

VERSLAG van de openbare vergadering van de Statencommissie Milieu & Mobiliteit van 30 augustus 2023

Voorzitter:

De heer E. Virginia.

Aanwezig:

Dhr. H. van Essen (gedeputeerde), Dhr. A. van Schie (Gedeputeerde), Dhr. D. Oude Wesselink, Mw. G. Bikker-Trouwborst, Mw. L. Veen, Dhr. A. de Jong, Dhr. L. van Lunteren, Dhr. G. Borger, Mw. M. de Widt, Mw. M. van Elteren, Dhr. R. Hossain, Dhr. P. de Weerd, Dhr. K. Vermaat, Dhr. B. van den Dikkenberg, Dhr. R. van Reenen, Dhr. S. Nagtegaal, Dhr. D. Bosch, Mw. M. Welschen-van der Hoek, Mw. N. Flink, Dhr. H. Wolting, Dhr. J. van der Linden, Dhr. B. de Hartog, Dhr. J. Breur, Mw. M. van den Broek, Dhr. K. van Vuuren, Mw. J. Matser, Mw. H. Rikkoert, Mw. O. de Man,

Van ambtelijke zijde aanwezig:

Drs. R. Poort (griffier), de heer R. Van Paridon (commissiesecretaris).

Overige aanwezigen:

Mevrouw A. Smakman (Notuleerservice Nederland).

1. Opening

De voorzitter opent de openbare vergadering om 13.01 uur. De voorzitter heet de aanwezigen van harte welkom. In het bijzonder noemt de voorzitter gedeputeerde Van Schie voor wie het de eerste commissievergadering M&M in zijn nieuwe functie als gedeputeerde is.

2. Vaststellen agenda

De voorzitter heeft voorafgaand aan de vergadering geen wijzigingsverzoeken ontvangen. Met het oog op de omvangrijke agenda verzoekt de voorzitter de commissieleden efficiënt om te gaan met de spreektijd en technische vragen op een andere manier te stellen.

Drie van de vijf sprekers zullen het woord krijgen bij de behandeling van de rondvraag ingediend door de SGP over de N225.

De agenda is aldus vastgesteld.

3. Mededelingen

Er zijn geen mededelingen.

Gedeputeerde Van Essen beveelt het werkbezoek op woensdag 13 september in het kader van het programma Groen Groeit mee wat wordt georganiseerd vanuit het Netwerk Omgevingsgericht Werken van harte aan. Dit programma valt onder de portefeuille van gedeputeerde Sterk.

4. Ingekomen stukken M&M

De voorzitter heeft voorafgaand aan de vergadering geen opmerkingen ontvangen.

Mevrouw Bikker refereert aan het ingekomen stuk over de N199 Bunschoten. Er zijn twee brieven binnengekomen: van de gemeente en een burgerinitiatief. Beide partijen pleiten ervoor om het behandelen van de brief uit te stellen, zodat ze de gelegenheid krijgen om tijdens de volgende commissievergadering in te spreken. Dit verzoek wordt gemotiveerd doordat de uitkomst hen heeft verrast.

De voorzitter stelt dat de inspraakmogelijkheid losstaat van het agendapunt. Inspraak is daarom mogelijk als partijen zich bijtijds bij de provincie aanmelden.

De ingekomen stukken zijn ter kennisgeving aangenomen.

5. Vaststellen verslagen commissie Milieu & Mobiliteit

De voorzitter heeft voorafgaand aan de vergadering geen wijzigingsverzoeken ontvangen.

Het verslag d.d. 14 juni 2023 is aldus vastgesteld.

6. Termijnagenda M&M en lijst moties

De voorzitter heeft voorafgaand aan de vergadering geen wijzigingsverzoeken ontvangen.

De heer Oude Wesselink refereert aan motie 61. Deze motie heeft betrekking op de snelheid op de N199 bij Amersfoort. Hoewel deze motie als afgehandeld wordt beschouwd, meent GroenLinks dat dit niet het geval is. In de samenvatting van de motie staat vermeld dat deze ter besluitvorming aan Provinciale Staten moet worden voorgelegd. Dit is echter nog niet gebeurd. Bovendien ontving de provincie dinsdag 29 augustus 2023 een brief van de gemeente Amersfoort, waarin een ander beeld werd geschetst dan wat in de statenbrief wordt gepresenteerd. Om deze redenen, en vanwege de volle agenda, stelt de heer Oude Wesselink voor om in de volgende commissievergadering meer aandacht te besteden aan de wijze waarop deze motie wordt afgehandeld.

Mevrouw Bikker sluit zich aan bij de zienswijze van GroenLinks. Mede omdat er overleg is geweest met de inwoners, vindt het CDA het een goede zaak dit punt nog eens te heroverwegen of voor een volgende vergadering te agenderen.

Gedeputeerde Van Schie stelt voor samen met de griffie te kijken wat een goed moment is om dit punt te bespreken en misschien ook de bewoners te horen.

De voorzitter stelt vast dat de bespreking van de afhandeling van motie 61 voor de volgende commissievergadering M&M wordt geagendeerd.

Mevrouw Veen vraagt waarom er geen opwaarderingsverzoek is ingediend om de afhandeling van motie 61 te bespreken. Er is een onderzoek uitgevoerd, waar PS kennis van heeft kunnen nemen. Dit is niet opgevaardigd.

De heer Oude Wesselink heeft hier twee redenen voor. Het gaat GroenLinks niet alleen om de inhoud van de brief, maar dat de motie is afgedaan. Dit wordt bij de termijnagenda behandeld. Ten tweede is er last-minute nog een stuk ontvangen van de gemeente Amersfoort. Dit stuk werd pas gisteren toegevoegd aan het Staten Informatie Systeem (SIS) en was daardoor te laat voor opwaardering.

De voorzitter dankt voor de toelichting. De termijnagenda M&M en lijst moties zijn aldus vastgesteld.

7. Rondvraag

Rondvraag met betrekking tot fietsende scholieren, ingediend door het CDA.

Mevrouw Bikker heeft aangegeven dat haar partij, net als veel andere fracties, grote waarde hecht aan de veiligheid van scholieren. De scholen zijn onlangs weer begonnen. Het CDA wil graag weten in welke mate de provincie de scholieren in het vizier heeft en welke gezamenlijke inspanningen worden geleverd om hun veiligheid gedurende deze komende periode te waarborgen.

Gedeputeerde Van Schie herkent de zorg en benadrukt dat iedereen die nu weer fietsende scholieren ziet – de gedeputeerde noemt in het bijzonder de brugklassers die nu voor het eerst naar de middelbare school fietsen – terecht bezorgd is over hun veiligheid. De provincie voert momenteel een campagne langs schoolfietsroutes om automobilisten en andere weggebruikers bewust te maken van het herstarten van de scholen en om extra voorzichtigheid te bevorderen.

Hij benadrukt dat zowel het huidige als het vorige college zich inzet om de verkeersveiligheid voor deze doelgroep te verbeteren. Eerder geïdentificeerde knelpunten worden aangepakt en de ambitie is om alle

risicovolle oversteekplaatsen zoals aangegeven in de moties 60 en 65 aan te pakken. Dit zal terugkomen in het MIP. Gedeputeerde Van Schie voegt toe dat er al extra verkeerstekens geplaatst zijn waar nodig, in afwachting van groter onderhoud of de aanpak vanuit het MIP, vanwege het belang van de veiligheid van deze doelgroep en nu de scholen weer zijn gestart.

Mevrouw Bikker vindt het fijn dat de provincie de verkeersveiligheidsmaatregelen op deze manier oppakt.

Rondvraag met betrekking tot de N225, ingediend door de SGP.

De heer Vermaat noemt dat de reden achter hun vraag voortkomt uit een motie die unaniem is aangenomen tijdens de gemeenteraadsvergadering van Rhenen op 4 juli. Deze motie behandelt de veiligheid en aanpak van de N225. Deze kwestie is eigenlijk voortgekomen uit motie 66, die op 29 juni 2022 is aangenomen en die de SGP samen met D66 en CDA hebben ingediend. Die motie had betrekking op de geïntegreerde aanpak van de N225 en de toekomstvisie ervan. In november kwam er een reactie van het college over de aanpak, waarbij de integrale benadering min of meer werd losgelaten en opgesplitst. De SGP betreurt deze ontwikkeling nog steeds.

De SGP vindt het een punt dat de gemeenteraad, het college en de provinciale Staten moet aanmoedigen om zich aan hun eigen afspraken te houden. Daarom heeft de SGP de volgende vragen:

- Is gedeputeerde bereid om toch een visie te maken op deze weg waarin leefbaarheid en veiligheid nu en in de toekomst een plaats krijgen?
- Kan de gedeputeerde toezeggen met de inwoners in overleg te gaan en te onderzoeken of het mogelijk is aan hun wensen invulling te geven en geen onomkeerbare onderhoudswerkzaamheden te plegen tussentijds?
- Kan de gedeputeerde PS op de hoogte houden van de ontwikkelingen als hij met onder andere de wethouder van Rhenen spreekt over dit thema? De in Rhenen aangenomen motie is ook gedeeld met de gedeputeerde.

Inspraak

Mevrouw Booij Smid spreekt in namens de Actiegroep Veilig door Elst. De actiegroep vertegenwoordigt de ruim 260 ondertekenaars van de petitie, de aanwonenden van de Rijksstraatweg Elsterstraatweg in Elst, die onderdeel is van de N225.

Mevrouw Booij Smid benadrukt dat de verkeerssituatie op die weg, vooral binnen de dertigkilometerzone, steeds gevaarlijker wordt. Dit is te wijten aan het feit dat de weg niet is aangepast om als een dertigkilometerzone te functioneren. Ze onderstreept dat de weg volledig recht is, wat vrijwel niemand motiveert om zich aan de voorgeschreven maximumsnelheid van 30 kilometer per uur te houden. Ondanks jarenlange klachten van medebewoners en pogingen om oplossingen te vinden via verschillende instanties, van gemeenten tot politie, Van Veilig Verkeer Nederland tot de provincie, is er tot nu toe niets veranderd in Elst. Ondanks dat diverse instanties naar elkaar wijzen, valt dit specifieke deel van de N225 formeel onder de provincie. Mevrouw Booij Smid benadrukt dat de provincie als wegbeheerder verantwoordelijk is voor de herinrichting van de weg. Ze hoopt dat er eindelijk actie zal worden ondernomen door een vastberaden gedeputeerde die de uitdaging aandurft en deze weg weer veilig maakt na jaren van stilzitten en wegstaren.

Mevrouw Booij Smid vertelt dat naast de reeds ingediende motie 66 met betrekking tot de toekomstvisie van de N225 in 2022, de inwoners van Elst gedurende de afgelopen periode en zelfs daarvoor diverse stappen hebben ondernomen om verandering te bewerkstelligen. In de eerste plaats hebben velen officiële klachten ingediend bij de provincie, waarvan zijzelf dit voor het eerst deed in oktober 2022. Ten tweede is er uitgebreid e-mailverkeer geweest tussen ambtenaren en de inwoners. Er leek wat meer aandacht te komen voor het probleem nadat er een actiegroep was opgericht vanuit de provincie. Echter, ondanks huisbezoeken van drie ambtenaren heeft dit tot nu toe geen concrete resultaten opgeleverd.

Er is ook een petitieactie ondernomen, wat heeft geresulteerd in ruim 260 handtekeningen. Er zijn gesprekken gevoerd met wethouders, Statenleden en de wijkagent, die allemaal het probleem hebben onderstreept. Als blijkt van steun heeft vrijwel elke politieke partij van de gemeente Rhenen de motie aangenomen waarin de provincie dringend wordt verzocht om de weg opnieuw in te richten.

Mevrouw Booij Smid vertelt dat de actiegroep ook gedurende twee weken zelf lasergunmetingen heeft uitgevoerd op verschillende tijdstippen om hun onderbuikgevoel te kwantificeren. De resultaten zijn verontrustend: 93% van de weggebruikers houdt zich niet aan de voorgeschreven dertig kilometer per uur. Deze metingen zijn gebaseerd op acht verschillende momenten en omvatten meer dan 1100 geregistreerde voertuigen. De hoogste gemeten snelheid bedroeg 89 kilometer per uur, en dit was overdag; metingen 's avonds en 's nachts zijn nog niet verricht. Bovendien ligt de V85, een belangrijke indicator voor verkeersveiligheid die de snelheid weergeeft van 85% van het verkeer op een bepaald weggedeelte, op 52 kilometer per uur, terwijl op gemiddelde dertigkilometerwegen de V85 tussen de dertig en veertig kilometer per uur ligt.

Het is dan ook begrijpelijk dat moeders die mevrouw Booij Smid heeft gesproken de laatste maanden hun kinderen niet meer over de weg durven te laten gaan. Evenzo durven veel ouderen niet meer langs de weg te lopen en voelen kinderen zich onveilig om kleine boodschappen te doen, aangezien ze langs de drukke weg moeten gaan. Ze hoopt dat haar verhaal een duidelijker beeld schetst van de motie of moties die ongetwijfeld zijn ingediend, en dat de weg heringericht wordt om de situatie in Elst veiliger te maken. Ze benadrukt dat de actiegroep niet tegen verkeer is, maar vóór een veilige Rijksstraatweg.

De heer Mertens spreekt in namens het Dorpsnetwerk Leersum. Leersum is, samen met Amerongen, de buurman van Elst en heeft ook een deel van de Rijksstraatweg langs de N225. Ze waren verheugd over de motie die in 2022 werd aangenomen om de problemen op de N225 op een integrale manier aan te pakken. Echter, tot hun verbazing en grote teleurstelling geldt dit absoluut niet voor het traject Leersum, dat het traject 39 betreft. Er is geen sprake van een integrale aanpak zoals de provincie voorstaat. Dit betekent dat alle problemen ad hoc worden opgelost, zonder aandacht voor de onderliggende samenhang.

De heer Mertens geeft een kort overzicht van enkele problemen die bij de provincie bekend zijn. Allereerst is er de Donderbergrotonde met de daarbij behorende veiligheidskwesties. Ten tweede is er de noodzaak voor aanpassingen ten behoeve van de doorfietsroute. Verder herinnert hij aan de valwind die twee jaar geleden heeft plaatsgevonden, wat resulteerde in het terugplaatsen van 19 bomen door de provincie. Dit betrof de relatief gemakkelijk terug te planten bomen. Echter, de 27 meest belangrijke bomen op de Rijksstraatweg, waarvoor de provincie eerder een bezoek heeft gebracht, de zogenaamde beeldbepalende bomen, moeten nog steeds in een plan worden opgenomen en teruggeplaatst worden. Dit is echter nog niet het volledige verhaal, en hier komt de spreker later in zijn inspraak op terug. Bovendien is het grootschalige onderhoud pas gepland voor 2030-2032, wat nog ver in de toekomst ligt.

De heer Mertens noemt verdere aandachtspunten. De heer Mertens merkt op dat binnen het perspectief van het provinciale netwerk, de leefbaarheidssituatie nauwlettend is bekeken. In het geval van Utrecht valt op dat het traject van Leersum (N226/N225) tot aan Elst en Veenendaal het enige deel van de provincie is dat gekenmerkt wordt door rode of oranje indicatoren, wat aangeeft dat leefbaarheid een grote zorg is in dit gebied. Het dorpsnetwerk heeft vorig jaar een bijeenkomst georganiseerd in het kader van de Omgevingsvisie en het Omgevingsplan. Tijdens deze bijeenkomst kwamen wensen van inwoners naar voren, waaronder het verlangen naar een dertigkilometerzone in het centrum.

Een werkgroep genaamd Werkgroep Omgevingsplan Leersum is opgezet om samen met inwoners te onderzoeken hoe ze de toekomst van hun omgeving over twintig jaar willen vormgeven. Binnenkort vindt er opnieuw een inwonersbijeenkomst plaats om draagvlak en wensen te bespreken. De focus ligt op het creëren van een dertigkilometerzone en het verminderen van de tweedeling tussen het noordelijke en zuidelijke deel van Leersum, die wordt vergroot door de asfaltweg die daar tussenin ligt. Met het oog op het historische centrum aan de noordzijde en het winkelgebied aan de zuidzijde, is het doel om deze delen meer met elkaar te verbinden. Daarbij is de betrokkenheid van de provincie vereist.

Een integraal groenplan voor de Rijksstraatweg behelst niet alleen de groeiende hoeveelheid asfalt, maar moet zich ook richten op de herplant van bomen. De gemeente heeft in zijn Omgevingsvisie – hier is de werkgroep zeer blij mee – gezegd dat de Rijksstraatweg in Leersum in oude luister wordt hersteld door de authentieke laanstructuur met bomenrijen terug te brengen. Deze bomenrij was karakteristiek voor Leersum

en dat willen de inwoners en de gemeente terug. De vraag aan de provincie is hoe ze daarin kunnen bijdragen.

Om het belang van een integrale aanpak te illustreren, noemt de heer Mertens de herplant van de 27 bomen, waarbij het ook de wens is een laanstructuur aan te leggen, zodat er uiteindelijk weer een mooi Leersum komt. Een goed moment daarvoor is bij de aanleg van de doorfietsroute. Voor de aanleg daarvan wordt asfalt gelegd. Hiervoor moeten kabels en leidingen verlegd worden, want deze mogen niet onder het asfalt. Dat speelt ook bij de aanplant van bomen. Het zou daarom heel goed zijn die twee projecten integraal en tegelijkertijd aan te pakken. Daarom vond de heer Mertens die motie zo mooi en pleit hij ervoor het stuk 39 Leersum integraal te bekijken.

De heer Van Zanten spreekt in namens de Stichting Bomen voor Leersum. De stichting is opgericht kort na de verwoestende valwind op 14 juni 2021. Allereerst wilde de stichting onderzoeken of het mogelijk was om zo snel mogelijk grotere bomen te herplanten in Leersum om zo mensen hoop te geven dat de natuur hersteld kan worden. De omvang van de schade aan het openbare groen was aanzienlijk, waarbij bijna duizend bomen binnen slechts één minuut werden geveld. Ten tweede had de stichting als doel om te verkennen op welke manieren zij de inwoners emotioneel konden ondersteunen.

De heer Van Zanten memoreert het werkbezoek aan Leersum, waarbij de schade na de valwind is bekeken. Gelukkig heeft de provincie 19 van deze bomen weten te herplanten, hoewel er nog 27 bomen ontbreken. Met name het noordelijke deel van Leersum is hersteld. Ondanks de inzet van een herstelplan door de gemeente, ondersteund met provinciale middelen, blijft de impact van de valwind duidelijk zichtbaar voor de dorpsbewoners.

De kale plekken confronteren de dorpsbewoners met de gevolgen van de valwind. Het terugplaatsen van die 27 bomen zou een verschil maken. De heer Van Zanten benadrukt het belang van vooruitkijken en ervoor te zorgen dat toekomstige infrastructurele ontwikkelingen zoals kabels, leidingen en asfalt de terugkeer van bomen niet bemoeilijken.

De commissie krijgt de gelegenheid tot het stellen van vragen van aan sprekers.

De heer Oude Wesselink dankt de sprekers voor hun mooie en belangrijke inspraak. Aan de heer Van Zanten wordt gevraagd of de genoemde 27 nog te herplanten bomen een minimum- of maximaal aantal is.

De heer De Weerd dankt de sprekers. Vaak als het gaat om herplant van bomen worden jonge, dunne bomen terug gepland voor bomen die vaak daar al tientallen jaren hebben gestaan, zo niet langer. Die jonge bomen hebben niet dezelfde ecologische waarde als die oude bomen. Is de heer Van Zanten van mening dat het toch enigszins volgroeide bomen moeten zijn die dan worden teruggeplaatst?

De heer Hossain heeft de volgende vragen:

- Aan de heer Mertens vraagt de heer Hossain op welke manier de provincie kan bijdragen aan een betere verbinding tussen het winkelgebied en het historische centrum.
- Stichting Bomen voor Leersum heeft een prachtige wandelroute uitgezet waar de veerkracht van de natuur duidelijk te zien is. Ervaart de stichting dat er te weinig wordt meegegedacht door de provincie? De heer Hossain was in de veronderstelling dat de provincie samen met de gemeente ervoor zorgt dat alle bomen terugkomen. Wat kan de provincie nog doen om het verschil te maken?

Mevrouw Bikker dankt de sprekers. Het CDA stelt het op prijs geluiden vanuit de steden en dorpen te horen.

- Aan mevrouw Booy Smid vraagt mevrouw Bikker wat er op korte termijn nodig is om de problematiek in Elst op te lossen. Op de lange termijn zijn infrastructurele maatregelen nodig.
- Het werkbezoek aan Leersum was verhelderend. Aan de ene kant herkent mevrouw Bikker dat het terugplanten van de bomen weer hoop geeft aan de inwoners. Aan de andere kant kan de verkeersveiligheid er ook onder leiden als daar veel bomen staan. Aan de heer Van Zanten vraagt mevrouw Bikker hoe zich dit tot elkaar verhoudt.

De heer Breur herkent dat de Rijksstraatweg in Elst niet aanvoelt als een dertigkilometerweg. Mevrouw Booij Smid vertelde dat er drie keer een ambtenaar op bezoek is geweest, maar dat dit niet tot resultaat heeft geleid. De vraag is waar deze gesprekken op stuk zijn gelopen. Daarnaast is de heer Breur benieuwd welke maatregelen mevrouw Booij Smid bij voorkeur zou zien op dit deel van de weg.

De heer Vermaat dankt de insprekers. De Actiegroep Veilig door Elst heeft zelf een onderzoek gedaan. De heer Vermaat vraagt mevrouw Booij Smid de uitkomsten van dat onderzoek met de commissie te delen.

De insprekers krijgen de gelegenheid tot het beantwoorden van de vragen.

Mevrouw Booij Smid benadrukt dat ze momenteel niet spreekt over specifieke maatregelen vanwege de beperkingen die aanwezig zijn en de signalen van ambtenaren van de provincie die aangaven dat er veel beperkingen zijn vanwege de aard van de weg. Deze weg is eigenlijk een grijs stuk weg en zou geclassificeerd moeten worden als een GOW (gebiedsontsluitingsweg) 50, wat betekent dat een snelheidslimiet van 50 kilometer per uur van toepassing is. Dan zou er beter gehandhaafd kunnen worden en er zouden ook flitspalen kunnen worden geïnstalleerd als dat het geval was. Vanuit het landelijk initiatief Duurzaam Veilig geldt dat er voor een GOW50 weg er eigenlijk aparte faciliteiten zijn voor langzaam verkeer, zoals fietsers. Maar vanwege de beperkte ruimte op de weg is dit niet mogelijk. Om deze reden heeft de provincie besloten hier een maximumsnelheid van 30km/u te hanteren. Het krappe profiel van de weg bemoeilijkt het vinden van maatregelen die vanuit verkeertechnisch oogpunt genomen kunnen worden. Hoewel bewoners graag meedenken geeft mevrouw Booij Smid aan dat de provincie uiteindelijk over de verkeerskundige expertise beschikt om te kijken wat er in deze situatie wél mogelijk is.

Dit is ook de reden waarom de gesprekken met de ambtenaren niet tot resultaat hebben geleid. Ook was de oud-gedeputeerde terughoudend om actie te ondernemen. Als mevrouw Booij Smid het voor het zeggen zou hebben, zou ze graag veel van het vrachtverkeer en tractoren omleiden via bijvoorbeeld de rondweg Veenendaal Oost, wat volgens haar een eenvoudige oplossing op korte termijn zou zijn.

Op de lange termijn gelooft mevrouw Booij Smid dat een mogelijke oplossing zou zijn om auto's weer als gasten te beschouwen op de weg, waarbij fietspaden breder worden gemaakt om optisch het rijgedrag van automobilisten te veranderen. Ze noemde ook andere mogelijke maatregelen zoals chicanes en drempels, maar merkte op dat deze opties hun eigen uitdagingen met zich meebrengen. Ze was bereid om uitgebreider te praten over het onderwerp, aangezien ze inmiddels veel kennis heeft opgedaan over het thema. Ze benadrukte dat er zeker verschillende oplossingen mogelijk zijn voor het probleem en dat het eerder een kwestie lijkt van onwil dan van onmogelijkheid.

De heer Mertens beantwoordt als eerste de vraag van de heer Hossain over het verbinden van het noordelijke en zuidelijke deel van het centrum. De heer Mertens geeft aan dat het doel is om een dertigkilometerzone te creëren die op zo'n manier is bestraat dat oversteken van de ene naar de andere kant gemakkelijker wordt. Hierdoor zou er minder verkeer zijn dat de doorgang blokkeert, in tegenstelling tot de huidige situatie waarbij men moet wachten bij één stoplicht om over te steken. Hij merkte op dat maar weinig mensen geneigd zijn om even naar de andere kant te gaan tijdens het winkelen, omdat er momenteel geen goede oversteekplek is. Ter illustratie verwees de heer Mertens naar Woudenberg, waar een vergelijkbare N-weg doorheen loopt en waar het centrum prachtig is ingericht. Hoewel de beschikbare ruimte in Leersum anders is, gelooft hij dat er zeker mogelijkheden zijn om op een vergelijkbare manier naar een oplossing te kijken, zodat er een meer samenhangend geheel ontstaat.

De tweede vraag betrof die van mevrouw Bikker over bomen versus veiligheid. De heer Mertens benadrukt dat in het ergste geval bomen op dezelfde plek kunnen worden herplant, maar dat dit niet de uiteindelijke intentie is. De wens is de weg opnieuw in te richten – daarom zou een integrale aanpak zo mooi zijn – waarbij de rechte weg veranderd in een slingerende weg. Deze aanpassing biedt ruimte voor bomen en vermindert daarnaast de snelheid van het verkeer.

Hij wees erop dat hetzelfde principe dat geldt voor Elst, ook van toepassing is op Leersum en andere dorpen. Het is essentieel om het grote doorgaande verkeer, met name het zware vrachtverkeer en het reguliere

doorgaande verkeer, weg te leiden. Hier komt de integrale visie op de N225 om de hoek kijken, omdat dit de mogelijkheid biedt om te onderzoeken hoe deze doelen bereikt kunnen worden. Dit omvat het creëren van plannen en realisaties die de veiligheid van zowel weggebruikers als het aanliggende fietspad en trottoir waarborgen. De heer Mertens is optimistisch over de potentie van deze benadering, vooral als deze wordt gecombineerd met diverse maatregelen en overwegingen. Hij geloofde dat er veel mogelijkheden zijn om tot effectieve oplossingen te komen wanneer alle aspecten samenkomen.

De heer Van Zanten benadrukt dat 27 bomen het minimumaantal is. Hoe meer groen, hoe beter het is. De heer Mertens sprak over een laanstructuur. In dat geval is het wenselijk meer bomen te plaatsen.

In reactie op de vraag van Partij voor de Dieren geeft de heer Van Zanten aan dat Stichting voor Leersum wat grotere bomen in gedachten heeft. Deze kosten € 2.000 per stuk. Dit is inclusief drie jaar onderhoud. Deze bomen hebben de droogte doorstaan, want ze zijn heel vaak bewaterd. De heer Van Zanten raadt kleinere bomen aan, omdat daarmee de kans groter is dat de bomen er over honderd jaar nog staan. De gemeente heeft met behulp van de provincie grotere bomen van circa vier meter terug gepland.

In hoeverre de provincie heeft verzuimd, geeft de heer Van Zanten aan dat de stichting in het begin heeft gevraagd om de rij bomen langs de Rijksstraatweg terug te planten. Er is toen door de provincie aangegeven dat dat bij het algemeen groot onderhoud in 2030-2032 plaats zou vinden. Dat betekent dat Leersum nog jaren moet wachten. Nu met de aanleg van de doorfietsroute is het een mooi moment om de bomen te herplanten. Als dat gebeurd is, heeft de provincie niet verzuimd en is de stichting heel dankbaar.

Tot slot gaat de heer Van Zanten in op hoe de verkeersveiligheid zich verhoudt tot de herplant. Als er gekozen wordt voor een laanstructuur, zal dit de snelheid eruit halen. Dit is een win-winsituatie.

De voorzitter dankt de sprekers voor hun bijdrage.

Gedeputeerde Van Schie krijgt de gelegenheid tot het beantwoorden van de rondvraag en een korte reactie op de inspraak. De gedeputeerde dankt de sprekers voor hun bijdragen en suggesties. Uit de bijdragen kan de gedeputeerde opmaken dat zij een grote mate van expertise op dit onderwerp hebben.

Een rode lijn in de rondvraag en de inspraken is de integrale visie op het gebied. Die is onlangs voor alle wegen vastgesteld in het netwerkperspectief. Er is geen apart document specifiek voor dit gebied, omdat dit de trajectstudies zal vertragen, en dit is niet wenselijk, omdat de bewoners graag voortgang zien. De provincie hanteert een trajectaanpak die ervoor zorgt dat aanpassingen op een integrale manier gebeuren en waarbij ook de samenhang met andere projecten is geborgd. Provinciale Staten zijn hierover geïnformeerd middels een brief naar aanleiding van motie 66 over de verschillende trajectaanpakken.

Bij zo'n trajectaanpak wordt er per onderdeel van het tracé bekeken wat er moet gebeuren en wordt er een gedegen plan gemaakt. Op dat moment wordt er met de verschillende weggebruikers en omgeving gesproken over wat de beste aanpak is. Mevrouw Booij Smid schetste al hoe ingewikkeld dat is in Elst, een plek waar heel weinig ruimte is. Daar loopt ook een studie naar op dit moment. De suggesties die mevrouw Booij Smid heeft gedaan, zijn waardevol en zullen worden bekeken bij de planvorming. Richting de heer Vermaat zegt de gedeputeerde toe dat Provinciale Staten worden geïnformeerd over de uitkomsten die richting geven aan de korte en middellange termijn aanpak.

De provincie zal geen onomkeerbare onderhoudswerkzaamheden doen. In de trajectaanpak worden de zaken opgepakt die nodig zijn, ook in overleg met de omgeving. De onderhoudswerkzaamheden worden niet vervroegd. Wel neemt de gedeputeerde de suggestie mee om bij de aanleg van de doorfietsroute zaken meepakken die je op de langere termijn misschien zou willen uitvoeren. De winstwaarschuwing is wel dat onderdelen daarvan mogelijk pas worden opgepakt als de provincie met de weg aan de slag gaat.

Gedeputeerde Van Schie gaat tot slot in op het verzoek van de SGP over het informeren en spreken met de wethouder in Rhenen. De gedeputeerde geeft aan dat zodra er informatie beschikbaar is, deze eerst besproken zal worden met zowel de ambtelijke als de bestuurlijke betrokken portefeuillehouders in Rhenen. De

gedeputeerde spreekt de hoop uit dat uiteindelijk, hoewel het nog wel even zou duren, er een goede balans gevonden kan worden tussen de veiligheid, leefbaarheid en verkeersdoorstroming op deze weg. Zoals ook aangegeven in het Netwerkperspectief, is het altijd zoeken naar de verschillende belangen. De gedeputeerde hoopt dat binnen afzienbare tijd concrete maatregelen genomen zullen worden om de leefbaarheid te verbeteren.

De heer Vermaat benadrukt dat er tijdens de vaststelling van het netwerkperspectief een motie is aangenomen door de meerderheid van de Staten, waarin werd gesteld dat er een toekomstvisie moet worden ontwikkeld voor het gehele traject. De insprekers uit Leersum hadden aangegeven dat ze mogelijk ook een verlaging van de snelheidslimiet naar 30 kilometer per uur wensten, vergelijkbaar met wat er in Elst moest gebeuren. De heer Vermaat merkt op dat de integrale aanpak van het probleem in het huidige document ontbreekt. De heer Vermaat roept op tot het opstellen van een toekomstvisie voor de hele N225, zodat alle knelpunten in één keer kunnen worden aangepakt en er een samenhangende aanpak kan worden gekozen. Hij benadrukt dat de huidige aanpak zorgt voor versnippering, waardoor sommige trajecten lang moeten wachten en dat er mogelijk later opnieuw naar moet worden gekeken.

De heer Vermaat vraagt tot slot hoe het gesprek met de inwoners concreet vormgegeven zal worden en hoe zij bij de planvorming betrokken zullen worden.

Gedeputeerde Van Schie legt uit dat de visie zoals vermeld in het netwerkperspectief in grote lijnen klopt. De trajectaanpak vereist echter dat er op sommige locaties specifieke aanpassingen moeten worden gedaan, afhankelijk van wat daar nodig is. Dit kan de visie ondersteunen, maar hoeft niet altijd precies overeen te komen. Het feit dat er op sommige plekken wordt afgeweken van de standaardsnelheid op een traject benadrukt de behoefte aan maatwerk. Daarom is de visie op een hoger abstractieniveau gehouden, en worden de concrete maatregelen besproken met belanghebbenden in het kader van de trajectaanpak.

Gedeputeerde Van Schie erkent dat het streven is om een uniform regime voor de hele weg te hebben, maar in de praktijk blijkt dit complex vanwege lokale belangen, leefbaarheid en veiligheidsmaatregelen. Hij vindt dat het in dit geval meer pleit voor maatwerk, omdat ze al weten wat ze willen en welke bouwstenen nodig zijn om dit lokaal goed in te passen. Daarom is het traject opgedeeld in verschillende stukken. Dit biedt ook de gelegenheid om specifiek met bewoners en gemeenten te overleggen over wat er nodig is om bij te dragen aan de hoofddoelen van de visie, terwijl ze tegelijkertijd de balans proberen te vinden tussen leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid. Hij benadrukt dat niet iedereen altijd zijn zin kan krijgen, omdat er soms conflicterende belangen zijn tussen deze belangrijke doelstellingen.

De insprekers krijgen de gelegenheid tot een slotwoord.

Mevrouw Booij Smid geeft aan dat de trajectstudies in theorie weliswaar goed klinken en dat ze begrijpt dat dit in reactie op motie 66 is meegenomen. Echter, ze heeft sinds het laatste contact, inmiddels 6 maanden geleden, niets meer vernomen van de trajectleider of de ambtenaren, ondanks dat zij het eerste aanspreekpunt is voor de actiegroep die ze hebben opgericht. Ze hebben een petitieactie gehouden, maar er is geen verdere communicatie geweest.

Destijds, toen er wel contact was, had ze van de trajectleider vernomen dat zo'n trajectstudie minstens twee jaar, maar soms zelfs zes jaar kan duren. In haar ogen is dit veel te lang en lijkt een trajectstudie in de praktijk minder rooskleurig dan het klinkt. Ze is van plan opnieuw contact op te nemen met de ambtenaar en de trajectleider om dit aan te kaarten, maar hoopt ook dat de provincie na al die tijd ook zelf tot actie overgaat.

De heer Mertens is tevreden met enkele antwoorden van de gedeputeerde. De inspreker waardeert het feit dat er ruimte is om te onderzoeken waar bomen kunnen worden herplant langs de doorfietsroute, en hij interpreteert dit als een positieve benadering om kansen te benutten. Hij is er dan ook erg blij mee. Een tweede punt waar de heer Mertens blij mee is, betreft de ruimte binnen de trajectstudie, voor zover deze momenteel bestaat. Hij merkt op dat er in de toekomst een trajectstudie zal plaatsvinden wanneer groot onderhoud nodig is, en hij is verheugd dat er dan ook aandacht zal zijn voor maatwerk binnen dorpen om de leefbaarheid te verbeteren.

De heer Mertens sluit zich aan bij de zorgen van zijn bijna-buurvrouw in Elst en benadrukt dat een integrale visie voor de N225 noodzakelijk is om het verkeer goed te reguleren. Hij wijst erop dat vrachtwagens die bij haar voor de deur komen, dezelfde vrachtwagens zijn die bij hem en bij Doorn het knooppunt belasten. Hij acht een integrale visie noodzakelijk, hoewel hij dit graag overlaat aan de specialisten.

De heer Van Zanten benadrukt dat hij een one-issuestichting vertegenwoordigd die bomen en een integrale aanpak van belang vindt.

De voorzitter dankt de insprekers voor hun bijdrage.

Rondvraag naar aanleiding van de aanrijding van maandag 28 augustus 2023 op de tramoverweg op de Koekoekslaan, ingediend door het CDA.

Mevrouw Bikker refereert aan een ongeval maandagavond 28 augustus 2023 op de tramoverweg Koekoekslaan in Nieuwegein. Ze vindt dit relevant om vandaag te bespreken, aangezien het CDA een motie heeft ingediend betreffende de verkeersveiligheid op tramovergangen in Nieuwegein. Dit vanwege het aanzienlijke aantal ongevallen dat daar sinds 2018 heeft plaatsgevonden. Daarom vraagt mevrouw Bikker wat er is gedaan om de veiligheid van weggebruikers te waarborgen en in hoeverre het plaatsen van spoorbomen wordt overwogen. Ze verwijst hierbij naar het afwegingskader dat door het college wordt vastgesteld.

De heer Van Reenen wijst erop dat in het AD van 30 augustus 2023 wordt vermeld dat er momenteel intensief overleg plaatsvindt met de gemeente Nieuwegein over deze situatie. De heer Van Reenen is oprecht geïnteresseerd in de status van deze gesprekken die momenteel met de gemeente Nieuwegein worden gevoerd.

Gedeputeerde Van Schie benadrukt dat het recente ongeval iedereen heeft geschokt. Hij toonde begrip voor de zorgen van zowel de bestuurders als de passagiers en de omgeving. Gelukkig bleef het bij blikshade, maar hij onderstreept dat trams zwaar zijn en dat elk incident ermee zorgelijk is.

Gedeputeerde Van Schie gaf aan dat hij zelf ter plaatse was gaan kijken en onder de indruk was van de snelheid waarmee medewerkers het incident aanpakten en de professionele samenwerking. Gelukkig was de situatie snel opgelost en kon de tram weer normaal rijden.

De gedeputeerde erkent dat het terecht is om aandacht te vragen voor de situatie, omdat dit al de tweede keer is dat er op dezelfde locatie een ongeval plaatsvond. Een keer kan toeval zijn, maar herhaling kan op een patroon duiden. Op 30 augustus 2023 hebben medewerkers ter plaatse gekeken welke kleine extra maatregelen nu al genomen kunnen worden, zoals extra signalen of spiegels.

Daarnaast zullen er gesprekken plaatsvinden met de gemeente Nieuwegein om te onderzoeken of slagbomen een betere oplossing zijn om de veiligheid te verbeteren en ervoor te zorgen dat er geen ongelukken meer gebeuren. De gedeputeerde benadrukt dat gevaarlijke locaties vaak gevaarlijk blijven door het gedrag van gebruikers, maar dat de provincie waar mogelijk maatregelen wil nemen om dit te verminderen. De gedeputeerde geeft aan dat de uiteindelijke beslissing over mogelijke oplossingen, zoals het afsluiten van de weg met een ahob (automatische halve overwegbomen), afhangt van samenwerking met de gemeente Nieuwegein, aangezien zij verantwoordelijk zijn voor het beheer van de weg. De gedeputeerde zei toe dat er snel overleg zal plaatsvinden met de gemeente Nieuwegein om ervoor te zorgen dat bezoekers van het Sint-Antonius en bewoners in de wijk zich veilig kunnen voelen bij het oversteken en om ervoor te zorgen dat de dienstregeling zonder ongelukken kan worden voortgezet.

De heer Van Reenen citeert uit het artikel van het AD, waarin een citaat is opgenomen van de woordvoerder van de provincie. "De provincie heeft laten onderzoeken welke maatregelen kunnen helpen. Die zijn nu in afronding. Er zijn een aantal verbetervoorstellen met de gemeente Nieuwegein besproken." Dit is concreter dan wat de gedeputeerde eerder aangaf. Kan de gedeputeerde dit toelichten?

Gedeputeerde Van Schie benadrukt dat de oversteek al bekend stond als gevaarlijk, zelfs vóór het recente ongeval op maandag. Er waren al gesprekken gaande met de gemeente om te bespreken wat er verbeterd

kon worden. Deze gesprekken richtten zich met name op de verkeersregelininstallatie, zoals stoplichten en signalisatie. In het AD-artikel heeft een van de bewoners ook al gemeld dat er veel bijna-ongelukken zijn. Gedeputeerde Van Schie gaf aan dat nu, na het ongeval, er behoefte is aan concrete stappen op zowel korte als lange termijn om de situatie te verbeteren. Dit zou kunnen betekenen dat er op de lange termijn mogelijk automatische halve overwegbomen geplaatst moeten worden. Hiervoor is het belangrijk om opnieuw in gesprek te gaan met de gemeente, omdat de verkeersregelininstallatie onder hun verantwoordelijkheid valt. Samenwerking met de gemeente is essentieel, aangezien deze installatie niet in beheer is van de provincie.

Gedeputeerde Van Schie benadrukt dat er voortdurend overleg is met de gemeente om te bespreken hoe de situatie kon worden verbeterd. Het recente ongeval is aanleiding om versneld maatregelen te treffen en te bespreken hoe de veiligheid op korte termijn kon worden verhoogd. Deze kwestie staat hoog op de agenda om ervoor te zorgen dat er snel verbeteringen kunnen worden doorgevoerd.

De voorzitter constateert dat het agendapunt voldoende is besproken.

8. Inspraak

Mevrouw Arntz spreekt in namens het Buurtschap Hertenlaan/Hindelaan/Schaapskooi over de snelheid op de N238. Mevrouw Arntz richt zich tot de leden van de Provinciale Staten van Utrecht en bedankt hen voor hun tijd en aandacht, evenals voor de gelegenheid om hun verzoek nader toe te lichten. Zij vertegenwoordigt de bewoners van Huis ter Heide, Bosch en Duin en Den Dolder, die in de directe nabijheid van de N238 wonen, doen een dringend beroep op de Statenleden om de leefomgeving te verbeteren, omdat de kwaliteit ervan steeds meer wordt aangetast door het toenemende verkeer op de N238.

In de afgelopen jaren hebben de bewoners herhaaldelijk hun zorgen geuit over de groei van het verkeer bij de gemeente Zeist en de provincie Utrecht. Concreet vragen zij om twee maatregelen: een snelheidsverlaging van 80 naar 60 kilometer per uur en de implementatie van geluid reducerende maatregelen. Mevrouw Arntz licht deze punten verder toe.

De N238 is een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 80 kilometer per uur. Hoewel deze weg zorgt voor verkeersdoorstroming, heeft dit helaas negatieve gevolgen voor de leefbaarheid van de omwonenden. Allereerst is er sprake van hoge geluidshinder. Bewoners ervaren dit als een groot en groeiend probleem. Zowel eigen metingen als die van de provincie Utrecht tonen aan dat het geluidsniveau op de gevels van de woningen langs de weg varieert tussen 55 en 80 decibel. Dit overschrijdt ruimschoots de norm voor toelaatbare geluidsbelasting. Er is een plandrempel van 61 decibel waarboven maatregelen moeten worden genomen. Vooral militaire voertuigen en motorfietsen veroorzaken extra piekbelasting, met negatieve gevolgen voor zowel de fysieke als de mentale gezondheid van de bewoners.

Naast de geluidshinder is er ook bezorgdheid over de veiligheid van voetgangers en fietsers die de weg moeten oversteken. Op verschillende locaties zijn er gevaarlijke oversteekplaatsen, zoals bij de rotonde Hertenlaan, de oversteekplaats Hertenlaan West en bij de brandweerkazerne. Hier ontstaan gevaarlijke situaties omdat automobilisten met een snelheid van 80 kilometer per uur worden geconfronteerd met overstekende fietsers en voetgangers, waaronder scholieren die van deze oversteekplaatsen gebruik moeten maken.

Mevrouw Arntz benoemt ook de toekomstige ontwikkelingen die een negatieve impact zullen hebben op de leefbaarheid van het gebied. Ze wijst op de komst van de Politieacademie in Den Dolder, met ongeveer 700 studenten en 200 docenten, evenals de bouw van ongeveer 400 woningen op het terrein van de Willem Arntsz Hoeve. Bovendien wordt er een nieuwe verbinding gepland tussen Den Dolder Noord en Den Dolder Zuid, omdat het spoor wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Deze ontwikkelingen zullen resulteren in een nog grotere drukte op de N238, wat leidt tot meer geluidsoverlast en een verhoogd risico voor voetgangers en fietsers die de weg willen oversteken.

Daarnaast zal de N238 naast een doorgaande weg steeds meer dienen als een lokale weg voor Den Dolder zelf, omdat auto's van Noord naar Zuid Den Dolder zullen worden geleid via de nieuwe verbindingsweg en vanwege de uitbreiding van het aantal woningen in Den Dolder.

Mevrouw Arntz erkent dat de N238 een gebiedsontsluitingsweg is waar verkeersdoorstroming van groot belang is. Toch benadrukt ze dat een snelheidsverlaging van 80 naar 60 kilometer per uur slechts tot een zeer beperkt tijdverlies zal leiden. Deze verlaging zal echter aanzienlijke geluidsreductie opleveren voor de omwonenden, ongeveer 3 decibel, wat overeenkomt met een halvering van de hoeveelheid geluid. Ze wijst erop dat bij de plannen voor de N238 al rekening wordt gehouden met snelheidsverlaging naar 60 km/uur op de nieuwe kruisingen. Twee snelheden, 80 en 60 m/uur leiden tot verwarring en verkeersbelemmeringen en tot meer geluidsoverlast. Een uniforme snelheid van 60 kilometer per uur zal daarentegen zorgen voor homogeen snelheidsbeleid, minder geluidsoverlast en verbeterde verkeersveiligheid. Daarom doet ze een concreet verzoek aan de provincie: 1, verlaag de snelheid op de N238 vanaf de Ostadelaan tot aan het noorden van de N238 van 80 naar 60 kilometer per uur. 2, implementeer geluid beperkende maatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen, geluidsabsorberende maatregelen onder de spoortunnel en het gebruik van geluid reducerend asfalt.

Tot slot biedt mevrouw Arntz de petitie aan de voorzitter van de Commissievergadering aan, waarin bewoners pleiten voor een snelheidsverlaging.

De voorzitter neemt de petitie in ontvangst.

Mevrouw Arntz vult aan dat aan deze weg 400 à 500 mensen wonen. 160 huishoudens, het overgrote deel, hebben de petitie getekend.

De commissie krijgt de gelegenheid tot het stellen van vragen.

De heer Nagtegaal reageert op het eerste punt met betrekking tot de snelheidsverlaging. Hij heeft gelezen op Slotstad, de nieuwswebsite van Zeist, dat de provincie blijkbaar de snelheid al heeft verlaagd of gaat verlagen van 80 naar 50 kilometer per uur tussen de Van Ostadelaan en de Amersfoortseweg. Hij suggereert dat de gedeputeerde later hierop kan ingaan, aangezien het eerste punt in ieder geval al lijkt te zijn afgehandeld volgens de wensen van het buurtschap.

Mevrouw Bikker bedankt de insprekerster en laat weten dat ze het traject goed kent, omdat ze er zelf 25 jaar geleden in Den Dolder heeft gewoond. Ze begrijpt dat het nu nog drukker is geworden en kan zich voorstellen dat de oversteekplaatsen, zoals bij de Hertenaan, relevant zijn om naar te kijken, ook als ze nog niet in het officiële stuk worden genoemd. Haar vraag richt zich op de mate waarin de insprekerster zich tot nu toe gehoord voelt door de provincie, omdat ze benadrukt dat het contact van groot belang is.

De heer De Weerd bedankt de insprekerster voor haar inbreng en geeft aan dat hij het traject zelf goed kent omdat hij in Zeist woont. Hij verwijst naar het eerste gedeelte van de N238, komend vanaf de McDonalds richting Den Dolder, waar de snelheid inderdaad is verlaagd van 80 naar 50 kilometer per uur, zoals eerder genoemd door de heer Nagtegaal. Zijn vraag aan de insprekerster is waarom juist dat deel van de weg in snelheid is verlaagd en waarom dit niet geldt voor de rest van het traject.

Vervolgens gaat de heer De Weerd hij in op haar opmerking over de snelheidsverlaging bij kruisingen, waarbij hij aangeeft dat de Partij voor de Dieren zich kan vinden in de redenen die zij heeft genoemd. Hij vraagt of de insprekerster voorstander zou zijn van bijvoorbeeld het plaatsen van extra stoplichten, met name ter hoogte van de brandweerkazerne bij Den Dolder, en of ze ook voorstander zou zijn van het aanleggen van een extra loopbrug om de veiligheid van voetgangers te verbeteren.

De heer Oude Wesselink bedankt de insprekerster voor haar bijdrage. De spreker heeft een vraag voor de insprekerster en de gedeputeerde. De heer Oude Wesselink merkt op dat de insprekerster heeft aangegeven dat de N238 momenteel als een 80 kilometer per uur gebiedsontsluitingsweg wordt beschouwd. Hij wijst op veranderingen zoals de afsluiting van de bestaande spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer, wat meer noord-zuidverbindingen over de provinciale weg met zich meebrengt, evenals de nieuwe woonwijk aan de andere kant van de provinciale weg, waardoor er meer oost-westverbindingen ontstaan en er ook een nieuwe oversteek komt. Hierdoor vraagt hij zich af of de N238 eigenlijk nog steeds als een gebiedsontsluitingsweg kan worden beschouwd, of dat het nu eerder een verblijfsgebied is geworden binnen de bebouwde

kom. Hij overweegt of het passender zou zijn om de snelheidslimiet binnen de bebouwde kom te verlagen naar maximaal 50 kilometer per uur, gezien de situatie en de veranderingen die hij heeft waargenomen. De heer Oude Wesselink wil graag weten wat de mening van de inspreker en de gedeputeerde hierover is.

De heer Hossain bedankt mevrouw Arntz en geeft aan dat ze eerder al kort hebben gesproken over het onderwerp. Hij heeft het fietspad langs de N238 bezocht. Eerder is al gesproken over hoe in het netwerkperspectief de afweging wordt gemaakt tussen de doorstroming en leefbaarheid. Hij begrijpt dat sommige delen van de weg al zullen worden aangepast in snelheid, maar dat mevrouw Arntz wil dat de snelheid overal 60 kilometer per uur wordt, inclusief ter hoogte van Hertenaan West. De heer Hossain vraagt of de geplande geluid reducerende maatregelen, en wanneer deze zullen worden uitgevoerd, een belangrijk verschil zouden kunnen maken voor het zuidelijke deel van de N238. Hij wijst erop dat het geluid reducerende asfalt op sommige plaatsen versleten is en vraagt hoe vaak dit moet worden vervangen en of dit te lang is uitgesteld. Ook vraagt hij hoeveel potentieel er is om geluidshinder verder te verminderen, aangezien er al enige geluidswering aanwezig is. Tot slot stelt de heer Hossain een vraag over de veiligheid bij de rotonde net ten zuiden van de Hertenaan en vraagt of deze op dit moment als onveilig wordt beschouwd. Hij wil weten welke perspectieven er zijn om de veiligheid op die rotonde te verbeteren, aangezien deze al eerder is aangepakt en verbeterd.

Mevrouw Arntz krijgt de gelegenheid de vragen van de commissie te beantwoorden.

- In reactie op de heer Nagtegaal geeft mevrouw Arntz aan dat voor zover haar bekend de verlaging van 80 naar 50 kilometer is doorgevoerd om de leefbaarheid van de omwonenden te verbeteren. De reden waarom voor dit deel is gekozen, is omdat de huizen daar dicht op elkaar staan en vergelijkbaar is met een binnen de bebouwde kom situatie. Dit in tegenstelling tot andere delen van de N238.
- Deze problematiek speelt al heel erg lang, zeker 15 tot 18 jaar. In reactie op mevrouw Bikker geeft de inspreker aan dat er veel contact met de provincie is geweest in het verleden. Ook is er eerder een petitie aangeboden. Andere bewoners hebben ook regelmatig overleg met ambtenaren gevoerd. Vanuit het buurtschap is er in het verleden goed contact geweest met een ambtenaar van de provincie. Echter, een geluidsverlaging is nooit gehonoreerd, terwijl er wel vaker om is gevraagd.
- Zoals de heer Oude Wesselink al opmerkte, bevestigt mevrouw Arntz dat het inderdaad steeds meer een lokale weg wordt, van noord naar zuid, maar ook van oost naar west. Deze weg wordt steeds meer onderdeel van het dorp. Een verlaging naar 60 kilometer per uur zou passend zijn voor de hoeveelheid verkeer, maar ook omdat er zoveel mensen wonen.
- In reactie op de heer De Weerd geeft mevrouw Arntz aan dat stoplichten en een loopbrug kunnen bijdragen aan de verkeersveiligheid. Voor het terugdringen van de geluidshinder zijn snelheidsverlaging en geluid reducerende maatregelen nodig.
- Het is mevrouw Arntz niet bekend wanneer het geluid reducerende asfalt in de planning zit.
- Mevrouw Arntz reageert op de opmerking van de heer Hossain over het rotondedeel en zegt dat ze niet zeker weet of daar iets aan is gedaan. Ze benadrukt dat alle oversteekplaatsen op een weg met een snelheid van 80 kilometer per uur gevaarlijk zijn, of het nu bij hen in de buurt is of ten noorden bij de brandweerkazerne. Ze wijst erop dat dit een groot risico vormt, vooral omdat veel scholieren veel gebruik maken van deze oversteekplaatsen. Ze gelooft dat naarmate de bevolking aan beide zijden toeneemt, er steeds meer ongelukken of bijna-ongelukken zullen plaatsvinden, en dit is onvermijdelijk. Ze beaamt dat loopbruggen en andere alternatieve routes verkeersonveilige situaties kunnen verminderen. Ze benadrukt dat geluidsoverlast een probleem zal blijven als de snelheid op 80 kilometer per uur blijft.

De voorzitter constateert dat alle vragen aan mevrouw Arntz zijn beantwoord. De vraag van de heer Hossain aan de gedeputeerde is technisch van aard. Omdat dit agendapunt minder concreet is, staat de voorzitter deze vraag toe, maar voor de geagendeerde agendapunten is de voorzitter hier strikter in.

Gedeputeerde Van Schie krijgt de gelegenheid om de vragen te beantwoorden en te reageren op de inspraak. De gedeputeerde bedankt de bewoners voor hun duidelijke signaal met betrekking tot de leefbaarheid in het gebied. De gedeputeerde noemt dat er momenteel onderzoek wordt uitgevoerd langs het hele traject van de N238, inclusief het gebied waar mevrouw Arntz over spreekt. Hierbij worden aspecten van

leefbaarheid en veiligheid meegenomen, evenals akoestisch onderzoek. De gedeputeerde bevestigt dat enkele van de door de bewoners genoemde oplossingen, met name de verlaging van de snelheid op sommige oversteekplaatsen, serieus worden overwogen en bijdragen aan de verbetering van de situatie.

De gedeputeerde wijst er echter op dat ondanks deze maatregelen de weg een drukke gebiedsontsluitingsweg zal blijven, gezien de vele ontwikkelingen in de buurt die extra verkeer met zich meebrengen. De gedeputeerde merkt op dat het idee dat de weg meer een verblijfsgebied wordt op basis van hun informatie niet goed wordt herkend en lastig te realiseren is gezien de ontwikkelingen in het gebied. De gedeputeerde benadrukt dat waar mogelijk de verkeersveiligheid zal worden verbeterd door de lokale snelheid te verlagen.

Het akoestisch onderzoek, dat de heer Hossain noemde, en de uitvoering van de maatregelen staan gepland voor 2025. Daarbij zal ook worden meegenomen wat in de ogen van de gemeente en de bewoners effectieve maatregelen zijn.

Tot slot bevestigt de gedeputeerde dat het deel waar de snelheidsverlaging van 80 naar 50 kilometer per uur is doorgevoerd inderdaad een gebied binnen de bebouwde kom is.

De heer Oude Wesselink is benieuwd waarom het lastig is om de weg te classificeren als binnen de bebouwde kom zoals de gedeputeerde heeft aangegeven. Omgekeerd is het lastig de weg op 80 kilometer per uur te houden als er al vaak 60 kilometer per uur geldt, maar ook gezien de ontwikkelingen.

Gedeputeerde Van Schie merkt op dat zodra het binnen de bebouwde kom is, is het meteen 50 kilometer per uur. Dit zal gevolgen hebben voor de doorstroming van het verkeer. Dit is belangrijk omdat er veel verkeer over deze weg rijdt. De gedeputeerde veronderstelt dat dit een deel van de argumentatie kan zijn waarom het op dit moment niet mogelijk is om de weg binnen de bebouwde kom te maken. Als de heer Oude Wesselink verdere technische vragen heeft, zullen deze technisch worden toegelicht.

Mevrouw Arntz krijgt de gelegenheid tot een slotwoord. Mevrouw Arntz benadrukt het belang van een snelheidsverlaging van 80 naar 60 kilometer per uur, ondanks het feit dat de doorstroom van verkeer cruciaal is op deze weg. De functie van de weg is bekend bij bewoners. Met meer voertuigen op de weg wordt het echter steeds moeilijker om 80 kilometer per uur te rijden. Ze geeft aan dat ze zelf hebben berekend dat het slechts ongeveer 30 tot 40 seconden scheelt tussen 80 en 60 kilometer per uur. Hoewel ze geen statistisch onderzoek hebben uitgevoerd, benadrukt ze dat de tijdswinst minimaal is in vergelijking met de verbetering van de leefbaarheid voor bewoners. Ze wijst erop dat deze afweging ook in het netwerkperspectief wordt besproken, waarbij wordt gekeken naar hoeveel mensen er last van hebben en wat de impact is op de doorstroom. Ze vraagt begrip en steun voor de voorgestelde maatregelen en bedankt voor de tijd en aandacht van de commissieleden.

De voorzitter dankt de insprekerster voor haar inbreng. De voorzitter constateert dat het agendapunt voldoende is besproken.

TER BESPREKING

9. SV Zomernota

De commissie wordt gevraagd in te gaan op de onderdelen 3.3 tot en met 3.6 en 4.3. Het is een behandeling in twee termijnen. Er hoeft na afloop geen behandelingsgrootte in PS te worden bepaald; dit wordt door het presidium bepaald.

Eerste termijn

De heer Hossain is benieuwd naar de verwachte ontwikkelingen op de langere termijn met betrekking tot de energieprijzen en het feit dat er aanzienlijk meer geld wordt uitgegeven aan openbaar vervoer dan begroot, namelijk 10,5 miljoen euro dit jaar. Hij vraagt zich af of dit nog jaren zal voortduren volgens de verwachtingen en wat de mogelijke consequenties hiervan zijn. Mogelijk moeten er in de toekomst keuzes gemaakt moeten worden als gevolg van deze financiële situatie.

Mevrouw Bikker heeft twee opmerkingen met betrekking tot mobiliteit. Ten eerste wil ze weten of het hoge percentage van het budget dat al is uitgegeven aan het openbaar vervoer gevolgen zal hebben voor de toekomstige bestedingen. Hoewel deze vraag deels in een technische vraag is beantwoord, wil ze graag meer duidelijkheid omdat ze de situatie nog niet volledig begrijpt.

Haar tweede punt betreft doel 5.4, waarin wordt vermeld dat "het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden laag is," met drie groene stippen als indicatie. Ze vindt dit verwarrend om twee redenen. Ten eerste zijn er nog geen duidelijke cijfers beschikbaar voor 2022 en 2023 met betrekking tot verkeersdoden en gewonden. Ten tweede wijst ze op recente cijfers die aangeven dat er in de provincie Utrecht een aanzienlijke stijging is van het aantal verkeersdoden en ernstig gewonde fietsers. Ze vraagt zich af of deze informatie in overweging kan worden genomen en of er in de toekomst een andere manier kan worden gevonden om dit doel nauwkeuriger weer te geven, omdat de huidige weergave volgens haar niet in lijn lijkt te zijn met de realiteit.

Mevrouw Welschen heeft vragen en opmerkingen met betrekking tot de energietransitie. Ze wijst op pagina 54 waar wordt vermeld dat er meer wordt uitgegeven aan coaches en scans dan oorspronkelijk begroot. Ze vraagt de gedeputeerde om inzicht te geven in de effectiviteit van deze uitgaven en of er al zichtbare resultaten zijn, omdat dit in de toekomst zal worden gevolgd. Daarnaast wijst ze erop dat de provincie zelf meer inspanningen kan leveren met betrekking tot besparingen, iets wat al eerder is benadrukt. Ze verzoekt de gedeputeerde om een doorkijk te geven naar deze besparingsmaatregelen.

Mevrouw Flink vertelt dat heel veel vragen al technisch zijn gesteld. Maar wat de PvdA wel constateerde, was dat er een grotere trend zichtbaar is waarbij door krapte op de arbeidsmarkt aan de ene kant en hoger uitvallende energiekosten veel beleidsdoelen anders uitvallen. Mevrouw Flink vraagt de gedeputeerde te reflecteren op hoe GS hier bij het opstellen van de begroting rekening houdt met deze ontwikkeling.

De heer De Weerd heeft enkele vragen en opmerkingen met betrekking tot de ontwikkelingen rondom Solar Carports, zonnepanelen boven parkeerplaatsen. Hij merkt op dat hij aanvankelijk enthousiast was over een samenwerking om provinciale carpoolplaatsen van zonnepanelen te voorzien, maar dat dit enthousiasme werd getemperd door de vermelding dat ontwikkelingen op dit vlak achterblijven vanwege netcongestie. Hierdoor wordt verwacht dat er dit jaar minder subsidie beschikbaar zal zijn voor de Solar Carports. De heer De Weerd vraagt wat dit betekent voor de business case en de realisatie van deze projecten en hoe het impact heeft op energiecoöperaties en hun deelnemers. Hij wijst ook op de belofte dat de kosten voor het opladen van elektrische auto's op deze parkeerplaatsen lager zouden moeten zijn dan voor benzineauto's, en vraagt of deze belofte nog steeds kan worden nagekomen en hoe dit wordt gegarandeerd.

Verder benoemt de heer De Weerd de verwachte stijging van energielasten voor provinciale kantoorpanden en merkt op dat er volgens de Partij voor de Dieren geen duidelijke reden lijkt te zijn om in te zetten op energiebesparing.

Tot slot wijst hij op projecten die vertraging zullen oplopen als gevolg van personeelstekort en minder succes bij het inhuren van tijdelijke ambtelijke capaciteit. Hij vraagt wat dit betekent voor de ambities van het college voor de nieuwe bestuursperiode, met name op het gebied van onderhoud aan wegen en de doorontwikkeling van doorfietsroutes, en of de stevige ambities van deze coalitie realistisch zijn gezien de huidige situatie.

De heer Volting benoemt dat dit een rapportage is over de eerste vier maanden. De tweede vier maanden zijn inmiddels geweest. De ChristenUnie wenst het college toe dat ze de komende vier maanden alle gele bolletjes om kunnen zetten in groene bolletjes en dat de rode bolletjes ook weg zijn.

De heer Van der Linden bedankt voor het beantwoorden van de technische vragen en brengt nog twee punten onder de aandacht met betrekking tot het programma Bereikbaarheid. Hij wijst op het feit dat veel onderhoudsprojecten aan wegen worden uitgesteld vanwege capaciteitsgebrek en andere oorzaken. Hij vraagt hoe de gedeputeerde ervoor gaat zorgen dat de kwaliteit van de provinciale wegen behouden blijft en of Provinciale Staten voortdurend op de hoogte worden gehouden en hoe zij dit kunnen volgen.

Daarnaast merkt de heer Van der Linden op dat onderhoud en beheer uiterlijk een jaar worden uitgesteld en grotere projecten maximaal twee jaar worden uitgesteld. Hij vraagt of deze termijnen in alle gevallen worden gehaald of dat er nieuwe projecten zijn waarbij dit niet lukt. Tevens wil hij weten of er een overzicht beschikbaar komt voor Provinciale Staten waarin wordt aangegeven welke onderhoudsprojecten en grote projecten worden doorgeschoven naar 2024 of 2025.

De voorzitter constateert dat de laatste vraag technisch van aard is en niet tijdens deze commissievergadering zal worden beantwoord.

De heer Breur merkt op dat het op het gebied van energietransitie lijkt te gaan zoals gepland, met meer duurzame energie, zonnepanelen op daken en meer betrokkenheid van mensen. Hij uit echter zijn zorg over netcongestie en de mogelijke gevolgen daarvan voor de energietransitie, zoals het bestraffen van mensen met zonnepanelen tijdens piekuren. Hij vraagt of het provinciebestuur deze zorg deelt.

Op het gebied van bereikbaarheid constateert de heer Breur dat de meeste programma's volgens plan verlopen, maar hij wijst op programma 5.1.3 waar zowel de activiteit als de planning rood zijn gemarkeerd. Hij vraagt waarom dit programma achterloopt en of het voldoende prioriteit heeft. Hij vraagt zich ook af waarom andere programma's geen hinder ondervinden van capaciteitsproblemen. Dezelfde vraag stelt hij voor de gele bolletjes bij programma 5.1.1 en 5.1.2.

Wat betreft het openbaar vervoer merkt de heer Breur op dat alles op groen staat, maar hij wijst op recente stakingen, personeelsproblemen, ziekteverzuim en rituitval. Hij vraagt of de provincie de juiste criteria hanteert voor het meten van het succes op dit gebied.

De voorzitter constateert dat de vragen over de uitleg van de kleuren van de bolletjes technisch gesteld hadden kunnen worden.

De heer Breur benadrukt dat het hem niet gaat om de betekenis van de bolletjes, maar dat er een duidelijke politieke vraag onder zat: waarom heeft het ene project wel last van capaciteitsproblemen en andere projecten niet.

De voorzitter laat de keuze voor beantwoording aan de gedeputeerde, omdat de politieke achtergrond van de vraag niet zo duidelijk is.

De heer Van Reenen geeft aan dat het Statenvoorstel Zomernota in de commissie FAC voldoende is besproken. De inbreng van 50PLUS zal tijdens de Statenvergadering worden geleverd.

Gedeputeerde Van Essen reageert op de inbreng van de commissie in eerste termijn. De eerste vraag van het CDA ging over de voortgang en extra uitgaven met betrekking tot energiebesparing voor inwoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties. De gedeputeerde benadrukt dat deze subsidies effectief zijn en dat ze resultaten opleveren. Hij merkt op dat het programma voor energiebesparing de afgelopen vier jaar is opgebouwd en nu vruchten begint af te werpen. De ondersteuningsstructuren die zijn opgezet om energiebesparende maatregelen te bevorderen, worden steeds meer gebruikt. De gedeputeerde wijst erop dat het nieuwe coalitieakkoord ambitieuze doelen stelt voor energiebesparing, en hij belooft de Staten te informeren over de verdere uitwerking en de succesvolle acties die tot nu toe zijn ondernomen.

Er waren vragen van zowel het CDA als de Partij voor de Dieren over hoe de provincie meer gaat inzetten op energiebesparing. De gedeputeerde benadrukt het belang hiervan en geeft aan dat er al plannen zijn om dit te bevorderen. Soms worden zaken om praktische redenen nog niet direct uitgevoerd, maar de gedeputeerde ziet de stijgende energiekosten als een extra stimulans om de inspanningen te versnellen. Hij wijst er ook op dat energiebesparing deels onder de portefeuille van collega Bakker valt, omdat het betrekking heeft op de eigen organisatie en het vastgoed van de provincie.

De Partij voor de Dieren stelde vragen over Solar Carports. De gedeputeerde merkt op dat er twee aspecten zijn. Enerzijds heeft de provincie eigen carpoolplaatsen, waar een aanbesteding eerder over ging, en hij is

blij dat daar snel vooruitgang wordt geboekt. Anderzijds zijn er meer parkeerplaatsen die van deze technologie gebruik willen maken. Hij wijst erop dat dit in andere landen al veel wordt toegepast, zoals in Spanje. De gedeputeerde erkent dat netcongestie vertragend kan werken in dit proces.

De gedeputeerde beantwoordt tot slot de vragen van de SP. De gedeputeerde merkt op dat, hoewel de trends positief zijn, netcongestie een belemmerende factor kan zijn. Hij uit zijn zorgen en benadrukt dat dit niet alleen van invloed zal zijn op de energietransitie, maar ook op andere ambities zoals woningbouw en bedrijventerreinen, aangezien elektriciteit daarvoor een cruciale voorwaarde is. Hij legt uit dat de aanpak van netcongestie in het nieuwe coalitieakkoord als een topprioriteit wordt beschouwd en dat er later op de agenda een onderwerp staat dat hiermee verband houdt: P-miek. De gedeputeerde benadrukt het belang van deze kwestie.

Gedeputeerde Van Schie reageert op de inbreng van de commissie in eerste termijn. De gedeputeerde adresseert de zorgen van de heer Hossain over de energiekosten op de lange termijn en benadrukt dat dit een zorg is die iedereen deelt. De gedeputeerde wijst erop dat de energiekosten onderdeel zijn van de variabele kosten in de begroting en dat ze binnen de provinciale begroting nog kunnen worden opgevangen, maar dat de hoogte ervan niet kan worden voorspeld.

De gedeputeerde erkent, in reactie op de vragen van mevrouw Bikker, dat hoewel de bolletjes groen lijken te zijn, de verkeersveiligheid niet altijd 100% is. Hij benadrukt dat verkeersveiligheid een belangrijk thema blijft en dat er altijd ruimte is voor verbetering. Hij is het eens met mevrouw Bikker dat het belangrijk is om beter inzicht te krijgen in de relatie tussen de inspanningen van de provincie en de daadwerkelijke verkeerssituatie op de weg. De provincie zal kijken hoe dat kan worden verbeterd.

Mevrouw Bikker vroeg ook naar het hoge bedrag dat al in de Zomernota is gereserveerd voor het openbaar vervoer en hoe dit zich gedurende het jaar ontwikkelt. De gedeputeerde legt uit dat dit te maken heeft met subsidieritmes, waarbij een groot deel van de subsidie aan het begin van het jaar wordt verstrekt en de rest gedurende het jaar wordt bevoorschot. Hij benadrukt dat het moeilijk is om nu al te voorspellen wat het aan het einde van het jaar zal kosten, vanwege factoren zoals rituitval en boetes. Hij legt uit dat de boetes en inhoudingen pas in april zijn begonnen vanwege het geldende coronapact, wat buiten de periode van de Zomernota viel. Ze werken er hard aan om rituitval te beperken, vooral op de al afgeschaalde routes, om voorspelbaar te blijven voor passagiers. De vervoersbedrijven komen binnenkort naar de commissie om te bespreken wat ze nog meer kunnen doen om rituitval tot een minimum te beperken.

De gedeputeerde reageert op de heer Van der Linden en erkent de terechte vraag over wat er gebeurt als zaken worden uitgesteld en hoe prioriteiten worden gesteld. Hij benadrukt dat de kwaliteit altijd leidend is en dat ze geen onderhoud zullen uitstellen als het duidelijk is dat het nodig is. De wegbeheerders hebben dagelijks inzicht in de staat van onderhoud en als er echt behoefte is aan onderhoud, zal dat niet worden uitgesteld, zelfs niet voor een jaar of twee jaar. De Provinciale Staten worden op de hoogte gehouden van verschuivingen in het Meerjarenprogramma Onderhoudsprojecten (MOP) en het Meerjarenprogramma Infrastructuurprojecten (MIP). De delta tussen de twee programma's is mogelijk niet altijd even duidelijk; de provincie rapporteert hierover. De gedeputeerde benadrukt dat uitstel alleen wordt overwogen als het voor de gebruikers niet merkbaar zal zijn.

De gedeputeerde benadrukt in reactie op de vragen van de heer Breur dat de rode bolletjes in de beleidsprogramma's te maken hebben met inzet en capaciteit, vooral het tekort aan technisch personeel dat moeilijk te vinden is. Het feit dat sommige projecten nog op rood staan, betekent niet dat ze minder belangrijk zijn, maar eerder dat er niet genoeg gekwalificeerde mensen beschikbaar zijn om ze uit te voeren. De gedeputeerde legt uit dat ze wel over voldoende mensen beschikken voor de beleidsprogramma's, omdat ze intern en extern de juiste ondersteuning hebben gevonden.

Wat betreft het openbaar vervoer ziet de gedeputeerde dat, hoewel er drie groene bolletjes zijn, hij niet het gevoel heeft dat ze op een tien zitten, vooral niet vanuit het perspectief van de gebruiker. Tegelijkertijd is de gedeputeerde blij te zien dat de tevredenheidsanalyse een positief beeld laat zien. De provincie is in gesprek met de vervoerders over de personeelstekorten; deze hebben invloed op de kwaliteit van de dienstverlening.

De gedeputeerde benadrukt dat ze blijven streven naar verbetering en dat ze proberen om het openbaar vervoer als een fantastische carrièrekans te promoten om nieuw personeel aan te trekken. De gedeputeerde benadrukt dat iedereen in de provincie een groot hart heeft voor het openbaar vervoer en dat ze hun uiterste best doen om het te verbeteren, ondanks externe omstandigheden.

De heer De Weerd constateert dat nog twee vragen over de Solar Carports niet beantwoord zijn:

- Verwacht de gedeputeerde dat de vertragende factoren (de stijgende kosten en de vertraging) bij de ontwikkeling van de Solar Carports ook gevolgen gaan hebben voor participatie in energiecoöperaties en het lokaal eigendom? De Solar Carports worden namelijk ontwikkeld samen met energiecoöperaties.
- Kan de gedeputeerde de belofte nakomen dat het opladen van elektrische auto's altijd goedkoper zal zijn dan het vullen van een tank van een benzineauto?

Gedeputeerde Van Essen wijst erop dat Solar Carports een specifiek onderdeel zijn van de energietransitie, waarbij energiecoöperaties en andere partijen betrokken zijn. De stijgende energieprijzen en netcongestie kunnen inderdaad belemmeringen vormen, maar dit lijkt de betrokkenheid van inwoners bij energiecoöperaties niet per se te verminderen. De provincie kijkt naar mogelijkheden, zoals opslag en onderzoek, om deze belemmeringen weg te nemen en partijen, waaronder energiecoöperaties, te ondersteunen middels subsidies en onderzoek.

Wat betreft elektrisch rijden, kan de gedeputeerde niet garanderen dat het altijd goedkoper zal zijn dan conventioneel rijden, omdat brandstofprijzen en laadtarieven variabel zijn. De gedeputeerde noemt dat laadtarieven een belangrijk onderwerp zijn en dat de provincie samenwerkt met andere instanties, zoals de MRA-E om de prijzen onder controle te houden en elektrisch rijden concurrerend te houden.

Tweede termijn

De heer Hossain stelt een aanvullende vraag over het tekort aan technisch personeel binnen de organisatie, met name bij mobiliteit. Hij merkt op dat de gemiddelde leeftijd van werknemers de afgelopen tijd is gestegen en dat er vooral wordt ingezet op juniorfuncties en trainees. Hij vraagt zich af of het provinciebestuur ook maatregelen neemt om ervaren talent te behouden, zelfs als deze werknemers eigenlijk met pensioen zouden moeten gaan en ervoor openstaan om nog bij te dragen aan de organisatie en het mooier maken van de provincie.

De voorzitter merkt op dat deze vraag in de commissie BEM thuishoort en daar zal worden behandeld. De voorzitter constateert dat het agendapunt voldoende is besproken.

10. SB Voortgangsrapportage RES Amersfoort en Foodvalley

Dit agendapunt is opgevaardigd door het GroenLinks, Volt en BBB.

De heer Goldhoorn spreekt zijn dank uit voor de gelegenheid om te spreken bij dit agendapunt, de voortgangsrapportage RES'en Amersfoort en Foodvalley. Hij benadrukt dat hij zich genooddaakt voelt om in te spreken. Hij citeert kort uit de voortgangsrapportage en wijst op een specifieke passage die betrekking heeft op de projectbesluitprocedure. *"In het statenvoorstel tussen Tussenbalans RES is opgenomen dat na vaststelling door GS van de Nota van Beantwoording van zienswijzen op de ontwerp-NRD er een startgesprek volgt ten behoeve van de projectbesluitprocedure met de nieuwe Provinciale Staten."*

De heer Goldhoorn benadrukt dat het hele traject om tot het genoemde projectbesluit te komen, in strijd is met de afspraken die zijn gemaakt in het Klimaatakkoord en het Nationaal Programma RES. Hij heeft hierover op 1 augustus 2023 een e-mail met bijlagen gestuurd naar de aanwezige Statenleden en heeft van twee Statenleden een reactie ontvangen. De heer Goldhoorn neemt daarom aan dat de inhoud van de mail voldoende duidelijk is en de Statenleden het ermee eens zijn.

De heer Goldhoorn benoemt de nieuwe bestuurscultuur en het zijn van een betrouwbare overheid, en stelt dat dit ook geldt voor de provincie Utrecht. Hij wijst op het projectbesluit dat de provincie de bevoegdheid geeft om gemeenten te overrulen en stelt drie vragen:

1. Heeft de provincie Utrecht afspraken gemaakt in NPRES-verband?
2. Is het projectbesluit in lijn met de afspraken binnen de NPRES over wanneer een hogere overheid mag ingrijpen bij democratisch genomen besluitvorming door een lagere overheid?
3. Is deze handelwijze ingebracht en goedgekeurd in het overleg met NPRES en de diverse RES'en?

De heer Goldhoorn geeft zelf antwoord op de vragen. Voor wat betreft vraag 1 bevestigt de heer Goldhoorn dat de provincie Utrecht afspraken in NPRES-verband heeft gemaakt. Hij wijst erop dat de provincie zich aan deze afspraken dient te houden.

Vervolgens beantwoordt hij vraag 2 en stelt dat het projectbesluit niet in lijn is en zelfs in strijd is met de gemaakte afspraken binnen de NPRES over wanneer een overheid mag ingrijpen. Hij verwijst naar een factsheet die hij heeft verstrekt.

Bij vraag 3 geeft hij aan dat naar zijn informatie er geen akkoord is om af te wijken van de gemaakte afspraken van NPRES betrokken partijen of bij de 3 RES'en in de provincie Utrecht. Hij benadrukt dat het proces om tot een projectbesluit te komen juist in strijd is met het Klimaatakkoord en de afspraken gemaakt bij de NPRES.

De heer Goldhoorn roept Statenleden op om te overwegen of de provincie Utrecht een betrouwbare overheid is en of ze vinden dat de provincie zich als zodanig moet gedragen. Hij besluit zijn betoog met de opmerking dat het nemen van een projectbesluit de provincie niet als een betrouwbare overheid positioneert vanwege het ontbreken van een deugdelijke onderbouwing van de legitimiteit, met name gezien de gemaakte afspraken in de NPRES. Hij verzoekt de aanwezigen om hier aandacht aan te besteden tijdens de bespreking van het coalitieakkoord op 30 augustus 2023.

De voorzitter geeft de commissieleden de gelegenheid verhelderende vragen te stellen aan de spreker. De voorzitter merkt op dat de inspraak breder is dan het agendapunt en vraagt de commissie zich te beperken tot het agendapunt.

Mevrouw Van den Broek heeft twee vragen. De heer Goldhoorn gaf aan dat er geen afspraken zijn gemaakt om af te mogen wijken van de NPRES. Kan de heer Goldhoorn dit nader toelichten? Heeft de heer Goldhoorn dit onderwerp al eerder besproken met de provincie?

De heer Breur refereert aan de oproep van de heer Goldhoorn om dit onderwerp ook met de bespreking van het coalitieakkoord mee te nemen. De heer Breur was dit al voornemens. Naar aanleiding van de bijdrage van de heer Goldhoorn heeft meneer Breur twee vragen. Hij vraagt of de heer Goldhoorn wat duidelijker kan zijn over de ontbrekende legitimiteit waar hij het over had, en hij wil weten hoe zeker de heer Goldhoorn is dat de 35 terawattuur daadwerkelijk gehaald zal worden.

De voorzitter merkt op dat deze vragen buiten de orde van het agendapunt zijn.

Mevrouw Matser dankt de heer Goldhoorn voor zijn inbreng. Mevrouw Matser heeft vragen over de bestuurscultuur en de betrouwbare overheid. Ze merkt op dat in de RES is overeengekomen dat gemeenten verantwoordelijk zijn voor wat ze zelf moeten doen, maar de voortgangsrapportage laat zien dat de uitvoering achterblijft bij de geplande doelen. Haar interpretatie hiervan is dat een betrouwbare overheid ervoor moet zorgen dat deze doelen wel worden bereikt. Ze vraagt zich af hoe de heer Goldhoorn hierover denkt en welke rol de provincie in dit verband zou moeten spelen als onderdeel van een betrouwbare overheid.

De heer Van Reenen stelt twee vragen aan meneer Goldhoorn. De heer Goldhoorn heeft aangegeven dat wat hier gebeurt niet legaal is. De heer Van Reenen vraagt of er geitenpaadjes zijn te bedenken waardoor het wel legaal wordt. Verder verzoekt hij meneer Goldhoorn om zijn standpunt met betrekking tot het agendapunt, de RES Amersfoort en Foodvalley, toe te lichten en te reflecteren op wat hij hierover heeft ingebracht.

Mevrouw Veen herinnert zich dat de heer Goldhoorn eerder aanwezig was en dat er toen uitgebreid onderzoek is gedaan naar zijn eerdere bezwaren. Ze vraagt zich af hoe de afwijzing van die vorige bezwaren verband houdt met wat hij nu naar voren brengt.

Mevrouw Rikkoert bedankt de spreker voor zijn bijdrage en waardeert zijn volharding om herhaaldelijk aanwezig te zijn. De heer Goldhoorn beweert dat de provincie onrechtmatig handelt. Wanneer mevrouw Rikkoert de voorwaarden in zijn brief bekijkt, lijkt het er echter op dat aan twee of drie voorwaarden is voldaan. Ze vraagt om een nadere toelichting op dit punt. Mevrouw Rikkoert herinnert eraan dat de spreker in de vorige periode ook heeft gesproken en dat toen duidelijk is aangetoond dat de beweringen over rechtmatigheid of onrechtmatigheid niet juist waren. Ze vraagt zich af wat er sindsdien is veranderd.

De heer Goldhoorn krijgt de gelegenheid tot het beantwoorden van de vragen van de commissie. De heer Goldhoorn begint met het beantwoorden van de laatste vraag. Hij legt uit dat hij bezwaar heeft ingediend, zowel voor hemzelf als namens verschillende stichtingen en verenigingen, bij de Commissie Beroep en Bezwaar en later ook bij GS tegen een besluit van PS. De Commissie AWB heeft zijn bezwaar niet inhoudelijk beoordeeld, maar alleen gekeken of het bezwaar ontvankelijk was. Er is een juridisch advies ontvangen via een andere partij, wat voor hem voldoende reden was om het bezwaar niet-ontvankelijk te verklaren en dit voor te leggen aan de bestuursrechter. Dat proces loopt nog.

De heer Goldhoorn gaat nu graag in op de inhoud van de zaak. Hij verwijst naar de BBB en hun vraag of er afspraken zijn om af te wijken van de NPRES (Nationaal Programma Regionale Energie Strategie). In de NPRES zijn duidelijke afspraken gemaakt over hoe partijen met elkaar omgaan, de werkwijze en de doelstellingen. Volgens hem moeten eventuele afwijkingen van deze afspraken worden besproken met alle betrokken partners en moeten er nieuwe afspraken worden gemaakt. Hij heeft echter geen bewijs gezien dat deze provincie de goedkeuring heeft gekregen om af te wijken van de NPRES-afspraken. Hij heeft dit ook gecontroleerd bij zijn eigen gemeente, die geen informatie heeft ontvangen over dergelijke afspraken binnen de RES.

De heer Goldhoorn herinnert eraan dat hij dit eerder heeft aangekaart. Hij heeft een factsheet en een brief over dit onderwerp al eerder verstrekt tijdens verkiezingsdebatten aan Wopke Hoekstra en mevrouw Sterk, destijds lijsttrekker van het CDA. Hij wacht nog steeds op een antwoord. Op 26 juni 2023 heeft de heer Goldhoorn een herinneringsmail gestuurd, waarop hij te horen kreeg dat de CDA-fractie nog bezig was met het formuleren van een antwoord. Hij hoopt dat hij vandaag wel een reactie zal ontvangen.

De heer Goldhoorn reageert op de vraag van de heer Breur over de legitimiteit. Hij benadrukt dat hij dit al eerder aan BBB heeft uitgelegd. Volgens hem is het gebruikelijk dat wanneer je afspraken maakt met partners en vervolgens afwijkt van die afspraken, je deze afwijkingen ook met je partners bespreekt. Het is niet eerlijk om partners te confronteren met afwijkingen waar ze mogelijk nadelige gevolgen van kunnen ondervinden zonder hen hierbij te betrekken. Hij merkt op dat dit niet is gebeurd, tenzij hij iets over het hoofd heeft gezien en er documenten zijn waarop deze afwijkende afspraken wel zijn vastgelegd.

Vervolgens behandelt de heer Goldhoorn de vraag van de SP over de 35 terawattuur. Hij heeft een verslag van de Kamer verstrekt waarin minister Jetten duidelijk aangeeft dat de doelstelling van 35 terawattuur ruim wordt overschreden. Dit is een van de afspraken in het RES-programma: als de 35 terawattuur niet wordt gehaald, is ingrijpen toegestaan, maar als dit doel wel wordt bereikt, mogen overheidsinstanties niet zomaar ingrijpen. De voorwaarde is dat er dan eerst overleg moet plaatsvinden met de andere betrokken partners. Naar zijn mening heeft er geen overleg met deze partners plaatsgevonden in dit geval.

De heer Goldhoorn herhaalt in zijn reactie op de vraag van mevrouw Matser zijn standpunt over een betrouwbare overheid. De heer Goldhoorn beschouwt een overheid niet als betrouwbaar als een van de partners binnen het Nationaal Programma RES, waarin zowel de overheid als andere provincies en de VNG vertegenwoordigd zijn, samen met gemeenten en waterschappen binnen de RES in de provincie Utrecht, zelfstandig beslissingen neemt die ingaan tegen wat democratisch is besloten.

In reactie op de vraag van de heer Van Reenen of de heer Goldhoorn geitenpaadjes kent, geeft de inspreker aan dat dit aan Gedeputeerde Staten is om deze te vinden.

Tot slot gaat de heer Goldhoorn in op het verzoek te reflecteren op de tussenrapportage. De heer Goldhoorn benadrukt dat, hoewel sommige regio's achterlopen op hun gestelde doelen, de landelijke doelstelling van 35 terawattuur blijft bestaan. Er is echter geen specifieke afspraak gemaakt waarin staat dat de provincie Utrecht een bepaald percentage van deze 35 terawattuur moet leveren. Hij benadrukt dat de 35 terawattuurdoelstelling wordt behaald en dat het positief is dat er veel inzet is voor de energietransitie in de provincie, met name op het gebied van zonne- en windenergie, waar mogelijk. Hij herhaalt dat er geen verplichting voor de provincie Utrecht bestaat om een specifiek percentage te halen.

De voorzitter constateert dat alle vragen zijn beantwoord.

De heer Goldhoorn benadrukt in zijn slotwoord dat hij heeft gezorgd voor de verspreiding van relevante informatie. Hij gelooft dat als iedereen daadwerkelijk kennisneemt van en de informatie serieus overweegt, de Statenleden niet anders kunnen concluderen dan dat de provincie onbetrouwbaar zou zijn als ze een besluit zouden nemen over het project.

Mevrouw Welschen wijst op de opmerking van de heer Goldhoorn over een e-mail aan het CDA, via Wopke Hoekstra en Mirjam Sterk. Ze heeft navraag gedaan en vernomen dat hun fractie ook een e-mail naar de heer Goldhoorn heeft gestuurd. Ze stelt voor om op een later moment de inhoud van die e-mail en zijn reactie daarop verder te bespreken, maar wilde dit in deze vergadering wel even genoemd hebben.

De heer Goldhoorn herhaalt dat dit de mail van 26 juni 2023 was, waarin het CDA aangaf nog met een reactie te komen.

De voorzitter stelt voor dat de heer Goldhoorn hier buiten de orde van de vergadering contact over opneemt met het CDA. De voorzitter dankt de heer Goldhoorn voor zijn inspraak.

Eerste termijn

Mevrouw Matser geeft aan dat ze graag wil bespreken wat Provinciale Staten aan de gedeputeerde willen meegeven van de RES-tafels. Ze benoemt het doel zoals vastgelegd in het coalitieakkoord, namelijk om in 2040 een klimaatneutrale energievoorziening te hebben. Ze merkt op dat er nog veel werk te doen is, zoals blijkt uit de voortgangsrapportages.

Daarnaast heeft ze een aantal vragen en opmerkingen:

- Mevrouw Matser is benieuwd of er plannen zijn voor de Foodvalley, aangezien ze die niet heeft gezien zoals wel het geval is voor de RES-regio Amersfoort.
- Ook wijst mevrouw Matser op de disbalans tussen zonne-energie en windenergie in de plannen en vraagt zich af of de RES-regio's zich bewust zijn van de mogelijke netcongestie als gevolg daarvan.
- Mevrouw Matser wil graag dat de gedeputeerde aan de RES-tafels benadrukt dat deze plannen ook na 2030 zullen doorgaan en dat er verder gewerkt moet worden aan het behalen van het doel voor 2040. Ze vraagt of de gedeputeerde dit kan overbrengen aan de RES-regio's.

De heer De Jong geeft aan dat Volt met interesse kennis heeft genomen van de voortgangsrapportages en heeft daar enkele vragen en overwegingen over.

- Ten eerste vraagt hij welke scenario's er zijn als er verdere vertraging optreedt, mogelijk als gevolg van lokale weerstand.
- Zijn tweede vraag betreft de mogelijkheden om het tempo te versnellen, gezien de uitdagingen om de gestelde doelen te halen.
- Volt beschouwt de huidige participatievorm met slecht een melding in de huis-aan-huisbladen als tamelijk passief. De heer De Jong vraagt de gedeputeerde toe te zeggen dat de provincie een actievere rol zal spelen en om dit op te nemen in de update van het participatieplan die volgende maand wordt gedeeld.

- Tot slot stelt de heer De Jong vragen over de reikwijdte van het plan en of er ruimte is om andere technologieën te overwegen binnen het kader van het Klimaatakkoord. Hij vraagt of de gedeputeerde overweegt signalen af te geven richting Den Haag om meer flexibiliteit te creëren.

De voorzitter zet zijn vraagtekens bij of de vraag over participatie, die heel breed is ingestoken, passend is voor behandeling in deze commissie.

De heer De Jong memoreert dat er vaker in dit kader is gesproken over participatie, wat Volt een heel belangrijk onderdeel vindt voor het realiseren van die RES-doelen. Dus in die zin is deze vraag wat Volt betreft erg relevant.

De voorzitter herkent dit. Tegelijkertijd ging de vraag over een participatienota die met Provinciale Staten zal worden gedeeld. Het is daarom de vraag of de gedeputeerden van de commissie M&M deze vraag kunnen beantwoorden.

Mevrouw Van den Broek begint met voorbeelden waaruit blijkt dat schadelijke gezondheidseffecten soms pas later bekend worden, zoals het meerroken van jonge kinderen en de blootstelling van hulpverleners aan asbest na de Bijlmerramp in 1992, toen er nog geen strenge regels waren voor asbestbeheer.

Vervolgens richt ze haar aandacht op de huidige situatie. Ze uit haar zorgen over het doordrukken en versnellen van de plaatsing van windturbines in de provincie Utrecht. Ze vraagt zich af waarom de provincie zo graag de schaarse ruimte wil vullen met deze grote windturbines, ondanks een toenemend aantal rapporten over schadelijke gevolgen. Ze benadrukt dat de gezondheid en veiligheid van mens, dier, natuur en milieu niet mag worden opgeofferd onder het mom van het algemeen belang.

Mevrouw Van den Broek verwijst naar onderzoeken die aantonen dat de gestelde doelen voor 2030 en 2050 kunnen worden gehaald zonder extra zonnevelden en windturbines op land. Ze vraagt waarom de provincie blijft aandringen op meer windturbines, tegen de gemaakte afspraken in, zonder zekerheid over veiligheid en gezondheidseffecten.

De BBB roept op tot een grootschalig onafhankelijk wetenschappelijk onderzoek naar de risico's voor de gezondheid van mens en dier, evenals de effecten op de natuur en biodiversiteit. Mevrouw Van den Broek benadrukt dat de provincie moet voorkomen dat er een nieuw asbestschandaal ontstaat en dat er geen verdere stappen moeten worden ondernomen totdat 100% zeker is dat windturbines veilig zijn.

Tot slot roept ze op om naast zon en wind ook andere alternatieven te onderzoeken die minder belastend kunnen zijn voor gezondheid en milieu. Ze vraagt de collega-fracties om hun mening over deze voorstellen.

Gedeputeerde Van Essen reageert op de inbreng van de commissie in eerste termijn. De gedeputeerde begint met het verduidelijken van dit agendapunt. De gedeputeerde benadrukt dat de voortgangsrapportages afkomstig zijn van de RES-regio's Foodvalley en regio Amersfoort, geen rapportages van de provincie zelf. Het zijn gezamenlijke inspanningen van verschillende partijen, waaronder gemeenten, waterschappen, de netbeheerder en de provincie. Ook zijn er ook nog andere maatschappelijke partijen in een vorm van klankbordgroep of op een andere manier bij aangehaakt.

Beide regio's liggen niet op schema om de gezamenlijke doelen te behalen. Hij herinnert eraan dat de doelen voor energie zijn afgeleid van de boden van de drie RES-regio's, die in de provinciale Omgevingsvisie zijn geland. Meermaals hebben Provinciale Staten aangegeven zeer te hechten aan het behalen van die doelen. Gedeputeerde Van Essen wijst erop dat de Staten al hebben vastgesteld dat provinciaal instrumentarium kan worden ingezet als dat nodig is om de doelen te bereiken. Dit is daarna ook op diverse manieren in de RES-tafels aan de orde geweest. Provinciale Staten hebben vorig jaar besloten een tussenbalans RES vast te stellen en met name ook om als opdracht te geven onder voorwaarden een PlanMER-traject te starten om locaties voor windenergie in kaart te brengen. Daarvoor is een Nota Reikwijdte Detailniveau opgesteld. Die is ter visie gegaan. Het antwoord op deze nota zal in oktober tijdens een informatiesessie worden gepresenteerd. Dat is ook het debat wat raakt aan wat het startgesprek is genoemd, ook in relatie tot eventuele projectbesluiten vanuit de provincie op dit onderwerp in een later stadium. Daar zijn in het coalitieakkoord ook

afspraken over gemaakt. In de statenbrief behorend bij de Nota van Beantwoording wordt beschreven hoe GS voornemens is om verder uitvoering aan te geven aan die afspraken in het coalitieakkoord en de opdrachten die door de Staten aan het College zijn meegegeven. Dat is ook het moment om over de rol van de provincie en de invulling daarvan over hoe de provincie ervoor kan zorgen dat de ambities zoals vastgelegd in de Omgevingsvisie samen met de partners waargemaakt kan worden. Dan kan ook het debat gevoerd worden over een eventueel projectbesluit, de legitimiteit daarvan en hoe die processen lopen, gevoerd worden.

De gedeputeerde begint met het beantwoorden van de vraag van GroenLinks over de voortgangsrapportage Foodvalley. Hij wijst de Staten op het feit dat er in de Statenbrief een link staat die hen doorverwijst naar de webpagina waar de voortgangsrapportage van de Foodvalley te vinden is. Hij merkt op dat er vaker linkjes worden gebruikt in de Statenbrieven en nodigt de Staten uit om deze te gebruiken voor extra informatie.

Gedeputeerde Van Essen gaat vervolgens in op de kwestie van zonne- en windenergie, de onbalans en de mogelijke risico's, met name in relatie tot netcongestie. Hij bevestigt dat dit onderwerp de aandacht heeft van de RES-partners. Het is al opgenomen in de RES'en zelf, waarin wordt aangegeven dat er gezamenlijke inspanningen zullen worden geleverd om de balans tussen zonne- en windenergie te verbeteren. Dit wordt ook herkend en benadrukt door de RES-partners, die de rol van de provincie in dit opzicht erkennen. Om dit te illustreren vertelt de gedeputeerde dat de Tussenbalans zoals vastgesteld door Provinciale Staten en de bijbehorende processen ook zijn opgenomen in de voortgangsrapportage van RES Amersfoort.

Gedeputeerde Van Essen reageert op de vraag van Volt over wat er klaarligt in het geval van verdere vertraging. Hij legt uit dat een deel van het antwoord te vinden is in de Tussenbalans, waarin de Staten de route hebben uitgezet. Het coalitieakkoord biedt ook duidelijke richtlijnen voor dit vraagstuk. Daarnaast benadrukt hij dat de provincie gemeenten op verschillende manieren ondersteunt bij het concretiseren van hun plannen en het betrekken van omwonenden, en dat lokaal eigenaarschap wordt aangemoedigd. De gedeputeerde wijst ook op het debat in oktober en de onderwerpen die daar aan bod zullen komen, waardoor verdere concretisering van de plannen mogelijk is. Hij benadrukt dat er extra inspanningen nodig zijn omdat de plannen momenteel een jaar achterliggen op het schema dat was afgesproken in het Klimaatakkoord en de RES'en 1.0. Zonder deze concretisering kunnen de provinciale doelen en ambities zoals vastgelegd in de Omgevingsvisie niet worden gerealiseerd.

De gedeputeerde benadrukt in reactie op de vragen van Volt over participatie dat het huis-aan-huisblad met betrekking tot de Nota Reikwijdte Detailniveau slechts een beperkt aspect is van de participatie-inspanningen. De provincie ondersteunt gemeenten op verschillende manieren en benadrukt dat gemeenten tot nu toe het voortouw hebben genomen bij participatie in projecten. Als situaties veranderen, zoals bij grensoverschrijdende projecten waarin de provincie of het Rijk een grotere rol speelt, kan de rol in de participatie ook veranderen. Gedeputeerde Van Essen verzekert dat eventuele veranderingen in de rol van de provincie zullen worden besproken met de betrokken gemeenten. De nadere uitwerking van het participatieplan, waar dit een aspect in en die binnenkort wordt gedeeld, zal ook onderdeel zijn van de informatiesessie in oktober.

Gedeputeerde Van Essen beantwoordt de vraag van Volt over andere technologieën. Hij benadrukt dat de energietransitie breder is dan alleen de RES en meer omvat dan elektriciteit. De RES richt zich specifiek op elektriciteit, inclusief zonne-energie op daken, zonne-energie op land en windenergie op land, tot 2030. De centrale overheden hebben hierin de leidende rol en streven naar 35 terawattuur, hoewel het Rijk hoopt op een hogere ambitie gezien de toegenomen klimaatambitie en de stijgende elektriciteitsvraag. De gedeputeerde wijst erop dat het Rijk ook werkt aan andere technologieën, zoals kernenergie, en dat de provincie zich bezighoudt met andere vormen van energie, met name warmte, zoals geothermie en aquathermie. Hoewel er dus aandacht is voor verschillende technologieën, ligt de focus van de RES'en voor 2030 op bewezen technologieën voor grootschalige elektriciteitsopwekking, zoals zon en wind, zoals afgesproken in het Klimaatakkoord. Dit is de opgave voor 2030 waar de RES'en zich op richten en die ze willen realiseren.

De gedeputeerde gaat tot slot in op de zorgen in de bijdrage van de BBB, die met name gericht zijn op de gezondheidsaspecten. De gedeputeerde wijst erop dat er uitgebreid onderzoek is gedaan naar de gezondheidseffecten van verschillende vormen van energieopwekking, waaronder windturbines. Er bestaat veel

literatuur over dit onderwerp, en het Rijk heeft al verzocht om deze literatuur opnieuw te beoordelen en de laatste inzichten te gebruiken voor geluidsnormen en eventuele afstandsnormen. Hoewel geen enkel onderzoek alle gezondheidseffecten en risico's volledig kan uitsluiten, benadrukt hij het belang van het serieus nemen van de literatuur en het verantwoord omgaan met bekende risico's. De gedeputeerde wijst er ook op dat risico's inherent zijn aan veel aspecten van het dagelijks leven, zoals autorijden of het gebruik van mobiele telefoons, en dat het cruciaal is om de bekende risico's te begrijpen en te beheersen. Bij de beoordeling van plannen, inclusief windparken, hebben zowel gemeenten als de provincie de verantwoordelijkheid om gezondheidseffecten van omwonenden zorgvuldig mee te wegen en te onderbouwen. Gedeputeerde Van Essen concludeert dat leren van ervaringen elders en het serieus nemen van de literatuur van essentieel belang zijn om de gezondheidsrisico's te beheren en plannen verantwoord uit te voeren.

De heer De Jong stelt een aanvullende vraag naar aanleiding van het antwoord van de gedeputeerde. Hij benadrukt dat ze het eens zijn met het streven om de doelen voor 2030 te halen met bestaande technologieën. Echter, omdat de provincie achterloopt op de plannen willen ze ook bespreken wat er moet gebeuren als het niet haalbaar blijkt te zijn. De spreker suggereert dat er op een gegeven moment andere scenario's moet worden overwogen als blijkt dat de doelen niet meer gehaald kunnen worden. In dat geval kunnen er verschillende opties worden overwogen. Wordt dan de deadline verlengd naar 2035 of gaat de provincie investeren in andere technologieën die mogelijk pas na 2030 op grotere schaal kunnen worden toegepast, maar die kunnen helpen om de doelen uiteindelijk te bereiken?

De voorzitter constateert dat deze vraag ver buiten het geagendeerde onderwerp valt. De voorzitter heeft eerder al verzocht de vragen en bijdragen te beperken tot de tussenrapportages van de RES'en Amersfoort en Foodvalley. Daarom verzoekt de voorzitter de heer De Jong deze vragen tijdens de bespreking van het coalitieakkoord of op een ander moment te stellen.

De heer De Jong is bereid om dit te doen. Echter, de spreker is van mening dat het gaat om de RES-doelen. De heer De Jong uit zijn zorgen dat deze doelen mogelijk niet gehaald zullen worden en wil daarom graag weten wat het plan is in dat geval. Met andere woorden, hij zoekt naar alternatieve oplossingen.

De voorzitter stelt vast dat dit een andere vraag is en laat de keuze aan de gedeputeerde om hier tijdens deze vergadering al dan niet antwoord op te geven.

De heer Van Reenen heeft opgemerkt dat hij de gedeputeerde niet heeft horen reflecteren op de opmerkingen van de heer Goldhoorn. Hij merkt op dat de gedeputeerde wel heeft gesproken over een debat dat in oktober zal plaatsvinden waar deze kwesties aan bod kunnen komen. De heer Goldhoorn heeft echter ernstige beschuldigingen geuit, zoals het illegaal handelen van de overheid en het zijn van een onbetrouwbare overheid. De heer Van Reenen benadrukt dat het belangrijk is om hierop te reageren. Daarnaast vraagt de heer Van Reenen om opheldering over de berichten met betrekking tot het Klimaatakkoord en de terawatts die wel of niet zijn gehaald. Hij verzoekt de gedeputeerde om hier duidelijkheid over te verschaffen.

De voorzitter benadrukt dat het belangrijk is om de focus te houden op de voortgangsrapportages van RES Amersfoort en Foodvalley, gezien de brede aard van de discussie. Hij herhaalt dat er een ander moment zal zijn om diepgaandere vragen en opmerkingen te bespreken en vraagt de leden om zich te houden aan de agendapunten.

De heer Van Reenen geeft de voorzitter gelijk, maar benadrukt dat een betrouwbare overheid en legaliteit dusdanig grote thema's zijn die niet zomaar aan de kant gezet kunnen worden.

Terugkomend op het betoog van mevrouw Van den Broek van de BBB geeft de heer Van Reenen aan dat 50PLUS de kern van het mooie, persoonlijk verhaal ondersteunt.

De voorzitter laat de keuze aan de gedeputeerde of hij al dan niet in wil gaan op de vraag van de heer Van Reenen.

Mevrouw Welschen benadrukt het belang van nuance en samenwerking in het dossier van de RES'en. Ze pleit voor samenwerking met gemeenten en het benoemen van gemeenschappelijke belangen, zonder een autoritaire aanpak vanuit de provincie. Ze merkt op dat de voortgang in de RES Amersfoort lijkt te stagneren vanwege netcongestie, wat vragen oproept over de haast om de termijnen te halen zonder praktische realisatie. Ze vraagt de gedeputeerde om een reflectie op dit aspect en hoe het zich verhoudt tot de bredere energietransitie.

Gezien de uitgebreide vragen verzoekt de voorzitter het CDA een volgende keer (mede) het agendapunt op te waarderen.

Mevrouw De Man komt terug op de verzoeken om een reactie van GroenLinks en de BBB. Mevrouw Matser van GroenLinks was benieuwd of de Staten met elkaar in gesprek konden gaan over de vertraging en wat de Staten kunnen doen om hierop in te spelen. Mevrouw De Man waardeert deze oproep voor een open gesprek en benadrukt dat het zeker een sympathiek idee is. Echter, ze vraagt om dit voorstel tijdelijk in de koelkast te zetten. De reden hiervoor is dat het huidige college in het coalitieakkoord heeft afgesproken om de gemeenten de ruimte te geven om hun standpunt te bepalen over de verdeling van zonne- en windenergie. Sommige gemeenten zijn mogelijk terughoudend als het gaat om meer windturbines. Daarom vindt ze het belangrijk om de gemeenten nu de gelegenheid te geven om tot besluiten te komen. Pas als in de loop van 2024 blijkt dat er te weinig voortgang is geboekt, kan er overwogen worden om samen te komen en te bespreken wat de Staten kunnen doen om de gestelde doelen te bereiken.

Vervolgens bespreekt mevrouw De Man de vraag van mevrouw Van den Broek, die de noodzaak van kennis en waarheidsvinding benadrukte met betrekking tot gezondheidseffecten en impact. Ze sluit zich aan bij de reactie van de gedeputeerde en wijst op de lopende inspanningen om een kader te ontwikkelen dat hopelijk binnen afzienbare tijd beschikbaar zal zijn. Ze heeft geen reden om aan de oprechtheid van dit proces te twifelen en deelt het belang van gedegen kennis en transparantie.

Tot slot gaat mevrouw De Man in op de opmerking van mevrouw Welschen over netcongestie. Ze erkent het grote belang van het oplossen van dit probleem voor een succesvolle energietransitie. Ze hoopt dat netcongestie voornamelijk een kwestie van tijd en financiën is en dat politieke obstakels geen vertraging zullen veroorzaken. Mevrouw De Man is ervan overtuigd dat iedereen de gestelde doelen wil bereiken.

De voorzitter memoreert dat de gedeputeerde in zijn eerdere bijdrage is ingegaan op de problematiek van de netcongestie.

De heer Vermaat voegt zich allereerst bij 50PLUS in hun verzoek aan de gedeputeerde om te reageren op de inspraak. Hij benadrukt dat hoewel uitstel mogelijk is, het van groot belang is om waardevolle inbreng te beantwoorden en te waarderen. Daarom kijkt hij uit naar de reactie van de gedeputeerde.

Wat betreft de algemene inbreng van BBB waarin de gezondheid van de inwoners centraal staat, benadrukt de heer Vermaat dat dit een belangrijk uitgangspunt is dat hij volledig ondersteunt. Als SGP stellen ze ook de noodzaak van draagvlak en draagkracht voorop bij deze transitie. Hij is van mening dat deze doelen niet moeten worden bereikt door drang en dwang, maar eerder door samenwerking en consensus, omdat de energietransitie een gezamenlijke inspanning vereist.

De heer Vermaat sluit zich ook aan bij de bijdrage van het CDA, waarin wordt benadrukt dat de gemeenten in de betreffende regio's in de lead zijn en dat het belangrijk is om hen de nodige ruimte te geven, vooral gezien de onzekerheid rond de definitieve landelijke richtlijnen voor de plaatsing van windmolens.

De voorzitter vraagt de heer Vermaat zich te beperken tot de bespreking van de voortgangsrapportages.

De heer Vermaat begrijpt dit, maar de bijdrage van de BBB was ook wat algemener van aard en deze fractie vroeg een reactie van de commissie. De heer Vermaat benadrukt dat de provincie terughoudend moet zijn, ook in de regio's Amersfoort en Foodvalley. De gemeenten moeten de ruimte krijgen om hun rol te vervullen. Mocht de situatie uit de hand lopen, dan is de provincie bereid haar verantwoordelijkheid te nemen.

De heer De Hartog wil specifiek reageren op het verzoek van de BBB. Hij erkent dat het streven naar onafhankelijk onderzoek nobel is, maar hij uit enige pessimisme over de haalbaarheid ervan in de huidige tijd, vooral gezien de beperkte beschikbaarheid van onafhankelijk onderzoek, met name door universitaire instellingen. Daarnaast twijfelt hij of de provincie de juiste entiteit is om een dergelijk onderzoek te organiseren of te financieren. Hij benadrukt dat er al voldoende feitelijke informatie beschikbaar is die aantoont dat windturbines mogelijk schadelijke effecten hebben. Hij merkt echter op dat sommige mensen selectief omgaan met deze informatie, wat mogelijk betekent dat een nieuw onderzoek weinig zal toevoegen.

Gedeputeerde Van Essen reageert op de inbreng van de commissie. De gedeputeerde reageert op de vraag van Volt over andere technologieën. Hij benadrukt dat de heer De Jong wellicht een onrealistische verwachting koestert. Als je in 2030 al opwekking wilt hebben gerealiseerd, moet je de technologieën nu al kennen, ontwikkelen en implementeren. Het vinden van nieuwe technologieën, het testen ervan en het volledig implementeren duurt vaak langer dan de resterende tijd tot 2030. De gedeputeerde wil niet ontkennen dat het belangrijk is om naar andere technologieën te kijken, maar hij benadrukt dat voor de doelstelling van 2030 de huidige situatie geldt.

Mevrouw Van den Broek vraagt de mogelijkheid om te interrumperen.

De voorzitter geeft aan dat er in principe geïnterrumpeerd mag worden, maar dat de gedeputeerde een vraag buiten de orde van het agendapunt behandelt. De voorzitter verzoekt de commissie zich te beperken tot het agendapunt.

Mevrouw Van den Broek benadrukt het belang van actie ondernemen, zelfs als de doelen moeilijk te bereiken lijken. Haar boodschap is om stappen te blijven zetten, zelfs als de resultaten niet onmiddellijk zichtbaar zijn.

Gedeputeerde Van Essen herhaalt zijn standpunt dat het belangrijk is om naar andere technieken te kijken. Hij benadrukt echter dat voor het behalen van de doelen voor elektriciteitsopwekking in 2030, waar deze discussie over gaat, deze alternatieve technieken niet tijdig genoeg beschikbaar zullen zijn. Dit is de kern van zijn opmerking.

Gedeputeerde Van Essen refereert aan het verzoek van enkele fracties om een reactie te geven op de inspraak van de heer Goldhoorn. De gedeputeerde werpt de stelling dat de provincie niet legitiem handelt en onbetrouwbaar is, verre van hem en benadrukt dat de provincie zeer duidelijk en voorspelbaar is geweest over dit onderwerp. Hij wijst op de Omgevingsvisie waarin dit duidelijk is vastgelegd. Ook bij de Regionale Energie Strategieën is vanaf het begin helder dat de provincie deze rol heeft en zich inzet voor het behalen van de RES-doelen, zoals verankerd in de Omgevingsvisie. De provincie hecht hier veel waarde aan en werkt samen met de gemeenten, waarbij de gemeenten in eerste instantie leidend zijn en de provincie bereid is haar rol op te pakken indien nodig. Dit is voor niemand een verrassing, en Gedeputeerde Van Essen merkt op dat dit ook wordt erkend door de RES-regio's. Hij zegt toe een korte memo op te stellen waarin de kwestie van legitimiteit verder wordt toegelicht, zodat dit bij het volgende debat in oktober ter beschikking zal zijn.

Het CDA, aldus de gedeputeerde, brengt verstandige ideeën naar voren. Hij benadrukt dat samenwerking met gemeenten, bijvoorbeeld in de ondersteuning van energiecoöperaties, een manier is om ervoor te zorgen dat energie vanuit de basis de kans krijgt om te groeien. Dit is belangrijk omdat een betrouwbare overheid betekent dat partijen op hen kunnen rekenen en serieus genomen worden. Dit is ook een belangrijk aspect van het beleid.

Wat betreft de relatie met netcongestie, benadrukt gedeputeerde Van Essen dat het belangrijk is om snel concrete plannen te maken. Dit is ook waar de netbeheerder om vraagt. Hij wijst erop dat als men pas in 2029 aankomt en zegt dat ze een zonnenveld of windmolen willen, het te laat zal zijn en het niet meer haalbaar is. Het is essentieel om nu, dit jaar of volgend jaar, aan te geven waar deze projecten zullen komen, zodat de benodigde aansluitingen tijdig geregeld kunnen worden. Dit is cruciaal om de doelen voor 2030 te kunnen behalen.

De VVD benadrukte dat de gemeenten aan zet zijn, en gedeputeerde Van Essen bevestigt dit. Hij legt uit dat eerst de PlanMER wordt uitgevoerd – in die zin is de provincie nog niet gereed – en dat de informatie uit de PlanMER zal worden gebruikt om de gemeenten op weg te helpen.

Mevrouw De Man benadrukt dat haar bijdrage gericht was aan de Statenleden. Mevrouw De Man heeft geen vragen gesteld, maar een mededeling gedaan.

De voorzitter constateert dat het agendapunt voldoende is besproken.

11. SB P-miek 1.0

Dit agendapunt is opgewaardeerd door de PvdA en Volt.

Eerste termijn

In de statenbrief heeft mevrouw Flink gelezen dat versie P-miek 1.0 beleidsarm is, mede vanwege de Provinciale Statenverkiezingen. Maar versie 2.0 zal meer beleidsgevoelig zijn, en daarom pleit zij voor een grotere betrokkenheid van zowel de Staten als de inwoners. Ze vraagt aan de andere commissieleden of zij deze wens ook delen en aan de gedeputeerde de vraag hoe hij deze wens zou kunnen inwilligen.

De heer De Jong heeft weleens korte vragen. Welke mogelijkheden zijn er om Provinciale Staten actief te betrekken? En wat is het advies van Gedeputeerde Staten op het participatietraject, wat is wenselijk en haalbaar in de ogen van Gedeputeerde Staten?

Gedeputeerde Van Essen beantwoordt de vragen. De gedeputeerde legt uit dat deze eerste P-miek eigenlijk een overzicht is van de plannen en de relatie met netcongestie op basis waarvan netbeheerders hebben kunnen inventariseren waar ze in moeten investeren. Dit is een goede eerste stap. De volgende versie, P-miek 2.0, zal naar verwachting meer beleidsrijk zijn. Dit komt mede doordat provincie vanuit het Rijk de opdracht heeft om een energievisie op te stellen. Er komt een startnotitie voor hoe ze dat willen doen. Deze staat gepland voor het einde van dit jaar. Er zal waarschijnlijk rond de jaarwisseling een informatiesessie worden georganiseerd om de participatie rond de energievisie en P-miek 2.0 verder te bespreken. Vanwege de technische aard van deze trajecten is het nog onzeker of inwoners hiervoor naar het provinciehuis zullen komen. Desondanks benadrukt gedeputeerde Van Essen het belang van betrokkenheid van inwoners en andere partners bij de brede energievisie. Gedeputeerde Staten zullen in de startnotitie hierover meer details opnemen en bij de bespreking hiervan is het het juiste moment om hierover verder inhoudelijk te discussiëren.

De voorzitter constateert dat het agendapunt voldoende is besproken.

12. Memo Voortgang aardwarmte (geothermie) in de provincie Utrecht

Dit agendapunt is opgewaardeerd door GroenLinks.

Mevrouw Matser noemt dat in de memo staat omschreven dat de geothermieboringen in Utrecht Oost niet door konden gaan, omdat er geen geschikte locatie was gevonden. Mevrouw Matser is benieuwd wanneer Provinciale Staten iets kunnen horen over de andere locaties en of er iets over de termijn gezegd kan worden waarop terugkoppeling plaatsvindt.

De voorzitter geeft aan dat dit een technische vraag is.

Mevrouw Matser antwoordt dat zij deze vragen ook technisch heeft gesteld, maar dat de beantwoording voor haar nog niet duidelijk genoeg was.

Gedeputeerde Van Essen antwoordt dat de commissie voor eind 2023 wordt geïnformeerd. Met een knipoog naar Volt vertelt de gedeputeerde dat de provincie al met andere technieken voor warmte-opwek bezig is, waar dit een voorbeeld van is. Er wordt nu naar drie locaties gekeken. Voor eind 2023 wordt bekend op welke locatie de keuze is gevallen.

De heer Van Lunteren heeft een aanvullende vraag naar aanleiding van een technische vraag die hij eerder had gesteld. Volt is van mening dat ATES (Aquifer Thermal Energy Storage) een belangrijke schakel is in de toekomst van zowel aardwarmte als warmtenetten. De heer Van Lunteren wil graag weten of het Gedeputeerde Staten ook een visie heeft op deze specifieke technologie en hoe deze kan worden geïntegreerd in de toekomstplannen voor zowel aardwarmte als warmtenetten.

De voorzitter vraagt of dit een verduidelijkende vraag is op een technische vraag die onvoldoende beantwoord is of dat het een nieuwe vraag betreft.

De heer Van Lunteren legt uit dat deze vraag naar aanleiding van een eerder antwoord op een technische vraag wordt gesteld.

Gedeputeerde Van Essen memoreert aan de technische vraag of ATES wordt meegenomen in de onderzoeksboringen. De gedeputeerde legt uit dat hoewel het niet het primaire doel van de onderzoeksboringen is, het wel mogelijk is dat ze bruikbare informatie opleveren. Op dit moment heeft het college echter nog geen officiële visie of standpunt op dit onderwerp. Desondanks erkent de gedeputeerde dat ATES een veelbelovende technologie is, vooral in het kader van de warmtetransitie, waar warmteopslag van groot belang is. De gedeputeerde toe dat in de toekomstige visievorming en beleidsontwikkeling met betrekking tot warmtetransitie dit onderwerp zeker zal worden meegenomen. De gedeputeerde kan nog niet precies aangeven op welke manier en wanneer dit onderwerp in de stukken aan bod zal komen. De gedeputeerde bedankt Volt voor het onder de aandacht brengen van ATES.

De heer Van Lunteren vraagt ter bevestiging of dit een toezegging is.

Gedeputeerde Van Essen zegt toe dat ATES wordt meegenomen in de beleidsvormende stukken en dat Provinciale Staten hierover wordt geïnformeerd.

De voorzitter constateert dat het agendapunt voldoende is besproken.

13. SB Voortgang aandeelhouderschap Stedin

Dit agendapunt is opgewaarderd door Volt.

De heer De Jong noemt dat het aandeelhouderschap Stedin een belangrijk onderwerp is voor Volt en heeft daarover de volgende vragen:

- Wordt er contact onderhouden met het Rijk en de huidige aandeelhouders, ook met het oog op de toekomst?
- Heeft de provincie al enkele randvoorwaarden gecommuniceerd met de cornerstone-investeerdere met betrekking tot de businesscase en financieringsstructuur. Hij stelt voor om dergelijke richtlijnen te verstrekken, zodat deze in overweging kunnen worden genomen bij een mogelijke toekomstige betrokkenheid van de provincie.
- Daarnaast wil de heer De Jong weten wat het uiteindelijke doel is van de provincie bij het versterken van deze organisatie. Overweegt de provincie een mezzaninestructuur of is dat een mogelijke overweging?
- Tot slot maakt Volt zich zorgen dat deze opzet kan leiden tot een minderheidsbelang zonder aanzienlijke invloed. Hij vraagt hoe het belang van de provincie Utrecht in dat geval wordt gewaarborgd en of dit de meest effectieve aanpak is.

De voorzitter roept op technische vragen in het vervolg buiten de orde van de vergadering te stellen. Dit komt ook ten goede aan de kwaliteit van de beantwoording.

Gedeputeerde Van Essen beantwoordt de eerste vraag over de randvoorwaarden die zijn gesteld aan het Rijk en de huidige aandeelhouders om in Stedin te investeren. Hij benadrukt dat dit een zeer belangrijk aspect is, gezien de grote financiële belangen en risico's die hiermee gemoeid zijn. De gesprekken richten zich op financiële aspecten, rendementen en invloed. Hij wijst erop dat het Rijk ook aandeelhouder wordt in

Stedin en dat de voorwaarden voor de deelname van het Rijk nauwlettend worden gevolgd om te voorkomen dat zij onder zeer gunstige voorwaarden instappen.

De gedeputeerde erkent dat het inderdaad gaat om een minderheidsbelang, omdat een grotere betrokkenheid financieel niet haalbaar zou zijn binnen de begroting. Alleen publieke partijen kunnen deelnemen, en de provincie Utrecht ziet het als haar verantwoordelijkheid om een rol te spelen vanwege netcongestie en haar verantwoordelijkheden daarin.

Wat betreft de tweede vraag, geeft hij aan dat deze technischer van aard was en dat hij de vraag niet goed kan plaatsen of verstaan.

De voorzitter stelt voor deze vraag technisch te stellen.

De heer De Jong zal de vraag over de financiële structuur technisch stellen. De vraag is of er ook andere structuren zijn overwogen zoals de mezzaninestructuur.

De antwoorden van de gedeputeerde zijn helder. De heer De Jong vraagt een overzicht van de randvoorwaarden te delen met Provinciale Staten.

De heer Borger brengt naar voren dat in het memorandum wordt vermeld dat de provincie een bijdrage van 70 miljoen euro zou leveren. Echter, in het onderzoek dat door Zanders is uitgevoerd, wordt op basis van de energieomzet een bedrag van 91 miljoen euro genoemd. Hij vraagt zich af waarom er is afgeweken van dit bedrag en merkt op dat deze vraag betrekking heeft op de businesscase.

Gedeputeerde Van Essen legt uit dat er meerdere mogelijke verdeelsleutels denkbaar zijn en dat de keuze enigszins willekeurig is. Het gesprek draait om wat een realistische bijdrage is. Voor het komende jaar is in elk geval 100 miljoen euro nodig, waarbij wordt gekeken naar de bijdragen van verschillende provincies, rekening houdend met de aanwezigheid van andere netbeheerders binnen hun provinciegrenzen.

De gedeputeerde benadrukt dat financiële mogelijkheden van een provincie ook een rol spelen bij de beslissing om deel te nemen. De gedeputeerde wijst erop dat het onderhandelingstraject nog gaande is en dat het niet handig is om nu al een Statenbrief te sturen met alle details. Uiteindelijk zijn het de Staten die beslissen over de deelname en zal er, wanneer zaken meer helder zijn, worden gecommuniceerd welke overwegingen hebben geleid tot het voorstel aan de Staten. Hierbij wordt ook rekening gehouden met de belangen van de provincie, zoals eerder benoemd.

De voorzitter constateert dat het agendapunt voldoende is besproken.

14. Memo Voortgang uitvoering moties en amendement lokaal eigendom bij windenergie

Dit agendapunt is opgevaardigd door de ChristenUnie en Volt.

Mevrouw Rikkoert uit haar blijdschap over de memo, omdat deze de mogelijkheid biedt om daadwerkelijk te praten over de uitvoering. Ze benadrukt de relevantie van motie 58, die zich richt op het participatiefonds voor financieel kwetsbare huishoudens, en merkt op dat dit nu concreet wordt uitgewerkt. Ze benadrukt dat dan mensen met beperkte financiële middelen kunnen profiteren van energieprojecten, wat een positieve ontwikkeling is die in de gaten moet worden gehouden. Ze prijst ook het feit dat de voordelen van coöperatief provinciaal eigendom nu worden erkend.

Vervolgens stelt ze haar vraag over amendement 22 met betrekking tot lokaal eigendom. Ze vraagt of het college het initiatief zal nemen en een voorstel zal indienen of dat dit aan Provinciale Staten wordt overgelaten. In de memo wordt dit gekoppeld aan het startgesprek voor de projectbesluitprocedure, maar mevrouw Rikkoert suggereert dat dit zo snel mogelijk moet worden afgehandeld. Ze vraagt om een reactie hierop.

De heer De Jong memoreert aan de moties waarin wordt gesproken over minimaal 50% lokaal eigendom. De vraag is wat het optimale bereik is. Is er een dialoog In die moties gaat het om minimaal 50% lokaal

eigendom en daar gingen wij even op aan. Wat is het optimale bereik? Is er een dialoog gaande met investeerders om te kijken of dit kan worden geoptimaliseerd voorbij de 50% om zo mogelijk nog het aandeel van lokaal eigendom verder te vergroten?

Gedeputeerde Van Essen beantwoordt als eerste de vragen over het beleidskader en of dit zal worden uitgewerkt. De gedeputeerde bevestigt dat het College zeker van plan is om het beleidskader te ontwikkelen. Het startgesprek over de Nota van Beantwoording met betrekking tot de PlanMER staat gepland voor oktober. Dus het beleidskader zal tegen die tijd nog niet gereed zijn. Hij benadrukt echter dat het noodzakelijk is dat het beleidskader klaarligt voordat ze daadwerkelijk met projectbesluiten aan de slag gaan. Hij verwacht dat ze tussen nu en de zomer van volgend jaar samen verder zullen werken aan de uitwerking ervan. Dit zal in de vorm van een beleidskader zijn waar Provinciale Staten een besluit over kan nemen.

Wat betreft het streven naar meer dan 50% lokaal eigenaarschap, deelt hij de ambitie en benadrukt hij dat dit zeer wenselijk is. Hij erkent echter dat het soms een uitdaging kan zijn om voldoende investeringskapitaal bij elkaar te krijgen, afhankelijk van het type project. Hij staat positief tegenover het streven naar meer lokaal eigenaarschap, maar merkt op dat het behalen van 50% bij alle nieuwe projecten in de provincie al een zeer goede prestatie zou zijn.

De voorzitter constateert dat het agendapunt voldoende is besproken.

De voorzitter schorst de vergadering van 16.04 tot 16.11 uur.

15. SB Nota parallelwegen en landbouwverkeer

Dit agendapunt is opgevaardigd door PVV, BBB, CDA en SGP.

De heer Nagtegaal legt uit dat hij deze kwestie aan de orde heeft gesteld, omdat verkeersveiligheid een belangrijke prioriteit is voor zijn fractie. Hij wijst op nieuwe wetgeving met betrekking tot landbouwverkeer, waarin een maximale snelheid van 40 kilometer per uur is vastgesteld, wat vereist dat het provinciale beleid wordt bijgewerkt. Hij herinnert aan het belangrijke moment rond dit vraagstuk met het Netwerkperspectief 2040, dat in juni 2022 werd aangenomen door de vorige provinciale Staten. De heer Nagtegaal wijst erop dat de VVD, de partij van de huidige gedeputeerde, destijds voor dit voorstel stemde, maar ook samen met de PVV een motie indiende om wijzigingen in maximumsnelheden op provinciale N-wegen eerst voor te leggen aan gemeenteraden. Helaas is hier niets van terechtgekomen, ook niet in het nieuwe coalitieakkoord.

De heer Nagtegaal uit zijn zorgen over het voorstel om de snelheid op bepaalde provinciale wegen te verlagen van 80 naar 60 kilometer per uur, met name bij oversteekplaatsen. Hij vreest dat dit de doorstroming van het verkeer zal belemmeren en de reistijden negatief zal beïnvloeden. Ook maakt hij bezwaar tegen een formulering in de nota die suggereert dat landbouwverkeer kan worden afgewikkeld op de hoofdrijbaan, zelfs als daar een maximumsnelheid van 80 kilometer per uur geldt. Hij vraagt de gedeputeerde waarom dit als een mogelijke optie wordt overwogen en merkt op dat dit snelheidsverschil van 40 kilometer per uur ergernis kan opwekken en onveilige situaties kan veroorzaken.

Daarnaast wijst de heer Nagtegaal op het mogelijk problematische aspect van een snelheidsverschil van 20 kilometer per uur voor de verkeersdoorstroming en vraagt zich af of dit tot meer inhaalmanoeuvres zal leiden en daarmee de verkeersveiligheid in gevaar zal brengen. Hij verzoekt om een reactie op deze zorgen.

De heer Oude Wesselink reageert op de opmerking dat snelheidsverschillen als irritant worden ervaren. Hij stelt de vraag of de PVV zou kiezen voor een oplossing die als irritant wordt beschouwd, maar waarbij de verkeersveiligheid van veel fietsers wordt verbeterd, of voor een niet-irritante en prettige oplossing waarbij dit niet het geval is.

De heer Nagtegaal geeft aan dat het antwoord op deze vraag later in zijn betoog aan de orde komt. De heer Nagtegaal vervolgt zijn betoog en noemt de bezorgdheid die zowel in de nota als in het rapport wordt genoemd. Het college heeft hierop kort gereageerd naar aanleiding van zijn opwaardering. Hij vindt echter dat de reactie nog steeds niet volledig bevredigend is. Hij vraagt zich af wat er echt bewijst dat de voorgestelde

optie de veiligste is. Refererend aan de vraag van GroenLinks over de veiligheid suggereert de heer Nagtegaal dat het misschien veiliger is om het verkeer op de parallelwegen te houden.

De heer Nagtegaal wijst op het comfort van de weggebruikers en merkt op dat zowel automobilisten als fietsers zich mogelijk ongemakkelijk voelen wanneer ze achter een tractor rijden of samen op een gedeelde ruimte met een tractor rijden. Hij begrijpt dat het een uitdaging is om deze twee belangen tegen elkaar af te wegen en zal in zijn verdere betoog hierop terugkomen.

De gedeputeerde heeft aangegeven dat het beleid niet lichtvaardig is opgesteld. Dit vindt de heer Nagtegaal ook goed. Het beleid wordt uitgevoerd volgens het Meerjareninvesteringsplan Mobiliteit, gebaseerd op zorgvuldige risicoafwegingen en met gebruik van technisch jargon. De heer Nagtegaal vraagt zich echter af wat dit eigenlijk betekent: is het beleid veiliger, of is het puur gericht op het belang van de fiets? De heer Nagtegaal vraagt de hierop te reflecteren.

De heer Nagtegaal brengt de interactie tussen landbouwverkeer en fietsstromen ter sprake en benadrukt het belang ervan. Het college heeft aangegeven dat de risico's van landbouwverkeer op de hoofdrijbaan lager zijn dan wanneer ze zich mengen met grote fietsstromen op parallelwegen. De PVV onderschrijft de stelling dat fietsers kwetsbare verkeersgebruikers zijn. De heer Nagtegaal merkt op dat de keuze voor een fietsstraat op dat soort wegen bijzonder is. Hij vraagt waarom deze optie wordt gekozen, aangezien het delen van de ruimte met landbouwvoertuigen van 35 ton voor fietsers niet prettig is. De PVV suggereert dat het wellicht beter is om fysieke obstakels op de parallelwegen te plaatsen, zodat fietsverkeer en landbouwverkeer elkaar niet kruisen. Dit zou kunnen leiden tot een win-winsituatie, waarbij er misschien zelfs aparte fietspaden en parallelle wegen voor landbouwverkeer en mogelijk automobilisten worden gecreëerd, en de hoofdweg gebruiken waar 80 kilometer per uur is toegestaan.

De heer Nagtegaal brengt de kwestie van snelheidsverlaging op parallelwegen naar 30 kilometer per uur ter sprake. Hij merkt op dat fysieke drempels niet de voorkeur van het college hebben vanwege mogelijke nadelige effecten voor de omgeving, wat hij begrijpt. Tegelijkertijd wijst de spreker op de mogelijkheid voor automobilisten om zonder belemmeringen op deze wegen vol gas te geven, aangezien er geen handhaving is en er alleen een 30 kilometer per uur-bord hangt. De heer Nagtegaal vraagt de gedeputeerde om verder toe te lichten hoe hij wil voorkomen dat er te hard wordt gereden, omdat dit nog niet helemaal duidelijk is. Hij oppert de mogelijkheid om fysieke drempels te plaatsen op plaatsen waar dit de omgeving niet verstoort en om snelheidsmatrixborden met smileys te gebruiken in bewoonde gebieden om het bewustzijn over de snelheid te vergroten.

De heer Nagtegaal vervolgt zijn betoog en merkt op dat het college stelt dat parallelwegen voornamelijk worden gebruikt door lokaal verkeer en dat het beperken van sluipverkeer een prioriteit heeft. Hij benadrukt echter dat sluipverkeer in juridische zin niet bestaat en dat iedereen het recht heeft om over deze wegen te rijden.

De heer Nagtegaal vestigt ook de aandacht op oplossingsrichting 4 op pagina 19 van de nota, die gaat over het verkennen van mogelijkheden en kosten voor het realiseren van de zogenaamde missing links. Hij benadrukt het belang van investeringen in deze missing links om landbouwverkeer uit de dorpen te halen en op parallelwegen te laten rijden. Het heeft sowieso de voorkeur van de PVV om landbouwverkeer zoveel mogelijk op deze parallelwegen te laten rijden.

Tot slot maakt hij zich zorgen dat het vraagstuk van het landbouwverkeer gebruikt kan worden als argument om de maximumsnelheden op provinciale wegen verder te verlagen, en hij benadrukt dat problemen of vraagstukken niet misleidend moeten worden gebruikt om een linkse politieke agenda door te voeren.

Tijdens de vorige commissievergadering voor het zomerreces heeft de heer Van Vuuren al aangegeven dat hij in zijn leven veel tijd op de trekker heeft doorgebracht, zowel op het land als op de weg, inclusief de parallelwegen. Hij benadrukt dat verkeersveiligheid altijd prioriteit heeft voor BBB en dat de politiek er voorzichtig mee om moet gaan en waarbij het advies van experts essentieel is.

De fractie van de BBB heeft enkele aandachtspunten met betrekking tot de nota. Per traject wordt momenteel bepaald of landbouwverkeer op de hoofdrijbaan, de parallelweg of een alternatieve route moet rijden en op welke manier de parallelweg moet worden ingericht. Volgens BBB zou het ideaal zijn als landbouwverkeer zoveel mogelijk op de hoofdrijbaan rijdt om interactie met kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals fietsers, te minimaliseren. Ze wijzen erop dat er al provinciale wegen zijn waar dit met succes wordt toegepast, zoals de N228. Bovendien kunnen risico's van gevaarlijke inhaalmanoeuvres worden verminderd door de weginrichting en door voldoende passeerstroken te creëren. Op sommige trajecten in de nota wordt er echter nog steeds voor gekozen om landbouwverkeer over de parallelweg te laten rijden.

De heer Nagtegaal vraagt de heer Van Vuuren in hoeverre hij inschat dat landbouwverkeer op de hoofdrijbaan voor ergernis zal zorgen.

De heer Van Vuuren acht dit een mogelijkheid, maar refereert aan de nota waar hierin wordt voorzien. Als er voldoende mogelijkheden zijn om in te kunnen halen – in de nota wordt aangegeven dat dat iedere twee kilometer is – dan voorziet de spreker geen grote problemen.

De heer Van Vuuren vervolgt zijn betoog. Op sommige trajecten in de nota wordt landbouwverkeer over de parallelweg geleid, terwijl deze parallelweg dan wordt ingericht als fietsstraat. De heer Van Vuuren begrijpt deze keuze niet en heeft dezelfde zorgen als de PVV-fractie. De heer Van Vuuren geeft aan dat de BBB kan begrijpen dat een fietsstraat binnen de bebouwde kom op korte trajecten de verkeersveiligheid kan verbeteren of fietsers in ieder geval een veiliger gevoel kan geven. Echter, hij is nog niet overtuigd dat dit ook geldt voor wegen in het buitengebied, vanwege de langere afstanden waarbij landbouwverkeer en fietsers nog steeds interactie hebben, zelfs als de parallelweg is ingericht als fietsstraat. De heer Van Vuuren kan zich voorstellen dat fietsers zich opgejaagd kunnen voelen wanneer ze minutenlang door een trekker worden gevolgd op zo'n fietsstraat. Dit kan leiden tot onveilige situaties, zoals het inhalen van fietsers door de trekker. Hij verwijst naar een rapport van Goudappel Coffeng uit 2021 in opdracht van CROW-Fietsberaad dat stelt dat fietsstraten buiten de bebouwde kom, die ook gedeeld worden met doorgaand landbouwverkeer, eigenlijk vermeden moeten worden. De heer Van Vuuren benadrukt dat het voor fietsers het veiligst is als ze kunnen uitwijken en afstappen om het landbouwverkeer veilig te laten passeren. Hij vraagt zich af of de inrichting als fietsstraat juist het tegenovergestelde effect heeft. Fietsers zouden dan minder geneigd zijn om af te stappen, wat leidt tot meer gevaarlijke situaties. Hij is benieuwd naar de mening van andere fracties hierover en vraagt de gedeputeerde of hij bereid is alternatieve oplossingen te overwegen voor deze trajecten.

Een tweede punt in de nota dat de aandacht van de heer Van Vuuren trok, betreft het criterium rondom schoolfietsroutes op pagina 17. Hierin wordt overwogen om landbouwverkeer tijdens venstertijden van de parallelweg te weren op wegen met schoolfietsroutes. Hoewel hij begrijpt dat dit initieel een goed idee lijkt om de interactie tussen landbouwverkeer en schoolgaande fietsers te vermijden, uit hij bezorgdheid over de praktische uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van dit voorstel. Hij vraagt zich af hoe de gedeputeerde hiertegen aankijkt.

Daarnaast wijst hij erop dat oogstwerkzaamheden vaak slechts op specifieke dagen of uren kunnen plaatsvinden. Als percelen binnen bepaalde tijdframes niet bereikbaar zijn vanwege de voorgestelde maatregelen, kan dit aanzienlijke gevolgen hebben voor de oogstopbrengsten en het inkomen van de boer. De heer Van Vuuren is benieuwd of de gedeputeerde een passende oplossing kan vinden voor deze kwestie.

Mevrouw Bikker begint met te benadrukken dat de hoofdlijn van de nota duidelijk is. Ze heeft echter nog enkele vragen, met name met betrekking tot de open einden in de nota, zoals Cothen en Werkhoven, waar verdere uitwerking nodig lijkt te zijn wanneer landbouwverkeer door dorpskernen gaat. Ze merkt op dat hierop vervolgonderzoek zal plaatsvinden en vraagt of dit onderzoek zich zal uitstrekken tot alle kernen en dorpen in het gebied.

Daarnaast wijst mevrouw Bikker op het onderscheid in de nota tussen verschillende fietsintensiteiten (minder dan 500 fietsers, 1000 of 1500 fietsers) en de voorgestelde maatregelen op basis daarvan. Ze maakt zich zorgen dat dit landelijke gebieden kan benadelen, waar minder dan 500 fietsers vaak voorkomen. Ze vraagt

of het mogelijk is om alternatieven te overwegen en verder uit te werken voor deze gebieden om de verkeersveiligheid te waarborgen.

Tot slot wijst mevrouw Bikker op het grote aantal fietsers in de categorie van 500 of minder fietsers, waarbij ze aangeeft dat dit nog steeds een aanzienlijk aantal is. Ze oppert het idee om specifieke oplossingen te overwegen voor verschillende groepen fietsers, zoals scholieren, om naast de voorgestelde venstertijden mogelijke infrastructurele verbeteringen te verkennen. Hierbij denkt ze aan maatregelen die zijn toegespitst op specifieke doelgroepen.

De heer Van der Linden memoreert dat veel onderwerpen al zijn besproken. De heer Van der Linden beperkt zich tot de derde technische vraag, vraag 21, waarbij hij opmerkt dat zijn definitie van alternatieve routes verschilt van die van de gedeputeerde. Hij had deze kwestie al in de vorige commissievergadering aangekaart. De heer Van der Linden benadrukt dat alternatieve routes niet hetzelfde zijn als gewone routes. Hoewel landbouwverkeer in principe op alle wegen mag rijden, met uitzondering van autowegen of autosnelwegen, blijft de vraag of er geen veilige en efficiënte alternatieve of adviesroutes kunnen worden voorgesteld. Hij verwijst naar insprekers in een eerdere commissievergadering die aangaven dat een alternatieve route voor de N229 niet veilig bleek te zijn. De heer Van der Linden vraagt of er bij het overwegen van alternatieve routes rekening wordt gehouden met de veiligheid van alle verkeersdeelnemers.

De reacties op de nota worden door gedeputeerde Van Schie gewaardeerd, waarbij hij merkt dat er overwegend steun is voor de voorgestelde aanpak. Om duidelijkheid te bieden aan wegbeheerders, is er een nieuwe benadering met stroomschema's ontwikkeld, waarmee men kan bepalen wat op welke locatie verstandig is. Hij erkent de dilemma's met betrekking tot de belangen van verschillende weggebruikers, zoals benoemd door verschillende sprekers in de commissie. Hij sluit zich aan bij het standpunt van de heer Nagtegaal dat het ideaal zou zijn om landbouwverkeer, fietsverkeer en autoverkeer volledig te scheiden, maar in de provincie ontbreekt hiervoor vaak de ruimte, waardoor er keuzes moeten worden gemaakt. Gedeputeerde Van Schie benadrukt het motto: waar mogelijk op de parallelweg, waar mogelijk op de hoofdweg, en op de parallelweg waar noodzakelijk. Dit om kwetsbare fietsers zoveel mogelijk te scheiden van zwaar landbouwverkeer, zoals eerder opgemerkt door de heer Nagtegaal. De gedeputeerde benadrukt ook dat alle weggebruikers rekening met elkaar moeten houden in deze situaties.

De heer Hossain vraagt de gedeputeerde in hoeverre het weghouden van landbouwverkeer van fietsers daadwerkelijk bijdraagt aan het voorkomen van ongevallen. Hij wil weten of het vooral gaat om het gevoel van onveiligheid bij fietsers en landbouwverkeer, of dat de situatie op de parallelwegen momenteel echt zo onveilig is.

Gedeputeerde Van Schie benadrukt dat de situatie op de parallelwegen daadwerkelijk onveilig is vanwege de grote, zware landbouwvoertuigen met beperkt zicht en met soms onvoorspelbaar gedrag van fietsers. Hij sluit zich aan bij de zorgen van mevrouw Bikker, met name met betrekking tot scholieren. Het gevoel van onveiligheid is reëel, maar respect voor elkaar op de weg is van het grootste belang. Het kan betekenen dat weggebruikers, zowel landbouwverkeer als regulier verkeer, soms even moeten wachten op elkaar. Met de huidige inrichtingsplannen wordt geprobeerd deze interactie zoveel mogelijk te verminderen en respect op de weg vanzelfsprekender te maken.

Gedeputeerde Van Schie benadrukt dat het belangrijk is om binnen de CROW-profielen te blijven en geen eigen wegprofielen te bedenken, omdat voorspelbaarheid essentieel is. Het concept van de fietsstraat wordt steeds bekender en is een verstandige keuze op die locaties waar fietsers dominant zijn. Het doel is om landbouwverkeer zo kort mogelijk op de parallelbaan te laten rijden.

Wat betreft de frequentie van landbouwverkeer op de hoofdrijbaan, merkt de gedeputeerde op dat momenteel al op 60% van de wegen landbouwverkeer is toegestaan, wat redelijk gangbaar is. Een toename hiervan zou voor de meeste mensen behapbaar zijn.

Over het fenomeen 'sluipverkeer' op de parallelbaan legt hij uit dat hoewel dit juridisch niet bestaat, de parallelbaan bedoeld is voor bestemmingsverkeer, wat kan worden afgedwongen met borden. De hoofdrijbaan

moet aantrekkelijker worden gemaakt voor hogere snelheden dan de 30 kilometer per uur die op de parallelbaan geldt. Handhaving kan nodig zijn om weggebruikers aan te moedigen zich aan de regels te houden, maar in principe wordt verwacht dat mensen zich hieraan zullen houden.

Gedeputeerde Van Schie legt uit dat niet alle kernen onderzocht hoeven te worden voor verkeersonveilige situaties met landbouwverkeer, omdat de problemen redelijk goed bekend zijn. Er zijn ook niet veel gebruikers van deze wegen, dus het gaat niet om grote aantallen trekkers die de hele dag door dorpen rijden. Vaak zijn deze gebruikers bekend, en er zijn wegbeheerders die de situatie op de wegen kennen. Ze kunnen in contact treden en begrip creëren, wat volgens de gedeputeerde effectiever is dan alleen het plaatsen van borden langs de weg.

Gedeputeerde Van Schie reageert tot slot op de vraag van de heer Van Vuuren over de venstertijden en de handhaafbaarheid ervan. Hij geeft aan dat dit nog niet definitief is besloten, maar wel iets is waarover ze nadenken, vooral met betrekking tot verkeersonveilige situaties op schoolroutes. Ze zijn bereid om in gesprek te gaan met de sector en de commissieleden om te bekijken hoe dit het beste kan worden geïmplementeerd als monitoring en evaluatie aangeven dat dit nodig is.

Het uiteindelijke doel is om de weginrichting en het beleid duidelijker en veiliger te maken voor alle weginrichters en weggebruikers. Dit kan betekenen dat sommige weggebruikers af en toe wat langzamer moeten rijden, maar het zal in ieder geval zorgen voor minder onveilige situaties voor kinderen en andere fietsers op de parallelweg.

Mevrouw Bikker refereert aan de woorden van de gedeputeerde dat bekend is waar landbouwverkeer momenteel door woonkernen rijdt. Mevrouw Bikker benadrukt de noodzaak om ook naar de gemeente Vijfheerenlanden te kijken, omdat dit een nieuwe gemeente is en de provincie mogelijk nog niet uitgebreid heeft gekeken naar de situatie aldaar.

De heer Vermaat heeft begrepen dat er een voorstel ligt voor de aanpassing van de enige provinciale weg, de N484, maar dat deze wordt uitgesteld en het landbouwverkeer op de provinciale weg zal blijven. Hij wijst erop dat er wel andere kernen zijn waar problemen mee zijn, maar dat deze geen provinciale wegen betreffen.

Mevrouw Bikker beaamt dit. Mevrouw Bikker dacht dat het iets ruimer was, maar dit is haar bekend.

De heer Van Vuuren wijst op het advies in het rapport om buiten de bebouwde kom een fietsstraat die gereserveerd is voor doorgaand landbouwverkeer te vermijden. Hij vraagt de gedeputeerde om hierop te reageren en te overwegen dit voor bepaalde trajecten te herzien.

Gedeputeerde Van Schie geeft in reactie op de vraag van het CDA aan dat de provincie haar eigen wegen inspecteert en in het geval er gevaarlijke situaties zijn op plaatsen die onder andere wegbeheerders vallen, zoals gemeenten en waterschappen, deze daar onder de aandacht te brengen. De gedeputeerde nodigt de Statenleden uit om eventuele gevaarlijke situaties te melden.

Wat betreft de wegprofielen en fietsstraten benadrukt de gedeputeerde dat het buiten de bebouwde kom niet vaak voorkomt dat fietsers de dominante gebruikers van een weg zijn. Hoe meer het lukt het landbouwverkeer naar de hoofdrijbaan geleid kan worden, hoe dominanter de fietsstroom zal worden op de parallelweg. De gedeputeerde gelooft dat het fietsstraatprofiel passend is voor deze situaties, en het landbouwverkeer zich aan de fietser moet aanpassen. Dit beleid zal nog geëvalueerd worden, maar de provincie ziet dit als een goede oplossing. De gedeputeerde benadrukt dat in dit verhaal compromissen moeten worden gesloten, aangezien niet altijd voor elke weggebruiker de optimale keuze kan worden gemaakt.

De voorzitter constateert dat het agendapunt voldoende is besproken.

16. SB Start provinciale pilot ontheffing speedpedelec

Dit agendapunt is opgewaarderd door PVV en Volt.

De heer Bosch heeft zijn vragen gesteld en de antwoorden ontvangen. In aanvulling hierop heeft de heer Bosch vragen aan de gedeputeerde met betrekking tot verkeersveiligheid en het gebruik van speedpedelecs op fietspaden. In het stuk staat dat de verkeersveiligheid zal toenemen als speedpedelecs op het fietspad worden toegelaten. Dit vindt de spreker een bijzondere uiting van veiligheid, want in de praktijk maken speedpedelecs al gebruik van het fietspad en lijkt het op het legaliseren van een bestaande situatie.

De heer Bosch vraagt zich wat de situatie wordt voor bijvoorbeeld de stad Utrecht, waar snorfietsen van het fietspad naar de rijbaan zijn verplaatst. Hij maakt zich zorgen over mogelijke chaos en gebrek aan handhaving als speedpedelecs – die overigens sneller rijden dan snorfietsen – worden toegestaan op fietspaden, terwijl snorfietsen dat niet mogen. Hij benadrukt dat sommige speedpedelec-rijders roekeloos gedrag vertonen en vraagt hoe dit goed gemonitord en op gehandhaafd zal worden. De heer Bosch zet vraagtekens bij of dit een gewenste situatie is.

De heer Van Lunteren geeft namens de fractie van Volt aan omwille van de tijd geen inbreng te hebben op dit onderwerp.

Gedeputeerde Van Schie merkt op dat de kwestie rond speedpedelecs vergelijkbaar is met het vorige onderwerp: wat als veilig wordt beschouwd door de ene groep, kan als onveilig worden ervaren door een andere groep. Hij benadrukt dat perspectief bepaalt of iets als positief wordt ervaren. De gedeputeerde geeft aan dat een groot deel van de speedpedelec-rijders zich ongemakkelijk voelt op de rijbaan en daarom het fietspad verkiest. Met de ontheffing wordt deze situatie gelegaliseerd, wat betekent dat er contact kan worden onderhouden met de fietsers en dat ze zich moeten houden aan de afspraak om hun snelheid te matigen op het fietspad. Hij erkent echter dat het moeilijk is om vast te stellen of een speedpedelec-rijder 29 of 34 km/u rijdt.

Gedeputeerde Van Schie benadrukt dat gevaarlijk rijgedrag nooit is toegestaan, ongeacht het type fiets. Met de ontheffing wordt speedpedelec-rijders de mogelijkheid geboden om te kiezen voor de plek waar ze zich het veiligst voelen: de rijbaan als ze haast hebben en weinig verkeer is, of het fietspad als ze zich daar veiliger voelen. Hij gelooft dat dit de verkeersdeelnemers meer ruimte geeft en daarom veiliger is.

Wat betreft de situatie in de stad Utrecht en de ontheffing voor snorfietsen, geeft gedeputeerde Van Schie aan dat hij daar nog geen antwoord op heeft en dat hij daar op een later moment op terug zal komen. De gedeputeerde merkt op dat de stad Utrecht deelneemt aan de proef, dus het is mogelijk dat speedpedelecs op die plekken niet langer op de rijbaan hoeven te rijden. Hij deelt de zorg van de heer Bosch over mogelijke verwarring in situaties waarin snorfietsen op de rijbaan moeten rijden, terwijl speedpedelecs dat niet hoeven. Hij wijst erop dat veel snorfietsen niet zijn begrensd op de maximale snelheid, wat betekent dat ze misschien minder geneigd zijn om zich aan de regels te houden.

De heer Bosch geeft aan dat dit de omgekeerde wereld is. Een snorfiets mag niet harder dan 25, een speedpedelec kan harder dan 25, maar wel wordt op grond van het veiligheidsargument een speedpedelec op het fietspad toegestaan.

Gedeputeerde Van Schie zegt dat hij de nieuwe regels redelijk goed kan begrijpen. Hij denkt dat speedpedelec-rijders het ook zullen begrijpen, omdat ze een duidelijke ontheffing krijgen in de vorm van een pdf-document met instructies over wat wel en niet is toegestaan op bepaalde locaties, inclusief een bijbehorende kaart. Voor alle weggebruikers geldt dat zij de verkeersregels moeten kennen. Hoewel snorfietsen groter en zwaarder zijn en hun gebruikers over het algemeen een helm dragen, denkt de gedeputeerde dat het probleem mogelijk niet zo groot is als de heer Bosch suggereert.

Mevrouw De Widt merkt op dat er veel wordt gesproken in veronderstellingen, en dat het duidelijk lijkt te zijn dat niemand echt begrijpt waar het over gaat. Ze wijst erop dat het een pilot is en stelt de vraag of er aan het begin criteria zijn vastgesteld om te bepalen of de pilot succesvol is of niet. Ze vraagt zich af wat precies de bedoeling is.

De heer Hossain noemt met dat er al 2000 ontheffingen zijn aangevraagd door de 3,5 bezitter die bekend is. Maar wat hij het allerbelangrijkste vindt, is als ze mensen kunnen overtuigen om de fiets te nemen, en in sommige gevallen zelfs de speedpedelec, in plaats van de auto, in die gevallen waar mensen nog steeds de auto als het beste vervoermiddel beschouwen. Aansluitend op de vraag van mevrouw De Widt, vraagt de heer Hossain of er een goede manier is om dat te monitoren en te evalueren.

Gedeputeerde Van Schie geeft aan dat hij niet precies weet hoe de evaluatie is gepland. De gedeputeerde benadrukt echter dat het voordeel van het ontheffingssysteem is dat ze deelnemers bekend zijn en de provincie daardoor contact kan hebben met de doelgroep, waardoor ze hen kunnen benaderen voor onderzoek. Voorheen was deze groep weggebruikers niet bekend bij de provincie. In reactie op de technische vragen van de heer Hossain geeft de gedeputeerde aan dat hij hoopt de impact van de maatregel te vergroten en zichtbaarder te maken. Hoewel de gedeputeerde niet gelooft dat dit het grootste verkeersveiligheidsprobleem oplost en hoopt dat het niet zal resulteren in verkeersongevallen, benadrukt hij dat het doel van de pilot is om de snelle fietsers zich veilig te laten voelen en te voorkomen dat ze onveilige situaties creëren voor andere fietsers op het fietspad. De gedeputeerde verzekert dat de subjectieve gevoelens van verkeersdeelnemers periodiek zullen worden meten en dat dit terug zal komen in verschillende onderzoeksresultaten. De pilot loopt twee jaar en de eindevaluatie zal in april of mei 2025 plaatsvinden. De resultaten worden gedeeld met de Staten.

De voorzitter constateert dat het agendapunt voldoende is besproken.

17. Memo Voortgang motie 90

Dit agendapunt is opgevaardigd door PvdA.

Mevrouw Flink heeft met plezier het memo gelezen, en heeft aanvullend nog een aantal vragen. Ze vond het positief om te lezen dat kinderen vanaf de eerstvolgende herfstvakantie kunnen reizen. Ze wil graag van de gedeputeerde weten of de kinderen daadwerkelijk gratis kunnen reizen vanaf de herfstvakantie. Daarnaast vraagt ze zich af of het positieve signaal van vervoerders over deze proef zal worden meegenomen in de toekomstige evaluatie van het gratis openbaar vervoer voor ouderen met een smalle beurs.

Mevrouw Flink heeft ook een vraag over de opmerking dat het niet wenselijk is om met een blijvende provinciale bijdrage te investeren in één specifieke doelgroep. Ze benadrukt dat de PvdA in het coalitieakkoord heeft vastgelegd gekregen dat er structureel geld beschikbaar wordt gesteld om vervoersarmoede aan te pakken, met name onder mensen met een laag inkomen. Ze vraagt de gedeputeerde om een verduidelijking van deze opmerking.

Gedeputeerde Van Schie bedankt mevrouw Flink voor haar vraag. Kinderen kunnen in elk geval tijdens de kerstvakantie gratis gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer, de vervoerders hebben dit bevestigd. De provincie blijft in gesprek met de vervoerders om te onderzoeken of dit ook tijdens andere vakanties kan worden voortgezet. Hij benadrukt ook dat dit wordt meegenomen in de gesprekken richting de nieuwe aanbesteding.

De gedeputeerde geeft aan dat het hun intentie is om de komende tijd in de bestrijding van vervoersarmoede, zoals afgesproken in het coalitieakkoord, verschillende doelgroepen te betrekken. Tegelijkertijd moeten ze technisch bekijken wat haalbaar is zonder dat het heel complex wordt. Er zijn ontwikkelingen gaande met abonnementsvormen en betaalsystemen waarbij het wellicht mogelijk is te kiezen voor één regime. GS komt hier na de pilot voor gratis openbaar vervoer voor ouderen met een smalle beurs op terug. Ook zal het college voorstellen voorbereiden om vervoersarmoede in bredere zin efficiënt aan te pakken, waarbij nadrukkelijk de doelgroepen die mevrouw Flink noemde, zullen worden meegenomen.

De voorzitter constateert dat het agendapunt voldoende is besproken.

18. SB evaluatie pilot Mobility as a Service

Dit agendapunt is opgevaardigd door Volt.

De heer Van Lunteren vindt Mobility as a Service (MaaS) een interessante ontwikkeling op het gebied van mobiliteit na het lezen van het handelingsperspectief. Hij benadrukt echter dat er een oplossing nodig is om MaaS een serieuze kant te geven en de mobiliteitstransitie te versnellen. Dit vereist krachtig leiderschap en het maken van keuzes, zoals vermeld in de laatste zin van de Statenbrief. Hij is nieuwsgierig naar de mening van andere partijen over MaaS en specifiek naar de rol die de provincie kan spelen. Hij is vooral benieuwd naar de vier genoemde MaaS-archetypen in het handelingsperspectief en suggereert dat de VVD wellicht interesse heeft in het laissez-faire-archetype.

Daarnaast wil de heer Van Lunteren graag weten of het mogelijk is om enkele uitgewerkte voorstellen aan te bieden aan Provinciale Staten met vervolgstappen voor de doorontwikkeling van MaaS in de provincie Utrecht. Hij wijst erop dat er al onderzoeken zijn uitgevoerd en concrete resultaten en aanbevelingen beschikbaar zijn, en vraagt zich af welke voorstellen er nu zijn voor verdere actie.

Gedeputeerde Van Schie bedankt voor de vragen en benadrukt dat Mobility as a Service (MaaS) een aantrekkelijk perspectief biedt aan reizigers, omdat het hen meer opties geeft om dingen op een slimme manier te doen. De gedeputeerde erkent dat de rol van de overheid en de markt momenteel op een kruispunt ligt en dat de provincie stimulerend wil zijn, maar vooral wil dat ov-partners en marktpartijen aantrekkelijke producten ontwikkelen om consumenten te helpen.

Gedeputeerde Van Schie geeft aan dat er vanuit het perspectief van de provincie beleidsinzichten zullen komen over hoe verder te gaan met MaaS. De gedeputeerde wijst erop dat MaaS kansen biedt, met name bij grootschalige woningbouwprojecten met beperkte parkeermogelijkheden, maar benadrukt dat het vooral de verantwoordelijkheid is van verschillende aanbieders en klanten om MaaS te benutten. De gedeputeerde zal zeker de conclusies en aanbevelingen opvolgen en het zal terugkomen op beleidsniveau en mogelijk in programma's.

Gedeputeerde Van Schie wijst erop dat ze afwachten wat er gebeurt in termen van technologische ontwikkelingen en apps, evenals wat de vraag van consumenten zal zijn. De gedeputeerde benadrukt dat mensen enthousiast worden over deelvervoerssystemen zodra ze deze hebben geprobeerd. De gedeputeerde sluit niet uit dat er vervolgprouven kunnen komen of andere manieren om dit bij de inwoners onder de aandacht te brengen.

Tot slot moedigt de gedeputeerde Provinciale Staten aan om interessante initiatieven door te sturen, omdat de provincie graag een rol speelt waar nodig.

De voorzitter nodigt de commissie uit te reageren op de oproep van Volt als de fracties nog spreektijd hebben.

De heer Van Lunteren deelt zijn zorg over het risico dat app-ontwikkelaars juist op de overheid wachten op financiële steun of regelgeving voor zij iets gaan ontwikkelen. Zijn vraag is of het niet passend zou zijn voor de overheid om in dit geval een actievere rol te spelen en echt een stimulans te zijn voor ontwikkelaars, in plaats van af te wachten.

De heer Oude Wesselink reageert op de definitie van Mobility as a Service (MaaS) zoals eerdergenoemd door de gedeputeerde. Hij vindt deze definitie te beperkt. Voor hem gaat MaaS niet alleen over de dienstverlening van de markt aan klanten, maar ook over het vereenvoudigen van betalingen voor verschillende soorten reizen via één platform. Hij is het eens met de gedeputeerde dat de markt verantwoordelijk is voor individuele voertuigen, maar hij benadrukt dat de overheid een belangrijke rol kan spelen bij het creëren van een gemeenschappelijk betaalplatform. Hij ziet het als nuttig dat de provincie hierin investeert en niet per se een eigen app ontwikkelt, maar eerder het organiseren van een gemeenschappelijk platform faciliteert. Hierdoor kunnen nieuwe dienstverleners worden uitgenodigd om deel te nemen aan een bestaand MaaS-platform, met de verwachting dat de markt het geheel zal organiseren.

In reactie op de vraag van Volt geeft de heer Oude Wesselink aan dat GroenLinks MaaS als een goede oplossing beschouwt, maar niet meer als innovatief, omdat het al enige tijd bestaat.

In reactie op de heer Van Lunteren geeft de heer Hossain dat bijna alle partijen over het algemeen positief staan tegenover het concept van Mobility as a Service (MaaS). Ook de VVD toont enthousiasme voor de potentie van MaaS, vooral voor multimodale mobiliteit, omdat het meer vrijheid en mogelijkheden biedt. Hoewel het veelbelovend is, moet het nog wel werkelijkheid worden. Daarom is het positief dat de aanbevelingen worden omarmd en opgevolgd, aangezien er nog veel werk te doen is.

Wat betreft de opmerking over de MaaS-archetypen, benadrukt de heer Hossain dat het laissez-faire-archetype wellicht te extreem is, omdat de markt soms regels en kaders nodig heeft. Hij deelt deels de mening van de heer Oude Wesselink dat er behoefte is aan een open platform om een eerlijk speelveld te creëren en het gemak van de gebruiker te vergroten. Hij suggereert dat een onafhankelijke stichting of iets vergelijkbaars een rol kan spelen in dit opzicht. Hij benadrukt dat dit niet beperkt zou moeten blijven tot de provincie Utrecht, omdat veel reizen de provinciegrenzen overstijgen en multimodaliteit en MaaS daar ook van grote waarde kunnen zijn. Hij stelt voor dat dit op nationaal niveau of in samenwerking met andere provincies moet worden aangepakt en heeft vertrouwen in de gedeputeerde om hierin een rol te spelen.

Gedeputeerde Van Schie benadrukt het belang van een eerlijk speelveld (level playing field). Tegelijkertijd erkent hij dat de provincie niet in staat is om zelf een platform te creëren dat in heel Nederland wordt gebruikt. Tijdens de pilot was er een onafhankelijke tussenpersoon die geen eigenbelang had bij de aangeboden dienstverlening, wat volgens hem een goede benadering was.

Er worden nu landelijke afspraken gemaakt, maar blijkbaar is het aandeel van MaaS momenteel nog te klein om echt aantrekkelijk te zijn. Hij benadrukt het belang van duidelijkheid voor gebruikers over welke app ze moeten gebruiken voor MaaS. De pilot heeft laten zien dat een eerlijk speelveld goed kan werken. Hij erkent echter dat er nog steeds twijfels zijn bij grotere aanbieders over of ze het niet efficiënter zelf kunnen doen dan via een uniform platform.

Hij wijst erop dat verschillende vervoersaanbieders elkaar nodig hebben om deur-tot-deur dienstverlening aan te bieden. Hij gelooft dat samenwerkingen en tariefstellingen de mobiliteit kunnen verbeteren en laagdrempeliger kunnen maken. Hoewel ze nog niet op dat punt zijn, gebruiken ze de aanbevelingen uit de pilot om hun contacten met ondernemers, openbaarvervoerbedrijven en ontwikkelaars van nieuwe woonwijken te informeren.

Gedeputeerde Van Schie benadrukt dat er veel mogelijkheden zijn. Het college is geïnteresseerd in goede ideeën en blijven de mobiliteit nauwlettend volgen. Als er kansen zijn waar de overheid aan kan bijdragen, willen ze graag in gesprek gaan en betrokken zijn bij verdere ontwikkelingen.

De voorzitter constateert dat het agendapunt voldoende is besproken.

TER INFORMATIE

- 19. SB Beheerplan rivier de Eem**
- 20. SB Start aanbesteding nieuwe ov-concessies 2025-2035**
- 21. SB Eindrapportage aanbevelingen Randstedelijke Rekenkamer onderzoek Sturing in ov-concessies**
- 22. SB Integris onderzoek Uithoflijn**
- 23. SB Eindrapportage aanbevelingen Randstedelijke Rekenkamer onderzoek VRT**
- 24. SB Motie 61, op zoek naar de juiste snelheid voor de N199**
- 25. SB Wijziging Uitvoeringsverordening subsidie Energietransitie 2021**
- 26. SB Eindrapportage aanbevelingen beleidsaudit financiën Mobiliteitsprogramma's**
- 27. Memo gezondheidseffecten uitvoeringsagenda gezonde lucht regio Utrecht**
- 28. Memo Antwoord op commissievraag over Bediening zwembad De Krommerijn op weekenddagen**
- 29. Memo Geringe afschalingen zomerdienstregeling Syntus en U-OV**
- 30. Sluiting**

De voorzitter dankt iedereen voor zijn of haar aanwezigheid en bijdragen.

Niets meer aan de orde zijnde, sluit de voorzitter de vergadering om 17.10 uur.

Toezeggingen

7. Rondvraag

Rondvraag met betrekking tot de N225, ingediend door de SGP.

Gedeputeerde **VAN SCHIE** zegt toe dat bij een trajectaanpak voor het betreffende tracé elk onderdeel afzonderlijk wordt geëvalueerd en dat er een grondig plan wordt opgesteld. Er wordt momenteel een studie uitgevoerd voor deze locatie. Provinciale Staten worden op de hoogte gehouden van de resultaten van deze studie, die richting zullen geven aan de aanpak op korte en middellange termijn.

9. SV Zomernota

Gedeputeerde **VAN ESSEN** zegt toe Provinciale Staten op de hoogte te houden van de verdere ambitieuze doelen op energiebesparing zoals geformuleerd in het coalitieakkoord en de acties op dit gebied tot nu toe.

10. SB Voortgangsrapportage RES Amersfoort en Foodvalley

Gedeputeerde **VAN ESSEN** zegt toe, voordat het debat in oktober voor het startgesprek over de Nota van Beantwoording met betrekking tot de PlanMER plaatsvindt, Provinciale Staten een memo te sturen waarin wordt ingegaan op de legitimiteit van de mogelijkheid om provinciaal instrumentarium in te zetten op het moment dat gemeenten niet (kunnen) voldoen aan de doelen die zijn gesteld in de RES'en van de drie RES-regio's van Utrecht.

12. Memo Voortgang aardwarmte (geothermie) in de provincie Utrecht

Gedeputeerde **VAN ESSEN** zegt toe dat ATES (Aquifer Thermal Energy Storage) wordt meegenomen in de beleidsvormende stukken en dat Provinciale Staten hierover wordt geïnformeerd.