uitnodiging van de FNV-leden om het gesprek aan te gaan. Ze stelden eisen voor dit gesprek waar het FNV niet op in kon gaan. Het FNV wil benadrukken dat de belangrijkste drijfveer niet geld is, ook al is dat belangrijk in deze tijd: de buschauffeurs, trambestuurders en ook de collega's van Service en Veiligheid, de boa's en de planning maken zich ernstig zorgen over de toekomst van het openbaar vervoer in de provincie Utrecht en in Nederland. Deze zorgen worden gedeeld door de reizigers die zij dagelijks spreken en ook wel de politici die zij in de afgelopen stakingsperiode hebben gesproken. Dit jaar zijn veel ritten uitgevallen, waarvan veel onnodig. Scholieren, studenten, medewerkers in de zorg en overige passagiers kunnen niet langer op het openbaar vervoer rekenen, zoals dat in de coronaperiode wel het geval was. En heel belangrijk: de passagiers accepteren dit niet langer. In dit kader noemt de inspreker een voorbeeld waarbij, doordat er geen opvolging was, passagiers uit een bus gehaald moesten worden. Ook dit heeft een negatieve impact op het welzijn van de medewerkers. De inspreker raakt geëmotioneerd, omdat medewerkers zich in de maling genomen voelen door hun werkgevers. Het aantal uren wordt niet verhoogd, er wordt niet geluisterd naar de medewerkers. Daarnaast is de woordvoerder van de werkgevers denigrerend en arrogant richting de medewerkers.

Het FNV vindt dat de marktwerking in Nederland hopeloos heeft gefaald en daar is de overheid eindverantwoordelijk voor. Het FNV vraagt diezelfde overheid nu om haar verantwoordelijkheid te nemen en veranderingen in het ov vandaag te laten starten in de provincie Utrecht. Het FNV vraagt de provincie om hulp om verandering in het ov tot stand te brengen. De reden waarom het FNV deze open brief heeft geschreven en waarom ook de Tweede Kamer is aangeschreven, is omdat de medewerkers het zat zijn dat zij niet serieus worden genomen. Het is geen vijf voor twaalf meer in het openbaar vervoer, maar het is kwart over twaalf. Daarop roept de inspreker de Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht op het voortouw te nemen om veranderingen tot stand te brengen en te laten zien dat het vernieuwde openbaar vervoer uit het echte hart komt van Nederland. Daarbij wenst het FNV GS en PS succes toe.

De commissieleden krijgen de gelegenheid vragen te stellen aan de inspreker.

De heer Breur dankt de inspreker voor zijn inspraak, die recht uit het hart is. Wat is volgens de inspreker het allerbelangrijkste wat nu moet gebeuren?

De heer Salome antwoordt dat het allerbelangrijkste is: het wegnemen van de werkdruk. De werkdruk is enorm en dat wordt ook zo ervaren. De agressie neemt toe. In de petitie vraagt het FNV om ook in de toekomst rekening te houden met de medewerkers van Service en Veiligheid. Op de zeshonderd chauffeurs bij Syntus, of Keolis, zijn er slechts vijf mensen voor service en veiligheid. Als er een calamiteit is – en die zijn er op het ogenblik – is er niemand die kan handelen. Als er een zwartrijder is of de chauffeurs worden bedreigd, dan is er niemand in de buurt. Dit is een kwalijke zaak.

De heer De Weerd haalt aan dat een van de oplossingen, die is genoemd in de brief, het aantrekken van extra fte is. Enerzijds om de werkdruk te verlagen en het ziekteverzuim op te vangen, anderzijds om oudere buschauffeurs de gelegenheid te geven eerder met pensioen te gaan. In de huidige markt is het lastig om nieuwe medewerkers te vinden. Hoe kunnen de provincie of de vervoersmaatschappijen ervoor zorgen dat er structureel meer personeel bij komt?

Dit is een belangrijke vraag, volgens de heer Salome. In 2018 zijn er bij Syntus Utrecht – dus in de provincie Utrecht – tachtig chauffeurs ontslagen, omdat ze € 2 per uur te veel verdienden. Dus de werkgevers zijn wel degelijk verantwoordelijk voor het wegsturen van mensen. Dit is ook in de open brief genoemd. In de coronatijd zijn er tussen de tachtig en honderd uitzendkrachten op nul gezet. Daar hebben de medewerkers twee jaar salaris voor ingeleverd om die mensen aan het werk te houden. Dus de werkgevers hebben 160 man in dit geval weggestuurd en komen niet meer terug, zij hebben ergens anders een baan gevonden. Het opleiden van een chauffeur, een goede chauffeur, kost een jaar. Het werven van mensen is een vak apart. De werkgevers moeten de gelegenheid krijgen om mensen zelf op te leiden en dat niet bij derden neer te leggen. Er wordt met heel veel onderaannemers gewerkt. Deze onderaannemers rijden niet volgens de eigen cao, zij rijden onder de cao Besloten Busvervoer. Er is volgens de inspreker heel veel te winnen door het salaris aantrekkelijk te maken voor jonge mensen. En daarnaast het vak, als mensen horen over agressie, is het vak van buschauffeur geen beroep wat je graag zou willen doen. Maar het is een heel mooi vak, volgens de inspreker. De inspreker is van mening, mede gebaseerd op zijn jarenlange ervaring in leidinggevende functies, dat de manier waarop er personeel geworven oubollig en ouderwet is; dat is niet meer van deze tijd. Mensen willen flexibiliteit en dat wordt niet gegeven door Syntus en Keolis. En als medewerkers flexibel zijn, dan worden ze weggestuurd.

De heer Oude Wesselink dankt voor de open brief en het mooie betoog. De spreker heeft twee vragen:

- Hoe verhoudt zich de verhoging van de uren tot het tekort aan chauffeurs? Blijkbaar kunnen het aantal uren worden verhoogd, wat zou betekenen dat er geen tekort hoeft te zijn.
- In brief wordt inbesteding – versus aanbesteding – genoemd. In de regio Utrecht lopen er twee concessies. Wettelijk gezien mag er daarvan één worden inbesteed; de ander moet worden aanbesteed. Denkt de inspreker dat er een grote scheiding ontstaan wanneer een van beiden wordt inbesteed en de ander wordt aanbesteed? Is dit een goed idee? Is dit in het belang van de reizigers?

Aanvullend vraagt de spreker aan het college hoe ervoor gezorgd kan worden dat het met de nieuwe aanbesteding beter gaat.

De heer Salome geeft aan dat in Bunnik door de OR een uitvraag is gedaan bij de parttimers. Daar bleek dat er dertien fulltime diensten opgevuld kunnen worden met mensen die van parttime naar fulltime willen. Er worden geen fulltime contracten gegeven. De contracten zijn voor 32 uur en het is niet zeker dat dit verhoogd wordt naar een fulltime contract. In deze tijden van oplopende kosten voldoet dit niet. Daarom de oproep aan de werkgevers om Mensen een fulltime contract te geven. Daarnaast is er ook nog het aspect effectiviteit. Er ligt veel verborgen capaciteit binnen het bedrijf. Dit kan worden gebruikt door effectiever diensten in te delen. Roosters en diensten zijn van technische aard, een tekort aan mensen is niet zomaar oplosbaar.

In antwoord op aanbesteden of inbesteden heeft de heer Salome begrepen dat dit in het openbaar vervoer in Europa geen eis is. Dat wil zeggen dat openbaar vervoer niet aanbesteed hoeft te worden en dat het gewoon in publieke handen mag zijn. Dit kan niet van de ene op de andere dag veranderd worden, daar is begrip voor. Maar aanbesteden hoeft niet. Deze sector is niet commercieel. Deze sector is bedoeld om passagiers te vervoeren en maatschappelijk te dienen; en niet om commercieel uitgebuit te worden, zoals nu het geval is.

Gedeputeerde Strijk vindt het lastig een formeel antwoord te geven, omdat hij begrijpt hoe heftig dit is voor de mensen. De woorden van de inspreker raken de gedeputeerde. Desondanks moet de gedeputeerde een formeel antwoord geven. Het is goed dat deze zaken met de werkgevers worden besproken – dat gebeurt ook – en daar horen ook een aantal zaken te worden opgelost. Daar kan de gedeputeerde niet intreden, omdat de provincie over veel zaken niet gaat. Maar de gedeputeerde hoort ook signalen, die de gedeputeerde mee zal nemen in de gesprekken tussen de concessieverlener en de concessienemers. Deze signalen uit de praktijk ondersteunen de gedeputeerde in die gesprekken. Dit soort voorbeelden spreken aan over waar dan de complexiteit zit.

Wat betekent dit formeel voor de provincie in deze concessies? De inspreker heeft zelf bij de Nota van Uitgangspunten aangegeven hoe belangrijk de FNV het vindt dat daar goed werkgeverschap een plek in krijgt. Dus dat is daar een voorwaarde in. Als het gaat over de lengte van de concessie – als die langer duurt, kunnen zaken makkelijker worden geborgd – is gekozen voor een maximale duur van tien jaar. Dit is vanuit Europa wellicht niet verplicht, maar wel vanuit de Wet personenvervoer, om dat nog steeds zo aan te besteden. Dit zijn de manieren waarop de provincie daar invulling aan wil geven. Immers, iedereen heeft er last van als er werksituaties ontstaan die leiden tot wat de heer Salome eerder vertelde. De gedeputeerde benadrukt: GS is de bestuurder van de provincie, niet de werkgever.

De heer Van Reenen leest in de open brief dat in het cao eindbod dertig miljoen salarisverhoging niet is geaccepteerd door de werknemers en dat er allerlei regeling voor zouden komen, die er niet zijn. Dit lijkt het op een ordinaire vorm van diefstal. De spreker vraagt de gedeputeerde hierop te reflecteren. Is dit onderdeel van het gesprek met de vervoerders?

De heer De Jager memoreert, in reactie op de woorden van de gedeputeerde, dat in de commissie is gesproken over de voorwaarden voor de verlenging van de huidige concessies en het proces dat daarin is doorlopen met de vervoerders, een heel constructief proces met goede gesprekken en oog voor wederzijdse belangen. Daar is consensus over bereikt. Luisterend naar wat de inspreker noemt aan verbeteringen die werkgevers, vervoerders in dit geval, kunnen doorvoeren en dat koppeland aan de inhoud van de constructieve gesprekken die in een andere context zijn gevoerd met deze vervoerders, dan bekruipt de heer De Jager toch het gevoel dat de gedeputeerde misschien wat makkelijk zegt daar formeel gezien weinig aan te kunnen doen. De spreker roept de gedeputeerde en het college op om in het verlengde van de sfeer in die gesprekken over de condities voor de verlenging van de huidige concessies toch ook in het belang van eenieder te kijken naar deze heikele punten en wat het college alsnog hierin kan betekenen.

De heer Hazeleger dankt de inspreker voor zijn inspraak. De heer Hazeleger vraagt hoe de gesprekken met de werkgever verlopen.

De heer Mulder geeft aan dat de emoties tijdens het betoog van de inspreker zijn boodschap versterken. Kan de inspreker aanvullend iets zeggen over de veiligheid, de onderhoudssituatie van de bussen. Misschien is dat voor de beeldvorming ook goed om dat mee te nemen.

De heer Wolting geeft aan dat er gezegd is dat er te weinig capaciteit is om de bussen te laten rijden en dat daardoor uitval is. Het is algemeen bekend dat er een krapte op de arbeidsmarkt is. Het verhaal aangehoord hebbende, lijkt er sprake te zijn van slecht werkgeversbeleid en er is wel degelijk gewoon plek. Dus er is vanuit de gedeputeerde misschien ook ruimte om de duimschroeven richting de vervoerder aan te scherpen om te zorgen dat die bus wel rijden, want blijkaar wordt men met een kluitje in het riet gestuurd. Wat is het beeld van de gedeputeerde daarover?

De heer Salome krijgt de gelegenheid tot beantwoording van de resterende vragen die aan hem zijn gesteld.

De heer Salome blijft weg van de term 'diefstal' en memoreert dat de werknemers twee jaar salarissen hebben ingeleverd voor behoud van werkgelegenheid. Leden van de commissie M&M hebben met chauffeurs gesproken die daadwerkelijk weggestuurd zijn in de coronatijd. Veel daarvan hebben een andere baan gevonden. Dat betekent dat de krapte op de arbeidsmarkt, een van de argumenten van de werkgever, door de werkgever zelf is veroorzaakt.

De voorzitter van de commissie VGMWO (Veiligheid, Gezondheid, Milieu, Welzijn en Onderhoud) gaat in op het onderhoud van het materieel. Onlangs is een onderzoek gedaan naar de staat van onderhoud van dertig bussen. Zij zijn geschrokken van het resultaat, want zij zijn allerlei zaken tegengekomen die heel makkelijk op te lossen zouden zijn. Voorbeelden zijn loszittende spiegels, die onderweg weg waaien, er zijn deuren die niet goed sluiten, bij bijna alle bussen is geconstateerd dat het lijkt of ze al maanden niet meer zijn schoongemaakt vanbinnen. Dat klopt ook wel, want de schoonmakers doen weinig. De aircofilters in de bus zijn pikzwart. Via de uitmondingen, waardoor de lucht de bus in

geblazen wordt, wordt fijnstof de bus in geblazen. Dit voorjaar zijn er nieuwe chauffeursstoelen geplaatst. Deze zijn inmiddels alweer afgekeurd, omdat ze niet functioneren. Zo zijn er meer voorbeelden te noemen. Dit is zorgwekkend. De perceptie is dat dit komt, omdat er te veel bezuinigd wordt op het onderhoud.

Gedeputeerde Strijk geeft in reactie op de woorden van de heer De Jager aan dat de gedeputeerde geleerd heeft dat een bestuurder goed moet kijken waar de bevoegdheden en verantwoordelijkheden liggen. De gedeputeerde benadrukt nogmaals dat hij in deze niet bevoegd is en geen directe verantwoordelijkheid heeft in de kwesties die worden aangestipt. Wel is de provincie de opdrachtgever. De gedeputeerde onderstreept dat de informatie die de sprekers hebben gedeeld waardevol is en ondersteunend is in dit dossier, omdat het kleuring geeft. Wel heeft de gedeputeerde informatie waarom dingen zijn ontstaan. Een voorbeeld daarvan is de hoge rituitval. Dit heeft te maken met het hoge ziekteverzuim op dit moment. Gelukkig is dit door de genomen maatregelen al lager dan een paar maanden geleden, maar het is nog steeds veel hoger dan wat het was. Daar wordt nog steeds ook op gestuurd. Ook refereert de gedeputeerde aan de discussie aan het begin van de coronaperiode waar is gesproken over een afschaling met twintig tot dertig procent en mogelijk ook ontslagen. Dat is gelukkig in de regio Utrecht niet gebeurt. Maar het heeft er wel toe geleid dat een werkgever op een gegeven moment zijn flexkrachten en de inhuur daarvan on hold zet om te garanderen dat de mensen die er werkten op dat moment, wel met een lagere vraag, konden blijven werken. Achteraf kun je de vraag stellen, toen de vraag weer aantrok, of er voldoende snel is geanticipeerd op de toenemende vraag. Dit zijn voorbeelden van de complexiteit waar ook zo'n organisatie tegenaan loopt. In de jaarlijkse gesprekken over de afspraken voor het jaar erop wordt ook altijd gesproken over dienstregelingen of waar meer geld zou moeten zijn om bepaalde dingen te borgen. Hierbij refereert de gedeputeerde aan de bespreking binnenkort van de kadernota, waarbij het college voor de komende jaren vijftig tot zestig miljoen euro extra uittrekt. Dit is een voorbeeld dat Gedeputeerde Staten oog heeft voor de vraagstukken die daarbij kunnen spelen. Dit gezegd hebbende, benadrukt de gedeputeerde de sprekers goed gehoord te hebben. Gedeputeerde Schaddelee had met enige regelmaat ook gesprekken vanuit de opdrachtgeversrol en daar helpt de kleuring en de manier waarop de boodschap overtuigend is gebracht, ook door de emoties die daarbij horen, ook goed, maar wel met behoud van de eigen verantwoordelijkheid en bevoegdheid.

De spreker, de heer Salome krijgt de gelegenheid tot een slotwoord. De spreker benadrukt dat het ziekteverzuim niet is gedaald, zoals de gedeputeerde aangaf. Het ziekteverzuim ligt al meer dan twee jaar op meer dan 15%. Dit is het drievoudige van het gemiddelde in Nederland. Dit zegt iets over de arbeidsvoorwaarden, de arbeidsomstandigheden en de werkdruk.

De spreker dankt de commissieleden voor hun tijd en moeite.

De voorzitter dankt de sprekers voor hun inspraak en neemt de petitie in ontvangst. In de petitie staan tien punten genoemd. De commissieleden zullen deze petitie digitaal ontvangen.

7. Rondvraag

Er zijn voorafgaand aan de vergadering negen rondvragen ingediend.

Rondvraag: de hoge rituitval bij de concessiehouders, ingediend door de SGP

De heer Hazeleger herkent de zoektocht, zoals aangegeven door de gedeputeerde, naar de rol als provincie. Veel van wat is gezegd, ligt echt op het bordje van de werkgever. Maar een van de punten, die wel op het bordje van de provincie ligt en waar de provincie ook concreet nu wat mee kan doen, is de boete voor rituitval. De spreker heeft hier de vorige keer een rondvraag over gesteld. De spreker is benieuwd naar een update.

Gedeputeerde Strijk rectificeert zijn uitspraak over het ziekteverzuim en biedt zijn excuses hiervoor aan. Dit percentage is inderdaad hoger dan vijf procent. De rituitval is vijf procent.

In de afgelopen maanden zijn, met de maatregelen die zijn genomen door de vervoerder, de rituitvallen gehalveerd ten opzichte van wat ze waren, maar ze zijn nog steeds fors hoger dan wat ze voor corona waren. Er is dus nog steeds geen optimale situatie, want het streefpercentage van uitvallen is beduidend lager dan vijf procent. Toch ziet de provincie dat die maatregelen nu genomen worden. Daar zijn de vervoerders ook hard mee bezig. Dit waardeert de provincie. En dit is ook waar de provincie in de samenwerking mee door wil gaan. Vanaf 1 januari 2023 verandert de situatie en kan uitval leiden tot kortingen op de vergoeding die de provincie geeft. Dit is op zichzelf geen boete, maar een niet gegeven vergoeding voor een niet gereden rit, maar het heeft wel bepaalde effecten. Het instrument van boete kan wel worden ingezet, maar dat moet op dat moment echt worden beoordeeld naar gelang van wat de provincie ziet wat de inzet is van de vervoerders om een probleem op te lossen. GS ziet de complexiteit waarvoor de vervoerders op dit moment gesteld staan met het hoge ziekteverzuim en hoe ze dat binnen de mogelijkheden die er zijn, proberen op te lossen.

Daarmee is een boete op dit moment een verkeerd signaal gegeven de verbeteringen die GS de afgelopen tijd heeft waargenomen en het streven om dat nog verder door te voeren in de komende maanden.

De heer Hazeleger begrijpt op zich dat op basis van de gesprekken op bestuurlijk niveau het beeld ontstaat dat de vervoerders echt hun best doen. Luisterend naar de verhalen van de buschauffeurs komt er terug dat zij geen grotere contracten dan voor 24 uur krijgen. Dit is begrijpelijk vanuit de kant van de werkgever, omdat dit goedkoper is en mensen flexibel ingezet kunnen worden. Maar er zijn mensen genoeg beschikbaar, alleen het is nu voor Syntus aantrekkelijker om een rit uit te laten vallen dan mensen een groot, vast contract aan te bieden. Dat is waarom de SGP er steeds op hamert. Als de provincie de middelen die zij heeft, de boete vanaf 1 januari 2023, de korting op de beschikbaarheidsvergoeding, inzet, wordt het voor Syntus en UOV minder aantrekkelijk om een rit uit te laten vallen. De spreker is er huiverig voor om te zeggen dat er goede gesprekken plaatsvinden en er vorderingen zijn. Vijf procent betekent bijvoorbeeld ook dat op sommige locaties drie bussen achter elkaar uitvallen en er dus twee uur lang geen bussen rijden op dat traject. Dan is geen gesprek en verbetering niet voldoende. Er moet gehandhaafd worden op wat is afgesproken.

Rondvraag: lopende procedure mogelijke verbreding A27 Amelisweerd, ingediend door D66

De heer Kamp geeft richting gedeputeerde Strijk aan GS te willen helpen door vooraf de vragen te stellen, zodat de gedeputeerde de gelegenheid heeft zich voor te bereiden. Dat heeft de heer Kamp met al zijn vragen gedaan. Daarnaast wenst de spreker gedeputeerde Schaddelee van harte beterschap.

De heer Kamp verneemt graag de antwoorden over het geheime alternatief rond de A27.

Gedeputeerde Strijk dankt voor het vooraf stellen van de vragen en beantwoordt deze:

- GS heeft kennisgenomen van de vragen in het AD Utrechts Nieuwsblad.
- GS was niet bekend met de studie die door Rijkswaterstaat is uitgevoerd. De provincie heeft er ook geen overleg over gehad met het ministerie.
- In hoeverre lijkt deze variant op de alternatieven die eerder geopperd werden door de gemeente Utrecht en door deskundigen? Het alternatief van de regio en het eerder gepubliceerde alternatief van de Kerngroep Ring Utrecht ziet erop toe dat de bak niet verbreed hoeft te worden en dat de folie ook niet aangetast is. Het scenario waar in het artikel aan gerefereerd wordt, richt zich niet op het aantasten van de folie. In het onderzochte scenario moet de bak nog steeds wel worden aangepast. Daarmee is het echt een andere variant dan die daar werd beschreven.
- In de Commissie M&M is het onderzoek besproken naar de voortgang van het gelijkwaardig alternatief. De nieuwe informatie voor het verloop en de inhoud van dit onderzoek betekent voor de provincie niets. De provincie is op dit moment volop bezig met de verdere vervolmaking van de onderbouwing van het regio-alternatief en daar worden ook de gesprekken al gevoerd. Zo zal dit de komende tijd verder worden doorgezet. GS merkt ook bij het ministerie op dit punt nog steeds ontvankelijkheid om met de provincie open dat regio-alternatief te beoordelen.
- Op de laatste vraag wat het bestaan van een geheim stuk en het achterhouden van informatie met het vertrouwen in een geloofwaardige aanpak doet, geeft de gedeputeerde aan dat het vertrouwen wat de provincie heeft in haar aanpak, samen met het ministerie, hierdoor niet wordt geraakt. Uit de gesprekken blijkt, en dat schrijft de minister ook in de brieven aan de Tweede Kamer, dat de provincie ruimte krijgt van het kabinet om met een volwaardig regio-alternatief te komen en dat dat nog steeds zo staat en daar vertrouwt de provincie op. Er zijn ook geen signalen dat dat niet zo zou zijn.

Rondvraag: aangenomen motie Utrechtse Heuvelrug - Provincie, maak werk van de N225 in Leersum, ingediend door D66

Rondvraag: N225, ingediend door PvdA en GroenLinks

De heer Kamp stelt de vragen mede namens PvdA en GroenLinks. De spreker heeft eerder bij de behandeling van het onderzoek rond de uitkomsten van de ondertunneling, of die wel of niet mogelijk is, ook gevraagd om een opwaardering. In de behandeling daarvan heeft de spreker onder meer gevraagd naar een alternatief. Er is een eenzijdige variant onderzocht als het gaat om de Donderbergrotonde. Wat de spreker opviel in het antwoord van de gedeputeerde dat hij aangaf dat het besluit al was genomen. En het tweede is dat dat besluit genomen zou worden met de instemming van de werkgroep vanuit Leersum. Er was toen ook heel veel weerstand over. Er is een motie aangenomen van Open. Dat is een combinatie van GroenLinks, Partij van de Arbeid en Utrechtse Heuvelrug. Kan de gedeputeerde antwoord geven op deze vragen?

Gedeputeerde Strijk geeft aan dat de aangenomen motie oproept om de onderhoudsplannen voor de N225 in Leersum naar voren te halen: de integrale aanpak van het herstel, het benodigde onderhoud en de planning van het fietspad te combineren. Eerder heeft de heer Kamp artikel 47-vragen over gesteld over deze fietskruising. Die zijn op 7 juni door het college beantwoord. Het antwoord is nog steeds in diezelfde lijn en heeft enige consistentie. Het geplande herstelwerk, wat er nu gaat plaatsvinden bij de N225, in de bermen zal beperkte hinder brengen.

De heer Kamp vraagt zich af of hij en gedeputeerde Strijk het over hetzelfde onderwerp hebben.

Gedeputeerde Strijk verklaart de verwarring, omdat de heer Kamp de motie van Open noemde. De motie ten aanzien van de Donderbergrotonde is er een van de SGP en Utrechtse Heuvelrug.

De voorzitter geeft aan dat de VVD ook een rondvraag heeft ingediend over de Donderbergrotonde en geeft de VVD het woord om de rondvraag toe te lichten.

Rondvraag: de aangenomen moties ten aanzien van de onveiligheid voor fietsers op de Donderbergrotonde respectievelijk de proef experimentele aanpassingen weginrichting Lekdijk, ingediend door de VVD

De heer De Jager memoreert de motie, die de VVD samen met de SP, jaren geleden heeft ingediend om opties te onderzoeken en met name door te rekenen wat het zou kosten om de veiligheidsproblematiek op te lossen, maar ook de doorstroming van de auto's, die daar ook onderdeel van is, niet uit het oog te verliezen. Daar is over en weer heel veel informatie over gedeeld. De VVD heeft ook contact gehad met de lokale fractie. De spreker kan zich niet aan de indruk onttrekken dat het lijkt alsof de communicatie tussen de provincie en de gemeente onvoldoende tot stand komt. Er zijn beperkingen gebleken in het structureel oplossen van dit vraagstuk voor de fietsveiligheid, maar daar hoort de spreker niets over bij de fractie in de gemeente Utrechtse Heuvelrug. Wat kan het college nog doen om te zorgen dat die communicatie op feiten op een goede manier gevoerd wordt met de gemeente, zodat daar hopelijk toch nog een oplossing komt die voor iedereen aanvaardbaar is?

Desgevraagd verzoekt de heer Kamp de gedeputeerde de eerder ingediende vragen beantwoordt.

Gedeputeerde Strijk beantwoordt eerst de vragen inzake de Donderbergrotonde.

- Er is nog geen contact geweest met het college van B&W van de gemeente Utrechtse Heuvelrug. Wel is er hoogfrequent en intensief ambtelijk contact over de zaken die spelen. De analyses, ambtelijk, geen aanleiding is om nu een bestuurlijk gesprek te voeren. Er zou geen onderwerp zijn.
- De gedeputeerde deelt niet de mening dat de huidige situatie voor fietsers bij de Donderbergrotonde onacceptabel, onveilig is. Onveilig is? Er wordt al vijftien jaar gesproken over de rotonde, er zijn meerdere studies op gedaan. Op 31 mei jongstleden heeft GS de Staten hierover een statenbrief gestuurd met een uitgebreid haalbaarheidsonderzoek ook van mogelijke alternatieven. Er zijn in 2020 ook maatregelen genomen daar, bovenop de normale inrichting: markering vernieuwd, nieuwe borden geplaatst, een wachtplaats voor fietsers gecreëerd, er is een Bikescout geplaatst – een soort waarschuwingssysteem voor de automobilist dat er fietsers aankomen. Dit is niet noodzakelijk, maar is wel van meerwaarde. In het provinciaal afwegingskader voor de verkeersveiligheid bij fietsbruggen en tunnels – deze is in 2021 opgesteld om objectieve en meetbare kenmerken te hebben bij de prioritering – komt deze Donderberg op nummer 51 van 70. Dat betekent dat de provincie vijftig andere projecten eerder zou aanpakken als het gaat over maatregelen. GS ervaart deze locatie absoluut niet als onveilig.

De heer Kamp geeft aan dat er onlangs nog een bijna-aanrijding heeft plaatsgevonden. Tegelijkertijd wil de spreker niet iedere aanrijding aangrijpen om te zeggen dat het onveilig is. Maar de gedeputeerde is niet bereid om een vervolgonderzoek te doen naar alternatieven, zoals een fietsbrug, zoals de heer Kamp heeft voorgesteld.

Gedeputeerde Strijk memoreert dat er op 31 mei een uitgebreid rapport is verstuurd aan de Staten met de verdere onderzoek van deze rotonde. De conclusie uit dat rapport is dat het veilig is. Dat er een incident kan zijn, helaas, maar op basis van de analyse die de verkeerskundigen hebben gemaakt in de bredere ranking op basis van criteria om tot dit soort inschattingen te komen, scoort deze locatie plaats 51. Dat betekent dat dit voor de provincie veilige kruising is. Het heeft ook weinig toegevoegde waarde om dit nogmaals te laten onderzoeken, omdat het laatste onderzoek heel recent nog is uitgevoerd.

In antwoord op de vraag van de VVD over de communicatie, geeft de gedeputeerde aan te hebben begrepen dat er hoog ambtelijk contact is op dit onderwerp. Uiteraard kan daar nog steeds een bepaalde mate van ruis ontstaan, maar wat GS betreft zijn de lijnen, de informatie-uitwisseling, kort.

De heer De Jager geeft aan dat de informatie toch in behoorlijke mate verschilt, want de motie die recent is aangenomen door Utrechtse Heuvelrug spreekt ook van beperkte informatie-uitwisseling tussen de provincie en de gemeente en anders is dat op die manier mondeling toegelicht. Dit heeft de spreker vanuit de gemeente en vanuit de provincie vernomen. Waar iedere keer omheen gedraaid lijkt te worden: de heer De Jager heeft uit informatie vanuit het college ook eerder begrepen dat er inderdaad verschillende alternatieven zijn onderzocht, waaronder een eventuele fietsbrug, maar dat al die alternatieven stuiten op een aantal oude historische bomen in de directe nabijheid van de rotonde, waar ook allerlei condities voor zijn gemaakt, afspraken over zijn gemaakt. Maar dat wordt eigenlijk niet uitgesproken in de informatie-uitwisseling tussen provincie en B&W van Utrechtse Heuvelrug. Het lijkt de heer De Jager heel interessant om eens te onderzoeken hoe eenieder erin staat. En andere alternatieven stuiten op het bezwaar dat daarmee alleen maar meer filevorming wordt gecreëerd. Dat komt de oplossing van de doorstroming ook niet ten goede. De spreker is van mening dat dat gesprek met elkaar beter gevoerd moet worden om te kijken welke oplossing er mogelijk wel ligt; en niet over en weer stuivertje de hele tijd naar elkaar blijven toeschuiven.

Gedeputeerde Strijk heeft begrepen dat er ambtelijk goed contact is. Uit de woorden van de heer De Jager begrijpt de gedeputeerde dat de informatie anders doorklinkt op bestuurlijk of politiek niveau dan wat ambtelijks misschien wordt gewisseld. Mogelijk is er ruis. De gedeputeerde zal daarom in contact treden met de wethouder van Utrechtse Heuvelrug om eventuele misverstanden op te helderen.

Gedeputeerde Strijk vervolgt met de beantwoording van de vragen ten aanzien van de motie van de fractie Open over de N225. Eerdere vragen van de heer Kamp zijn op 7 juni beantwoordt. De werkzaamheden die nu moeten plaatsvinden vanwege de valwind vinden vooral plaats in de berm en zal beperkt overlast betekenen voor de weggebruikers en de omgeving. En ook belangrijk: dit staat op geen enkele manier toekomstig onderhoud verder in de weg. Het provinciaal onderhoudsprogramma is gebaseerd op bredere afwegingen: op noodzakelijkheid, info voor assets, alle onderzoeken daar. Dit komt later terug bij het meerjaren onderhoudsprogramma bij de begroting. Dit gebeurt planmatig. En deze weg is aan de beurt in deze langetermijnplanning voor 2030. Wanneer dat onderhoud eerder plaatsvindt, is er sprake van kapitaalvernietiging, omdat dan versneld afgeschreven moet worden. GS ziet daar geen reden toe, omdat deze locatie uit de inspecties niet naar voren komt een locatie die acht jaar eerder onderhoud nodig heeft. Dit is nog los van het feit dat de provincie dan ook een capaciteitsvraagstuk zou hebben; als deze weg eerder wordt gedaan, betekent dat dat een andere weg naar achteren schuift.

Met betrekking tot het fietspad en de doorfietsroute van het Utrecht Science Park naar Veenendaal, die door Leersum komt, daar is in maart een samenwerkingsovereenkomst met de andere betrokken partijen gesloten. De planning is om de route af te ronden in Q3 2024. Het project zit nu in de fase van voorbereiding en aanbesteding. Als die aanbesteding stopgezet zou worden, omdat deze geïntegreerd zou kunnen worden met het naar voren gehaalde onderhoud plus de werkzaamheden in de berm vanwege de valwind, dan zal dat eerder vertraging opleveren voor het project van de fiets, wat nu in die andere aanbesteding zit dan dat dat versnelt. Dit is de meer inhoudelijke reden hoe GS zal reageren op deze motie en wat daarin wordt gevraagd.

De heer Kamp kan zich de door de gedeputeerde genoemde motie niet herinneren. D66 heeft wel schriftelijke vragen daarover gesteld. Op 2 november is een werkbezoek gepland naar Leersum. Daar zullen deze vragen over de N225 ongetwijfeld terugkomen. Aanvullend op de antwoorden op de schriftelijke vragen verzoekt de spreker GS te onderzoeken of de provincie in wat breder verband met een vertegenwoordiging van de bewoners, omwonenden en statenleden kan kijken naar zowel de aanpak van de N225 als de Donderbergrotonde. Vier jaar geleden tijdens de verkiezingscampagne is immers al door partijen beloofd hier iets mee te doen. De heer Kamp stelt voor, in ieder geval vóór de verkiezingen, met de commissie een vorm van een conferentie te organiseren met de commissie en alle betrokkenen om zowel naar de Donderbergrotonde als de N225 te kijken.

Gedeputeerde Strijk vraagt hoe wilt de heer Kamp een eventuele conferentie ziet in het licht van het bezoek aan Leersum op 2 november.

De heer Kamp antwoordt dat het mooi zou zijn om niet alleen in Leersum te komen kijken, maar daar ook iets te bieden hebben. De reden van het bezoek is om ter plekke ideeën van mensen op te halen. Dat bezoek is bedoeld voor de N225. Het idee is: onderhoud uitvoeren betekent niet alleen maar bomen planten, maar ook kijken naar de infrastructuur. Gedeputeerde Schaddelee noemde de vorige keer ook het capaciteitsprobleem. Dus dat is op korte termijn niet mogelijk.

Maar de heer Kamp verzoekt nadrukkelijk om ook in overleg met de Utrechtse Heuvelrug en de commissie hier te kijken wat er wel mogelijk is.

Gedeputeerde Strijk is op zichzelf blij te merken dat het college consistent is en dat de gedeputeerde niet iets anders zegt dan gedeputeerde Schaddelee. Maar misschien is het tijdens die bijeenkomst wel aan de gedeputeerde om goed uit te leggen waarom GS tot dit standpunt is gekomen. GS zegt feitelijk: de situatie is niet onveilig. En als de provincie maatschappelijk geld moet inzetten, dan zijn er andere plekken die GS eerder aan zou pakken dan deze. Als het gaat over het integreren van het onderhoud – dit was een motie die bij de Utrechtse Heuvelrug was ingediend – heeft de gedeputeerde aangegeven waarom dat wat GS betreft niet de voorkeur zou hebben.

De heer De Heer geeft aan dat het onderwerp van het bezoek de valwind en de bijdrage die de provincie daarin heeft gedaan, is. Tegelijkertijd is het prima om het onderwerp van het werkbezoek op te rekken.

De voorzitter stelt voor de bespreking van dit onderwerp te beëindigen en op basis van het bezoek van 2 november aan Leersum te kijken wat de volgende stappen kunnen zijn.

Rondvraag: energietransitie tussenbalans, ingediend door CDA

Het CDA is, zoals aangegeven, niet aanwezig om de rondvraag toe te lichten. De vraag is welk vervolg de besluitvorming over de Tussenbalans van de RES'en van 21 september heeft gekregen in relatie tot de toezegging van gedeputeerde Van Essen met betrekking tot gemeenten die zelf ook plannen aan het maken zijn voor windenergie. Gedeputeerde Van Essen antwoordt dat GS de colleges van B&W geïnformeerd heeft over de besluitvorming over de Tussenbalans van de RES'en. Daarbij zijn ook de moties gedeeld met de gemeenten. Op dit moment voert de gedeputeerde met alle 26 gemeentes een-op-een het gesprek over de Tussenbalans en over welke mogelijkheden en plannen gemeenten hebben om opvolging te geven aan de oproep vanuit de provincie. De gedeputeerde heeft inmiddels met de helft van de gemeenten gesproken; met de andere gemeenten zijn gesprekken gepland. De gedeputeerde merkt ook dat de oproep vanuit de provincie ook echt bij gemeenten tot nieuwe gesprekken leidt over dit onderwerp. In die overleggen roept de gedeputeerde de gemeenten, die plannen hebben voor windenergie, op om die plannen te concretiseren en uiteraard ook te kijken of er mogelijkheden zijn om hun bijdrage wellicht nog te vergroten, ook in het licht van de extra windenergie die nodig is; en ook de provincie daar voor 1 december zo concreet mogelijk over te informeren. De gedeputeerde biedt daarbij de gemeenten aan hen daarbij te ondersteunen. De gedeputeerde memoreert zijn toezegging tijdens de Provinciale Statenvergadering van 21 september niet als eerste met een inpassingsplan aan de slag te gaan met gemeenten die zelf met windenergie binnen de ruimtelijke mogelijkheden aan de slag gaan. De gedeputeerde zal de opbrengst van deze gesprekken delen met Provinciale Staten.

De heer Ubaghs vraagt of de gedeputeerde inmiddels met gemeenten heeft gesproken die niet tot plaatsing van windmolens willen overgaan? Zo ja, hoe reageren deze gemeenten op eventuele dwang door de provincie?

Gedeputeerde Van Essen heeft deze gemeenten ook al gesproken. Alle gemeenten hebben ook kennisgenomen van het besluit en begrijpen ook dat de consequentie kan zijn dat, als er onvoldoende wind is, dat de provincie daar ook een andere rol in zal pakken. De gedeputeerde heeft ook met die gemeenten goede gesprekken gehad over hoe de provincie dat voor zich ziet, met de PlanMER, zoals ook besproken tijdens de Provinciale Statenvergadering. De gedeputeerde benadrukt dat het goede bestuurlijke gesprekken zijn over wat het betekent en hoe dit op een goede manier met elkaar vormgegeven zou kunnen worden.

Rondvraag: inzake de energietransitie.

Mevrouw Van Ulzen geeft aan dat door de minister duidelijk is aangegeven dat kernenergie ook per provincie opgenomen kan worden in de RES'en. Dit lijkt de spreker mooi om mee te nemen in de gesprekken met de gemeenten.

Gedeputeerde Van Essen memoreert dat de minister in het debat heeft gewaarschuwd voor te veel optimisme over deze kleine, modulaire centrales (SMR): deze kunnen niet voor 2030 gereed zijn. Er zijn hoopvolle experimenten, maar de eerste SMR-centrale moet nog gebouwd worden. Er hebben zich nog geen initiatiefnemers bij het Rijk, de provincie, gemeenten of bij de RES gemeld. Er zijn ook geen plannen voor een SMR in de provincie Utrecht. Dus de haalbaarheid van een SMR in de provincie Utrecht is überhaupt heel onzeker en is ook niet realiseerbaar voor 2030. Als het plan er nu nog niet is, dan staat zo'n centrale er niet voor 2030. De Rijksoverheid is primair aan zet en bevoegd gezag voor kernenergie. Het kabinet onderzoekt ook mogelijkheden voor kernenergiecentrales in Nederland op verschillende locaties. Over de rol van kernenergie in de RES'en merkt de gedeputeerde op dat daar in de RES'en in de regio Utrecht ook passages over zijn opgenomen, een beetje in de lijn, zoals geschetst. Dus het staat er niet in. Het staat wel in de Zeeuwse RES van de provincie Zeeland. Daar gingen

de opmerkingen van de minister ook over. Maar er is ook al kernenergie in Zeeland. Dat is ook een van de drie locaties die eerder door het kabinet benoemd is. Maar dat is anders dan een SMR in de provincie Utrecht voor 2030. GS volgt de ontwikkelingen rond kernenergie, maar dan meer vanuit het oogpunt van de doorontwikkeling van duurzame energieopwek. Of kernenergie daar een onderdeel van is, is in eerste instantie ter afweging aan het kabinet. Maar zoals dat bijvoorbeeld ook in de RES U16 vermeld staat, volgt GS deze ontwikkelingen. Ten aanzien van de gesprekken met gemeenten voert de gedeputeerde het besluit dat is genomen bij de Tussenbalans uit.

Mevrouw Van Ulzen memoreert dat kernenergie inmiddels drie jaar onderwerp van gesprek is. Het lastige eraan is dat er continu een kip-en-ei-gesprek wordt gevoerd. Drie jaar geleden heeft de spreker verzocht kernenergie op te nemen in de RES'en. Dat was toen lastig. En na drie jaar is het niet haalbaar dit voor 2030 gerealiseerd te hebben. Mevrouw Van Ulzen benadrukt dat de toekomst nu begint, maar dat op deze manier de provincie achter de feiten aan blijft lopen. Het zou daarom fijn zijn als dit onderwerp van gesprek is en blijft.

Gedeputeerde Van Essen denkt niet dat het verschil had gemaakt als in de RES was opgenomen dat de provincie een kerncentrale voor 2030 wil als er geen gemeenten zijn die daar een plan voor heeft. Dat is namelijk het geval. De kansrijkheid op kernenergie in de provincie Utrecht is niet veranderd. Het Rijk heeft drie locaties aangegeven en daar zit de provincie Utrecht niet bij. Dat is de situatie. Het is aan het Rijk om hier al dan niet stappen in te zetten. De gedeputeerde heeft de perceptie dat het kabinet daar voortvarend mee bezig is. Het voorstel is dit af te wachten.

Rondvraag: een mogelijke tariefstijging voor het ov in 2023, ingediend door de Partij voor de Dieren
De heer De Weerd belicht kort de achtergrond bij zijn rondvraag. Het openbaar vervoer heeft tijdens de pandemie flinke klappen gekregen. De provincie heeft toen gezegd het niet juist te vinden om de tarieven in het openbaar vervoer te verhogen. De spreker las echter laatst in een artikel op RTL Nieuws dat er voor volgend jaar mogelijk wel een tariefstijging aan staat te komen voor het ov. Daar heeft de heer De Weerd een aantal vragen over gesteld.

Gedeputeerde Strijk beantwoordt de vragen:

- De gedeputeerde heeft kennisgenomen van het genoemde artikel.
- Het artikel gaat in op de jaarlijkse verhoging van de regionale tarieven. Daarover zijn landelijke afspraken gemaakt. Deze staan in het zogenaamde Landelijke Tarievenkader. Die verhoging, die dus jaarlijks wordt afgesproken, staat in de concessiecontracten van de vervoerders opgenomen. Daar hebben ze recht op. Dus deze indexering houdt onder andere rekening met de gestegen personeelskosten, maar ook de brandstofprijzen. Feitelijk is dit de conramal van de discussie die eerder in de commissie is gevoerd, als het gaat over of de werkgevers de goede afspraken maken met de werknemers. Dit vertaalt zich ook aan de lastenkant voor een deel door. Die index voor 2023 is 7,24%. De Staten ontvangen nog een brief van GS – PS ontvangt deze informatie jaarlijks – waarin dit percentage ook wordt gedeeld.
- Dit hangt niet samen met het stoppen van de beschikbaarheidsvergoeding, de transitievergoeding, voor het openbaar vervoer. Dit is echt een jaarlijkse index om bijvoorbeeld de gestegen brandstofprijzen te indexeren of de cao loonrondes te volgen. En die transitievergoeding voor het openbaar vervoer heeft veel meer te maken met de lagere reizigersaantallen die het nog steeds zijn na corona en om dat tijdelijke gat te helpen dichten in een bepaalde periode.
- Kijkend naar de bredere inflatie, zal deze tariefstijging daar gewoon in meelopen. De hogere prijs helpt vanzelfsprekend niet om het openbaar vervoer interessanter te maken. Dus ook hier geldt dat dit geen positief effect is. Aan de andere kant is dit wat er aan de kostenkant ook gewoon bij komt voor de vervoerders. In bredere zin maken de Staten zich zorgen over de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer. In dit kader zijn er door de Staten een tweetal moties aangenomen en is de proef met gratis openbaar vervoer gestart. Daarover geeft de gedeputeerde aan juist op die manier af en toe te proberen toch ook weer de positieve kant van het openbaar vervoer te leggen bij mensen en dat GS daar op 18 januari met een brief in de richting van de Staten komen. Deze moties zijn namelijk nu nog steeds in uitwerking bij GS.

De heer De Weerd vraagt aanvullend of het mogelijk is de jaarlijkse indexering wat te dempen, zodat die stijging, als die onvermijdelijk is, in ieder geval niet zo fors zal zijn.

Gedeputeerde Strijk benadrukt dat dit een langlopende afspraak is. Deze forse stijging is een gevolg van de inflatie: de brandstofprijzen zijn stegen, cao's stijgen fors. Dit veroorzaakt een loonprijsspiraal, die ertoe kan leiden dat de tarieven weer gaan stijgen, wat weer allerlei effecten oproept. Vooralsnog is dit wat in het kader is opgenomen. Uiteindelijk is het ook goed te realiseren dat als vervoerders te maken hebben met forse prijsstijgingen – de gedeputeerde memoreert de

eerdere oproep over de afspraken van de werkgever met medewerkers en over de ruimte die daarvoor is om goede arbeidsomstandigheden te kunnen creëren – dan heeft dat ook altijd een kosteneffect. De contramal daarvan is: of de provincie betaalt meer of het komt uit de reizigersopbrengsten.

Rondvraag: brief gemeenten Woudenberg, Renswoude en Scherpenzeel aan het college van de provincie Utrecht (en Gelderland), ingediend door de SGP.

Gedeputeerde Strijk beantwoordt de vragen:

- De gedeputeerde zal deze brief delen met Provinciale Staten.
- Er is vooralsnog geen formele reactie door GS verstuurd, omdat de provincie momenteel nog in gesprek is met de gemeente en de provincie Gelderland.
- Uit de media heeft de SGP begrepen dat in de brief verwezen wordt naar stijgende prognoses. De N224 kent een lichte verkeersgroei. Die is direct gerelateerd aan de uitbreiding van het bedrijventerrein en woningbouw door de betreffende gemeente. De weg zit echter nog niet aan de maximale capaciteit. De problematiek die de provincie ziet in Renswoude en Woudenberg bestaat vooral uit verkeersveiligheids- en leefbaarheidsknelpunten.
- GS is momenteel in gesprek met Woudenberg, Renswoude en de provincie Gelderland over de vervolgstappen. In beide gemeenten is er reeds een onderzoek lopend naar de daar bekende problematiek. Er wordt met hen en de provincie Gelderland bekeken of deze onderzoeken wellicht verbreed kunnen worden of gezamenlijk op kunnen pakken.

De heer Hazeleger is benieuwd naar de brief en ook wel naar de onderbouwing van de stelling dat deze weg nog niet aan zijn maximum zit. De heer Hazeleger is van mening dat deze weg wel aan zijn maximum zit. Ook blijft de SGP graag op de hoogte over hoe het contact met de gemeenten Woudenberg en Renswoude verlopen. Zodra er een formele reactie terug gaat, ontvangt de SGP die ook graag, inclusief ook een reactie op de stelling van de verhoogde prognoses. Eerder heeft de SGP geconstateerd dat de gegevens van het nieuwe bedrijventerrein in Scherpenzeel nog niet verwerkt waren in de provinciale aanpak van de N224. Dat soort dingen zijn belangrijk om scherp op te blijven.

Gedeputeerde Strijk zegt toe dat GS de reactie op de brief zal doen toekomen aan de Staten.

Rondvraag: aangenomen moties onveiligheid fietsers Donderbergrotonde respectievelijk proef experimentele aanpassingen weginrichting Lekdijk, ingediend door VVD.

De heer De Jager is benieuwd of de provincie dit inderdaad een zeer verkeersonveilige situatie vindt en daar actie op gaat nemen.

Gedeputeerde Strijk antwoordt dat de provincie samen met zeven gemeenten en het Waterschap HDSR partner is in het project Sterke Lekdijk en een van de meekoppelkansen is het verbeteren van de verkeersveiligheid op de dijk. Daardoor ligt er nu op de Lekdijk tussen Wijk bij Duurstede en Amerongen twee proefvakken met onder andere ribbels en noktegels. GS is bekend met de motie in de Raad van de gemeente Utrechtse Heuvelrug hierover. Na meldingen en een ongeval met fietsers zijn, in eerste instantie per buis geplaatste, te hoge noktegels verwijderd, op een van de twee proefvakken zijn ze in het geheel verwijderd en op een ander proefvak zijn nu lagere noktegels. Via metingen, tellingen en een gebruikersenquête worden deze proefvakken voor het eind van het jaar geëvalueerd. Gezamenlijk zal dan worden besloten met welk ontwerp verder wordt gegaan en zal in overleg met de wegbeheerder – dat is de gemeente Utrechts Heuvelrug – worden bepaald wat er met de maatregelen op de proefvakken zal gebeuren.

De heer De Jager vraagt aanvullend of het de gedeputeerde bekend is of er misschien andere situaties in de provincie zijn waar diezelfde te hoge noktegels zijn aangebracht? En zo ja, worden daar vergelijkbare maatregelen genomen?

Gedeputeerde Strijk is dit niet bekend. Het is overigens de wegbeheerder die dit doet.

Rondvraag: gevolgen niet rijden bussen in het weekend bij Lage Vuursche, ingediend door VVD.

De heer De Jager zijn signalen bereikt dat in Lage Vuursche vanuit de gemeente Baarn in het weekend de bus niet rijdt. Dit leidt tot allerlei enorme drukte en opstoppingen op de wegen door het dorp. Kan het college daar iets aan doen?

Gedeputeerde Strijk antwoordt, wel in het licht van de gevoelens die daar blijkbaar leven, dat er al vele jaren geen bus meer op zondag naar Lage Vuursche rijdt. Op zaterdag was er voor corona nog één bus per uur. Deze lijn 59 werd

bijzonder weinig gebruikt en is daarom opgeheven. Dus deze incidentwaarneming heeft geen directe relatie met de dienstregeling. Mogelijk was er die dag iets anders aan de hand – mooi weer – waardoor veel mensen de locatie met de auto bezochten en de parkeerplaats vol raakte. Tegelijkertijd is het aan de wegbeheerder om op dat moment te handelen. Daarnaast denkt GS niet dat het terugbrengen van bussen dat vraagstuk dan zou helpen voorkomen.

De voorzitter constateert dat alle rondvragen zijn behandeld en sluit dit agendapunt af.

9. Grote projecten

Er is geen informatie over grote projecten.

Schorsing van 15.33 uur tot 15.40 uur.

10. Statenvoorstel Programmabegroting 2023 (PS2022MM79)

Eerste termijn commissie

De fracties van GroenLinks, D66, BVNL en 50PLUS hebben tijdens deze commissievergadering geen bijdrage op dit onderwerp.

De heer De Jager zal gezien de beperkte spreektijd enkele onderwerpen – de positionering van het ov ten opzichte van het autogebruik, de relatie met komende BO-MIRT-gesprekken over hoe de provincie de toekomstige groeisprombehoefte mede met gelden van het Rijk denkt te kunnen gaan financieren – niet aan de orde stellen.

De fractie van de VVD heeft deze begroting met belangstelling gelezen. Opvallend is dat het college niet aan plannen ontbreekt. Veel projecten zijn in de studie- of een andere voorbereidingsfase, maar relatief weinig in de realisatie. En de plannen die er dan zijn, zijn vooral gericht op onderhoud, aanpassing of verbetering, maar weinig op vernieuwing van infrastructuur en echte oplossing van verkeersknooppunten. Dat vindt de VVD jammer. Het fijn dat er desondanks ook aandacht is voor het goederenvervoer, al zijn het opnieuw slechts plannen.

De VVD heeft een aantal specifieke vragen:

- Er zijn een aantal bedragen eerder gereserveerd op de balans, met name in samenwerking met Utrecht rond de NRU en de westelijke ontsluiting van Amersfoort. De status daarvan is bekend. Wat gaat er nu verder mee gebeuren met die bedragen gezien de situatie waarin beide trajecten verkeren?
- Tweede vraag betreft de verhoging van de opcenten met 2,4%. Wat zien de inwoners in de meer regionale gebieden hiervan terug? Al is het puur een voordeel wat toekomt aan de mensen die in de meer verstedelijkte gebieden wonen.
- Heeft het college geen ideeën om ook data meer te gebruiken, te bevorderen, en na te denken over het toepassen van zaken, die inderdaad leiden tot het bevorderen van ketenmobiliteit of het versneld terugkrijgen van meer reizigers in het ov? Daar staat niets over in de begroting.
- Eerder tijdens dit overleg is gesproken over de verlenging van de concessies en de condities die daarbij zijn aangegaan. Een stukje 'shared risk, shared profit'. Er staan nu in de begroting structurele meerkosten van zes miljoen euro voor de periode 2023-2025. Kan het college aangeven in hoeverre het terugkeren van reizigers in het openbaar vervoer overeenkomt met de eerder onderkende scenario's die mogelijk gaan leiden tot of nog verder bijbetalen aan toenemende risico's of wellicht een scenario waarin er al misschien tekenen zijn dat er een gedeelde winst-situatie is?

De heer Mulder stelt de volgende punten aan de orde:

- Partij van de Arbeid kan instemmen met de mobiliteitsdelen van deze conceptbegroting. De PvdA wil vooral benoemen blij te zijn met de geconcentreerde aandacht voor duurzaam gebruik van de fysieke leefomgeving en een voor de mens, dier en plant gezonde leefomgeving; en dit vooral dan ook nog zonder in te boeten op veiligheid. Dat zit mooi in de begroting verwerkt op meerdere plekken.
- De PvdA vraagt aandacht voor het initiatief voor een regeling in het openbaar vervoer voor kinderen tussen vier en twaalf jaar. De PvdA is blij mee dat daar hard aan gewerkt wordt. Dit is een initiatief van de collega's van DENK.
- Tot slot merkt de spreker op dat de PvdA blij is met de drie innovatie-initiatieven die genomen zijn voor aanvullend openbaar vervoer. Dat speelt zich af in Bunnik, Woerden en het Eiland van Schalkwijk.

De heer Wolting geeft namens de ChristenUnie blij te zijn met de begroting. Wat helpt is de MIP en dat er niet meer geschoven hoeft te worden met krediet of reserves, maar dat er op wordt afgeschreven. Dit geeft helderheid aan het totaal. Er gebeurt veel. Investeren in het openbaar vervoer kan wat de ChristenUnie betreft niet genoeg zijn. De heer Wolting spreekt de hoop uit dat de provincie in ieder geval de ambitie haalt ten aanzien van de fietsers van wat er in de begroting staat. De ChristenUnie daagt het college daar ook toe uit om dat, en mogelijk meer, te gaan realiseren.

De heer De Weerd heeft de volgende technische vragen:

- De eerste gaat over de bestrijding van de eikenprocessierups. De Partij voor de Dieren heeft daar al eerder aandacht voor gevraagd. In het verleden en op dit moment nog steeds worden daar bestrijdingsmiddelen voor gebruikt. Is dat voor volgend jaar nog steeds het geval? Zo ja, wanneer is het college voornemens om hier definitief mee te stoppen?
- In de begroting staat dat de provincie bezig is met het in kaart brengen van de kwaliteit van hemelwaterafvoer. In hoeverre wordt hierin ook het langer vasthouden en opslag van regenwater meegenomen om als buffer te kunnen dienen in periodes van droogte?
- In de begroting wordt aandacht besteed aan het tegengaan van het gebruik van verdovende middelen in het verkeer. Dat is natuurlijk helemaal goed. De vraag is of dit niet beter landelijk aangevlogen kan worden door middel van een landelijke campagne bijvoorbeeld? Waarom zet de provincie hier specifieke op in?
- De laatste vraag gaat over het meerjarig investeringsplan mobiliteit. Op pagina 17 staat onder de beschrijving dat bij de tram overwegbomen op drie locaties gerealiseerd gaan worden. Maar daarnaast staat bij initiatieffase dat er rekening mee gehouden wordt dat er op specifieke locaties mogelijk spoorbomen gerealiseerd gaan worden. Dat zou op basis van het afwegingskader moeten blijken. Wanneer krijgt PS dat nu eindelijk in te zien? En wordt er nu echt al specifiek ingezet op een aantal locaties waar spoorbomen geplaatst gaan worden of gaat dat nog onderzocht worden?

De heer Breur complimenteert met de tafeltjessessie, waar een groot deel van zijn vragen zijn beantwoord. Aanvullend stelt de heer Breur de volgende punten aan de orde:

- In de begroting staat dat het openbaar vervoer is voor het grootste deel in stand is gehouden tijdens coronaperiode. Dat is wat de SP/Socialisten Utrecht betreft een behoorlijk eufemisme voor 'flink afgeschaald', want zo lang meer dan de helft overeind blijft, is het voor 'het grootste gedeelte overeind gehouden'.
- Een perspectief voor het herstel van de dienstregeling ontbreekt. Er staat enkel een mededeling dat dat het komend jaar niet zal gebeuren en dat de verwachting is dat het in 2025 op het niveau van voor corona is. Dat gaat niet zozeer over de dienstregeling, maar over de reizigersaantallen. Eerder dit jaar is ook al gesproken over het herstel van de dienstregeling. Gedeputeerde Schaddelee zei dat hij daar twintig miljoen voor nodig heeft. Omdat er op de begroting 26 miljoen over is, ziet de spreker ruimte om dat gat te dichten.
- Opvallend is dat er in de begroting geen enkel woord staat over de Merwedelijn, dat terwijl die toch helemaal vooraan in de fasering van de BO-MIRT is gezet. Betekent dit dat de Staten buitenspel worden gehouden tot er iets met de Merwedelijn gaat gebeuren? Of is er een beslismoment? De spreker is van mening dat de volksvertegenwoordiging daar een besluit over kan nemen.

De heer Hazeleger stelt de volgende punten aan de orde:

- De spreker stelt dat er sprake is van ondeugdelijk boekhouden. Er is tien miljoen euro ingeboekt voor openbaar vervoer. Deze middelen zouden bij het Rijk vandaan komen, maar dat blijkt niet zo te zijn. Wel staat deze reservering – risico – er nog.
- De spreker is benieuwd of de gedeputeerde Mobiliteit richting de gedeputeerde Financiën scherp de plannen voor wat betreft de investeringen richting de toekomst in kaart heeft gebracht. Het hele pakket lezende en constaterende wat er in de voorbereidende fase zit, gecombineerd met de rentes die omhoog gaan, de inflatie, is er dan genoeg geld om alle ambities uit te kunnen voeren? Wat doet de gedeputeerde Mobiliteit in de lobby op dit vlak?
- In het MIP is te zien dat de kaartjes aflopen. Gelukkig staat in de toelichting dat verwacht mag worden dat er tegen die tijd vervangingsinvesteringen nodig zijn. Dus in de praktijk zal het allemaal nog zo'n vaart niet lopen, want dat zal waarschijnlijk stabiel zijn. Maar bij het ov staat er dan wel: er is dus structureel ruimte voor nieuwe ov-projecten. De spreker is van mening dat de zinsnede moet zijn: er is dus structureel geen ruimte voor nieuwe ov-projecten, want we voorzien vervangingen die nodig zijn.

- Het ecoduct bij Maarsbergen zou 6,8 miljoen euro kosten. Dit wordt 9,6 miljoen euro. Dit is een aanzienlijke verhoging. Is dit niet een moment om dat besluit te heroverwegen, voordat de aanbesteding wordt gestart?
- Geven de huidige omstandigheden van inflatie en de hoge energieprijzen nog aanleiding om extra te intensiveren op energiebesparing bij mensen met een smalle beurs en wat de provincie daarin kan betekenen?

Eerste termijn

Gedeputeerde Van Muilekom refereert aan de vragen over de kwaliteit van het hemelwater en de eikenprocessierups. Deze vallen in de portefeuille van gedeputeerde Sterk. De gedeputeerde stelt voor deze vragen schriftelijk te beantwoorden. De vragensteller, de heer De Weerd, is akkoord.

Gedeputeerde Van Essen beantwoordt de vraag in eerste termijn van de SGP over de hoge energieprijzen. De provincie kent de Aanpak Inclusieve Energietransitie die juist gaat over mensen met een kleine beurs. Al voor de zomer, constaterende dat de energieprijzen stegen, is de pilot met isolatievouchers geïnitieerd. De pilot is onlangs in vier gemeenten gestart. Hier worden mensen met een kleine beurs geholpen met de volledige kosten van spouwmuurisolatie en vloerisolatie. Dit loopt via gemeenten. Het is ook gekoppeld aan een natuurvriendelijke manier van isolatie. Inmiddels hebben tien andere gemeenten ook interesse getoond. De gedeputeerde hoopt dat – waarschijnlijk begin 2023 – de overige gemeenten aan kunnen haken. Er wordt nu gekeken hoe dit verder kan worden opgeschaald. De gedeputeerde zal de Staten, waarschijnlijk later dit jaar, informeren over de ontwikkelingen.

De SP heeft bij herhaling aandacht gevraagd voor de huurders. Daar ligt al vrij veel aanbod vanuit het Rijk, maar de provincie inventariseert op dit moment wel of daar aanvullend iets nodig en mogelijk is. Die informatie is nog niet beschikbaar.

De heer Hazeleger vraagt waarom de uitbreiding naar de overige tien gemeenten pas in januari kan als deze pilot een succes is.

Gedeputeerde Van Essen geeft aan dat dit een nieuwe aanpak is en dat het goed is eerste te kijken hoe dit werkt, hoeveel mensen hiermee kunnen worden bereikt, hoe die op een goede manier bereikt kunnen worden. Het vraagt ook van gemeenten dat ze een pre-SMP hebben. Dit is een soort managementplan. Dit uitvoering moet op een natuurvriendelijke manier gebeuren, omdat een groot aantal woningen in één keer worden geïsoleerd. De gedeputeerde ziet de vraag van de SGP als een aansporing: hoe sneller, hoe beter. Dit is ook precies hoe de gedeputeerde erin zit. Iedereen voelt de urgentie. De gedeputeerde is blij dat deze kwetsbare groep op een effectieve manier geholpen kan worden en het tegelijkertijd ook bijdraagt aan de energietransitie.

Schorsing van 16.01 uur tot 16.10 uur.

Gedeputeerde Strijk geeft een reactie op de inbreng van de commissie en beantwoordt de vragen in eerste termijn op zijn portefeuille.

De VVD noemde dat veel in de studiefase zit en er nog beperkt daadwerkelijke maatregelen zijn. De gedeputeerde deelt deze mening niet. In dit kader noemt de gedeputeerde enkele punten uit het statenvoorstel. Onder besluitpunt 6e staat: kennis te nemen dat 33 projecten in de voorbereidings- of realisatiefase zijn met een totale projectwaarde van 302 miljoen euro. Bij programma 6, Bereikbaarheid II – dit is het openbaar vervoer – kennis te nemen dat zestien projecten in de voorbereidings- of realisatiefase zijn met een totale projectwaarde van 354,9 miljoen euro.

De heer De Jager vraagt naar de verhouding tussen voorbereiding en realisatie.

Gedeputeerde Strijk antwoordt dat er op dit moment voor 450 miljoen euro in studie zit en voor 657 miljoen euro in realisatiefases. De gedeputeerde vindt dat de opmerking vanuit de VVD geen recht doet aan wat dit college doet. Er is heel veel naar uitvoering. Soms worden zaken doorgeschoven. Dat betekent dat sommige projecten al langer op de lijst staan. Maar de gedeputeerde herkent niet het geschetste beeld dat er alleen maar gestudeerd wordt en dat er niets gerealiseerd wordt.

De heer De Jager heeft ook de nuancering gemaakt, dat als het over wegen gaat het veelal onderhoud, verbetering of aanpassing van wegen betreft, maar dat er tot op heden nog relatief weinig nieuwe wegen daadwerkelijk gerealiseerd worden. Dat geldt eigenlijk ook voor het openbaar vervoer.

Gedeputeerde Strijk refereert aan het MIPM, waarin projecten staan die tot realisatie zijn. Dit is gewoon investeringen. Dat staat los van de ongeveer 40 miljoen voor onderhoud per jaar. Dus dat zijn honderden miljoen. Het college heeft dit expliciet in de besluitpunten opgenomen, zodat het zichtbaar is.

De gedeputeerde vervolgt met de vragen over de NRU waar de gesprekken nog over lopen met de stad en het Rijk tot die tijd dat daar een alternatief voor is – blijven de middelen gereserveerd? De gesprekken lopen nog steeds daarover en zullen ook in de komende tijd nauwgezet worden gevolgd. Er is dus ook geen reden om daar nu reserves te laten vrijvallen. Datzelfde geldt voor de westelijke ontsluiting bij Amersfoort. De provincie heeft kennisgenomen van wat daarover is gezegd bij de coalitieonderhandelingen, maar op het bestuurlijk gespreksniveau is de provincie daarover met Amersfoort en de regio gewoon nog in gesprek. De provincie ziet daar nog steeds een groot vraagstuk liggen. GS ziet daarom geen aanleiding om nu die reserves te laten vrijvallen.

Ten aanzien van het gebruik van data, geeft de gedeputeerde aan dat de provincie juist heel veel doet op dit moment om te sturen met data. Daar is ook consistent beleid in. De gedeputeerde verwijst naar beleidsdoel 5.7.

Het zou te prematuur zijn om nu al iets te zeggen over de terugkeer van de reizigers in het openbaar vervoer. Het huidige percentage zit weer iets boven de tachtig procent. Dat is in lijn de verwachting, maar het zit te dicht op de ontwikkelingen en op de trend om nu een uitspraak te kunnen doen die echt blijft gelden. Naar verwachting kan de gedeputeerde deze vraag volgend jaar meer gefundeerd beantwoorden.

Bij de bestrijding van de eikenprocessierups vorig jaar was het mogelijk 50% te kunnen reduceren. In het komend jaar zal alleen maar ingezet worden op die gebieden waar echt een hoog risico wordt geïdentificeerd, zoals bijvoorbeeld een eik vlakbij een bushalte. Maar er zijn positieve ontwikkelingen zichtbaar. De verwachting is, als het zich zo doorzet met de huidige bestrijding, dat het verder in 2024 naar nul kan gaan en er geen bestrijding nodig is, omdat het dan een beheersbare overlast zal zijn en dan ook op de plekken waar weinig gebruikers zijn.

Over de kwaliteit van de hemelwaterafvoer geeft de gedeputeerde aan dat dit een terecht punt in bredere zin is als het gaat over alles wat er nodig is rondom klimaatadaptatie. Maar dat geldt ook voor de provinciale infra en assets. Feit is dat in enkele gevallen in het verleden is aangelegd de huidige hoeveelheden regenwater niet meer aan kan. Er wordt nu in kaart gebracht wat dat voor de provincie in de komende jaren gaat betekenen in het bredere licht van het adaptief reageren op de klimaatveranderingen. Dan is dit nadrukkelijk een punt van aandacht dat er ook buffers worden gecreëerd om water langer vast te houden. Net zo goed als het kunnen verwerken van een grote hoeveelheid op korte termijn.

Het tegengaan van verdovende middelen in het verkeer is een landelijke campagne, waar de provincie aan bijdraagt en ondersteunend in is. Dus de provincie haakt aan bij dit landelijke initiatief.

Ten aanzien van de slagbomen verwijst de gedeputeerde naar de uitgebreide beantwoording van de technische vraag die daarover is gesteld door de fractie van het CDA. In het kort, er worden bij drie kruisingen slagbomen geplaatst. Dit zijn de locaties waar een ongeval heeft plaatsgevonden. Er wordt daarnaast een bredere studie gedaan naar alle overgangen. Daar wordt een afwegingskader voor gemaakt. Deze zal binnen enkele weken, maanden worden gedeeld met de Staten. Op de dag dat gedeputeerde Schaddelee zich ziek meldde, stond er een overleg gepland met gemeenten om over dat handelingskader te praten. De gedeputeerde verwacht dat binnenkort dat gesprek te voeren met gemeenten en daarna Provinciale Staten informeert. Dus het is al ver in de ambtelijke voorbereiding. Het vraagt nu om een bestuurlijke planning met een nieuwe gedeputeerde.

De gedeputeerde vervolgt met de vragen van de SP over het openbaar vervoer. In de commissie BEM is al even gesproken over het feit dat de begroting een structureel positief saldo in het meerjarenbeeld geeft van een kleine dertig miljoen euro en de eventuele bestemming van dit geld. In de commissie BEM heeft de gedeputeerde Financiën gewezen op het feit dat er nog een aantal andere zaken op de provincie afkomen in de toekomst. Deze staan opgesomd in de groeisporg, waar een doorkijk gegeven wordt naar de periode na 2026. Daar liggen nog tal van uitdagingen. Bij de investeringen in een bepaald beleidsdoel moet ook een bredere afweging worden gemaakt ten opzichte van het belang van het

landelijk gebied, cultuur, economie en alle andere programma's. Het is goed om te weten dat 36 procent van de middelen die de provincie uitgeeft naar het openbaar vervoer gaat. De provincie Utrecht regelt, ook landelijk gezien, op een heel goede manier het openbaar vervoer. In andere regio's is er verder afgeschaald, in de provincie Utrecht is dat beperkt gebleven. Negentig procent van het netwerk wordt bediend. De bezettingsgraad is 82 procent. Dus daar is de huidige capaciteit ook voldoende voor. Gedeputeerde Schaddelee heeft ook altijd benadrukt, op het moment dat die cijfers verder stijgen, dan zou het ook kunnen zijn dat dat weer leidt tot een verdere opschaling in de frequentie en de bezetting, maar daar is op dit moment geen reden toe.

In antwoord op de vraag of er nog een beslismoment voor Provinciale Staten komt ten aanzien van de Merwedelijk geeft de gedeputeerde aan dat Provinciale Staten het college bij de kadernota het mandaat heeft gegeven – dit was een expliciet besluitpunt – om in het licht van de BO-MIRT gesprekken te voeren over de duurzame verstedelijking in de Metropoolregio Utrecht. In de kadernota is beschreven wat dat aan ruimte vraagt, ook om de gesprekken te kunnen voeren over eventuele ov-verbindingen naar Merwede. De gedeputeerde attendeert de commissieleden op besluitpunt 6i, dat dat ook in de huidige cijfers zit. Dit kan eruit worden geamendeerd, maar dit zou dan niet consistent zijn met de besluitvorming bij de Kadernota.

De gedeputeerde is van mening dat er geen sprake is van een ondeugdelijk begroting, hierbij refererend aan de vraag van de SGP over mobiliteit en de reservering van tien miljoen. Er wordt wel een inschatting gemaakt met daarin heel veel onzekerheden, de reizigersaantallen. Het is niet bekend hoe die zullen zijn in 2024, 2025. Het kan meevallen, het kan tegenvallen. Die risico's zijn opgenomen in de risicoparagraaf bij risico 1 en 5. Deze zijn echt in beeld, ook open en transparant. Andersom geldt, wanneer 60 miljoen euro naar mobiliteit gaat en er blijken toch net iets hogere reizigersaantallen, dan zijn die middelen in die pot weggezet. Hier is de gedeputeerde geen voorstander van. Op het moment dat de reizigersaantallen blijven tegenvallen, het Rijk komt niet over de brug, dan zal GS daar op dat moment naar handelen. Dat zal ergens in 2025 zijn. Dan staat er 250 miljoen euro in de saldireserve en 45 miljoen euro in het weerstandsvermogen en kunnen deze kosten op dat moment worden opgevangen. Deze manier van sturen op de risico's is open, transparant, maar ook wel met de vinger aan de pols, ook richting het domein Mobiliteit.

De heer Hazeleger onderschrijft dat er geen inschatting gemaakt kan worden over de reizigersaantallen. Daar is de risicoreservering voor. Maar in de stukken is opgenomen dat de provincie tien miljoen euro van het Rijk verwacht. In de technisch beantwoording wordt gesteld dat de kans dat de provincie Utrecht hier geld uit gaat krijgen vrij klein is, en zeker geen tien miljoen euro. Daarmee is de risico-inschatting al gemaakt. De vraag is waarom dit bedrag dan wel zo is ingeboekt.

Gedeputeerde Strijk antwoordt dat bij de kadernota is aangegeven dat op basis van veronderstellingen, prognoses, over de reizigersaantallen een risico wordt gelopen van zestig miljoen euro. Dit kan meer zijn, maar ook minder. Daarvan wil het college vijftig miljoen euro gelijk apart zetten in de pot voor Mobiliteit en tien miljoen euro wordt gereserveerd via de risicoreserve, het weerstandsvermogen. Daarmee is de hele zestig miljoen euro wel in beeld, maar wel met een andere oormerking dan dat die automatisch wegloopt vanuit het domein Mobiliteit. Er zijn nog te veel variabelen. Het gaat over de reizigersaantallen vanaf nu tot en met eind 2025. Op het moment dat er geen middelen in de algemene reserve zitten, zou dit zorgwekkend zijn, maar de reserve is 250 miljoen euro, wat ruimte biedt om een risico te nemen.

In antwoord op de vraag of er genoeg geld is om de ambities uit te voeren, geeft de gedeputeerde aan dat er scherpe keuzes gemaakt moeten worden; er is niet voldoende geld om alle ambities waar te maken. Dan gaan er allerlei zaken spelen aan de batenkant. Gaat het provinciefonds omhoog? Dat is niet bekend. Er zijn allerlei gesprekken over met het Rijk. Hoe pakt de herverdeling uit? Komt er een nieuw belastinggebied? Er zijn allerlei variabelen aan die kant. Daar rapporteert de gedeputeerde Financiën regelmatig over. Maar aan de lastenkant is het goed te realiseren dat de Groeisproming heeft laten zien dat als er geen keuzes gemaakt worden, de begroting met zo'n honderd miljoen euro moet groeien. Dat geld is er niet. De studieprojecten passen wel binnen de bandbreedtes in het structurele overschot, maar mogelijk willen de huidige of toekomstige Provinciale Staten daar andere keuzes in maken dan die alleen, want het gaat altijd over de integrale afweging. Deze begroting geeft aan dat alle verplichtingen die de provincie nu is aangegaan, goed te betalen zijn, maar wensen, ambities en dromen zijn nog niet automatisch gefinancierd.

Het ecoduct in Maarsbergen is gefinancierd vanuit de middelen van Natuur. Als asset vindt de bouw doorgang. Daarbij is rekening gehouden met de inflatie, met de gestegen prijzen voor de bouw.

Tweede termijn commissie

De heer De Jager heeft vooralsnog geen antwoord gekregen op zijn vraag over wat de inwoners in de meer regionale gebieden terug gaan zien van de verhoging van de opcenten waar zij ook aan meebetalen.

Gedeputeerde Strijk antwoordt dat dat feitelijk alles is wat de provincie de komende jaren gaat doen. De programmabe-groting gaat verder dan ov, investeringen in fietspaden, verkeersveiligheid, het onderhoud van de wegen of het onder-steunend beleid voor de energietransitie of het cultureel erfgoed. Het is een generiek heffingsinstrument voor het kunnen voldoen van die ambities.

De heer De Jager vraagt of de gedeputeerde ook niet van mening is dat er een onevenredig voordeel uit voortkomt voor de inwoners van de meer verstedelijkte gebieden?

Gedeputeerde Strijk heeft nooit zo'n afweging gemaakt in de begroting, hoe een investering in bijvoorbeeld het erfgoed van de Hollandse Waterlinie zich vertaald voor inwoners van Vijfheerenlanden, Veenendaal of de stad Utrecht. Die ver-taling is onmogelijk te maken. De gedeputeerde memoreert de bespreking over een mogelijk nieuw belastinggebied, waarvan het college voorstander was om naar een andere heffing te gaan dan de auto. Het is bekend dat niet iedereen een auto heeft; de autobezitters bevinden zich over het algemeen meer in het landelijk gebied. En veel van de provinciale kosten vertalen zich in het verstedelijkt gebied. Dit meer generieke uitgangspunt is wel voor het college een reden om, nu het kabinet de mogelijkheid na te denken over een eventueel nieuw belastinggebied, daarop te acteren.

De heer Breur geeft aanvullend over de Merwedelijn aan dat de SP/Socialisten Utrecht het college geen ruimte willen, maar de vraag ging meer over wanneer het college met de Staten een richtinggevend gesprek gaat voeren. Dus dat Provinciale Staten meegenomen worden in het traject en niet pas aan het einde bij de besluitvorming.

Gedeputeerde Van Essen zal Provinciale Staten vooruitlopend op het BO-MIRT een statenbrief sturen met de provinciale inzet en een duiding daarop. Na afloop van het BO-MIRT krijgt Provinciale Staten een statenbrief met de uitkomsten daarvan. Dit is onderdeel van de lopende MIRT-verkenning, de onderzoeksfase. Deze is eind 2020 gestart. Zo'n MIRT-verkenning kent een bepaalde procesgang, zeven. GS hoopt bij het BO-MIRT ook een afspraak te maken over een volgende trechtering naar varianten die het meest kansrijk zijn. Besluitvorming over wat er precies gaat komen, is pas later aan de orde. Provinciale Staten hebben het budgetrecht. Wanneer dat aan de orde is, zal GS daar bij Provinciale Staten op terugkomen.

De heer Wolting pleit voor een andere naamgeving. De Merwede loopt namelijk van Dordrecht naar Geldermalsen door het zuidelijke puntje van de provincie Utrecht. Daarnaast geeft de spreker aan dat de Hollandse Waterlinie door Vijfheerenlanden loopt. Dit is een essentieel stuk van Vijfheerenlanden.

De heer Donker vult aan dat de lijn officieel de MerwedeLingelijn heet.

De voorzitter constateert dat het agendapunt voldoende is besproken.

11. [Memo Informatie WHO advieswaarden luchtkwaliteit \(PS2022MM48\)](#)

Dit agendapunt is opgewaardeerd op verzoek van de fractie van GroenLinks.

De heer Oude Wesselink licht de opwaardering toe. De aarde bevindt zich in een klimaatcrisis. Er wordt steeds meer duidelijk dat de effecten van overschrijding van gezondheidsnormen echt invloed op de gezondheid en levensverwachting. Op papier wordt wellicht dezelfde ambitie als die van de staatssecretaris nagestreefd, maar het komt wel zeer passief over door eerst nader onderzoek af te wachten. Uit de schriftelijke beantwoording blijkt dat de provincie voorlopig niets doet, omdat nog niet bekend is of de nieuwe WHO advieswaarden haalbaar zijn. Maar het is toch al bekend wat de herkomst is van stikstofdioxide en fijnstof? En het is toch ook al bekend hoe dat ingeperkt kan worden? GroenLinks vraagt gedeputeerde hierop te reageren.

Gedeputeerde Van Muilekom benadrukt dat de gezondheid van mensen een van de belangrijkste onderwerpen is. De gedeputeerde bestrijdt dat er niets gebeurt. De provincie heeft een stevige en ook permanente inzet op de verbetering van de luchtkwaliteit en de gezonde leefomgeving. Dit is zo belangrijk, omdat dit te maken heeft met de gezondheid van mensen. Toen uit onderzoek bleek dat de WHO advieswaarden strenger moesten worden, was dit een bevestiging dat

de provincie op de goede weg is en dit moet continueren. Op landelijk vinden discussies plaats over de strengere advieswaarden en op Europees niveau over strengere normen voor luchtkwaliteit. De resultaten daarvan wacht de provincie af, maar de provincie gaat wel voortvarend door op de reeds ingeslagen weg.

Aanvullend geeft de gedeputeerde aan, dat het belangrijk is ten aanzien van de luchtkwaliteit afspraken te maken, niet alleen in de provincie Utrecht, maar liever in heel Nederland en ook met de omliggende landen.

De heer Oude Wesselink herkent dat er al heel veel wordt gedaan. Tegelijkertijd, omdat de normen zijn bijgesteld, is het de vraag of de provinciale aanpak niet moet worden geïntensiveerd.

Gedeputeerde Van Muilekom wil dit graag doen. De gedeputeerde is lid van de Landelijke Stuurgroep van het Schone Lucht Akkoord en daar heeft de gedeputeerde dit agendapunt opgevoerd. Het is bekend dat de normen strenger worden. De planning was zo ingericht dat de oude WHO-advieswaarden gehaald zouden worden in 2030. Wanneer de aanpak niet wijzigt, kunnen de nieuwe advieswaarden niet worden gehaald in 2030. De gedeputeerde is blij met de oproep vanuit Provinciale Staten om hierop extra inzet te plegen. De gedeputeerde zal dit naar de stuurgroep overbrengen.

De heer De Heer vraagt of er bij de herziening van de Omgevingsverordening volgend jaar houtrook (luchtvervuiling) meegenomen kan worden.

Gedeputeerde Van Muilekom heeft het standpunt dat de provincie doet wat mogelijk is. In het voorbeeld van houtrook is het soms heel erg zoeken van wie kan wat doen of wie zou iets moeten doen. Als de provincie iets kan doen voor de luchtkwaliteit, de omgevingskwaliteit in de provincie, dan moet de provincie dat niet nalaten, maar dan moet wel scherp zijn wat de rol van de provincie hierin is. De gedeputeerde geeft er daarom de voorkeur aan dat er op landelijk niveau ambities komen.

De heer De Heer memoreert dat de provincie Utrecht vooropliep door als eerste een provinciaal Schone Lucht Akkoord te hebben. Dit is later landelijk uitgerold. Ook in dit geval kan de provincie vooroplopen als de provincie goede instrumenten heeft. Mogelijk zit er in de provinciale Omgevingsverordening een haakje om iets te doen.

Gedeputeerde Van Muilekom beaamt dit.

De voorzitter constateert dat het agendapunt voldoende is besproken.

12. [Statenbrief Uitkomst heroriëntatie Energiefonds \(SETU\) \(PS2022MM76\)](#)

Dit agendapunt is opgevaardeerd op verzoek van de fractie van de SGP.

De heer Hazeleger vraagt de commissieleden of de fracties zich herkennen in de conclusies. De SGP vindt ze vrij smal. Er is verschillende keren de formulering gehanteerd 'binnen de huidige inrichting van de organisatie en de governance structuur'. Dit geeft de indruk dat er binnen bepaalde kaders wordt gekeken: had dit niet breder gekund?

Daarnaast krijgt de heer Hazeleger niet de indruk dat er heel erg is gekeken of de SETU in de lucht gehouden moet worden. Op voorspraak van mevrouw Van Ulzen van de VVD wordt dit onderzoek uitgevoerd. Mogelijk dat op basis van de uitkomsten van dit onderzoek blijkt dat de SETU niet meer nodig is. Wellicht is het dan wat voorbarig om nu al allerlei zaken in gang te zetten, die niet nodig zijn; en waarbij het dan ook lastig is dat proces te beëindigen.

Gedeputeerde Van Essen gaat in op het tweede deel van de vraag; de eerste vraag is aan de commissie.

Dit fonds voorziet in een behoefte. Het fonds is doelgroepgericht – mkb, kleinere bedrijven – om energiematregelen die marktrijp zijn, die opgeschaald en toegepast kunnen worden, te ondersteunen. Dat heeft zeker effect gehad. Het is wel goed om dit steeds met elkaar te blijven herijken.

Het fonds bestond al vanuit de gemeente Utrecht. In 2018 is dit fonds opgeschaald naar een fonds van de gemeente en de provincie gezamenlijk, waardoor de hele provincie wordt bediend. Het voorziet daarmee echt in een behoefte, zo is de gedeputeerde van mening. Maar het is ook bewust op afstand geplaatst: het fonds heeft een eigen stichtingsbestuur.

Op basis van de evaluatie heeft het college samen met de gemeente Utrecht wel gezegd dat het goed is dat zo'n kwartiermaker ook echt gaat kijken hoe vanuit de focus op die doelgroep het fonds zo'n rol kan blijven spelen. In het onderzoek naar aanleiding van het initiatiefvoorstel van de VVD wordt het totale fondsenlandschap in de provincie Utrecht meegenomen. Een voorbeeld is de ROM, maar er zijn ook landelijke fondsen. Dat wordt meegenomen om te kijken wat er complementair nog nodig is. De SETU is met elkaar opgebouwd, er is tijd en energie in gestoken, er is een soort infrastructuur, een netwerk. De gedeputeerde pleit ervoor dat ook te benutten, maar ook te herijken op basis van de veranderende ontwikkelingen in de markt. Wellicht zijn er andere fondsen en rollen op het gebied van financiering van de energietransitie. De gedeputeerde kijkt uit naar de resultaten van het onderzoek. De gedeputeerde benadrukt dat dit op geen enkele manier bijt.

De heer Hazeleger zet bij dit laatste vraagtekens. In de brief en ook in de conclusies is gezegd dat het voor de korte termijn allemaal op orde is, maar het is niet optimaal en toekomstbestendig. Er wordt in de statenbrief ook een link gelegd naar waar de provincie nog mee bezig is in het onderzoek. Is dan die kwartiermaker eigenlijk bedoeld om de periode tussen nu en de tijd dat de conclusies van het onderzoek beschikbaar zijn, te overbruggen?

Gedeputeerde Van Essen herkent dit niet. Het is erop gericht dat de positie van dit fonds en de manier waarop dit wordt georganiseerd toekomstvast is. Het fonds richt zich echt op een specifieke groep, waar niet zo heel veel andere financieringsmogelijkheden voor zijn. De gedeputeerde stelt voor de uitkomsten van het onderzoek af te wachten. Mogelijk dat er een heroverweging van het bestaande energiefonds nodig is, maar de gedeputeerde verwacht dat dit fonds bestaansrecht heeft. Het vraagt wel om een actualisatie van de focus en een goede borging, en daar wordt op dit moment aan gewerkt.

De heer Wolting heeft de stukken ook gelezen en met zijn achtergrond kwam er heel veel herkenning naar voren. Opvallend is – dat blijkt ook uit de stukken van de OMU en de ROM – dat met name de backoffice en de beoordeling van de kredietrisico's een zwak punt zijn. Juist dat stuk zou heel goed samengevoegd kunnen worden in al die verschillende partijen en dat er vooral aan de voorkant een verschil is. Aan de voorkant zijn echt verschillende doelgroepen, maar met name in de backoffice kan veel voordeel behaald worden door dat samen te voegen. In de ROM zit ook de gemeente Utrecht, er is heel veel samenhang. De spreker roept de gedeputeerde op daar nog eens goed over na te denken.

Gedeputeerde Van Essen wil dit meenemen. Tegelijkertijd is het goed te beseffen dat de ROM zich op een ander segment richt, meer business development. Dat is toch innovatiever van aard met een groter risico. Het idee is dat in de huidige organisatie de risicobeheersing onder controle is. Het vraagt wel om een toekomstvast oplossing. En dat ook de relatie met advisering op het gebied van energiemaatregelen voor bedrijven ook een mogelijkheid is om te versterken. Het financieren van het mkb hoort hand in hand te gaan met een goed advies. De indruk is dat op dat vlak nog wel verbetering mogelijk is. De gedeputeerde neemt de aanbeveling mee, ook richting de kwartiermaker. Op het moment dat er nieuwe ontwikkelingen zijn, zal Provinciale Staten hierover worden geïnformeerd.

De voorzitter constateert dat het agendapunt voldoende is besproken.

13. [Statenbrief ondertekening intentieverklaring OV-Alliantie \(PS2022MM74\)](#)

Dit agendapunt is opgewaarderd op verzoek van de fractie van de SGP.

De heer Hazeleger wacht de reactie van de gedeputeerde op dit onderwerp af.

Gedeputeerde Strijk geeft in antwoord op de vraag of de Staten de kaders mee moeten geven voor deze OV-Alliantie uitleg over wat de OV-Alliantie gaat doen. De kaders zijn eerder vastgesteld door de Staten, zoals bijvoorbeeld het Mobiliteitsprogramma. De provincie is belanghebbende en hecht aan een goed functionerend openbaar vervoer. De realiteit is dat 75 procent van dat verkeer over de wegen van de stad Utrecht loopt en dat een goede doorstroming daar cruciaal is voor het functioneren van het totale systeem van het ov. Dus daar waar de kaders, waarbinnen de provincie opereert, staan, zoekt de provincie hier alleen hoe de Wegbeheerder Stad en de concessieverlener en verantwoordelijke ov-autoriteit de lijnen heel kort gehouden kunnen worden als het gaat over het belang om een goed openbaar vervoer neer te zetten. De provincie zoekt in die OV-Alliantie nauw de samenwerking op. Als daar dus soms spanning op zit tussen verschillende belangen helpt zo'n OV-Alliantie om vanuit dezelfde houding steeds met elkaar dat doel in het oog te houden. De alliantie moet zorgen voor korte lijnen, maar is niet kaderstellend. Mocht er een andere partij bij komen in de SOK, geeft de Nota Samenwerkende Partijen kaders ten aanzien van de rollen en verantwoordelijkheden. Dit is overigens waar de provincie nu mee bezig is. Dit is namelijk slechts een intentieverklaring.

De heer Hazeleger ziet de beantwoording van de gedeputeerde als een bevestiging het goed te hebben begrepen. De Uithoflijn en het Lombokplein zijn goede voorbeelden waar de relatie tussen provincie en stad soms een spannende is, omdat beide voor een groot deel in hetzelfde gebied acteren, maar er soms tegenstrijdige belangen zijn. De provincie heeft een groter gebied en meer inwoners dan alleen de inwoners van de stad. De spreker heeft het gevoel dat Provinciale Staten in de samenwerking tussen stad en provincie op afstand staat. Het kan ook anders: mooi in het traject met het Trambedrijf is dat de Staten stap voor stap worden meegenomen in de visie van GS. De spreker pleit ervoor dit ook in deze samenwerking tussen provincie en stad te doen. Concreet zou er bijvoorbeeld in Provinciale Staten kunnen worden gebrainstormd over welke organisatievorm passend is of hoe wordt voorkomen dat in conflicterende situaties de provincie wel voor haar eigen belangen blijft staan. Het doel is dat Provinciale Staten gevoel houden bij deze dossiers.

Gedeputeerde Strijk benadrukt dat de Staten over haar eigen agenda gaat. Tegelijkertijd is de gedeputeerde van mening dat wat de provincie hier nastreeft te zwaar wordt gemaakt. De verzelfstandiging of de positionering van het Trambedrijf is een principiële, wezenlijke keuze. De gedeputeerde vond het zelf heel fijn hoe GS tussentijds PS steeds meenam. Dit leidde tot een breed gedragen einduitkomst; niet helemaal honderd procent, maar toch wel met voor een groot deel. Maar dat was veel meer majeur dan wat hier speelt. Als de zorg is 'provincie, u blijft toch echt wel denken aan alle overbelangen die buiten de stad spelen', dat is de taak en verantwoordelijkheid van GS. Het is goed te realiseren dat veel bussen met een eindbestemming buiten de stad wel vanuit de stad vertrekken en vice versa, en dat de dienstvoering al in de stad mis kan gaan. Feit is dat 75 procent van de reizigersaantallen zich in de stad Utrecht bevindt. Daarmee vindt GS het heel belangrijk om de gesprekken met de wegbeheerder goed te kunnen voeren. De gedeputeerde heeft er geen beeld bij, als met tussenstappen op weg naar de SOK een nieuwe samenwerking verder vormgegeven welk andere type gesprekken dan informatief passend zijn. Er is weleens eerder zo'n sessie met de Staten geweest waarbij bleek dat niet duidelijk was wat er precies werd besproken. De gedeputeerde is bang voor een dergelijke situatie. De kaders namelijk worden straks bij het Mobiliteitsprogramma vastgesteld. Dus daar zit ook de invloed van Provinciale Staten.

De heer Hazeleger bedoelt hem ook nadrukkelijk niet inhoudelijk, maar het meer de vraag hoe die samenwerking vormgegeven gaat worden. Nu is er die alliantie en er komt op een gegeven moment een samenwerkingsovereenkomst. De spreker is er voorstander van dat de Staten daarin meegenomen wordt: wat is het probleem; wat worden de middelen die de provincie in wil zetten; wat zijn de opties?

Gedeputeerde Strijk geeft aan dat deze vraag wordt gesteld op het niveau van de uitvoering. Dit is de verantwoordelijkheid van GS. vindt deze vragen op het niveau van de uitvoering. Het is aan het college om in de uitvoering van haar verantwoordelijkheid en taken – de provincie is concessieverlener, is verantwoordelijk, de autoriteit op het gebied van het ov – dat goed te doen en daar in de operationele dagdagelijks met de wegbeheerder nauw contact te houden, met de grootste daarbij. Omdat die zo dominant is, stelt GS als het dagelijks bestuur voor om het zo te doen. Provinciale Staten worden later weer goed meegenomen als de SOK er ligt, maar de gedeputeerde is er geen voorstander van nu tussentijdse stappen in te bouwen. Anders zou Provinciale Staten op de stoel van de gedeputeerde gaan zitten.

De heer Wolting memoreert dat er in de stukken wordt gesproken over de Metropoolregio Utrecht. Dat is niet alleen de gemeente Utrecht. De spreker kan zich voorstellen dat een overeenkomst met de gemeente Utrecht effectief kan zijn in de dagelijkse operatie, maar het is belangrijk te kijken naar de beeldvorming. Als de provincie dit wil doen, is het wel heel essentieel dat ook die andere gemeenten het gevoel hebben dat ze op gelijkwaardige voet meepraten en dat het niet zo is dat de gemeente Utrecht uiteindelijk gaat bepalen hoe het gebeurt. Immers, er komen veel reizigers uit het buitengebied naar de stad Utrecht.

Gedeputeerde Strijk benoemde in zijn eerdere antwoord ook al de zorg dat met deze samenwerking de belangen van de 25 andere gemeenten en de inwoners worden veronachtzaamd, als er een nauwer contact is met een van de 26 gemeentes in de provincie in de dagelijkse gang van zaken. Dat is nadrukkelijk niet zo, geeft de gedeputeerde aan. Het provinciaal bestuur heeft continu in beeld dat de belangen van de hele provincie, van de hele metropool, te bedienen zijn. GS ziet de metropool als de provincie. Het is ook een feit dat in de praktijk van alledag het college meer met de wegbeheerder stad Utrecht te maken heeft, omdat er een enorm stroom van het openbaar vervoer naartoe gaat en vandaan komt. Daar zoekt het college dan deze samenwerking goed op. De gedeputeerde benadrukt nogmaals dat Provinciale Staten de kaderstelling, de programma's, op andere momenten vaststelt.

De voorzitter constateert dat het agendapunt voldoende is besproken.

14. [Statenbrief Afdoening motie 98 'Een versnelling in de Ontwikkeling van \(vervoers\)knooppunten' \(PS2022MM75\)](#)

Dit agendapunt is opgevaardigd op verzoek van de fractie van de VVD.

De heer De Jager memoreert dat de motie destijds is ingediend vanuit het belang van de ontwikkeling van vervoersknooppunten in het perspectief van mobiliteit. Met andere woorden, in relatie tot de essentiële rol die knooppunten innemen, om in samenhang bereikbaarheid te realiseren. En vervolgens heeft de VVD opgeroepen om een versnelling in die realisatie van die ontwikkeling te brengen. Op basis van het rapport van &Morgen, Actualisatie van het uitvoeringsprogramma multimodale knooppunten, constateert de VVD dat het tamelijk beschrijvend van aard is. Het belang van knooppunten wordt wel belicht, maar vooral vanuit het perspectief van gebiedsontwikkeling, wat minder in relatie tot de werking en de uitwerking op het totale mobiliteitssysteem. De VVD leest ook in dat stuk dat de provincie kaderstellend en regulerend is en ook in andere beleidsstukken staan ook worden als 'faciliterend', maar dat is eigenlijk niet wat de strekking was van de motie, namelijk om meer proactief die regie te gaan voeren. In de stukken leest de VVD dat de provincie in gesprek is met allerlei maatschappelijke partijen en ondersteunend is aan gemeenten, zowel in kennis als met subsidie. Algemeen bekend is dat die subsidiepot niet echt hard loopt. Dus ook daarin is te zien dat het allemaal redelijk passief gaat. Dat was niet in lijn met de strekking van de motie. Dus vanuit dat perspectief van mobiliteit, waarin zit nou echt die doorgevoerde versnelling en het meer zelf actief regie voeren op het resultaat in relatie tot het handelingsperspectief in relatie tot knooppunten? Wat zegt dit over de beleefde urgentie vanuit het college ten aanzien van dit punt? Daar is de VVD benieuwd naar alvorens de motie afgedaan kan worden.

Gedeputeerde Strijk memoreert het debat over de programmabegroting vorig jaar, waar deze motie werd aangekondigd. De heer De Jager heeft zojuist het doel van motie nogmaals gedefinieerd. De gedeputeerde denkt dat het college van mening was dat met de actualisatie van de Uitvoeringsagenda waar &Morgen in ondersteund heeft en eigenlijk ook de lijst van dertien potentiële punten waar het college mee aan de slag zou willen een heel belangrijke slag voorwaarts is gemaakt, ook in het inzicht dat daarmee is verkregen om daarin verder te gaan. Aan de andere kant is dit dan maar weer slechts een bouwsteen, wel een heel belangrijke bouwsteen in het Mobiliteitsprogramma voor 2024-2030, wat de volgende Provinciale Staten in Q3, Q4 2023 moet vaststellen voor de komende zes jaar. Daar moet die bredere mobiliteit goed in ogeschouw komen.

Het college is van mening een belangrijke bouwsteen te hebben aangeleverd. De heer De Jager geeft aan dat de resultaten pas zichtbaar worden op het moment dat dat goed landt in die mobiliteitsstrategie. Daarom stelt de gedeputeerde voor deze motie aan tot dat moment

De heer De Jager waardeert deze handreiking, die aansluit bij zijn betoog om er zo mee om te gaan. Het ging de VVD om de urgentie en de versnelling. De indruk was nu gewekt dat dat programma door is gelopen en dat het rapport een belangrijke bouwsteen aanlevert voor het stappenplan, maar de spreker zag onvoldoende de argumentatie voor die versnelling die klaarblijkelijk aangebracht zou zijn. En daarmee de vraag, nogmaals: ziet het college de urgentie?

De voorzitter constateert dat het agendapunt voldoende is besproken.

20. Sluiting

Niets meer aan de orde zijnde, sluit de voorzitter de vergadering om 17.05 uur.