

VERSLAG van de openbare vergadering van de Statencommissie Milieu & Mobiliteit van 22 februari 2023

Voorzitter:

Mevrouw M. de Jong

Aanwezig:

De heer A.J. Schaddelee (gedeputeerde), de heer R. Van Muilekom (gedeputeerde), Mevrouw G. Bikker (CDA), de heer J. Breur (SP), de heer B. van den Dikkenberg (SGP), mevrouw M. van Elteren (GroenLinks), mevrouw N. De Haan-Mourik (ChristenUnie), de heer H. de Harder (ChristenUnie), de heer K. de Heer (ChristenUnie), mevrouw M. Hoek (50PLUS), de heer B. de Jager (VVD), de heer E. Kamp (D66), de heer G. Mulder (PvdA), de heer D. Oude Wesselink (GroenLinks), de heer P. Overkleeft (D66), de heer A. van Schie (VVD), mevrouw D. Van Ulzen (VVD), de heer P. de Weerd (Partij voor de Dieren), de heer H. Wolting (ChristenUnie).

Van ambtelijke zijde aanwezig:

Drs. R. Poort (griffier), R.S. van Paridon (commissiesecretaris) A. Smakman (Notuleerservice Nederland).

1. Opening

De voorzitter opent de openbare vergadering om 13.30 uur. De voorzitter heet de aanwezigen van harte welkom bij de laatste commissievergadering Milieu en Mobiliteit in deze statenperiode.

2. Vaststellen agenda

De voorzitter heeft voorafgaand aan de vergadering geen wijzigingsverzoeken ontvangen.

De agenda is aldus vastgesteld.

3. Mededelingen

Er zijn geen mededelingen.

4. Ingekomen stukken M&M

De voorzitter heeft voorafgaand aan de vergadering geen opmerkingen ontvangen.

De ingekomen stukken zijn ter kennisgeving aangenomen.

5. Verslag Statencommissie M&M 18 januari 2023

De voorzitter heeft voorafgaand aan de vergadering geen wijzigingsverzoeken ontvangen.

Het verslag d.d. 18 januari 2023 is aldus vastgesteld.

6. Rondvraag

Rondvraag met betrekking tot de stakingen in het openbaar vervoer, ingediend door de SP.

De heer Breur vraagt de gedeputeerde hoe hij de rol ziet van de provincie – de ov-concessies vallen onder de verantwoordelijkheid van de provincie – en wat hij daarin kan betekenen nu er een patstelling is ontstaan in de cao-onderhandelingen. De werkgevers willen niet toegeven aan de eisen van de chauffeurs, omdat er geen geld voor is.

Gedeputeerde Schaddelee vindt het een terecht punt, wat de SP aanhaalt. Deze situatie is buitengewoon vervelend voor de reizigers. De gedeputeerde kan alleen maar hopen dat deze stakingen snel eindigen, omdat het openbaar vervoer hierdoor ernstig wordt geschaad en de reputatie van het openbaar vervoer wordt aangetast. De stakingen resulteren in minder bussen en vollere bussen, waardoor reizigers er niet op kunnen vertrouwen dat de bus of tram rijdt. Dit is zeer problematisch.

De provincie speelt geen rol bij deze cao-onderhandelingen. De provincie is geen partij in dit conflict tussen werkgevers en werknemers en is niet in de positie om een einde aan dit conflict te maken. De decentrale ov-autoriteiten hebben echter wel opgeroepen om zo snel mogelijk tot een oplossing te komen. De gedeputeerde herhaalt deze oproep hier nogmaals, omdat het in het belang van de reizigers is, en ook die van de chauffeurs. Als er te veel bezuinigen worden doorgevoerd, is er niet alleen het risico dat er geen loonsverhoging komt, maar kunnen chauffeurs ook hun baan verliezen, omdat de sector ten onder kan gaan. Dit is een reëel risico, zoals ook in de jaren '80 met de Britse auto-industrie is gebeurd. Een sector kan kapot bezuinigd worden, hoe goed deze ook is. Het is niet te hopen dat dat gebeurt.

De heer Breur noemde dat de ov-bedrijven aangeven geen geld te hebben voor een loonsverhoging. Dit vindt de gedeputeerde een lastige kwestie. De provincie Utrecht heeft de concessie met twee jaar moeten verlengen en daarbij meer dan 60 miljoen euro extra uitgetrokken om verdere verslechtering te voorkomen. Andere ov-autoriteiten maken natuurlijk hun eigen keuzes. Sommige provincies en steden hebben niet extra geïnvesteerd en hebben bezuinigd. De gedeputeerde benadrukt dat de bedrijven in deze sector in Nederland al heel lang geen geld verdienen. Dus de vraag of er ergens geld te vinden is, is ingewikkeld omdat deze sector momenteel in de overlevingsstand zit.

In week 7 heeft er een urgentieconferentie plaatsgevonden, die was georganiseerd door de provincies, andere ov-autoriteiten, het Rijk en alle belanghebbenden in de ov-sector. Tijdens deze conferentie is nagedacht over wat er nodig is om uit deze crisis te komen. Dit gaat niet alleen over de stakingen en cao-onderhandelingen, maar ook over andere kwesties, zoals het invoeren van groene abonnementen, het reduceren van abonnementsprijzen en het organiseren van energiecompensatie voor de vervoerders. De conferentie heeft mooie resultaten opgeleverd. Dit wordt uitgewerkt in een statenbrief en zodra deze gereed is, worden gedeeld met de Staten. De gedeputeerde hoopt dat dit bijdraagt aan het herstel van het vertrouwen van de reizigers in het ov.

De heer Breur dankt de gedeputeerde voor zijn antwoord en kijkt uit naar de statenbrief. De gedeputeerde heeft terecht opgemerkt dat de staking lastig is voor de reizigers, maar er zit onvrede van de chauffeurs onder die staking en dat moet aangepakt worden. Hoewel de gedeputeerde zegt dat het een cao-kwestie is en dat de provincie daar geen invloed op heeft, bevestigt dit alleen maar het herhaalde pleidooi van de SP dat het openbaar vervoer in publieke handen hoort te zijn, zodat de provincie wel invloed uit kan oefenen.

Gedeputeerde Schaddelee stelt voor deze discussie nu niet te voeren. De gedeputeerde benadrukt wel dat hij in zijn eerdere antwoord juist heeft benadrukt dat de zorgen van de chauffeurs hem zeer raken, maar dat hij niet aan tafel zit bij de cao-onderhandelingen. In de afgewezen voorstellen vorige week was niet alleen een hoger loon opgenomen, maar ook flankerende maatregelen, zoals verbeterde arbeidsvoorwaarden en rusttijden. Het is daarom extra spijtig dat dit hele pakket is afgewezen, omdat het een mooie stap vooruit had kunnen zijn.

Rondvraag met betrekking tot NABO Soest, ingediend door de ChristenUnie.

De heer Wolting heeft specifieke vragen over de niet-automatisch bewaakte overgang voor voetgangers, wat een belangrijk onderdeel is van het wandelnetwerk in de regio en van belang is voor het dorp Soest om bijvoorbeeld naar de Soester Eng te komen. ProRail streeft ernaar om eind 2024 alle niet-automatisch bewaakte overwegen weg te hebben, en dit is de laatste in de provincie Utrecht die zich ook op openbaar terrein bevindt. De vraag is nu of de provincie voldoende betrokken is bij het vinden van een oplossing voor deze overweg. Als er geen oplossing wordt gevonden, zal de overweg eind volgend jaar verdwijnen.

Daarom wil de ChristenUnie graag weten of de provincie in gesprek is met de gemeente om tot een oplossing te komen.

Gedeputeerde Schaddelee antwoordt dat dit gaat om de spoorwegovergang genaamd de Gouden Ploeg, waarvan de problematiek al enige tijd bekend is bij de provincie. Hoewel de gedeputeerde in het verleden wel eens over de kwestie heeft gesproken met de wethouder, benadrukt hij dat de provincie geen partij is als het gaat om de spoorwegovergang. De gemeente is verantwoordelijk als wegbeheerder en de overgang is eigendom van ProRail. Desondanks betekent dit niet dat de provincie er helemaal niets mee hoeft te doen. De bal ligt vooral bij de gemeente en ProRail om het gesprek met elkaar aan te gaan en, indien nodig, externe hulp in te schakelen. De provincie is nog zoekende naar haar rol in het borgen van de belangen van voetgangers. Mogelijk kunnen partijen na de verkiezingen in gesprek gaan om de voetgangers meer te betrekken in de infra, maar op dit moment ontbreekt het de provincie aan capaciteit, geld en belang om hier een actieve rol in te nemen.

De heer Wolting merkt op dat er voor de aanleg van een fietstunnel er allerlei regelingen zijn, terwijl er op dit moment geen vergelijkbare regelingen zijn voor voetgangers. De spreker vraagt zich af of er speciaal regelingen voor voetgangers moeten worden getroffen of dat het gelijkgetrokken kan worden met fietsers en ander langzaam vervoer. De spreker wijst erop dat het doorschuiven van deze kwestie tot na de verkiezingen en nieuwe collegeonderhandelingen tot gevolg kan hebben dat de deadline van 31 december 2024 voorbij is.

Gedeputeerde Schaddelee erkent dat de tijd doorgaat, maar het feit blijft dat de gedeputeerde voor deze periode geen budget of capaciteit heeft, maakt het ook lastig om de gemeente te benaderen en te zeggen dat de provincie dit belangrijk vindt, maar geen middelen heeft om te helpen. De gedeputeerde zegt toe bij de gemeente te benadrukken dat het belangrijk is de belangen van voetgangers in dit geval goed in overweging te nemen.

7. Termijnagenda M&M en lijst moties

De voorzitter heeft voorafgaand aan de vergadering geen opmerkingen ontvangen.

De termijnagenda M&M en lijst moties is aldus vastgesteld.

TER BESPREKING

8. Inspraak

De voorzitter heet de inspreker de heer Van Staveren welkom. De inspreker krijgt vijf minuten om zijn verhaal te doen. Daarna is er gelegenheid voor de commissie om vragen te stellen en kan de heer Van Staveren daarop antwoorden. Tot slot krijgt meneer Van Staveren nog één minuut om zijn afsluitende opmerkingen te delen.

De heer Van Staveren spreekt in namens Kerngroep Stop4deroute over de luchtruimherziening met de vierde naderingsroute voor Schiphol over de provincie Utrecht. De inspreker is ook betrokken bij de Kerngroep Stop4deroute, SATL (Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen) en een samenwerkingsverband van bewoners rondom luchthavens. De kerngroep wil mensen informeren en waarschuwen over de voorgestelde vierde aanvliegeroute naar Schiphol, die het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wil aanwijzen. Ongeveer 19% van de aankomende vluchten op Schiphol moet via deze route vliegen, ook 's nachts. Dit betekent zo'n 120 vliegtuigen per dag die laag overkomen en in de toekomst mogelijk nog meer. Het begin van de route heeft ook een wachtgebied waar vliegtuigen op ongeveer 70 kilometer van Schiphol beginnen met een continue daling, wat betekent dat ze steeds lager over de provincie Gelderland en Utrecht zullen vliegen. Daar waar geen dalende route komt te liggen, is er wel plek voor stijgende vliegtuigen.

Het ministerie heeft drie doelen voor de herindeling van het luchtruim: efficiënter gebruik en beheer van het luchtruim, verduurzaming van de luchtvaart en verruiming van de capaciteit en het militaire oefengebied in het noorden. De kerngroep heeft echter grote bedenkingen bij de argumentatie, gevolgen en participatieproces. Minister Harbers heeft de wens uitgesproken – dit staat ook in de Luchtvaartnota – om Schiphol vanaf 2027 te laten te groeien. Voor het faciliteren van groei van Schiphol is de voorgestelde route een belangrijk middel, wat in strijd lijkt met de verduurzamingsdoelstellingen. Het beperken van de CO₂-uitstoot door meer directe en kortere routes wordt opgevoerd als motivatie, maar dit efficiënte vliegen gaat slechts over een klein deel van de vlucht en is verwaarloosbaar op de vliegafstand. Deze zeer beperkte efficiëntiewinst wordt bovendien dubbel en dwars verspeeld door groei van de luchtvaart. Het beperken van hinder voor dichtbevolkte gebieden lijkt ook niet haalbaar omdat het de hinder simpelweg verplaatst naar andere gebieden buiten de geluidscontouren van Schiphol. Ook daar wordt zeer veel geluidshinder ervaren, maar buiten de geluidscontouren gelden geen regels die de bewoners beschermen. Bovendien zijn de normen voor geluidsbelasting erg hoog ten opzichte van de WHO-richtlijnen.

Het gebied waar de route is gepland, heeft veel recreatie- en natuurgebieden die gevoelig zijn voor geluid en stikstof. Geluid heeft een negatieve invloed op het welbevinden en de gezondheid van mensen. Deze vierde route zal de gezondheid van inwoners en het welzijn van de natuur aantasten. De IPCC-rapporten zijn alarmerend over het klimaat. Ook is het te verwachten dat de huizenprijzen omlaaggaan, wat effect heeft op de lokale economie.

Er zijn al zienswijzen ingediend, waaronder die van de provincie en ongeveer 2100 andere zienswijzen, maar uit een reactienota van het ministerie van I&W valt op te maken dat er geen sprake is van participatie. Burgers en bestuurders worden buitenspel gezet omdat het besluitvormingsproces via een algemene maatregel van bestuur zal verlopen en er voor deze luchtweg geen bezwaar of beroep mogelijk zal zijn.

Bewonersgroepen rondom luchthavens en natuur- en milieuorganisaties delen hun ervaringen als waarschuwing. Participatie blijkt niets meer dan informatie en reacties ontvangen, er is geen werkelijke inspraak. Bovendien worden vlieghoogtes niet gehandhaafd, zijn de milieueisen vaag en is er geen passende normering en beschouwing van de werkelijke effecten. Daarom roept de kerngroep op om het belang van de inwoners om in een gezonde en fijne omgeving te leven boven de wens van Schiphol om uit te breiden, te stellen. De inspreker roept op te strijden voor de lokale economie, bescherming van Natura 2000- en stiltegebieden en andere natuurgebieden, en de vierde aanvliegeroute over Gelderland en richting Schiphol te stoppen. De provincie kan daarbij helpen door samen met gemeenten en de provincie op te komen voor deze zaak. Er moet worden ingezet op het volgen van de Europese richtlijn, zodat alle stikstofuitstoot, inclusief die boven de 914 meter, meetelt, zoals geadviseerd door Remkes en opgenomen in deze Europese richtlijn. Het is van belang deze trucs niet toe te staan, maar wel te kijken naar de werkelijke uitstoot die leidt tot de depositie en verslechtering van de staat van deze gebieden. Het ministerie moet worden aangesproken op het ontbreken van een natuurvergunning en luchthavenverkeersbesluit, die Schiphol niet heeft. Ook moet worden geëist dat Schiphol rapporteert over alle uitstoot van giftige, kankerverwekkende stoffen in de omgeving.

Er is een stikstof- en klimaatcrisis en een vierde naderingsroute mag geen groei van de luchtvaart faciliteren. Verdeling of spreiding is geen oplossing, maar minder vliegtuigen wel. De vraag is van wie de lucht is. Het kan niet zo zijn dat commerciële bedrijven, zoals Schiphol en luchtvaartmaatschappijen, de lucht claimen en vervuilen, terwijl het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat dit mogelijk maakt ten koste van de bewoners. Minister Harbers stelt dat lokale bestuurders moeten zorgen voor een gedragen uitwerking van de luchtruimherziening in de ontwerp- en realisatiefase. Het is aan de bestuurder en de provincie om te laten zien dat er geen draagvlak is voor een vierde route en dat er geen gedragen uitwerking kan komen. De inspreker vraagt de commissie hierover haar mening te delen.

De commissie krijgt de gelegenheid tot het stellen van vragen.

De heer Oude Wesselink heeft de volgende vragen:

- Wat zijn de trucs waar de inspreker aan refereerde?
- Kan de inspreker iets vertellen over de verwachte geluidsoverlast?

- De provincie heeft eerder al een zienswijze ingediend, maar deze werd door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat genegeerd. Is de gedeputeerde het eens met GroenLinks dat de provincie een duidelijk signaal moet afgeven dat ze deze vierde aanvliegeroute niet willen, omdat het zal leiden tot een verdere toename van het aantal vluchten. Uit deze vraag spreekt de mening van GroenLinks over dit onderwerp.

De heer De Jager heeft de volgende vragen:

- Kan de inspreker kort toelichten wat volgens hem de Staten is van de vierde aanvliegeroute?
- Klopt het dat vliegtuigen meer in glijvlucht naar Schiphol zouden gaan en zo lang mogelijk wachten voordat ze de daling inzetten, met als gevolg dat er minder geluidsoverlast is dan in de huidige situatie?

Mevrouw Bikker dankt de inspreker voor zijn inbreng en voor het feit dat de inspreker zijn zorgen met de commissie wil delen. Het CDA deelt enigszins de bezorgdheid hieromtrent en we zouden graag, net als de vorige sprekers, meer duidelijkheid willen over de hoeveelheid geluidsoverlast die dit zal veroorzaken en op welke manier de vliegroute daar invloed op zal hebben.

De heer Breur heeft de volgende vragen:

- De SP is van mening dat de vierde route er om alle genoemde redenen niet zou moeten komen. De spreker gaf aan dat uitbreiding van het aantal vluchten eraan zit te komen. Dat ligt nog ter discussie, ook in de Tweede Kamer. Heeft de spreker zicht op de status hiervan?
- Er zijn moties in verschillende gemeenten in omloop om zich te verzetten tegen de vierde aanvliegeroute en deze moties roepen op tot samenwerking tussen gemeenten en de provincie. De vraag is of de gedeputeerde bereid is deze samenwerking aan te gaan, mocht hierom worden gevraagd.

De heer Kamp bedankt de heer Van Staveren voor zijn inspraakreactie en geeft aan dat hij deze onderschrijft. De spreker verwijst naar een grote bijeenkomst in Driebergen Zeist waar meer dan 150 mensen aanwezig waren en waar de problematiek uitvoerig besproken werd. Hij vraagt zich af in welke fase dit traject precies zit. De spreker merkt op dat er soms veel onduidelijkheid is over de consequenties van een vierde baan. De heer Kamp vraagt aan de gedeputeerden of er een gezamenlijke voorlichtingsbijeenkomst komt om alle betrokkenen van de juiste informatie te voorzien.

De heer Mulder sluit zich aan bij de opmerkingen van GroenLinks en de SP en is van mening dat de vierde aanvliegeroute er niet moet komen. Hij vindt het belangrijk om de consequenties, bijvoorbeeld voor de verstedelijkingsopgave door toenemende geluidsoverlast en gezondheidseffecten, mee te nemen. De heer Mulder verwijst naar de mooie voorbeelden rondom de verbreding van de A27 waarbij brede welvaartsaspecten een plek kregen in de totale afweging. Hij vindt dat het hoog tijd is om deze aspecten ook hier een plek te geven, zoals eerder al door de inspreker aangegeven. De spreker dankt de inspreker voor de inspraak.

De heer De Heer dankt de inspreker voor zijn bijdrage en geeft aan dat hij deze heeft gelezen voordat hij ging slapen. In zijn droom zag hij een hoorzitting over de vierde aanvliegeroute en hij stelt daarover een vraag aan de inspreker. Het Rijk voert twee verschillende discussies over het stimuleren of beperken van het aantal vluchten naar Schiphol en de tweede betreft de aanvliegeroutes en hoe deze met zo min mogelijk brandstof en overlast georganiseerd kunnen worden. De ChristenUnie vindt dat er naar beide aspecten gekeken moet worden en dat er gestreefd moet worden naar een duurzame aanvliegeroute. De vraag die de spreker niet stelt, gaat over de uitstoot en het aantal inwoners dat profiteert van kortere aanvliegeroutes.

In de aanloop naar de Luchtvaartherziening mochten de overheden en inwoners zienswijzen indienen. De provincie heeft een zienswijze ingediend. De heer De Heer vraagt of de inspreker ook een zienswijze heeft ingediend over de voorgestelde principes bij het kiezen van de aanvliegeroutes.

De ChristenUnie heeft in haar verkiezingsprogramma geen standpunt ingenomen over de vierde aanvliegeroute, omdat de provincie hier niet over gaat. De heer De Heer zal echter wel een blog schrijven over deze gedachtewisseling.

De heer Ubaghs vraagt of het klopt dat de beslissing over de vierde baan al is genomen. Daarnaast geeft de spreker aan dat BVNL in principe voorstander is van de vierde baan, omdat zij de groei van Schiphol niet als iets negatiefs zien en zich afvragen hoe deze groei opgevangen kan worden als de vierde baan er niet komt.

De heer De Weerd dankt de heer Van Staveren voor zijn inspraak en heeft de volgende vragen:

- De eerste vraag gaat over het wachtgebied aan het begin van de vierde aanvliegeroute. De vraag is of bekend is waar dit wachtgebied ongeveer komt te liggen en welke mogelijke effecten dit kan hebben op het milieu en de geluidsoverlast.
- De tweede vraag is of het ontbreken van de Natuurvergunning voor Schiphol nog roet in het eten kan gooien voor de vierde aanvliegeroute, bijvoorbeeld als er een zaak wordt aangespannen.
- De spreker vraagt de heer Van Staveren toe te lichten waarom Schiphol niet hoeft te rapporteren over het grootste deel van haar uitstoot.

Tot slot geeft de heer De Weerd het standpunt van de Partij voor de Dieren weer, namelijk dat zij tegen de aanleg van de vierde aanvliegeroute zijn en voorstander zijn van krimp van de luchtvaartsector.

Namens de SGP sluit de heer Van den Dikkenberg graag aan bij de hoorzitting uit de droom van de heer De Heer om van informatie te worden voorzien. Hij geeft aan dat zijn partij het onderwerp niet heeft opgenomen in het verkiezingsprogramma en hij heeft nog geen inhoudelijke afweging gemaakt. Hij benadrukt echter dat de groei van Schiphol op zichzelf geen doel hoeft te zijn en dat Schiphol zich eerst aan de wetten moet houden en er bijvoorbeeld belastingen op kerosine moeten worden geheven. Hij heeft hier een eigen opvatting over, maar dit valt niet onder de verantwoordelijkheid van de provincie. Het stimuleren van vliegverkeer is voor de SGP geen uitgangspunt, eerder het inperken ervan. Dit heeft te maken met de balans in alle lopende discussies.

Mevrouw Hoek Mevrouw Hoek van 50PLUS is van mening dat er geen vierde baan bij Schiphol moet komen. Zij woont zelf in een gebied tussen Schiphol en de wachtkamer en ervaart veel geluidsoverlast van vliegverkeer. De wachtkamer bevindt zich boven het Naardermeer en tijdens de zomermaanden is het vliegverkeer bijna continu, waardoor je elkaar niet eens kunt verstaan. Ook is er uitstroom van vliegtuigen van het vliegveld Hilversum en zijn er vaak traumahelikopters op weg naar het AMC. Mevrouw Hoek erkent dat ze eraan gewend is geraakt, maar het is beslist niet leuk.

De heer Van Staveren reageert op de inbreng van de commissie.

De heer Van Staveren stelt aan de orde wat er mankeert aan de trucs. Er moet rekening worden gehouden met stikstof, zelfs boven de 900 meter. Remkes heeft dat verklaard, maar het is ook een Europese richtlijn waar Nederland zich al 20 jaar niet aan houdt. SATL, de organisatie rondom Lelystad, heeft een klacht ingediend bij de Europese Commissie omdat Nederland zich hier niet aan houdt. Er is ook een rechtszaak geweest tegen het ministerie vanwege het achterhouden van berekeningen van de stikstofuitstoot. De rechter heeft besloten dat de gegevens overhandigd moeten worden, maar het ministerie betaalt nu de dwangsom in plaats van de gegevens te leveren. Dit wordt betaald met belastinggeld. Bovendien is het OM een strafrechtelijk onderzoek gestart naar manipulatie van stikstofcijfers om Lelystad Airport te kunnen openen. De handel in stikstofrechten is ook een punt van zorg, het is gebonden aan de vervuiling van een bedrijf. Bovendien wordt ammoniak nu uitgeruild voor NOX, wat ook boven de 900 meter wordt uitgestoten en momenteel niet wordt berekend. Dit leidt tot meer stikstof. De stikstofemissie zal neerslaan en de natuur zal verslechteren. Vorige week heeft de Kamer een motie aangenomen waarin het kabinet wordt verzocht om geen natuurvergunning te verlenen voor Schiphol en Lelystad Airport totdat er garanties zijn dat de luchtvaart op een eerlijke manier bijdraagt aan het oplossen van het stikstofprobleem en aan alle nationale en internationale voorwaarden is voldaan. Harbers heeft deze motie afgeraden. Gelderland heeft besloten dat de stikstofrechten niet naar de Schiphol Groep mogen gaan. De spreker wil ook Utrecht waarschuwen, omdat Gelderland deze rechten hard nodig heeft. Schiphol, als staatsbedrijf met veel financiële middelen, hoeft geen dividend uit te betalen, maar koopt nu wel zogenaamd de rechten. Dit is niet juist.

De heer Van Thienen, ook lid van de actiegroep Stop4deroute, stelt dat geluid een zeer complex probleem is waarvoor veel expertise nodig is. Desondanks denkt men dat er iets over gezegd kan worden, omdat er

veel mensen in Nederland zijn met een app op hun telefoon waarmee ze het geluid van overvliegende vliegtuigen kunnen meten. Uit deze metingen blijkt dat er zelfs bij dalende vliegtuigen op bijvoorbeeld 2 kilometer hoogte zeer hoge geluidsniveaus worden gemeten, vaak boven de 60 decibel. Dit is vergelijkbaar met het geluidsniveau van mensen die een gesprek voeren op 1 meter afstand. De heer De Jager suggereerde dat glijvluchten wellicht minder geluidsoverlast zouden veroorzaken. Het geluid van vliegtuigen wordt deels veroorzaakt door de motoren en deels door de turbulentie rondom het vliegtuig. De verhoudingen hiertussen zijn niet volledig duidelijk, maar uit de huidige ervaring blijkt dat zelfs dalende vliegtuigen, die al deels een glijvlucht uitvoeren, leiden tot aanzienlijke geluidsoverlast.

De heer Van Staveren stelt, in reactie op de ChristenUnie, dat er al geruime tijd wordt gepolerd bij Schiphol en dat dit weinig oplevert. De inspreker stelt dat de vierde naderingsroute de groei van de luchtvaart mogelijk maakt en dat dit ten koste gaat van de inspanningen om het luchtruim te verduurzamen. Het is hypocriet om aan de ene kant te willen groeien en aan de andere kant te streven naar duurzaamheid, aldus de heer Van Staveren. De landelijke ChristenUnie en Eppo Bruins hebben echter een andere opvatting over deze kwestie.

De heer De Heer riep in zijn bijdrage op, los van de uitkomst van de discussie over een extra aanvliegroute, ook in te zetten op het verduurzamen van vluchten. Dit heeft voordelen bij en een toename van het aantal vluchten en ook bij een afname van het aantal vluchten.

De heer Van Staveren is het deels eens met de heer De Heer, maar vindt dat innovatie als excuus wordt gebruikt om te kunnen groeien. Hij is voorstander van innovatie, maar vindt dat de capaciteit volledig wordt benut zodra deze beschikbaar is, zoals met de slots en de polderbaan gebeurde. Hij vreest dat alles vol zal worden gevlogen en dat er nergens meer rust zal zijn in Nederland. Hij benadrukt dat het beleid voor uitbreiding van luchthavens al vaststaat en dat het nu in de ontwerp- en realisatiefase zit, waarbij de provincie een belangrijke rol speelt, vooral in de participatie. Gemeenten en bewoners hebben volgens hem een kleine rol. De heer Van Staveren vindt dat deze uitbreiding niet kan doorgaan omdat niet wordt voldaan aan de stikstofeisen en de WHO-normen worden overtreden.

De heer Van Thienen voegt eraan toe dat de heer De Heer vroeg naar de verwachte uitstootreductie door de kortere routes. Er zijn berekeningen uitgevoerd in opdracht van het ministerie die uitkomen op een reductie van 6 tot 7% van de brandstof. Maar deze berekening gaat alleen over de brandstof die wordt verbruikt tijdens het dalen naar Schiphol. Op een volledige vlucht vanuit Rome, Mumbai of Sydney is dit een verwaarloosbaar percentage van de totale brandstofconsumptie en dus ook van de uitstoot. Daarom is dit eigenlijk een drogreden. Het effect op de uitstoot is nauwelijks merkbaar op de schaal van een volledige vlucht. De scheiding die de heer De Heer maakt tussen de discussie over de groei van de luchtvaart en de discussie over deze aanvliegroute en de mogelijke effecten ervan is minder relevant, omdat het duurzaamheidseffect in de praktijk zeer gering is.

De heer De Jager hecht er waarde aan antwoord te krijgen op zijn tweede vraag voordat de gedeputeerde overgaat tot beantwoording. De discussie is relevant en er is behoefte aan objectieve informatie om een goed oordeel te kunnen vormen. De heer Van Staveren is van mening dat Schiphol dit wil aangrijpen om verder te groeien. De vraag is wat de status is van de voorgestelde vierde aanvliegroute. De heer De Jager heeft begrepen dat alles nog ter discussie staat en dat de besluitvorming afhankelijk kan zijn van de hoeveelheid vluchten waar Schiphol mee te maken heeft. Eerder is gesproken over 550.000 vluchten, maar nu wordt er in toenemende mate gesproken over een reductie naar 400.000. De heer De Jager vraagt zich af of dit van invloed kan zijn op de beslissing over de vierde aanvliegroute en of er een mogelijkheid is dat de vierde aanvliegroute er überhaupt niet komt. Evengoed spelen deze aspecten ook op de andere aanvliegroutes, maar dit valt nu buiten de discussie. De heer De Jager wil graag de zienswijze van de heer Van Staveren horen zodat het onderwerp integraal kan worden bekeken.

De heer Van Staveren geeft als antwoord dat het beleid voor groei van de luchtvaart vaststaat en dat krimp uitgesloten is volgens de Luchtvaartnota. Minister Harbers heeft weliswaar aangegeven dat er krimp zal plaatsvinden naar 440.000, maar dit zou eigenlijk nog veel minder moeten zijn volgens een natuurrechter. Het beleid voor groei is afkomstig uit de luchtvaartnota die voor corona is opgesteld en niet is vastgesteld in de Tweede Kamer, maar wel coalitiebeleid is geworden. De luchtruimherziening is hieruit voortgekomen en hierdoor is er nu sprake van een vierde route die volgens hen voor minder hinder zal zorgen en waardoor er

groei mogelijk is. Er zouden schonere en stillere vliegtuigen komen, maar deze zijn niet zo schoon en stil als wordt beweerd. Duurzame luchtvaart is volgens de inspreker ook niet duurzaam. Minister Harbers heeft wel aangegeven dat hij dit wil vastleggen de milieueisen, maar deze zijn volgens de heer Van Staveren erg vaag, omdat deze niet boven de 900 meter gelden.

De heer De Weerd merkt op dat er nog meerdere vragen onbeantwoord zijn gebleven. Hoewel hij begrijpt dat er veel vragen zijn gesteld en de tijd beperkt is, vraagt hij zich af hoe er met deze onbeantwoorde vragen zal worden omgegaan.

Gedeputeerde Van Muilekom vroeg zich in eerste instantie af waarom er voor dit onderwerp nu veel aandacht is, maar mogelijk ligt er een relatie met de Provinciale Statenverkiezingen.

De gedeputeerde vindt de zorgen die op tafel liggen over de gezondheid van mensen, natuur en stiltegebieden serieus en onderschrijft deze als GS voor 100%. Hij merkt op dat de discussie over de vierde aanvliegeroute en luchtruimherziening gaat over het verminderen van de overlast op landelijk niveau, maar dat er spanning kan ontstaan doordat het per gebied kan verschillen. De gedeputeerde wijst erop dat er nog niet duidelijk is waar de route precies zal lopen, maar dat het Rijk wel heeft aangegeven deze te willen realiseren. Twee jaar geleden heeft de gedeputeerde samen met 14 gemeenten een gezamenlijke zienswijze ingediend waarin ze hebben aangegeven dat er in een projectMER moet worden aangetoond wat de consequenties zijn van de te kiezen route. De gedeputeerde is niet gerustgesteld door de reactienota die in het najaar van 2022 is gekomen en benadrukt dat de gezondheid van mensen voorop staat. Hij lobbyt hierover bestuurlijk met 56 gemeenten richting het Rijk.

De gedeputeerde van Muilekom merkt op dat de fase is aangebroken dat het ministerie met uitwerkingen komt. In zijn contact met het ministerie benadrukt hij het belang van het opzetten van een goede participatie, maar de gedeputeerde wil niet dat de provincie het verhaal van het Rijk gaat verkopen. Hij wil echter wel in de bestuurlijke gremia waarin hij zit, zo goed mogelijk geïnformeerd worden, om de inwoners en actiegroepen in de provincie goed te kunnen vertegenwoordigen en een goede afweging te kunnen maken. Na het overleg wil hij daarom een vervolgspraak maken om eventuele gemiste informatie of zorgen te bespreken. In de vervolgfase de komende jaren zullen beslissingen worden genomen. Dit zal pas in 2026 zal gebeuren. Dit toont aan hoelang deze processen van de ontwerp-voorkeursbeslissing tot de uiteindelijke besluitvorming duren.

Op dit moment is de belasting van de vliegtuigen nog niet goed uitgewerkt, maar daarvoor is het projectMER bedoeld. De gedeputeerde wil dat de mogelijke belasting goed wordt uitgewerkt, zodat er een duidelijk oordeel over kan worden gegeven. De vlieghoogtes boven de provincie zouden wat hem betreft hoger mogen zijn dan 6000 voet (ongeveer 2 kilometer) om de overlast te beperken. Echter, als de vlieghoogte lager wordt, dan worden de belangen van gemeenten met woningen – ook indachtig de woningbouwopgave in de provincie –, natuur- en stiltegebieden belangrijker en moet de provincie daar alert op zijn.

De samenwerking, de motie waar de heer Breur aan refereerde, werd al gezocht bij het indienen van de zienswijze en zal worden voortgezet. Er is zelfs een kerngroep gevormd van gemeenten die altijd overlast hebben gehad van Schiphol. Ook de NMU (Natuur- en Milieufederatie Utrecht) is vertegenwoordigd in de kerngroep. Deze kerngroep zal de belangen vanuit Utrecht zo goed mogelijk behartigen. De overlast concentreert zich met name in het noordwestelijke deel van de provincie, waar inwoners van Mijdrecht en omgeving veel klachten hebben. In andere delen van de provincie is het gelukkig rustiger.

De voorzitter geeft de commissie nog de gelegenheid procesmatige vragen te stellen. De griffie zal, gezien de tijd, de inhoudelijke vragen aan de twee insprekers schriftelijk beantwoorden.

De heer Oude Wesselink memoreert de opmerking van de gedeputeerde aan het begin van zijn bijdrage over zijn verbazing over de plotseling aandacht voor dit onderwerp en de mogelijke relatie met de Provinciale Statenverkiezingen. De heer Oude Wesselink vindt dit vreemd en hoopt dat de gedeputeerde hier afstand van wil nemen, omdat GroenLinks al een paar jaar geleden de eerste schriftelijke vragen heeft gesteld over dit onderwerp en het herhaaldelijk aan bod is gekomen in deze commissie. De laatste keer was dat twee

maanden geleden, samen met de ChristenUnie. Tot slot stelt hij nog de vraag aan de gedeputeerde over de positie van de provincie en wanneer volgens de gedeputeerde het moment is waarop de provincie zich goed kan uitspreken tegen deze vierde aanvliegeroute.

De heer De Heer stelt vast dat er nog niet is uitgepraat over het onderwerp en stelt voor dat de Staten worden uitgenodigd bij het overleg wat de gedeputeerde heeft. Hij stelt voor om ook alle raadsfracties uit te nodigen, omdat hij wekelijks wordt gebeld door een raadsfractie die vraagt naar de mening over de vierde aanvliegeroute. Het onderwerp speelt in veel gemeenten en de nieuwe Staten zullen er ook mee te maken krijgen. Hij stelt voor om vlak na de verkiezingen een werkconferentie te organiseren waar bewoners, de NMU en politici met elkaar in gesprek kunnen gaan en informatie kunnen uitwisselen. Op die manier kunnen gemeenteraden en Staten een koers bepalen. De heer De Heer wil dit graag agenderen na de verkiezingen, zodat de nieuwe Provinciale Staten direct aan de slag kunnen.

Gedeputeerde Van Muilekom merkt op dat zijn opmerking over de verkiezingen niet gericht is aan de Staten, maar aan de insprekers. Het was geen punt van kritiek. De gedeputeerde is van mening dat dit een goed moment is om de aandacht te vestigen op het onderwerp. De gedeputeerde herkent dat partijen dit onderwerp eerder ter sprake hebben gebracht en herinnert eraan dat de provincie twee jaar geleden een zienswijze heeft ingediend. Op dit moment ligt er geen besluit voor.

De gedeputeerde nodigt de aanwezigen uit om te praten over hun inzichten en van elkaar te leren. De komende twee jaar zullen er uitwerkingen plaatsvinden waarbij inwoners betrokken zullen worden, aldus het ministerie van I&W. De gedeputeerde zal op bestuurlijk niveau hierbij betrokken zijn. Op een gegeven moment zal er een besluit genomen worden en dan is het belangrijk om de inwoners en de andere provincies in BRS-verband te raadplegen en eventueel een lobby te voeren – de gedeputeerde nodigt ook de Staten hiertoe uit – richting de Tweede Kamer waar het uiteindelijke besluit wordt genomen. De gedeputeerde is zich ervan bewust dat dit een lastig proces is, maar hij benadrukt dat er wel invloed kan worden uitgeoefend aan de voorkant van het proces.

De heer De Heer heeft het voorstel gedaan om een werkconferentie te organiseren, waarbij ook raadsleden worden uitgenodigd. De gedeputeerde stemt hiermee in en wil graag onderzoeken hoe dit op een passende manier kan worden georganiseerd. De gedeputeerde staat open voor een verdere verdieping als daar behoefte aan is, maar heeft nu eerst gevraagd naar de mening van de Staten over dit onderwerp.

De voorzitter constateert dat het agendapunt voldoende is besproken.

In zijn slotwoord benadrukt de heer Van Staveren dat de provincie in haar zienswijze heeft aangedrongen op het uitvoeren van een MKBA en projectMER. Hij waarschuwt dat deze voor luchthavens niet fatsoenlijk zijn uitgevoerd. Het is daarom niet verstandig om te polderen over bijvoorbeeld vlieghoogtes, omdat er toch niet gehandhaafd wordt en dit geen oplossing biedt voor het milieu, klimaat en bewoners. Volgens hem is de ervaring met participatie dat er gevraagd wordt om input, maar dat er vervolgens weinig mee wordt gedaan. Het ministerie gaat namelijk gewoon door met hun plannen voor onder andere Luchtruimherziening en Lelystad Airport, ondanks zienswijzen vanuit de provincie. De rol van de provincie is echter belangrijk in deze kwestie en de mening van de Staten is van groot belang. Daarom roept hij op om dit onderwerp te bespreken binnen de partij en het op de agenda van de Provinciale Staten te zetten. Het idee is om samen met de gemeente en de provincie Gelderland tegen de plannen in actie te komen. Dit is het moment om een vuist te maken, omdat er nu ook andere gemeenten, burgemeesters en provincies zijn die zich uitspreken tegen Lelystad Airport.

De voorzitter dankt de heren Van Staveren en Van Thienen voor hun inbreng.

9. Statenbrief Uitgangspunten Vervoerplannen 2024 U-OV en Syntus

Dit agendapunt is opgevaardigd door CDA, SGP en ChristenUnie.

Mevrouw Bikker heeft aangegeven dat haar partij de statenbrief heeft opgevaardigd en is tevreden over de goede keuzes die het college heeft gemaakt. Ze benadrukt het belang van aandacht voor het openbaar

vervoer en de bereikbaarheid van kleine kernen in de provincie Utrecht en is blij dat er nu aandacht is voor ontsluitingen zoals het busstation Vianen-Lekbrug en de route Hoef en Haag-Driebergen-Zeist-Amersfoort. Ook de gevolgen voor de leefbaarheid en de Ronde Venen worden in de brief meegenomen. Het CDA onderschrijft dit en vindt dit belangrijk.

Het CDA heeft de statenbrief opgewaardeerd omdat ze het belangrijk vinden dat Meerkerk een volwaardig knooppunt wordt voor het openbaar vervoer en opgenomen wordt in alle routes. Mevrouw Bikker vraagt of Meerkerk toch meegenomen kan worden in de concessie als de andere vervoerder niet in staat is om de halte vanuit Breda goed te regelen.

Daarnaast vraagt mevrouw Bikker zich af in hoeverre de plannen voor het openbaar vervoer tegemoetkomen aan de wensen om de kleine kernen goed te voorzien van hoogwaardig openbaar vervoer.

De heer Van den Dikkenberg het stuk in grote lijnen begrepen, maar hij heeft vragen over de pluslijst en de aanvullingen daarop. Hij stelt voor om onderzoek te doen naar de interactie met andere provincies – de spreker merkt op dat hier veel ontevredenheid over is. De spreker geeft als voorbeeld de ov-aansluiting richting ziekenhuis Gelderse Vallei die volgens de SGP verbeterd zou moeten worden. Hij geeft aan dat de pluslijst instabiliteit creëert, omdat het onzeker is of de voorstellen zullen worden uitgevoerd, omdat dit afhankelijk is van de prestaties. Daarnaast mist de spreker aandacht voor goed werkgeverschap in de vervoersplannen en stelt voor dat dit meer aandacht krijgt, zodat chauffeurs beter kunnen werken en oude verkeerssituaties kunnen worden vermeden.

De heer Wolting dankt voor de uitgebreide beantwoording van de vragen. Is het mogelijk standaard een hoofdstuk 'De randen van ons vervoersgebied' in de vervoersplannen op te nemen? Als de andere provincies dat ook doen, weten de provincies doen van elkaar wat ze doen en kan er met de Statenleden van die provincies gesproken worden over de problemen waar ze tegen aanlopen.

Als tweede punt noemt de spreker het voorbijrijden van haltes door buschauffeurs. Hij merkt op dat er weliswaar veel woorden aan besteed zijn en iedereen zijn best doet, maar het vraagt toch meer aandacht om ervoor te zorgen dat dit niet meer gebeurt en dat er beter gerapporteerd wordt over deze problematiek.

Mevrouw Bikker refereert aan de woorden van de heer Wolting over het opnemen van een apart hoofdstuk in de vervoersplannen over de randen van de provincie. Ze vraagt zich af hoe de heer Wolting tot de conclusie is gekomen dat dit de randen van de provincie zijn, omdat het juist de kern van het werk van de provincie is om alle kernen in het gebied goed bereikbaar te maken. De spreker vindt dat het woord 'randen' hier niet goed past.

De opmerking van de heer Wolting ging over de busverbinding vanuit Brabant. Dit is een verbinding aan de rand van de provincie. Dit was een van de onderwerpen waarover vragen zijn gesteld. Naast dit onderwerp zijn er ook andere vragen gesteld en deze zijn ook beantwoord.

Gedeputeerde Schaddelee krijgt de gelegenheid tot beantwoording van de vragen. Het eerste punt betreft de pluslijst. Deze lijst is gecreëerd om zo goed mogelijk mee te kunnen bewegen met het reizigersherstel. Helaas gaat de pluslijst voornamelijk over het herstellen van afgeschaalde lijnen. Het ov zit nog steeds in de verdediging en er worden nog geen nieuwe ambities gerealiseerd, hoe graag de gedeputeerde dat ook zou willen. De grensgebieden van de vervoersregio's zijn hierbij mogelijk wat ingewikkelder, omdat elke vervoersregio eigen keuzes heeft gemaakt in hoe ze omgaan met de weggevalen steunmaatregelen van het Rijk. De provincie heeft ervoor gekozen om 60 miljoen euro extra beschikbaar te stellen, maar omliggende vervoersregio's hebben dat in sommige gevallen niet gedaan en schalen dus wel enorm af. Hierdoor worden de reizigers in de provincie Utrecht soms ook getroffen. Het is echter niet aan de provincie om lijnen die in een ander concessiegebied zijn geschrapt zelf te gaan rijden, omdat dit juridisch gezien bijna niet mogelijk is.

Gedeputeerde Schaddelee valt mevrouw Bikker bij in haar opmerking richting de heer Wolting. De gedeputeerde wil voorkomen dat er een onjuist beeld wordt geschetst dat de provincie zich alleen op haar eigen lijnen richt en weinig doet aan communicatie met buurprovincies. Er wordt zowel ambtelijk als bestuurlijk

veelvuldig met elkaar gesproken over hoe er voor een goede afstemming gezorgd kan worden. De gedeputeerde spreekt zijn collega's – in het geval van de Brabantlijnen zijn dat er twee, omdat deze door Brabant en Zuid-Holland rijdt – vaak en ze weten van elkaar waar de pijn zit en hoe ze dat op een goede manier kunnen oplossen. Er is dus al veel afstemming achter de schermen. De gedeputeerde vraagt zich af wat de toegevoegde waarde is om dit nog eens extra te benoemen in de uitgangspunten van de vervoersplannen. In de uitgangspunten wordt volop aandacht besteed aan alle lijnen en waar dat relevant is vanwege aangrenzende concessiegebieden wordt daar uitgebreid over gecommuniceerd. Dit proces vindt deels buiten de waarneming van de Staten plaats. Schaddelee betwijfelt of het erg behulpzaam is om hier uitgebreider op in te gaan en te voorzien van extra duiding. Hetzelfde speelt zich ook af in gebieden zoals IJsselstein, Gouda en richting Amsterdam.

De heer Mulder refereert aan de woorden van de gedeputeerde die aangaf dat het cruciaal is om te communiceren met medebestuurders op provinciaal niveau. De spreker benadrukt echter ook het belang van communicatie met gemeenten, zodat zij input kunnen leveren. De heer Mulder merkt op de invoering van betaald parkeren en de parkeermogelijkheden in stedelijk gebieden impact hebben op het gebruik van openbaar vervoer. De spreker begrijpt de beperkte uitbreiding van openbaar vervoer vanwege de financiële beperkingen, maar benadrukt dat het belangrijk is om te kijken naar de toekomstvisie en positie van openbaar vervoer in de toekomst en hoe hierop in 2024 voor te sorteren.

Gedeputeerde Schaddelee benadrukt richting de Partij van de Arbeid dat de provincie altijd uitgebreid communiceert met alle gemeenten over de uitgangspunten voor de vervoerplannen voor de komende jaren. Dit geldt ook voor gemeenten die buiten de provincie liggen, maar waar de provincie wel deels doorheen rijdt of mee te maken heeft. Er vindt dus afstemming plaats met deze gemeenten.

Mevrouw Bikker verzocht of Meerkerk kan worden opgenomen in de concessie van het Vervoerplan 2024 als deze halte niet wordt opgenomen in de Brabantlijnen. De beperkingen die zijn beschreven in de uitgangspunten en in de statenbrief zullen dan gelden. Het bedienen van kleine kernen en het aanpakken van thema's als vervoerarmoede en mobiliteitstransitie zullen ook als aandachtspunt worden meegenomen in de nieuwe concessie. Dit zijn bredere onderwerpen die niet direct gekoppeld zijn aan dit agendapunt, maar wel van belang zijn om aandacht aan te besteden.

De gedeputeerde benadrukt dat het thema goed werkgeverschap geen onderdeel is van de vervoerplannen 2024. De provincie zit wel boven op de rijtijdmetingen. Verouderde situaties worden niet meegenomen in de planning van de vervoerplannen, omdat deze worden aangepast, zodra een situatie wijzigt. Als er bijvoorbeeld morgen een rotonde wordt verwijderd in het dorp Werkhoven waardoor de bus een andere route moet rijden, wordt dit de dag daarna al verwerkt in de planning voor de chauffeurs. De gedeputeerde heeft in de afgelopen maanden een aantal keer met chauffeurs gesproken om hun ervaringen met de rijtijden te horen. Er is afgesproken dat de gedeputeerde ook een keer mee zal rijden op de bus om te ervaren hoe het is voor een chauffeur. Dit zal echter pas gebeuren nadat het cao-conflict is opgelost om te voorkomen dat de provincie onderdeel wordt van dit conflict.

De heer Mulder vraagt wanneer de gedeputeerde verwacht dat het cao-overleg is afgerond.

Gedeputeerde Schaddelee vreest dat dit nog wat langer duurt, maar hoopt van harte dat de onderhandelingen op korte termijn zijn afgerond.

De voorzitter constateert dat het agendapunt voldoende is besproken.

10. Statenbrief Verkenning alternatief Ring Utrecht

Dit agendapunt is opgewaarderd door VVD, CDA, ChristenUnie en GroenLinks.

De VVD heeft, zo geeft de heer De Jager aan, een uitgebreide argumentatie gegeven voor dit opwaarde-ringsverzoek. De spreker vat samen waar het volgens de VVD om gaat. Enkele weken geleden werd er in de statenzaal een presentatie gegeven over het alternatieve plan voor het huidige tracébesluit A27 Amelisse-weerd. Voor de fractie is het verbreden van de bak geen doel op zich, maar een middel om de Utrechtse

draaischijf en de functies die daarvan, niet alleen voor het doorgaand verkeer, maar ook in relatie tot het stadsverkeer en het ontsluiten van nieuwe woningbouwgebieden, heel belangrijk. De VVD was echter teleurgesteld omdat zij vooral denkbeelden en denkrichtingen gepresenteerd kregen die al overeenkwamen met het huidige mobiliteitsbeleid, geprojecteerd op een mogelijk alternatief voor de A27 bij Amelisweerd

In het regeerakkoord staat echter een interessante relatie met het verder ontsluiten van nieuwe woningbouwgebieden via openbaar vervoer en auto, wat de VVD belangrijk vindt. De fractie wil meer vaart, urgentie en daadkracht zien in het oplossen van het woningbouwprobleem, waarbij – zoals ook in het regeerakkoord staat – ook Rijnenburg nadrukkelijk meegenomen moet worden. In de technische beantwoording op de vragen staat echter dat het niet exclusief is voorbehouden aan Rijnenburg. De VVD is bang dat deze focus en aandacht in lijn met het gevoerde beleid in de afgelopen periode verloren gaat. Daarnaast is het opvallend dat de Merwedekanaalzone wordt genoemd, een gebied wat als autoluw verkocht wordt – het is de vraag of dat lukt – en de uitbreiding bij Lunetten Koningsweg dicht bij de A27 ligt en allerlei relaties heeft met het mobiliteitssysteem van Utrecht. De VVD is benieuwd of de gedeputeerde meer kan zeggen over de ontsluitingsmogelijkheden van Rijnenburg in het grotere geheel van het mobiliteitssysteem van Utrecht.

Mevrouw Bikker vraagt zich af wat de twee keer zes rijstroken, zoals genoemd in het alternatieve plan, zal opleveren en wil graag duidelijkheid over wat daarnaast nog nodig is. Het CDA maakt zich zorgen over het derde punt, namelijk het slim verdelen van het verkeer over omliggende wegen, lokale wegen en provinciale wegen. Het is de vraag of dit wel verstandig is en hoe de veiligheid en leefbaarheid van deze wegen gewaarborgd kan worden. Ook wil het CDA graag weten op welke inwoners en gemeenten gehoord worden voordat het alternatief gepresenteerd wordt. Het is belangrijk dat er niet alleen informatie wordt overgedragen via een briefing of sessie, maar dat er daadwerkelijk naar hen geluisterd wordt. Ten slotte vraagt mevrouw Bikker zich af wanneer er een Statenbesluit komt over dit onderwerp en op welke manier de Staten betrokken worden bij de besluitvorming. Hoewel dit een zaak is voor het college, vindt zij dit punt dermate relevant dat zij benieuwd is naar de rol van de Staten bij deze kwestie.

De heer Wolting dankt GS voor de beantwoording van de vragen. De vragen en opmerkingen van zijn collega's geven voldoende houvast voor een volgend debat in de toekomst over dit proces.

De heer Oude Wesselink geeft aan dat, hoewel GroenLinks natuurlijk zeer betrokken is bij dit onderwerp, er na de schriftelijke beantwoording van hun vragen geen aanvullende vragen meer zijn. Deze vragen leken sterk op die van het CDA. Verder is GroenLinks van mening dat Amelisweerd verbreed moet worden.

Gedeputeerde Schaddelee reageert op de inbreng van de commissie.

Het verbreden van de bak was voor niemand een doel op zich en daar kunnen de partijen elkaar vinden. Er moet een evenwicht gevonden worden tussen het behoud van groene ruimte, voldoende ruimte om te verplaatsen en bereikbaarheid, wat een grote uitdaging is in een gebied waar veel mensen willen wonen vanwege het groene landschap en omdat het op cultureel gebied veel te bieden heeft. Hij herkent de hooggespannen verwachtingen van de heer de Jager, maar dat is volgens hem niet realistisch. Het proces is opgedeeld in twee fases: fase 1 is het verbeelden op een hoogover niveau en is afgerond op 1 februari, waarbij het brede welvaartsbegrip als bodem is neergelegd. De volgende fase is het concretiseren daarvan en daar zal de komende maanden aan worden gewerkt. Dit zal volgens de gedeputeerde een mooi proces worden, maar er is ook de complicatie van de provinciale verkiezingen en de mogelijke gevolgen voor dit plan.

Een belangrijk punt is dat het vinden van een oplossing voor de regio geholpen zou zijn als de twee onderwerpen, namelijk het tracébesluit en de verbreding van de bak bij Amelisweerd, uit elkaar gehaald zouden worden. Het tracébesluit loopt momenteel tot knooppunt Oudenrijn en stopt daar echt. Zelfs als er vlak voor dat knooppunt een afrit gemaakt zou worden, is Polder Rijnenburg nog steeds enkele kilometers verderop gelegen. Vanuit het regionale alternatief wordt er gekeken naar hoe de verbreding van de bak bij Amelisweerd op een goede manier aangepakt kan worden. Daarnaast wordt er ook hard gewerkt aan de bereikbaarheid van de woongebieden, met name Rijnenburg, in de BO-MIRT-verkenning die afgelopen najaar is gestart. Daarin is een prominente plek voor Rijnenburg ingeruimd. Zo wordt er op twee schaaqborden tegelijk invulling gegeven aan de betreffende ingewikkelde zinsnede uit het landelijke coalitieakkoord.

De heer De Jager hoort de gedeputeerde zeggen dat de scope van het huidige tracébesluit niet verder gaat dan Oude Rijn en dat het daarom noodzakelijk is om het op te splitsen. Volgens de spreker is het regeerakkoord duidelijk over Rijnenburg. De heer De Jager begrijpt dit niet en vraagt de gedeputeerde om hierop te reflecteren.

Gedeputeerde Schaddelee stelt dat de plannen met elkaar samenhangen, maar dat de plannen niet in één plan uitgewerkt kunnen worden. Daarom zou het helpen om de bereikbaarheid van Rijnenburg uit te werken in het BO-MIRT-besluit waar al afspraken over zijn gemaakt in het najaar. Daarin is er expliciet aandacht voor openbaar vervoer, wonen en bereikbaarheid, waar Rijnenburg ook een plek in heeft gekregen en er is inmiddels studiegeld en geld voor toekomstige maatregelen gereserveerd. Tegelijkertijd is er ook een regio-alternatief voor het liggende tracébesluit en dit loopt tot knooppunt Oudenrijn. In het regioalternatief worden echter wel alle bereikbaarheidsvraagstukken meegenomen, waaronder nieuwe woongebieden zoals Rijnenburg. De informatie die wordt opgehaald in het kader van de BO-MIRT-studie over openbaar vervoer, bereikbaarheid en Rijnenburg wordt een-op-een meegenomen in het regionaal alternatief. Volgens de gedeputeerde was het de afgelopen jaren ingewikkeld omdat er al een tracébesluit was dat minder rekening hield met de nieuwe woongebieden, zoals Rijnenburg. Nu gaan de plannen gelijk op qua informatie, maar ze kunnen niet in één plan worden gerealiseerd omdat het dan allebei net niks wordt. De gedeputeerde is van mening dat zowel de Ring Utrecht als Rijnenburg er baat bij hebben als beide plannen in een eigen plan worden uitgewerkt.

De heer De Jager merkt op dat de gedeputeerde zich richt op het lopende proces en probeert daar een verband mee te leggen. Maar het belangrijkste is dat hij in de tekst van het regeerakkoord leest dat er een intentie is – en dat daarmee de onderliggende urgentie wordt uitgesproken – om het woningtekort, wat nog steeds een belangrijk probleem is, aan te pakken. Hij doet daarom een beroep op deze intentie. De heer De Jager kan zich niet vinden in de argumentatie van de gedeputeerde dat deze twee zaken afhankelijk van elkaar zouden zijn. Hij denkt dat het mogelijk is om juist wel creatief een verband te leggen dat aansluit bij de intentie van het regeerakkoord.

Gedeputeerde Schaddelee zet zich er sterk voor in om beide zaken goed bij elkaar te houden en tegelijkertijd de twee verschillende plannen op een zo hoog mogelijk tempo uit te werken. De gedeputeerde is van mening dat het niet haalbaar is om dit in één plan te doen. De gedeputeerde is het ermee eens dat de urgentie voor woningbouw wordt aangepakt, en dat de provincie misschien zelfs verder gaan dan wat er in het regeerakkoord staat, omdat er vorig jaar na 1 november al een BO-MIRT-afspraken is gemaakt. De provincie wil zelfs verdergaan dan wat er in het coalitieakkoord is vastgelegd. De provincie spant zich in om alle bereikbaarheidsopgaven mee te nemen in de regionale alternatieven. Op deze manier komen beide onderwerpen goed samen.

De gedeputeerde onderschrijft wat mevrouw Bikker aanhaalde over het slim verdelen van taken en verantwoordelijkheden en het wankel evenwicht daarin. De gedeputeerde heeft echter niet veel toe te voegen aan de schriftelijke beantwoording die de vragensteller inmiddels heeft ontvangen.

Vervolgens beantwoordt de gedeputeerde de vragen van het CDA over participatie en wanneer de Staten een besluit hierover kunnen nemen. De gedeputeerde legt uit dat dit een nieuw en onbekend proces is, omdat er nog geen vastgesteld proces of besluitvormingsproces is voor een regio die een eigen plan maakt voor een rijksweg. Hij geeft aan dat alle participatie op dit moment nog uitgaat van het bestaande tracébesluit. Als het Rijk later dit jaar besluit om het tracébesluit los te laten en verder te gaan met een regionaal alternatief, zal er een nieuw participatietraject en besluitvorming in de Staten volgen. Dit is de reden waarom het proces op deze manier is vormgegeven en er op dit moment geen besluitvormingsmoment gepland is. De gedeputeerde geeft aan dat het proces is ingericht met informatiesessies om de Staten en gemeenteraad van Utrecht mee te nemen en bestuurlijke gespreksrondes met de betrokken wethouders in regio. De regio ligt bij het Rijk, omdat het het tracébesluit van het Rijk is. De komende maanden wordt een uitspraak van de Raad van State verwacht over het huidige tracébesluit. Daarvan is de uiteindelijke inrichting van het proces afhankelijk. De regionale bestuurders proberen de Staten zoveel mogelijk mee te nemen in het proces.

Gezien de tijd vraagt de voorzitter mevrouw Bikker een eventuele aanvullende vraag schriftelijk te stellen.

Mevrouw Bikker uit haar bezorgdheid over de toegenomen drukte op de lokale en provinciale wegen rondom de ring en benadrukt dat het CDA nauwlettend het proces zal volgen. De spreker voegt eraan toe dat ze verdere vragen schriftelijk zal stellen.

De voorzitter constateert dat het agendapunt voldoende is besproken.

17. Sluiting

De voorzitter dankt iedereen voor zijn of haar aanwezigheid en bijdragen. De voorzitter beveelt de bijeenkomst in de foyer over de versnelling investeringsmogelijkheden voor de versnelling van de energietransitie van harte aan. De voorzitter wenst de Staten de komende weken veel succes tijdens de campagne voor de Provinciale Statenverkiezingen.

Niets meer aan de orde zijnde, sluit de voorzitter de vergadering om 15.06 uur.