

## VERSLAG van de vergadering van de Statencommissie Milieu en Mobiliteit van 14 juni 2023

### Voorzitter:

De heer E. Virginia

### Aanwezig:

De heer A. Schaddelee (gedeputeerde), de heer H. van Essen (gedeputeerde), de heer R. van Muilekom (gedeputeerde), de heer T. Schipper (SP), mevrouw J. Matser (GroenLinks), mevrouw L. Veen (D66), de heer K. van Vuuren (BBB), de heer D. Bosch (PVV), de heer B. de Hartog (FVD), de heer H. Wolting (ChristenUnie), mevrouw M. Hoek (50PLUS), de heer A. Travaille (PvdD), de heer L. van Lunteren (Volt), de heer R. Hossain (VVD), de heer M. Harinck (D66), de heer D. Oude Wesselink (GroenLinks), de heer W. Limmen (Volt), de heer J. van der Linden (SGP), mevrouw M. van den Broek (BBB), de heer E. Kamp (D66), de heer P. de Weerd (PvdD), mevrouw G. Bikker (CDA), de heer R. van Reenen (50PLUS), mevrouw N. Flink (PvdA), mevrouw H. Rikkoert (ChristenUnie), de heer G. Borger (D66),

### Van ambtelijke zijde aanwezig:

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

### **Overige aanwezigen:**

Mevrouw T. Verkleij (Leefbaar en Veilig Werkhoven), de heer G. Ritsema (NMU), mevrouw R. van der Sommen (Notuleerservice Nederland)

---

### **1. Opening**

De voorzitter, de heer Virginia, opent de vergadering om 13.00 uur en heet iedereen van harte welkom.

### **2. Vaststellen agenda**

De heer Schipper meldt dat SP als enige partij de Statenbrief betreffende de jaar- en trendrapportage OV 2022 heeft opgewaarderd en agendapunt 17 zodoende niet besproken hoeft te worden.

De voorzitter stelt de agenda vast met inachtneming van deze wijziging.

### **3. Mededelingen**

De voorzitter kondigt aan dat de spreektijd voor elke fractie 12 minuten is en deze tijd streng gehanteerd wordt.

#### *Werkbezoek Overberg*

De voorzitter telt voor het werkbezoek aan Overberg belangstelling bij zes fracties. Mevrouw Matser en mevrouw Veen geven aan op een later moment belangstelling te hebben, zodra zeker is dat deze locatie een optie is voor planMER. Mevrouw Rikkoert vraagt of er een breder werkbezoek naar meerdere locaties kan worden georganiseerd, omdat er meerdere windmolenlocaties voortkomen uit planMER. De voorzitter zegt dat de commissieleden op een later moment een voorstel ontvangen waarin deze inbreng is meegenomen.

#### *Sessie met U-OV en Syntus*

De voorzitter telt voor de sessie met de CEO's van U-OV en Syntus belangstelling bij negen fracties. De heer Van Vuuren vraagt of het mogelijk is om tevens met een aantal buschauffeurs te spreken om een beeld te krijgen van hoe zij de werkdruk en dienstverlening ervaren. De heer Poort geeft aan dat de commissie in de vorige periode al regelmatig in gesprek is geweest met buschauffeurs, maar dat deze optie ook nu meegenomen kan worden. De heer Bosch vraagt of ook voorzitters van de OR uitgenodigd kunnen worden. De voorzitter geeft aan dat beide opties worden meegenomen in de uitwerking van het verzoek.

#### *Infobijeenkomst Klimaatplan en Klimaatmonitoring*

Gedeputeerde Van Essen stelt voor een infobijeenkomst Klimaatplan en Klimaatmonitoring te organiseren rond oktober om commissieleden op de hoogte te brengen over de aanpak en de uitwerking van de motie. Op basis van de interesse van één fractie stelt de voorzitter vast dat er op dit moment onvoldoende interesse is.

#### *PlanMER wespdiëven provincie Gelderland*

Gedeputeerde Van Essen zegt dat provincie Gelderland een planMER laat opstellen voor de effecten van windparken op de populatie wespdiëven, een vogelsoort, op de Veluwe. Hierin analyseert men mogelijke maatregelen en effecten daarvan op de opwekking van duurzame energie. Het leefgebied van de wespdiëven reikt tot ongeveer acht kilometer rondom de Veluwe en valt daardoor deels in de provincie Utrecht. Na instemming van provincie Utrecht neemt provincie Gelderland het grondgebied van provincie Utrecht mee in hun planMER. Volgens planning ligt het planMER deze zomer ter inzage. De heer De Hartog vraagt of de provincie Utrecht ook dient mee te betalen aan het onderzoek. Gedeputeerde Van Essen zegt dat dit niet het geval is.

#### *Proef gratis OV voor ouderen*

Gedeputeerde Schaddelee vertelt dat afgelopen september een proef is gestart met gratis OV voor ouderen. De proef loopt erg goed. De proef komt rond 1 september ten einde. De heer Van Vuuren had eerder vernomen dat de proef een capaciteit had van vijfduizend deelnemers en vraagt in hoeverre dit nog benut gaat worden. De heer Wolting vraagt of de proef na september wordt omgezet naar structureel beleid. Gedeputeerde Schaddelee antwoordt dat de doelstelling minimaal tweeduizend deelnemers is. Het budget is toereikend voor meer deelnemers, waarop nu wordt ingezet met een zomeroffensief. Na de proef worden de resultaten uitgebreid geëvalueerd. Op die manier kunnen eventuele lessen uit de proef worden meegenomen in de nieuwe concessieperiode. Mevrouw Hoek stelt dat het doel van tweeduizend deelnemers al behaald is en vraagt wat er concreet gedaan wordt met het positieve resultaat van de proef. Gedeputeerde Schaddelee antwoordt dat er naast numerieke doelstellingen ook andere doelstellingen zijn, zoals het onderliggende doel om een oplossing te bieden voor mensen voor wie bereikbaarheid niet vanzelfsprekend is. De eindevaluatie wordt te zijner tijd met de commissieleden gedeeld, waarna fracties kunnen aangeven wel of geen vervolg te willen geven aan de proef.

De heer Van Lunteren vraagt of de spreektijden van fracties ook gelden voor dit agendapunt. De voorzitter geeft aan dat dit niet het geval is. Het is dan ook niet de bedoeling dat een mededeling uitmondt in een debat.

#### **4. Ingekomen stukken M&M**

##### *Brief Vitens*

De heer Travaille zegt nogal geschrokken te zijn van het feit dat Vitens aangeeft geen drinkwater te kunnen leveren aan nieuwe grootschalige woningbouw en zakelijke gebruikers in Utrecht als gevolg van verontreiniging van drinkwaterbronnen. In het nationaal onderzoek van RIVM staat dat bestrijdingsmiddelen een groot probleem zijn voor drinkwaterbronnen. De PvdD is erg benieuwd hoe die verontreiniging ontstaat en hoeveel drinkwaterwinpunten in Utrecht het betreft. Aangezien de betreffende gedeputeerde niet aanwezig is bij deze commissievergadering, verwijst de voorzitter de heer Travaille door naar de commissie RGW. De heer Poort geeft aan dat dit agendapunt mogelijk een misplaatsing betreft op de agenda van de huidige commissievergadering. De brief kan alsnog op de agenda van de RGW-commissie gezet worden.

##### *Brief gemeenteraad Utrecht*

De voorzitter benoemt de ingekomen brief van de raad van de gemeente Utrecht betreffende een second opinion over de ongelijkvloerse HOV-kruising Lombokplein. Omdat hierover ook een rondvraag is ingediend, wordt de brief tijdens de rondvraag behandeld.

De voorzitter neemt de overige ingekomen stukken aan voor kennisgeving.

#### **5. Vaststellen verslag commissie Milieu en Mobiliteit**

Met inachtneming van reeds voorgestelde kleine aanpassingen door de heer Braafhart en de heer Van Vuuren wordt het verslag van 10 mei 2023 vastgesteld.

#### **6. Rondvraag**

##### *Rondvraag over de door de gemeente Utrecht aangevraagde second opinion betreffende de HOV-oversteek op het Lombokplein door BBB, D66 en VVD*

De heer Hossain neemt het woord. Allereerst, is GS het met ons eens dat het zeer onwenselijk is dat de conclusie van de safety board niet begrepen en erkend wordt door omwonenden, gemeenteraad en een deel van het ambtelijk apparaat van de gemeente Utrecht? Ten tweede, is er vanuit de provincie contact geweest met ILT om te verkennen hoe zij deze casus taxeren en duiden, aangezien de safety board vooral naar veiligheidsaspecten kijkt? Ten derde, hoe kijkt GS aan tegen het geopperde instrument van een onafhankelijke second opinion, met oog op het versterken van draagvlak en begrip? Ten vierde, welke mogelijkheden bestaan om zo'n second opinion daadwerkelijk uit te laten voeren en kunnen provincie en gemeente gezamenlijk een verzoek indienen? Ten vijfde, hoe verhouden de verantwoordelijkheden van PS en GS zich in deze? Tot slot, is GS bereid om met de gemeente een gelijkvloerse variant te onderzoeken die wel kan rekenen op steun van de safety board?

Gedeputeerde Schaddelee antwoordt op de eerste vraag dat de GS de reactie tevens betreurt en geeft aan dat het aan bestuurders en politici is om het overwegend technische advies van de safety board te vertalen naar bewoners en reizigers. De boodschap van de safety board is duidelijk: een gelijkvloerse kruising is op die locatie niet veilig te realiseren. Het is aan de gemeente om te bepalen wat zij met dit advies doet. Op de tweede vraag is het antwoord dat de GS niet bekend is met zaken waarop de ILT afwijkt van de safety board en er bij dit soort zaken altijd een uitvoerig onderzoek- en toetsingstraject plaatsvindt. De provincie schakelt met ILT op het moment dat zij een indienststellingsvergunning willen aanvragen als verantwoordelijke beheerder in het kader van de Wet lokaal spoor. In dit geval zijn we bij de safety board gestrand en wil de gemeente apart met het ILT overleggen. Als antwoord op vragen drie en vier raadt de GS de provincie sterk af om een second opinion aan te vragen om mogelijk meer draagvlak te creëren. De betrokken externe procesbegeleider was al een soort second opinion, waarop het advies van de safety board onveranderd bleef. De safety board is ingericht als onafhankelijk adviesorgaan wiens expertise we mogen vertrouwen, wat blijkt uit lessen van eerdere dossiers. Als bestuur moeten we dan ook laten zien dat we waarde hechten aan onze eigen processen rondom veiligheid. Het antwoord op de vijfde vraag is dat GS verantwoordelijk is voor de aanleg van veilige traminfrastructuur en het verlenen van de indienststellingsvergunning. De PS heeft geen verantwoordelijkheid in dat proces, met uitzondering van de

controlerende rol richting de GS. Tot slot benadrukt gedeputeerde Schaddelee dat, na meerdere pogingen, een gelijkvloerse variant met kracht van argumenten is afgewezen door de safety board. Het is aan de gemeente, als verantwoordelijke partij voor dit project, om met nieuwe stappen te komen. De GS is bereid om namens de PS de brief van de Raad van Utrecht te beantwoorden, met daarin een verwijzing naar de processen en de verantwoordelijkheden van de GS en gemeenten.

De heer Van Vuuren vindt het een lastige kwestie en stelt voor dat de provincie zich meer meewerkend opstelt om de gemeenteraad van Utrecht het gevoel te geven dat er echt alles aan gedaan is.

De heer Harinck geeft aan dat in de informatiesessie duidelijk werd dat de gemeente wellicht meer plannen uit wil werken en vraagt of de gedeputeerde bereid is hierin mee te denken.

De heer De Hartog is het eens met de gedeputeerde en benadrukt dat de safety board een noodzakelijk orgaan is, wat blijkt uit lessen uit het verleden. De rol van de safety board is vergelijkbaar met de rol van een scheidsrechter bij een voetbalwedstrijd. Het is onwaarschijnlijk om als speler een second opinion aan te vragen over de beslissing van een scheidsrechter. We staan allemaal achter de functie van de safety board, dus waarom zouden we dat nu in twijfel trekken en geld uitgeven aan een second opinion? De heer De Hartog wil dit als handreiking meegeven aan de gemeente.

De heer Schipper bedankt de gedeputeerde voor de helderheid. Het is nu duidelijk dat er al een soort second opinion heeft plaatsgevonden, wat niet tot een andere uitkomst heeft geleid.

De heer Oude Wesselink zegt dat de fractie GroenLinks enorm op zoek is naar de rol van de provincie hierin. De onafhankelijke rol en technische veiligheidskennis van de safety board is cruciaal en het advies is feitelijk. Het is onwaarschijnlijk dat een andere partij met een ander advies zou komen. Wel kan de provincie en eventueel de safety board de gemeente bijstaan door hier samen over in gesprek te gaan.

De heer Hossain vult aan dat de betreffende fracties niet twifelen aan de technische validiteit van het advies, maar op dit moment wordt dit advies slechts summier vertaald in vijf bulletpoints. Het verzoek is een transparantere communicatie van de afwegingen, zodat gemeente en omwonenden hier beter in meegenomen worden.

De heer Oude Wesselink zegt dat het advies van de safety board vrij bondig is. Aangezien de rol van de commissie is om het te toetsen, is het advies en de twee daarin genoemde simpele principes voldoende duidelijk. De fractie GroenLinks is overigens niet blij met de uitkomst en wil de voorgestelde oplossing van de gemeente Utrecht onderzoeken, namelijk de aanleg van een mooi park.

De heer Bosch concludeert dat de safety board is ingesteld om kaders te stellen en niet om mee in discussie te gaan. Men moet zich er dan ook bij neerleggen als er iets uitkomt dat oorspronkelijk niet de wens was. De heer Bosch vindt het park minder belangrijk en ziet het als een soort veredeld schaamgroen. Alle fracties vinden OV erg belangrijk en dit is een bijkomend gevolg daarvan. Hij vraagt aan de gedeputeerde of hij deze mening deelt.

Gedeputeerde Schaddelee zegt het eens te zijn met veel zaken die er zijn gedeeld. De politieke discussie die in de commissie en tevens in de gemeenteraad wordt gevoerd, geeft bewoners en omwonenden de indruk dat er mogelijk ruimte is voor andere plannen. Als bestuurder wil gedeputeerde Schaddelee hier zo veel mogelijk afstand van nemen. Het gaat over veiligheid en bijbehorende grote risico's die niet genegeerd kunnen worden en waar de gedeputeerde en wethouder verantwoordelijk voor gehouden worden. Dat is precies de reden waarom we het safety board onafhankelijk moeten laten zijn en hun advies niet in twijfel moeten trekken. Wel kan men vragen stellen ter verduidelijking van het advies. Het advies van de safety board is vrij summier beschreven, maar zoals gisteren tevens aangegeven zijn er heel veel documenten uitgewisseld tussen veiligheidsadviseurs van gemeente en safety board onderling. Het advies was glashelder voor de veiligheidsadviseur van de gemeente.

De heer Hossain benadrukt dat veiligheid altijd de eerste prioriteit is. De huidige discussie doelt op duidelijkheid richting commissieleden en gemeentebestuurders omtrent de overwegingen om de gelijkvloerse kruising af te wijzen en de mogelijkheden om bijvoorbeeld op andere plekken een gelijkvloerse kruising op te heffen.

Gedeputeerde Schaddelee zegt dat er geen andere plek is om een gelijkvloerse kruising te realiseren, zoals gisteren ook al is aangegeven. De OV-aorta van de provincie loopt over het Lombokplein en de ongelooflijk grote hoeveelheden bussen en trams zijn onmogelijk op een andere plek te compenseren. De gedeputeerde begrijpt daarentegen dat het voor de gemeente erg lastig is om afstand te nemen van een plan dat al tien jaar in ontwikkeling is en lokaal erg veel draagvlak heeft. De voorgestelde meewerkstand is niet langer aan de orde; het is simpelweg niet mogelijk. Afgelopen juli heeft men reeds een meewerkstand aangenomen toen de safety board initieel aangaf dat de gelijkvloerse kruising onmogelijk was. Vanaf 2015 heeft de provincie al meerdere keren aangegeven dat het plan uitdagend is. Wellicht had dit duidelijker gecommuniceerd kunnen worden en door de gemeente duidelijker als signaal opgevangen kunnen worden. De gedeputeerde heeft vanaf 2021 in meerdere bestuurlijke overleggen aangegeven dat het plan niet uitvoerbaar is en er

geen vergunning voor het plan te verkrijgen is. De safety board heeft dat nu tweemaal onderstreept. De periode van meedenken is nu echt verstreken. 'Nee' is ook een antwoord, zoals in dit geval, en dat moeten we dan ook verkopen.

De heer Limmen stemt in met de gedeputeerde: er is een heel zorgvuldige procedure gevolgd, veiligheid mag nooit op de tweede plek komen te staan en we moeten vertrouwen houden in bestuurders en de safety board. De fractie Volt pleit voor een snel besluit en snelle doorvoering van de maatregelen.

De voorzitter sluit het agendapunt af. Fracties kunnen gebruikmaken van de beschikbare politieke instrumenten indien zij iets anders willen dan vandaag besproken is. De griffie stuurt een reactie naar de gemeente Utrecht.

## **7. Termijnagenda M&M en lijst moties**

Er zijn voorafgaand aan de vergadering geen opmerkingen binnengekomen over de termijnagenda en motielijst.

Mevrouw Hoek vraagt aan gedeputeerde Schaddelee waar de motie van Spengen is gebleven, aangezien deze niet meer op de lijst staat en ook niet is uitgevoerd. Gedeputeerde Schaddelee antwoordt dat de motie door de commissie van de lijst is gehaald omdat deze in uitvoering is. Er heeft een participatieproces plaatsgevonden met medewerkers van de provincie, de plannen zijn bekend en er staat een aannemer klaar. Het staat op de planning voor huidig of volgend jaar en wordt dus uitgevoerd. Mevrouw Hoek benadrukt het belang van veiligheid en zegt dat het plan eigenlijk al uitgevoerd had moeten worden. Ze heeft de ambtenaren gesproken: het plan ligt klaar maar ze hebben nog geen opdracht ontvangen. Mevrouw Hoek verzoekt om het plan tijdens de zomervakantie uit te voeren, omdat kinderen dan niet verplicht hoeven over te steken om naar school te kunnen. Gedeputeerde Schaddelee geeft hierbij opdracht om te beginnen met de werkzaamheden bij Spengen.

## **8. Grote projecten**

Er zijn geen opmerkingen of vragen over grote projecten.

## **TER BESPREKING**

## **9. SV Jaarstukken 2022**

De voorzitter verzoekt de aanwezigen om, zoals aangegeven in de voorzittersmail, in te gaan op hoofdstuk 2, programma's 4 tot en met 6. De bespreking vindt plaats in twee termijnen.

### *Eerste termijn*

De heer Bosch verwijst naar punt 5 en vraagt hoe het college ervoor gaat zorgen dat de budgetten er komen als alle bullets op rood staan. En wat gebeurt er als dat niet lukt?

De heer Van der Linden geeft bij punt 4 zijn complimenten voor het uitdelen van de 1860 isolatievouchers. Daarnaast heeft hij een aantal vragen. Is het de normale gang van zaken dat bij het kopje 'bereikbaarheid' veel indicatoren nog niet zijn ingevuld. Wanneer worden die wel ingevuld? Bij 'verkeersveiligheid' graag een toelichting op het feit dat de aantallen verkeersongevallen en verkeersdoden in 2022 en 2021 niet overeenkomen met de aantallen die in de Statenbrief staan. Bij 'budget' de vraag waar het verschil van 19 miljoen vandaan komt, tussen de vertraging op het project Rijnbrug en de totale jaarlijkse kosten van vertragen van infrastructuurele projecten. Ten laatste, op basis waarvan worden projecten doorgeschoven naar 2023? Is dat een keuze van een gedeputeerde of heeft de Provinciale Staten daar ook iets over te zeggen?

De heer Hossain merkt op dat de onderbesteding aanblijft en dat vindt hij zorgelijk. De fractie VVD heeft twee vervolgvragen naar aanleiding van de technische beantwoording inzake M&M. Ten eerste, wanneer krijgen we een update van de jaarstukken met oog op de indicatoren? Ten tweede, klopt het dat de gemeente Amersfoort een debiteur is van de provincie door de voorschotbetalingen van circa 20 miljoen?

De heer Van Vuuren zegt de tafelsessie prettig te hebben ervaren en vraagt of het mogelijk is om op regelmatige basis een dergelijke sessie te organiseren. Kunnen we op basis van de jaarstukken concluderen dat de provincie er financieel goed voor staat en de verhoging van de provinciale opcenten voorlopig niet aan de orde is? Bij 'mobiliteit' staat bij een aantal rode bolletjes als argumentatie dat er een gebrek aan capaciteit is, wat een jaar geleden ook al het geval was. Wat leren we daarvan met elkaar? Zijn de ambities niet te hoog? Daarnaast geeft de heer Van Vuuren mee om de bereikbaarheid van plattelandsgebieden als beleidsdoel te formuleren, om te kunnen beoordelen hoe daarnaartoe gewerkt wordt.

Mevrouw Van den Broek meldt dat ze de inzet van isolatievouchers heel goed vindt en roept op dit voor te zetten. Betreffende de verduurzaming van de warmtevraag zou de fractie BBB graag zien dat er ook onderzoek komt naar kleinschalige monomestvergisting op bedrijfsniveau, wat de BBB als goed alternatief ziet. Wellicht kan de griffie een informatiesessie en eventueel een bedrijfsbezoek voor deze commissie organiseren, zodat iedereen weet wat dit alternatief precies inhoudt.

De heer Kamp heeft een aantal politieke vragen. Staat de gedeputeerde open voor een amendement van D66 om indicatoren voor onderhoud van fietspaden toe te voegen? Hoe denken de andere partijen hierover? De projecten Rijnbrug en rondweg Veenendaal worden opgehouden door de stikstofdiscussie. Bij project Rijnbrug wordt er geen einddatum genoemd, wat de fractie D66 opmerkelijk vindt aangezien zij het zien als een van de belangrijkste infrastructurele projecten voor de komende jaren. Heeft dit te maken met de risico-inschatting?

Mevrouw Flink heeft een aantal vervolgvragen op basis van de uitgebreide beantwoording van ingediende technische vragen. Betreft het totale aantal van 3000 isolatievouchers de vouchers voor de hele provincie of die van een deel van de gemeenten? Indien het over de gehele provincie gaat, hoeveel huishoudens verwacht de gedeputeerde nog extra te bereiken? Wie is er verantwoordelijk voor de intensivering van de communicatie naar inwoners met een laag inkomen, betreffende de participatietrajecten van energiewinning?

De heer De Weerd geeft aan op pagina 116 te hebben gelezen dat het aantal wijkgerichte aanpakken voor isolatie en warmtetransitie achter is gebleven bij de ambitie van het college, voornamelijk vanwege capaciteitsgebrek bij gemeenten. Is dit een kwestie van personeelstekort? Kunnen we schriftelijk een overzicht ontvangen van de lopende wijkaanpakken? Daarnaast is het goed om te zien dat de provincie inzet op zowel energiebesparing als de plaatsing van zonnepanelen op alle potentieel geschikte carpool locaties. Dit is wat de fractie PvdD betreft het soort daadkracht dat nodig is in de energietransitie. Kan men een overzicht verstrekken van de potentieel geschikte locaties, het aantal zonnepanelen per locatie en de opwekpotentie hiervan? Daarnaast is de fractie PvdD benieuwd naar de potentie van de elektriciteitsinfrastructuur van het OV-net om netcongestie aan te pakken. Aanhakend op het punt van de fractie SGP, voegt de heer De Weerd toe dat recente nieuwsberichten en het rapport van het SWOV tevens grotere aantallen verkeersdoden en gewonden vermelden. Hoe kan dit? De fractie PvdD vindt deze cijfers te hoog, evenals het aantal aanrijdingen met in de natuur levende dieren. De voorbereiding en realisatie van faunapassages hebben vertraging opgelopen. Zijn er hierin inmiddels positieve ontwikkelingen? Daarnaast vraagt de heer De Weerd in hoeverre het plaatsen van tijdelijke waarschuwborden daadwerkelijk helpt om het aantal aanrijdingen met dieren te verminderen en of er op trajecten met relatief veel aanrijdingen reeds snelheidsverlagingen voor het verkeer zijn doorgevoerd.

Interruptie: de heer Bosch vraagt of de fractie PvdD het alleen heeft over aanrijdingen met dieren of ook aanrijdingen met mensen? Indien het ook aanrijdingen met mensen betreft, is de fractie PvdD van mening dat er naast snelheidsverlagingen gekeken moet worden naar het gedrag en kundigheid van mensen met een elektrische fiets.

De heer De Weerd antwoordt dat zijn vraag in eerste instantie gaat over aanrijdingen met dieren, aangezien de provincie heeft aangegeven om op de daarvoor risicovolle trajecten de snelheid aan te passen. Uiteraard moeten we tevens kijken naar maatregelen om de bredere verkeersveiligheid te verbeteren, ook aangaande aanrijdingen met personen. Gedragscampagnes kunnen daar onderdeel van zijn. De fractie PvdD vraagt zich daarnaast af of het OV-aanbod op peil kan blijven, zoals in de jaarrekening wordt beweerd, aangezien inkomsten voor vervoerders achterblijven en de dienstregeling nog steeds afgeschaald is door personeelstekorten en hoog ziekteverzuim. Daarnaast het verzoek tot een verklarende begrippenlijst bij dit soort stukken voor de belangrijkste economische termen, zodat de stukken voor iedereen goed te volgen zijn.

De voorzitter geeft aan niet zeker te weten of het pleidooi van de heer De Weerd in deze commissie thuishoort en dat een aantal vragen van technische aard zijn. Die vragen hadden eigenlijk vooraf gesteld moeten worden.

Mevrouw Matser vraagt of de huidige energiecontroles voldoende zicht geven op een vermindering van energieverbruik door industrie in onze provincie. Daarnaast de vraag of er al stappen gezet worden om vooruit te lopen op de warmtetransitie en bijbehorende naderende wetten. Ten derde graag helderheid hoe de samenwerking met de grootste aardgasverbruikers eruitziet en welke doelen al bereikt zijn in de vermindering van hun verbruik.

De heer Oude Wesselink geeft steun aan de oproep van de heer Kamp voor betere monitoring van fietsverbindingen met passende beleidsindicatoren. Hij stelt voor daar samen aan te gaan werken.

De heer Schipper ziet in de jaarstukken een overwegend positief beeld betreffende de energietransitie. Het gebrek aan draagvlak voor windenergie wordt echter niet benoemd. Wat doet het college om dat draagvlak te vergroten en om constructief mee te denken over de mogelijkheden? Daarnaast spreekt hij zijn zorg uit over netcongestie. Want wat moet je met duurzaam opgewekte energie als je het niet kwijt kan? De fractie SP wordt graag betrokken bij het aanpakken van deze uitdaging. De uitwerking van de aangenomen motie over een provinciaal energiebedrijf ziet de heer Schipper graag tegemoet. Wat betreft 'bereikbaarheid', programma 5, de vraag in hoeverre de budgetten goed begroot zijn. Aansluitend bij de opmerking van PvdD over het OV-aanbod, meldt de heer Schipper dat de jaarstukken een rooskleuriger beeld scheppen dan in werkelijkheid het geval is. Voor mensen met een beperkt budget is het prijsverschil tussen regiotaxi en Valys een probleem, evenals het personeelsgebrek bij de regiotaxi. Kan de gedeputeerde ingaan op het prijsverschil en eventuele overwegingen om dit te verminderen? De opgave voor OV voor de komende jaren is voor de fractie SP duidelijk, namelijk de dienstverlening terugbrengen naar het oude niveau en inzetten op een snelle betrouwbare OV-verbinding tussen Amersfoort en Veenendaal.

Mevrouw Bikker gaat in op het thema mobiliteit. De begrote bedragen zijn een aantal keer verlaagd of achtergebleven waardoor doelen niet zijn bereikt, zoals bijvoorbeeld bij punt 5.3 en 5.4. Hoe kan dat en welke zaken zijn blijven liggen? Daarnaast, hoe gaan we ervoor zorgen dat we volgend jaar de doelen betreffende bereikbaarheid en verkeersveiligheid behalen? Dit betreft onder andere de negatieve effecten van mobiliteit op de kwaliteit van de leefomgeving en de veiligheid van fietspaden. De fractie CDA sluit zich aan bij de vraag van de fractie D66 over indicatoren om de veiligheid voor fietsers te meten.

Gedeputeerde Van Essen is blij om te horen dat de isolatievouchers gewaardeerd worden. Vervolgens beantwoordt hij de gestelde vragen, te beginnen bij de vragen van fractie BBB. Tafelsessies worden op dit moment vaak georganiseerd bij de begroting. Als u graag een tafelsessie ziet bij andere momenten of stukken, kunt u dat aankarten via het presidium of een fractievoorzittersoverleg. Vanuit het programma 'energietransitie' wordt reeds bekeken naar de mogelijkheden van monomestvergisters in landelijk gebied. Het is een goed idee om hier een informatiesessie over te organiseren in het najaar, wellicht in het bredere thema 'biogas'.

Interruptie: de heer Travaille geeft aan dat de PvdD geen voorstander is van mestvergisters en roept op ook de milieutechnische nadelen hiervan te belichten in de informatiesessie.

Gedeputeerde Van Essen zegt dit toe. Beantwoording van de vragen van de fractie PvdA volgt. Er doen nu 24 van de 26 gemeenten mee met de isolatievouchers, die samen het totaal van 1860 vouchers hebben bereikt. Er wordt gekoerst op een totaal aantal van 3000. De belangrijkste conclusie is dat we het overgrote deel van de doelgroep meekrijgen, namelijk mensen met een slecht geïsoleerde eigen woning met een laag inkomen. We kijken tevens naar een bredere aanpak rondom isolatie en andere vormen van energiebesparing, als doorontwikkeling van of variant op deze subsidieregeling. Terugkerende elementen kunnen zijn: ontzorging, standaardleveranciers en een wijkgerichte aanpak. Veel gemeenten zijn hierin geïnteresseerd. Gedeputeerde Van Essen stelt voor de commissie hierover opnieuw te informeren in het najaar. Wie verantwoordelijk is voor het intensiveren van de communicatie richting huishoudens met lage inkomens is het antwoord: de energiecoöperaties. Als provincie ondersteunen we de energiecoöperaties met een breed scala aan instrumenten. Voor groepen met een lager inkomen gebeurt dit vaak via de gemeente, omdat zij over meer relevante data beschikken. Beantwoording van de vragen van de fractie PvdA volgt. Het gevraagde overzicht van wijkaanpakken in verschillende gemeenten wordt opgemaakt en opgestuurd. Het overzicht van carpoolplaatsen die potentieel geschikt zijn voor zonnepanelen staat in het nieuwsbericht over carpoolplaatsen op de website van de provincie. Het betreft 465 parkeervakken, 2800 zonnepanelen en circa 70 oplaadpunten voor elektrische auto's. Wat we als provincie zelf doen op gebied van warmtetransitie en energiebesparing: onder andere het Energiedienstencentrum. Daar komt gedeputeerde Van Essen later op terug. Gedeputeerde Schaddelee komt later in deze vergadering terug op de vraag over netcongestie. Beantwoording van de vragen van de fractie SP volgt. De uitrol van de RES op gebied van windenergie, maar ook zonne-energie, gaat nog niet volgens plan. Hierover wordt steeds nadrukkelijker het gesprek gevoerd en gemeenten wordt steeds gerichter gevraagd naar planning en realisatie. Om het draagvlak voor windenergie te vergroten biedt de provincie een breed scala aan inzet, bijvoorbeeld het ondersteunen van lokaal eigenaarschap van energiecoöperaties, participatieprocessen, ook door gemeenten, en visualisatietools. Het doel hiervan is om goede processen, besluitvorming en informatievoorziening te realiseren, wat leidt tot meer draagvlak. Ook planMER draagt hieraan bij. Met name lokaal eigenaarschap heeft veel potentie om draagvlak te vergroten, omdat eigen projecten van omwonenden zorgen voor het gevoel van eigenaarschap maar ook voor invloed, revenu en het weer lokaal kunnen inzetten daarvan. Netcongestie is ook bij het college een belangrijk punt van zorg, niet alleen voor de energietransitie maar ook voor zaken als wonen, werken, mobiliteit en AI. Daar wordt op dit moment een brede aanpak voor ontwikkeld, waarover de commissie in het najaar tevens meer informatie ontvangt. Dit thema komt de komende vier jaar regelmatig op de commissieagenda terug. Gedeputeerde Van Essen komt terug op de motie provinciaal energiebedrijf zodra daar meer over te melden is.

Gedeputeerde Schaddelee merkt allereerst op dat er geen vragen gesteld zijn over de gezonde leefomgeving en hoopt dat de commissie ook daar belang aan hecht. Beantwoording van de vraag van de fractie PVV volgt. Er zijn inderdaad zorgen over de budgetten en de bereikbaarheid. De rode bullets geven echter aan dat er sprake is van een onderbesteding, dus dat er budget over is, wat vaak te maken heeft met minder subsidieaanvragen. Daar geeft het college geen prioriteit aan.

Interruptie: de heer Bosch vraagt of een groene bullet dan betekent dat er te weinig budget is.

Gedeputeerde Schaddelee legt uit dat de bullets aangeven of het doel is behaald of niet. Soms is er budget over en soms is er kort, maar dat is niet direct gelinkt aan het wel of niet behalen van het doel. Beantwoording van de vraag van de fractie SGP volgt. Er wordt op dit moment gewerkt aan een nieuw bereikbaarheidsprogramma voor de provincie voor de komende vier jaar, waarover de commissie binnenkort een Statenbrief met eerste conceptversie ontvangt. In het najaar wordt het bereikbaarheidsprogramma door uw Staten vastgesteld, waarbij de bijbehorende indicatoren gezamenlijk worden ingekleurd. Dit betreft ook de indicatoren voor veiligheid voor fietsers.

Interruptie: de heer Kamp vraagt hoe het proces van indicatoren vaststellen eruitziet, bijvoorbeeld eerst een voorzet vanuit de ambtelijke organisatie of door het indienen van amendementen.

Gedeputeerde Schaddelee heeft nog geen concreet voorstel. Het kan handig zijn als er een ambtelijke voorzet gedaan wordt zodra het bereikbaarheidsprogramma is vastgesteld. Daarnaast hebben de fracties de rol om dat als politiek instrument aan te scherpen. Het verschil in cijfers van verkeersdoden en ongevallen komt voort uit het gebruik van verschillende bronnen. De politie houdt bijvoorbeeld alleen ongevallen bij waar zij bij zijn geweest. Ambulancediensten en verzekeraars houden ook cijfers bij. Op dit moment beschikken we over voorlopige cijfers. In januari 2024 zijn de cijfers van 2022 definitief. Op de agenda van vandaag keert het thema verkeersveiligheid terug. Beantwoording van de vraag van de fractie VVD volgt. Op dit moment wordt er een proefberekening gemaakt op basis van het nieuwe STRAVEMmodel. De nieuwe cijfers en indicatoren worden meegenomen in het nieuwe bereikbaarheidsprogramma.

Interruptie: de heer Hossain zegt dat in de technische beantwoording staat dat de indicatoren nu beschikbaar zijn en vraagt of ze voor deze stukken ingevuld kunnen worden.

Gedeputeerde Schaddelee stelt voor om hiermee te wachten tot het najaar, omdat de beschikbare indicatoren gebaseerd zijn op proefberekeningen die tot wiebelende en onbetrouwbare resultaten kunnen leiden. Beantwoording van de vraag van de fractie BBB volgt. De keuzes voor de komende periode komen tevens terug in het bereikbaarheidsprogramma. Beantwoording van de vragen van de fractie D66 volgt. Bij project Rijnbrug is geen einddatum genoteerd omdat provincie Gelderland haar financiële bijdrage had teruggetrokken. Inmiddels is de bijdrage zekerder en kan het project opnieuw opgestart worden. Op dit moment lopen er haalbaarheidsonderzoeken op gebied van stikstof voor zowel de rondweg Veenendaal als de Rijnbrug. Zodra die resultaten bekend zijn, wordt een projectplanning gemaakt en met de commissie gedeeld. Wat betreft de OV-netcongestie legt gedeputeerde Schaddelee uit dat er op dit moment drie locaties aangewezen zijn waar laadinfrastructuur voor bussen gerealiseerd kan worden. Daarmee wordt al 60% van de in 2028 benodigde laadinfrastructuur gerealiseerd. Voor de overige 40% onderzoekt men op dit moment andere locaties, evenals slimme toepassingen om netcongestie te voorkomen en vraag en aanbod van elektriciteit op elkaar af te stemmen.

De heer Bosch vraagt in hoeverre waterstofbussen hierin een rol in spelen, aangezien vervoerders de vrijheid hebben om waterstofbussen in te zetten.

Gedeputeerde Schaddelee zegt dat waterstofbussen een deel van de oplossing kunnen zijn voor de invulling van de laatste 40% van de energiebehoefte. De inschrijvers bepalen of ze deze techniek willen inzetten en op welke plek.

De heer De Weerd vraagt of de elektriciteitsinfrastructuur van het OV-net vooral gebruikt gaat worden om het OV te verduurzamen of om ook daarbuiten de netcongestie te verminderen.

Gedeputeerde Schaddelee antwoordt dat op dit moment de focus ligt op de zero-emissiedoelstellingen voor het OV zelf, maar dat niet wordt uitgesloten ook omliggende doelen te dienen. Beantwoording van de vraag van de fractie PvdD over de vertraagde realisatie van de faunapassages volgt. Gedeputeerde Schaddelee deelt de zorgen van de heer De Weerd. Er wordt op dit moment gewerkt aan een meerjarenprogramma, waarbij men hoopt op versnelling in realisatie en snel zichtbare effecten. Beantwoording van de vraag van de fractie SP over de prijsstelling van regiotaxi volgt. De prijsstelling van regiotaxi is aan gemeenten. De prijsstelling van Valys gebeurt landelijk en gaat over langere afstanden. Als provincie maken we deel uit van de stuurgroep Aanvullend OV en praten we hierover mee, maar het is niet onze plek om eisen te stellen over de prijzen. Beantwoording van de vraag van de fractie CDA volgt. De doelen aangaande bereikbaarheid en verkeersveiligheid komen aan bod in het bereikbaarheidsprogramma. Wat betreft de indicatoren van veiligheid betekenen rode bulletpoints niet altijd slecht nieuws, zoals bij 5.3 waar het vertraging van betalingen betreft.

Gedeputeerde Van Essen komt terug op de nog onbeantwoorde vragen, te beginnen bij drie vragen van de fractie GroenLinks. We hebben een plan voor opschaling van energietoezicht bij bedrijven. Veel bedrijven vallen onder het toezicht van de gemeente. Daarom zet de provincie gemeenten ook aan tot meer toezicht en handhaving om aan de energiebesparingsverplichting te voldoen. Ook hierover wordt de commissie in het najaar nader geïnformeerd. Tevens zal dezelfde Statenbrief ingaan op de voortgang van besparingen door de grootste aardgasverbruikers. Wat we doen om de warmtetransitie te versnellen? Naast eerder genoemde zaken, zoals de aanpak rondom isolatiemaatregelen, is het college bezig met invulling van het initiatiefvoorstel van de fractie VVD over intensivering van de energietransitie. Onderdelen daarvan zijn een provinciaal warmtebedrijf naar het voorbeeld van Gelderland en het Energiedienstencentrum. Ook op dit onderwerp komt men later dit jaar terug.

De voorzitter inventariseert welke initiële vragen nog onbeantwoord zijn en verzamelt deze.

Mevrouw Bikker vraagt zich af waarom bepaalde waarden zijn bijgesteld en waarom we niet volop inzetten op hogere waarden. Indien de vraag te technisch is, voldoet schriftelijke beantwoording ook. Verder de vraag in hoeverre de doelen daadwerkelijk zijn bereikt, wat de gedeputeerde aangaf, met name het doel genoemd onder 5.3 over veiligheid van belangrijke knooppunten en bereikbaarheid per fiets.

Gedeputeerde Schaddelee komt in een schriftelijke beantwoording terug op de vraag van de fractie SGP over het verschil in budgetten aangaande de vertraging van project Rijnbrug en het totaal aan vertraagde infrastructurele projecten. De

redenen voor het doorschuiven van projecten naar 2023 verschillen per project. Bij grote projecten kan er een bepaalde vertraging of vraagstuk spelen. Bij de prioritering van projecten wordt gekeken naar zaken als veiligheid, beheer en onderhoud, realiseerbaarheid, maatschappelijke waarde en politieke keuzes. Soms is samenwerking met en uitvoering door de gemeente nodig, soms is een participatietraject met omwonenden nodig. Vertragingen van grote projecten worden gemeld aan de Staten. De fracties kunnen tijdens commissievergaderingen vragen stellen aan de gedeputeerden over de projecten waar zij prioriteit aan geven, zodat de focus en voortgang helder blijven. Beantwoording van de nog openstaande vraag van de fractie SP volgt. Gemeente Amersfoort staat niet als debiteur in de boeken. De provincie heeft voorschotten gegeven om projecten uit te voeren, waarmee aan de subsidievoorwaarden is voldaan, zoals ook vastgesteld door de accountant. Terugbetaling vindt daarom niet plaats. In artikel 47 is ingegaan op de verdeelsleutel van de schadekosten. De provincie is in goed gesprek met gemeente en regio Amersfoort om door de regio opgebrachte gelden op een andere goede manier te besteden aan regionale bereikbaarheid, ook ten behoeve van woningbouw. De aanvullende vragen van mevrouw Bikker betreffen onderwerpen die in de toekomst verder bekeken moeten worden. Wat betreft punt 5.3 zijn alle voorgenomen uitvoeringsmaatregelen uitgevoerd. Of alle scholen daarmee goed en veilig te bereiken zijn, is voor discussie vatbaar. Het is goed om in het nieuwe bereikbaarheidsprogramma SMART-doelen te stellen.

De voorzitter stelt vast dat het advies aan het presidium is om een klein debat te voeren over de jaarstukken 2022. Aangezien er geen specifieke voorstellen zijn betreffende gezonde leefomgeving, wordt gedeputeerde Van Muilekom dispensatie verleend.

#### **10. SV Kaderbrief 2024-2027**

De voorzitter vraagt commissieleden in te gaan op de bij de Commissie M&M horende onderwerpen. De behandeling vindt plaats in twee termijnen.

##### *Eerste termijn*

Mevrouw Bikker zegt dat we voor hele belangrijke afwegingen staan over bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid en mogelijk ook keuzes over de energietransitie en OV, die veel investeringen met zich meebrengen. Allereerst volgen een aantal vragen betreffende het kopje mobiliteit. In hoeverre is onderhoudsplanning een uitgangspunt voor alle genoemde verbeteringen, aangezien die niet altijd in lijn is met de urgentie van het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid? In de Kaderbrief wordt niets genoemd over de aangenomen motie veilige schoolfietsroute. In hoeverre worden deze plannen uitgevoerd en waarom komt dit niet terug in de doelstellingen? Daarnaast vraagt mevrouw Bikker zich af in hoeverre er bij een trajectaanpak ook integraal wordt gekeken naar de leefbaarheid, bijvoorbeeld veilige fietsoversteekplaatsen of geluidwerende maatregelen. Hoe ziet de gedeputeerde de maatregelen bijdragen aan het op orde krijgen van het OV, in relatie tot eerder genoemde personeelstekorten? Voor het hele kopje mobiliteit geldt de vraag in hoeverre we de uitdagingen in het OV als gegeven hanteren, om op basis daarvan veranderingen aan te brengen en keuzes te maken. Wat betreft het kopje energie merkt mevrouw Bikker op dat het oplossen van netcongestie prioriteit heeft wat de fractie CDA betreft, maar dat het geven van uitvoeringsgaranties hiermee op gespannen voet lijkt te staan.

De heer Schipper geeft zijn complimenten aan de Gedeputeerde Staten voor de overzichtelijkheid van de Kaderbrief en de verantwoording van de keuzes. De fractie SP gaat een voorstel schrijven voor de Statenvergadering om het OV zo snel mogelijk op te schalen naar minimaal het oude niveau, ook voor het buitengebied. De financiële ruimte is er.

De heer Travaille start met een vraag en opmerking over mobiliteit. De grootste investeringen zitten in het programma bereikbaarheid. In het coalitieakkoord 2019-2023 staan op gebied van duurzame mobiliteit drie harde doelen. In hoeverre helpt het meerjarenplan om deze doelen alsnog te realiseren? De fractie PvdD is blij dat er veel aandacht is voor het stimuleren van fietsgebruik en spreekt de ambitie uit om Utrecht de beste fietsprovincie van Nederland te maken. Er volgen opmerkingen en vragen over energie. Terugblikkend op de gestelde doelen in het coalitieakkoord, zien we dat het moeizaam gaat met energiebesparing en -opwekking. Het voorstel voor provinciehuizen op eigen terreinen ziet de PvdD als positief. Daarnaast de vraag in hoeverre de handhaving op energiebesparingsverplichtingen van bedrijven is gelukt de afgelopen periode en of daar meer inzet op nodig is. Wat betreft het Energiedienstencentrum is vooral energiebesparing en kennis en kunde op dat gebied van belang. De sleutel voor grootschalige energiebesparing is een wijkgerichte aanpak per gemeente, waar we als provincie richting aan kunnen geven door afspraken te maken met gemeenten. We zoeken naar een soort RES-aanpak voor energiebesparing, waarin we direct investeren in comfort en energieverbruik enorm omlaag brengen. De vraag aan het college of zij daarbij kunnen aansluiten.

Mevrouw Veen geeft aan het fijn te vinden dat de Kaderbrief overwegend positief is. Toch ziet de fractie D66 een aantal zorgpunten, voornamelijk de netcongestie. Graag een reflectie van de gedeputeerde of de vier extra fte voldoende gaan zijn en of die gevuld kunnen worden vanuit de huidige arbeidsmarkt.

De heer Van Reenen zegt met betrekking tot verkeersveiligheid, dat er voor recente dodelijke veiligheidsissues niet direct geld beschikbaar was om wegen aan te passen, omdat het in het reguliere onderhoudsprogramma zou worden opgenomen. Verwacht werd dat in de Kaderbrief een budget vrijgemaakt zou worden voor dergelijke situaties die acute aanpassing behoeven. Graag een reflectie hierop van de gedeputeerde.



De heer Van Vuuren zegt uit te kijken naar het voorstel van de fractie SP en wellicht hierin samen te kunnen optrekken.

De heer Wolting stelt voor om de proef met gratis openbaar vervoer voor ouderen met een beurs te willen continueren tot de evaluatie rond is en het nieuw college met een definitief voorstel komt. Nu stoppen en later opstarten kost veel meer inspanning.

De heer Van der Linden merkt op dat er voor zover bekend geen concrete toezegging is vanuit het Rijk over de netlogistiek. Wat gebeurt er als dat tegenvalt? Betreffende voorstel 4.1 is hij benieuwd in hoeverre er personeel wordt ingezet of dat de kennis ook uit de organisatie te halen is. Daarnaast graag verheldering over de inzet van 16 dan wel 10 fte van U Ned. Is het daarnaast realistisch om extra fte aan te stellen als er op dit moment al tekorten zijn bij mobiliteit? De heer Van der Linden sluit zich aan bij het idee van de fractie PvdD over de RES-aanpak voor energiebesparing en ziet ook uit naar het voorstel van de fractie SP.

De heer Den Hartog geeft een compliment over de Kaderbrief waarin de commissie goed wordt geïnformeerd.

Gedeputeerde Van Essen start de beantwoording. Naast de fracties CDA, D66 en SGP maakt ook het college zich zorgen om de netcongestie. Dat is dan ook de reden dat we in deze kadernota gemeenten oproepen om extra capaciteit op te nemen, ook al is werving uitdagend. Via een wervingsbureau proberen we mensen in vaste dienst te krijgen en waar nodig zetten we parallel in op inhuren. Netcongestie zal niet binnen een aantal jaren zijn opgelost. Daarom willen wij expertise opbouwen op dit gebied, waarvoor we reeds een programmamanager, een opgavemanager en een team hebben die hier voltijs aan werkt. Indien we voor komend jaar niet voldoende gesteld staan, komt het college met een aanvullend voorstel bij de voorjaarsnota of andere geschikte gelegenheid.

Interruptie: mevrouw Veen zegt dat het moment dat we in de provincie de gevolgen van netcongestie gaan ondervinden steeds dichterbij komt, terwijl gedeputeerde Van Essen aangeeft dat het probleem voorlopig niet is opgelost.

Gedeputeerde Van Essen zegt hiervan uitgebreid op de hoogte te zijn. Sterker nog, op dit moment is er al netcongestie voor grootgebruikers. Netbeheerders voorzien ook netcongestie voor kleinverbruikers in delen van de provincie binnen één tot drie jaar. Daarom worden er op dit moment al veel ontwikkelingen door geraakt en zijn we het al langs verschillende sporen aan het oppakken. Zo wordt er gewerkt aan een programmering voor ruimtelijke ontwikkelingen die elektriciteit vragen of aanbieden en zorgen we voor een versnelling van benodigde netuitbreidingen voor grote projecten zoals Breukelen-Kortrijk, Utrecht-Noord en Amersfoort-Noord. Omdat we weten dat een grootschalige oplossing meerdere jaren vergt, onderzoeken we voor de tussenliggende periode slimme oplossingen met flexibel vermogen, opslag en afstemming van vraag en aanbod. Dit gebeurt in samenwerking met netbeheerders, gemeenten en bedrijven. Het antwoord op de vraag van de fractie SGP over bijdragen vanuit het Rijk is dat er geanticipeerd wordt op die bijdragen omdat ze verwacht zijn en het thema prioriteit verdient, hoewel er nooit honderd procent garantie is. Aan de fractie PvdD antwoordt de gedeputeerde dat handhaving op de energiebesparingsverplichting nu plaatsvindt bij de circa 60 bedrijven waar de provincie bevoegd gezag voor is. De meeste bedrijven vallen onder bevoegd gezag van de gemeenten, waarvoor het Rijk geld beschikbaar heeft gesteld ter opschaling van de besparingsverplichting. Aankomend najaar volgt hierover een memo met een compleet overzicht. Wat betreft de door de PvdD genoemde wijkgerichte aanpak voor energiebesparing geldt dat je inwoners over de gehele klantreis wil ontzorgen, van informatievoorziening tot realisatie, financiering en garantie. Het Energiedienstencentrum ontwikkelt concepten om dit proces zo makkelijk mogelijk te maken voor inwoners, zoals bij de succesvolle energievouchers en isolatievouchers. Daarnaast gaat het Energiedienstencentrum een plan maken waarmee gemeenten makkelijk invulling kunnen geven aan de wijkgerichte aanpak.

Gedeputeerde Schaddelee antwoordt aan de fractie CDA dat de trajectaanpak het bestuurlijke kader is dat op een zeker moment wordt meegegeven. Daarnaast wegen andere kwaliteiten en prioriteiten mee zoals benodigdheden rondom fietsinfra, verkeersveiligheid en actuele ontwikkelingen. De motie over veilig naar school fietsen is afgedaan in november 2022, waarover een uitgebreide Statenbrief is gestuurd om commissieleden zo volledig mogelijk te informeren over de geplande werkzaamheden.

Interruptie: mevrouw Bikker is op de hoogte van de genoemde Statenbrief en had verwacht dat daar vervolg aan zou worden gegeven in de huidige Kaderbrief.

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan dat met de Statenbrief getracht is men hierin zo goed mogelijk te dienen en dat de maatregelen navolgbaar genoeg zijn meegenomen in de Kaderbrief. Verder licht gedeputeerde Schaddelee toe dat trajectaanpakken altijd zo integraal en actueel mogelijk zijn en daarin aspecten als verkeersveiligheid en leefbaarheid zijn meegenomen. Beantwoording van de vragen van de fractie PvdD volgt. De doelstelling van de provincie Utrecht op gebied van fietsgebruik is om de beste fietsregio van heel Europa te worden. De Kadernota is wellicht niet de uitgelezen plek voor de klimaatdoelen uit het coalitieakkoord. De afgelopen vier jaar is erg hard gewerkt aan die doelen. Door corona moesten veel zaken worden omgegooid, wat veel invloed heeft gehad op de vier genoemde doelen. Het OV-doel van 20% was begin 2020 reeds behaald, wat op dit moment niet meer zichtbaar is en waar daarom opnieuw hard aan gewerkt wordt. Dit heeft ook effect op het aantal auto's. Bij het CO2-doel komen we in de buurt, dankzij het Goed op Weg-programma

met het Rijk en regiogemeenten. Binnenkort wordt het jaarverslag van 2022 toegestuurd. De klimaatdoelstellingen voor mobiliteit blijven de komende jaren een uitdaging die we blijven aangaan en waarvoor het Rijk de verantwoordelijkheid heeft neergelegd bij gemeenten en provincies. Beantwoording van de vraag van de fractie 50PLUS volgt. Rondom verkeersveiligheid wordt op dit moment juist acuut ingespeeld op wat er gebeurt op provinciale wegen. Vooral in het geval van ernstige ongevallen wordt er sterk gemonitord en waar nodig zo snel mogelijk zaken aangepast, waar ook budget voor beschikbaar is. Kleine maatregelen worden acuut genomen. Voor grotere maatregelen, zoals een kruispunt omgooien, probeert men een zo snel mogelijke uitvoering te realiseren, waar soms een versnelling van een meerjarenplan voor nodig is. Kijkend naar de PC-cyclus, lijken er op dit moment geen belemmeringen te bestaan om snel te acteren wanneer dat nodig is. Het staat de fractie ChristenUnie vrij om de proef voor gratis OV te continueren komend jaar, maar daar moet wel snel budget voor geregeld worden in de begroting zodat er tijdig afspraken met OV-vervoerders gemaakt kunnen worden. Beantwoording van de vragen van de fractie SGP over het personeelstekort volgt. Om het aanstaande nieuwe college niet voor de voeten te lopen, heeft het huidige college alleen geregeld wat nu echt nodig is. Dit betreft noodzakelijke besluiten die niet kunnen wachten. Er ligt tevens een aantal opgaven bij het nieuwe college. Er moeten scherpe keuzes gemaakt worden in wat we wel en niet doen. Voor de dingen die we wel doen, hebben we dan ook de middelen en ook zeker de capaciteit nodig. Bij U Ned betreft het functies op andere terreinen, zoals strategie en beleidsontwikkeling. Daarover zijn we optimistisch. De genoemde 10 fte zijn toegekend om als provincie de afspraken met het Rijk te kunnen nakomen. Er staan voor de komende jaren bijna een half miljard studies op de planning. Om die studies te realiseren moeten we enorm opschalen qua capaciteit.

De heer Travaille refereert aan het succes en obstakels van de RES en geeft aan dat gemeenten met de RES-aanpak juist kunnen aangeven wat zij op wijkniveau kunnen betekenen voor energiebesparing. Op die manier kunnen we het gehele palet in kaart brengen en zien wat er nu goed en minder goed gaat en wat nodig is ter verbetering.

Gedeputeerde Schaddelee vindt dit een heel goed voorstel. Het is heel waardevol om gemeenten uit te dagen om zelf ook ambities te stellen en hen daarbij te ondersteunen. Het Energiedienstencentrum past goed bij een dergelijke planmatige aanpak.

De voorzitter concludeert dat de fracties ChristenUnie en SP hebben aangekondigd een voorstel te gaan indienen.

De heer Nagtegaal vraagt of er nog een losstaand algemeen moment komt ter bespreking van de Kaderbrief.

De voorzitter antwoordt dat dat besproken wordt in het fractievoorzitteroverleg en stelt vast dat het advies aan het presidium is om een klein debat te voeren over de Kaderbrief 2024-2027. Met oog op de beperkte resterende vergadertijd is het niet mogelijk de gehele agenda te behandelen. Besloten wordt om achtereenvolgens agendapunten 11, 16 en 13 te behandelen.

## **11. SV Meerpartijenovereenkomst Zero Emissie-bussen nieuwe OV-concessies**

De behandeling van dit Statenvoorstel vindt plaats in twee termijnen.

### *Eerste termijn*

De heer Oude Wesselink geeft aan dat de fractie GroenLinks kan instemmen met het Statenvoorstel. Wel vraagt de heer Oude Wesselink zich af waarom het financiële component niet geagendeerd is. Daarom vraagt hij zijn financieel woordvoerder nog om input.

De heer Hossain zegt dat de fractie VVD blij is met de concrete stappen om het OV te verduurzamen en de randvoorwaarden waarbinnen marktpartijen met elkaar kunnen concurreren bij aanbestedingen. De fractie maakt zich echter wel zorgen om financiële risico's en wil graag weten hoe de gedeputeerde en de andere fracties aankijken tegen de toekomstige balans tussen elektrische en waterstofbussen. Voor langere afstanden is waterstof een veelbelovende energiedrager. Buiten de provinciegrenzen vindt al veel onderzoek en implementatie plaats. Klopt het dat de provincie Utrecht op het gebied van waterstofinfrastructuur achterloopt en de gestelde randvoorwaarden inschrijvers meer richting elektrische oplossingen sturen? Indien ja, bestaat hiermee het risico dat we aan één technologie vast komen te zitten wat betreft tankinfrastructuur? Tot slot, biedt waterstof voor bussen al kansen om netcongestie te verlichten?

De heer Harinck zegt dat dit voorstel zorgt voor een beter resultaat voor de provincie en haar reizigers, wat de fractie D66 positief stemt. De fractie is blij met onder meer de geschetste randvoorwaarden voor aanbestedingen en de overnameverplichtingen. Het is essentieel om het risico laag te houden bij een overeenkomst die over zulke grote bedragen gaat. Met de heldere eisen aan de businesscase, zoals toegelicht in de beantwoording van de technische vragen, ziet de fractie D66 geen onneembare risico's.

Mevrouw Bikker zegt namens de fractie CDA dat het voorstel niet onlogisch klinkt. Wel heeft de fractie nog een aantal vragen. Welke risico's brengt het mee voor de provincie en is er ook een risicoanalyse gemaakt? Kan er een maximum bedrag worden afgesproken voor de garantstelling? Van welk budget zou de eventuele uitvoering van zo'n garantstelling

worden betaald? Rakend aan dit voorstel vraagt de fractie CDA zich af wat het effect is van de stille bussen op de verkeersveiligheid en of dit in de randvoorwaarden van de aanbestedingen kan worden meegenomen.

Mevrouw Flink geeft aan dat de fractie PvdA initieel twijfels had bij het als overheid garant staan voor een voordeel voor het bedrijfsleven. Wel onderschrijft de fractie de mogelijkheden die deze aanpak biedt om de doelstelling van emissieloos vervoer dichterbij te halen. De beantwoording van de technische vraag schetst meer zekerheden, waardoor de fractie het nu redelijk optimistisch inzielt.

De heer De Weerd ziet in het voorstel enkele goede argumenten om een dergelijke overeenkomst af te sluiten, maar er zijn voor de fractie PvdD nog een aantal onduidelijkheden. Allereerst, zouden potentiële inschrijvers in andere concessiegebieden niet tegen dezelfde beperkingen aanlopen die dit voorstel probeert te voorkomen, namelijk de geringe mogelijkheden tot het aantrekken van vreemd vermogen? Welke ervaringen zijn er met meerpartijenovereenkomsten van decentrale OV-autoriteiten elders in het land? Klopt het dat de garantstelling een soort maandelijkse betaling van leasetermijnen inhoudt, aangezien het daarvoor gereserveerde bedrag een stuk lager is dan de totale waarde van de vloot? Hoe weten we zeker dat het aangaan van een MPO daadwerkelijk lagere financieringslasten met zich meebrengt, zoals in het voorstel wordt gesteld?

De heer Wolting oppert dat de geluidloze bussen voorzien worden van een belletje zodat mensen de bus alsnog goed horen aankomen. De fractie ChristenUnie is een groot voorstander van emissiearm vervoer en vindt het voorstel in dat opzicht acceptabel. Wel vraagt de fractie zich af of veel onderwerpen van het Statenvoorstel wel thuishoren bij de commissie M&M, of gezien de financiële aard beter bij de FAC passen. De financiële risico's en effecten daarvan op de balans zijn nu nog onvoldoende duidelijk. De antwoorden op de technische vragen voldoen op dit vlak niet genoeg. Dit stuk kan komende tijd verder uitgewerkt worden. Dit voorstel betekent ook dat financieel zwakkere partijen zich kunnen inschrijven, van wie we de financiële stabiliteit telkens zouden moeten toetsen om ons risico goed in te schatten.

Interruptie: de heer Harinck zegt het probleem niet te zien omdat het heel normaal is om financiële stabiliteit als voorwaarde mee te nemen in een aanbesteding.

De heer Wolting antwoordt dat dat een mogelijkheid is, maar die is niet genoemd in dit Statenvoorstel. Het gaat om een fors bedrag. Er moeten in dit opzicht nog zeker een aantal punten worden uitgewerkt voordat we dit soort faciliteiten kunnen aanbieden.

De heer Van Lunteren geeft aan dat de fractie Volt erg blij is met het Statenvoorstel. Kijkend naar de huidige staat van technologie zou men verwachten dat er een duidelijke voorkeur zou zijn voor uitsluitend elektrische bussen, zonder inmenging van waterstofbussen. Hoe kijkt GS hiernaar? We moeten simpelweg de snelste weg naar zero-emissie kiezen en dat is via elektrificatie. Daarnaast de oproep aan aanwezigen om scherp op de tijd te letten, aangezien er nog belangrijke thema's op de agenda staan.

De heer Harinck zegt dat als je een goede vorm van waterstof gebruikt, dat ook prima zero-emissie kan zijn en vraagt wat de heer Van Lunteren hierin als probleem ziet.

De heer Van Lunteren benoemt het proces van omzetting van elektriciteit in waterstof, waarmee veel energie verloren gaat. Dat is niet te veranderen. Daarnaast is de waterstoftechnologie nog niet concreet in te passen in de infrastructuur en daardoor in deze context niet toekomstbestendig.

De heer Bosch is van mening dat waterstof al een prima oplossing is en stelt voor een infosessie met experts te organiseren over dit onderwerp. De heer Bosch maakt zich meer zorgen om netcongestie op het moment dat men voor een volledig elektrische vloot kiest en stelt dat de waterstoftechnologie dan een logische oplossing is. Hij vraagt of de gedeputeerde dit ook onderschrijft. Daarnaast vraagt hij zich af hoe men 'financiële stabiliteit' van aanbieders zou definiëren. Op het moment dat vervoerders financieel in de problemen komen tijdens die concessie, zou het niet zo moeten zijn dat het OV-netwerk wordt afgeschaald zoals we nu bijvoorbeeld hebben gezien in Waterland. Ook daarvoor mag een garantie worden ingebouwd in de overeenkomst. Hoe wordt de waarde bepaald van de dieselbussen die door de nieuwe vervoerder overgenomen dienen te worden? En tot slot de opmerkingen dat de nieuwe Syntus-bus vanaf het begin van de concessie in de nieuwe huisstijl moet verschijnen en dat het belletje dat de heer Wolting voorstelt een goed idee is.

De heer De Hartog benadrukt dat de FAC een vrij apolitieke commissie is en dit Statenvoorstel juist erg politiek van aard is. Vandaar dat het Statenvoorstel in de commissie M&M besproken wordt. De fractie FVD vindt zero-emissie een misleidende term omdat de emissie verplaatst wordt en niet per definitie helemaal gereduceerd wordt tot nul. Daarnaast ziet de fractie een garantstelling vanuit de provincie als zeer gevaarlijk en slecht gebruik van belastinggeld van de burger omdat je er geen invloed op hebt of en wanneer de uitgave plaatsvindt.

De heer Schipper zegt dat de fractie SP voorstander is van zero-emissiebussen en vindt het voorstel in dat opzicht prima. Aansluitend bij de opmerking van de heer Bosch, stelt hij voor om bussen pas te vervangen ten einde van de levensduur om kapitaalvernietiging te voorkomen. Dat geeft nog niet veel zekerheid. Zoals gesteld in de technische vragen is

beslispunt twee geformuleerd als een wat-als-veronderstelling. De vraag is of bepaalde zaken juist vooraf vastgelegd kunnen worden met de vervoerder.

Gedeputeerde Schaddelee schetst allereerst twee kaders. Er worden veel technische vragen gesteld. Hij wijst de commissieleden op de gangbare procedure voor het stellen van technische vragen, namelijk telefonisch of schriftelijk voorafgaand aan de commissievergadering. Er zijn daarnaast veel vragen die nogal de diepte ingaan, die volgens gedeputeerde Schaddelee pas uitgewerkt moeten worden na gunning. Pas dan is bekend welke opties de winnende inschrijver wil benutten. Op dat moment kunnen we details met elkaar bespreken en hoe risico's op te nemen in de risicoparagraaf en de nadere uitwerking daarvan. Met dit Statenvoorstel geven we kaders mee en zetten we een mogelijkheid open. Bij gunning dienen die kaders helemaal uitgewerkt te worden. Beantwoording van de gestelde vragen volgt. Allereerst wordt het thema waterstof aangehaald. Na provincie Groningen is Utrecht koploper op het gebied van waterstof in mobiliteit, dus er is absoluut geen sprake van een achterstand. Op de provinciewebsite is hier veel over te vinden. Er is een groot Europees budget binnengehaald om deze technologie verder te onderzoeken en implementeren. Waterstof kan ons helpen met vraagstukken rond bijvoorbeeld netcongestie, opslag en vermindering van CO<sub>2</sub>-uitstoot. We hebben een convenant waterstof in mobiliteit waarin circa 120 bedrijven en overheden deelnemen om doelen rond waterstof te bereiken. We zoeken naar de juiste balans tussen elektrisch rijden en waterstof. In de concessie schrijven we vervoerders niks voor, maar proberen we hen wel uit te dagen op het gebied van waterstof. De vragen van mevrouw Bikker zijn in de technische beantwoording uitvoerig aan de orde gekomen. Waar we de garanties uit betalen, moet te zijner tijd bepaald worden op basis van de benodigde risicoreservering die we opnemen in de risicoparagraaf. Hoe we op de maximale risicoreservering van 10 miljoen komen? In de garantstelling hebben we een tweeledige risicoanalyse gemaakt. Ten eerste gaat het over het doorbetalen van termijnen om over de bussen te blijven beschikken, in de vorm van een soort overbruggingsbedrag gedekt vanuit de exploitatiebijdrage. Ten tweede betreft het het verschil tussen de overnamewaarde betaald door de nieuwe vervoerder en de boekwaarde van de vorige vervoerder. Dit gaat dus niet over de totale boekwaarde die betaald moet worden. Zelfs in het geval van faillissement van de vervoerder, waarbij een nieuwe vervoerder wellicht een aantal maanden later de vloot overneemt tegen een lagere boekwaarde, voldoet het maximumbedrag van 10 miljoen. Dit blijkt uit de scenario- en risicoanalyses. Gedeputeerde Schaddelee denkt niet dat deze concessie financieel zwakkere partijen aantrekt, omdat er al eerder uitgebreide randvoorwaarden voor inschrijving zijn meegegeven. Feitelijk zijn er maar vijf partijen die in aanmerking komen voor inschrijving en die zijn alle vijf financieel meer dan voldoende daadkrachtig. We vragen in de meerpartijenovereenkomst wel dat de vervoerder heel inzichtelijk maakt hoe het financiële voorstel ten goede komt aan onze reiziger. Wat betreft de ervaringen in andere concessiegebieden, licht gedeputeerde Schaddelee toe dat een meerpartijenovereenkomst de afgelopen jaren een standaard is geworden in nieuwe concessies. De ervaringen zijn in alle gevallen heel positief. Het leidt onderaan de streep tot een beter product voor reizigers omdat het meer financiële zekerheid biedt aan aanbieders in de huidige nog instabiele markt als gevolg van corona. Als laatste volgt beantwoording van een vraag van de heer Bosch, namelijk hoe we de overname bepalen. Dat wordt bepaald in de uitwerking. In de meerpartijenovereenkomst stellen we als voorwaarde dat de vloot overgenomen moet worden. Vanaf de start van de nieuwe concessie moeten de bussen worden uitgevoerd in de huisstijl van de provincie.

#### *Tweede termijn*

Mevrouw Bikker vraagt opnieuw naar het maximumbedrag van de garantstelling.

De heer Wolting merkt op dat er een groot verschil is in het ingeschatte risico van 10 miljoen en de volledige aanschafwaarde van de vloot à 300 miljoen. Hoewel die waarde langzaam daalt en er een lagere risicofactor aan verbonden is, voldoet het genoemde bedrag van 10 miljoen niet volgens de heer Wolting.

Gedeputeerde Schaddelee legt uit dat we inderdaad garant staan voor het aanschafbedrag van 300 miljoen. In de praktijk zou dit betekenen dat de aanbieder een dag na aanvang van de concessie failliet zou moeten gaan, wat vrijwel onmogelijk is na het voldoen aan de concessievoorwaarden. Daarnaast is het wettelijk zo geregeld dat er altijd OV beschikbaar moet zijn, dus een nieuwe vervoerder zou dan worden verzocht het over te nemen. Omdat de eisen op gebied van zero-emissie en huisstijl zeer specifiek zijn voor de concessie, kan een nieuwe vervoerder geen eigen vloot meenemen en direct operationeel hebben. De bestaande vloot wordt dan overgenomen voor de op dat moment geldende boekwaarde. Het verschil in boekwaardes, dat gedekt moet worden door de garantstelling, is nooit meer dan 10 miljoen. We staan dus garant voor het verschil tussen het moment dat de ene vervoerder failliet gaat en het moment dat de andere vervoerder het oppakt.

De voorzitter rondt het agendapunt af en stelt vast dat het advies aan het presidium is om een klein debat te voeren over de Meerpartijenovereenkomst Zero Emissie-bussen nieuwe OV-concessie.

#### **12. SB Stand van zaken Klimaat centraal - op weg naar een klimaatneutrale provincie Utrecht (3e update)**

Agendapunt is niet behandeld.

#### **13. Memo Starten planMER windenergie voorafgaand aan startgesprek**

De voorzitter verwelkomt spreker de heer Ritsema namens het NMU. De heer Ritsema krijgt als inspreker vijf minuten de tijd om zijn verhaal te doen. Daarna vindt een vragenronde en een kort debat plaats. Vervolgens geeft de heer Ritsema een reflectie van maximaal één minuut.

De heer Ritsema spreekt namens de Natuur en Milieufederatie Utrecht, een stichting die bewonersinitiatieven op gebied van duurzaamheid ondersteunt en coördineert, en namens Energie van Utrecht, de koepel van 20 Utrechtse energiecoöperaties. Op 24 mei publiceerde RVO de monitor Wind op Land, waaruit blijkt dat de provincie Utrecht slechts 52% van de doelen voor wind op land zoals afgesproken in het Energieakkoord 2013 heeft gerealiseerd. Andere provincies hebben de doelen wel of bijna gehaald. Dit is om meerdere redenen een probleem. Ten eerste is het zonder windenergie onmogelijk om de klimaat- en energiedoelen uit de Utrechtse RESsen te halen. Ten tweede, zonder windenergie wordt netcongestie ernstiger, waardoor bedrijven en woningen niet of niet op tijd kunnen worden aangesloten op het net. Ten derde lopen we veel kansen mis als we windenergie op slot zetten. Windenergie is een van de goedkoopste vormen van energieopwekking en biedt in combinatie met zonne-energie kansen om via lokaal eigendom een stabiele, eerlijke elektriciteitsprijs te realiseren. Dit verbetert het vestigingsklimaat voor bedrijven, zorgt ervoor dat burgers hun rekeningen weer kunnen betalen en levert een nieuw verdienmodel voor boeren op. Op de agenda van vandaag staat de planMER Windenergie. De heer Ritsema roept commissieleden op om vandaag niet te kiezen voor optie 1 uit de voorliggende notitie, omdat dit verdere onnodige vertraging oplevert. Utrechtse burgers en ondernemers, zowel voor- als tegenstanders van windenergie, zouden daardoor nog langer in onzekerheid verkeren over de toekomst. PlanMER kan eraan bijdragen om de gepolariseerde discussie over windenergie zuiverder en meer op basis van de feiten te kunnen voeren. De organisaties die de heer Ritsema vertegenwoordigt stellen ook voorwaarden aan de realisatie van windenergie, namelijk een sterke voorkeur voor lokaal en coöperatief eigendom, overlast voor omwonenden beperken, zo min mogelijke ecologische schade en zo veel mogelijk natuurinclusief ontwikkelen. PlanMER helpt bij het nastreven van deze voorwaarden en bij het beoordelen van de geschiktheid van potentiële locaties. De fracties kunnen vandaag kiezen voor het voortzetten van de ambtelijke voorbereiding van de planMER zonder zich politiek uit te spreken. Het politieke besluit over de vraag of meer windenergie wel of niet wenselijk is, hoeft men vandaag niet te nemen. Dat kan wachten tot een nieuw college van geregistreerde staten is aangetreden. Ook de vraag of de provincie of gemeenten locaties voor windmolens gaan aanwijzen, is pas aan de orde als het nieuwe college is aangetreden. De vraag die de heer Ritsema de commissie vandaag wel verzoekt te beantwoorden, is of het zinvol is om het onderzoek in het kader van de planMER voort te zetten. De heer Ritsema bedankt de aanwezigen voor hun aandacht.

Mevrouw Van den Broek merkt op dat de combinatie windenergie en zonne-energie op sommige momenten netcongestie zelfs kan verergeren, als er tegelijkertijd zowel veel wind als zon is. Indien gewenst kan hierover een schema uit een Duits onderzoek gedeeld worden.

De heer Hossain bedankt de inspreker voor zijn input en voor de duidelijke uiteenzetting. De fractie VVD verwacht het niet op alle punten eens te gaan zijn, maar stemt in met de kaders zoals geschetst de heer Ritsema.

De heer Ritsema spreekt zijn dank uit en gaat in op de vraag van de fractie BBB. Netcongestie is een belangrijk onderwerp waarover we met elkaar in gesprek moeten blijven. De NMU en Energie van Utrecht beschikken ook over data uit betrouwbare bronnen uit de industrie, die een heel ander beeld schetsen. De heer Ritsema zou als aanvulling daarop graag de genoemde informatie ontvangen van mevrouw Van den Broek. Windenergie en zonne-energie zijn in aanvulling op elkaar nodig om de netcongestie optimaal te managen. In de winter is er bijvoorbeeld minder zon, terwijl er wel aan grote pieken in energievraag voldaan moet worden. Zolang we geen enorme lange termijn opslagcapaciteit hebben, is windenergie ontzettend hard nodig om aan de vraag van huishoudens en bedrijven te kunnen voldoen. Voor zonne-energie is meer bekabeling nodig dan voor windenergie, waardoor heel veel zonne-energie geen slim gebruik zou zijn van het netwerk. Bovendien heeft Stedin op dit moment een personeelstekort waardoor woningen dan wellicht niet aangesloten zouden kunnen worden.

De voorzitter doet de oproep aan mevrouw van den Broek om de betreffende informatie via de griffie te delen, zodat die verder verspreid kan worden. Het onderwerp is opgevaardeerd door de fracties VVD en ChristenUnie. Een kort debat volgt, waarna de gedeputeerde en de inspreker gevraagd worden te reageren.

De heer Hossain zegt dat de memo aangeeft dat we het feitelijke onderzoek naar 93 locaties kunnen voeren zonder dat er een startgesprek is geweest, wat tijdens de vorige commissievergadering nog onduidelijk was. Scenario 2 lijkt de fractie VVD ook verstandig, want inwoners krijgen sneller duidelijkheid als we nu al starten met een feitelijk onderzoek naar onder andere afstanden, geluid, gezondheid en netcongestie. Dit kan al wat spanningen en zorgen wegnemen als bepaalde locaties afvallen omdat ze niet aan de wettelijke eisen voldoen. De fractie VVD heeft de voorkeur om eerst de uitkomsten van het planMER af te wachten en dan resterende locaties terug te leggen in de RES van de betreffende regio, waar de opgave en de verantwoordelijkheid liggen. Om de klimaatambities te halen is lokaal draagvlak nodig. We moeten er dus samen met de gemeenten uitkomen, waar de feiten uit het planMER bij zullen helpen.

Mevrouw Rikkoert geeft aan dat de fractie ChristenUnie voorkeur geeft aan optie 3, om zo snel mogelijk inzichtelijk te krijgen wat de milieu- en gezondheidsgevolgen zijn van de eventuele plaatsing van windturbines. Onderzoek naar de

zoeklocaties geeft helderheid bij het maken van keuzes. In het planMER wordt dus nog niets besloten, maar vooral onderzoek gedaan, waar iedereen bij gebaat is om vervolgens het juiste gesprek te kunnen voeren.

De voorzitter inventariseert welke fracties die het agendapunt niet hebben opgevaardigd willen reageren en geeft achtereenvolgens het woord aan de fracties D66, GroenLinks en PvdA.

De heer Borger bedankt de heer Ritsema voor zijn bijdrage en benadrukt dat er twee kanten van de discussie zijn. Tijdens de vorige commissievergadering hebben we insprekers gehoord die zich zorgen maken over windmolens bij hen in de buurt. In deze commissievergadering horen we organisaties die zich zorgen maken over te weinig windmolens. Duidelijk informatie is erg belangrijk voor beide kanten van de discussie. De fractie D66 ondersteunt daarom optie 2 in de memo.

Mevrouw Matser benadrukt dat de urgentie luid en duidelijk is en refereert aan het recente nieuws over het Noordpoolijs dat mogelijk niet meer terugkomt. Een onderzoek naar het feit is het minste dat we zouden moeten doen. De fractie GroenLinks steunt daarom optie 2. Als er geen college-akkoord is voor de zomer, stemt de fractie ook in met optie 3.

Mevrouw Flink kan zich helemaal vinden in de mooie woorden van de fractie GroenLinks en sluit zich hierbij aan.

Gedeputeerde Van Essen concludeert dat de fracties aan de slag willen met het onderzoek om de milieueffecten voor alle locaties zo snel mogelijk in beeld te brengen. Het planMER kan gestart worden. De meerderheid van de fracties zegt ook dat als er snel een nieuw college zit, dit college ook de definitieve nota reikwijdte detail kan vaststellen en het vervolgproces kan schetsen. De vervolgstappen zijn belangrijk voor het halen van de RES-doelen. Als de planMER er ligt kunnen we als provincie samen met gemeenten en partners vaststellen hoe we voldoende ruimtelijke procedures starten voor windlocaties.

Interruptie: de heer Den Hartog geeft aan dat er ook tegenstanders zijn die het planMER niet nu willen starten. Sommige fracties wensen zelfs afstel van het plan, zoals de fractie FVD. De aanname dat het breed gedragen wordt is voorbarig. De fractie FVD heeft geen inspraak gedaan omwille van de tijd.

Gedeputeerde Van Essen is ervan op de hoogte dat hier in de politiek verschillend over gedacht wordt. Toch lijkt een ruime meerderheid snel aan de slag te willen met de planMER.

Mevrouw Rikkoert begrijpt niet waarom tegenstanders of voorstanders van windenergie tegen dit procesvoorstel zouden zijn, omdat het voor iedereen interessant is om te weten wat de milieu- en gezondheidsgevolgen zijn. Mogelijk zijn op alle zoeklocaties de gevolgen enorm en zijn ze ongeschikt voor windenergie. Wat de uitkomst ook is, het helpt in het debat.

Mevrouw Bikker voegt toe dat het planMER een eerste fase van voorbereiding betreft. Bij optie 2 staat in de memo dat het gaat om bureauonderzoek. De fractie CDA wil meegeven dat het van belang is om ook ter plaatse te gaan kijken. Verder kan de fractie zich vinden in de bijdrage van de fractie VVD.

Gedeputeerde Van Essen antwoordt dat er al veel onderzoeken ter plekke zijn uitgevoerd. Op basis van die data kunnen al heel veel vragen uit het planMER beantwoord worden. Op een zeker moment zullen er ook ter plekke dingen onderzocht moeten worden, wat niet noodzakelijk al tijdens de planMER plaatsvindt. De gedeputeerde concludeert dat de commissie instemt om met optie 2 aan de slag te gaan. Daarnaast wenst men zo snel mogelijk duidelijkheid over het verdere verloop van het traject, wat goed is om aan het volgende college mee te geven.

De heer Den Hartog vraagt of er een stemming volgt, omdat een aantal fracties voor optie 1 zijn, die nog niet gehoord zijn.

De voorzitter licht toe dat het een ter info stuk is en er op dit moment geen stemming plaatsvindt, hoogstens een peiling door het college. Het is aan de commissie om desgewenst politieke instrumenten in te zetten. De reflectie van de heer Ritsema volgt.

De heer Ritsema zegt met veel belangstelling naar het debat te hebben geluisterd. Hij benadrukt dat het altijd een gepolariseerde discussie zal blijven. Het NMU en Energie van Utrecht proberen de discussie te depolariseren door het gesprek met tegenstanders aan te blijven gaan op basis van de feiten. Mensen meenemen in het participatieproces en de kans geven om ook financieel mee te delen in de opbrengst, draagt bij aan de acceptatie. Dit zien we in ervaringen elders in het land. De heer Ritsema is er blij mee als besloten wordt het planMER uit te voeren. Het NMU en Energie van Utrecht willen graag een bijdrage blijven leveren aan dit debat. Anderzijds kunnen fracties altijd bij deze organisaties terecht voor vragen en informatie of om in contact te komen met een van de ruim 100 burgerinitiatieven voor windenergie.

De voorzitter dankt iedereen voor hun aanwezigheid, inbreng en bijdragen in dit debatonderwerp.

#### **14. SB Staat van de verkeersveiligheid 2023**

Agendapunt is niet behandeld.

## 15. Statenbrief Jaarverslagen Railveiligheid en Beheer Tramsysteem 2022

Agendapunt is niet behandeld.

## 16. Memo toelichting en redenerlijnen afwegingskader plek landbouwverkeer op provinciale netwerk

De voorzitter verwelkomt spreker mevrouw Verkleij namens bewonersinitiatief Leefbaar en Veilig Werkhoven. Mevrouw Verkleij krijgt als inspreker vijf minuten de tijd om haar verhaal te doen. Daarna vindt een vragenronde en een kort debat plaats. Vervolgens geeft mevrouw Verkleij een reflectie van maximaal één minuut.

Mevrouw Verkleij spreekt namens zowel bewonersinitiatief Leefbaar en Veilig Werkhoven als inwoners van Cothen en omgeving Beverweerd. Rond de kwestie doorgaand landbouwverkeer door de woonkernen N229 werkt het bewonersinitiatief samen met LTO Noord en Cumela. Allereerst bedankt mevrouw Verkleij de verschillende partijen voor het opwaarderen van de voorliggende stukken, alle partijen van de gemeenteraad van Bunnik voor het steunen van de vreemd orde van de dag motie en de wethouders van Wijk bij Duurstede en Bunnik voor hun inzet. Mevrouw Verkleij nodigt commissieleden uit om op een trekker mee te rijden op de betreffende route, zoals de fractie ChristenUnie en de gedeputeerde in februari hebben gedaan. Het probleem waarvoor een oplossing gezocht wordt, is dat landbouwvoertuigen dwars door de woonkernen van Cothen en Werkhoven moeten rijden omdat zij op dit traject van de N229 niet toegestaan zijn op de hoofdweg en er geen parallelweg beschikbaar is. In de stukken zijn de woonkernen een zogenaamde alternatieve route die geschikt zou zijn voor landbouwverkeer. Al tijden is dit inderdaad de route voor doorgaand landbouwverkeer, maar in de afgelopen decennia is er een hoop veranderd. Zo zijn de voertuigen aanzienlijk breder en zwaarder geworden en worden ze vaker ingezet, bijvoorbeeld voor de bouw. Bovendien staan de huizen nog op dezelfde plek en komen er alleen maar meer huizen bij. De situatie is onhoudbaar, gevaarlijk en risicovol geworden en zorgt voor overlast door trillingen, geluid en uitstoot. Er wonen 5800 mensen waarvan ruim 1000 kinderen, er zijn drie basisscholen en de route kent talloze bochten, kruisingen en op- en afritten. Waar op de advieskaart erg duidelijk is dat landbouwverkeer tussen Bunnik en Utrecht in de toekomst op de hoofdrijbaan moet, is voor Werkhoven en Cothen een studie nodig, aldus het advies van IV Infra aan de provincie Utrecht. Hoewel de partijen ongetwijfeld verschillend denken over de precieze oplossing, kunnen we op dit moment stellen dat er in elk geval zo snel mogelijk een oplossing moet komen. Mevrouw Verkleij roept op te erkennen en te handelen naar het feit dat de route door de dorpskernen een prioritair knelpunt vormt.

De heer Van Vuuren herinnert zich een proef waarmee werd onderzocht of het landbouwverkeer naar de hoofdrijbaan verplaatst kan worden op het betreffende traject. De uitkomst was dat het voor veel veiligheidsproblemen rondom inhalende auto's zou zorgen. Kunt u daar wat over vertellen?

De heer Oude Wesselink heeft een technische vraag naar aanleiding van de brief die aan diverse fracties is gestuurd. Daarin staat dat als er geen aanpassing komt, men zich genoodzaakt voelt een verzoek in te dienen op grond van artikel 5, lid 2, van de wegenverkeerswet. In dat artikel staat alleen dat er een verkeersbesluit nodig is als een wegbeheerder de snelheid op een weg wil aanpassen. Hoe moeten we dat interpreteren?

De heer Hossain vraagt hoe mevrouw Verkleij de twee oplossingsrichtingen, zoals beschreven in de memo, tegen elkaar afweegt en welke als meest kansrijk wordt gezien.

De heer Kamp vraagt of er een overzicht beschikbaar is van het aantal ongelukken in de afgelopen vijf jaar. Hij is zich ervan bewust dat ook bijna-ongelukken bijdragen aan het gevoel van onveiligheid. Daarnaast de vraag of er los van de twee genoemde oplossingen nog alternatieven zijn en of er al gesproken is met stakeholders als de ANWB en de politie.

Mevrouw Flink geeft aan dat het wellicht goed is om te benoemen om hoeveel landbouwvoertuigen per dag het gaat, wat mevrouw Verkleij eerder in de mail benoemde.

De heer Wolting vertelt dat het voor de fractie ChristenUnie na het meerijden op de trekkers heel duidelijk is dat dit een onhoudbare situatie is in de dorpskernen. Daarnaast bedankt hij mevrouw Verweij voor haar betrokkenheid.

De heer Nagtegaal vraagt of er door de aanwezige trillingen ook schade aan woningen is gemeld.

De heer De Hartog zegt ervan te schrikken dit soort verhalen te horen, omdat het zaken zijn waar de Provinciale Staten echt wat aan kunnen doen, maar wat nog niet gebeurd is.

De heer Van Reenen zegt dat de vragen van de fractie 50PLUS reeds gesteld zijn door de fracties D66 en PVV en sluit zich daarbij aan.

Mevrouw Verkleij antwoordt op de vraag van de heer Nagtegaal dat er inderdaad scheuren zijn in woningen binnen de trillingszone. Hoewel het nog niet honderd procent zeker is of deze veroorzaakt zijn door het landbouwverkeer, maakt men zich hier wel zorgen over. Aangaande de vraag van mevrouw Flink zijn er op één dag 143 landbouwvoertuigen geteld op de route, vaak erg brede voertuigen met aanhanger erachter. Dit zorgt ervoor dat er gefietst en geparkeerd wordt op stoepen, waardoor voetgangers op de weg moeten lopen. Aan de heer Kamp volgt het antwoord dat er in het verleden enkele ongelukken hebben plaatsgevonden en daarnaast inderdaad het gevoel van veiligheid een grote rol speelt. Het is

een nachtmerrie als er een keer iets mis gaat. Mevrouw Verkleij antwoordt op onder andere de heer Hossain dat de oplossing er waarschijnlijk al was geweest als het een makkelijke oplossing was geweest. De voorkeur gaat uit naar de snelheidsverlaging naar 60 km/h op de hele N229, omdat het een eenduidig verkeersbeeld geeft en trekkers niet van het ene naar andere stuk hoeven. Er is in november 2022 een bijeenkomst geweest met inwoners en stakeholders zoals politie, ANWB, Cumela, LTO Noord en diverse gemeenten. Verkeersdeskundigen hebben toen ook een aantal sneller te realiseren oplossingen genoemd, bijvoorbeeld landbouwverkeer wel toestaan op de hoofdweg tijdens de spits. Een parallelweg zou enorm helpen, maar kost veel tijd, terwijl men nu zo snel mogelijk een oplossing wenst. Op de vraag van de heer Oude Wesselink over de wegenverkeerswet kan mevrouw Verweij op een later moment terugkomen na overleg met de jurist. De proef die de heer Van Vuuren noemt, betreft mogelijk het initiatief van een lokale landbouwer langere tijd geleden, waar men op dit moment geen verdere kennis van heeft.

De heer Limmen geeft aan de overlast ook bijna dagelijks mee te maken. Later komt hij graag terug op oplossingen voor de lange termijn. Zijn er daarnaast niet een aantal praktische oplossingen, zoals drempels, die op korte termijn de overlast al doen verminderen?

Mevrouw Verkleij antwoordt dat er bijna geen drempels zijn in Werkhoven. Op de route van de landbouwvoertuigen zijn er bewust geen drempels geplaatst omdat dat voor meer trillingen zorgt. Wel zijn er een aantal uitstulpingen in de weg die de snelheid wat beperken. Hoewel het geen optimale oplossing is, kan de voorgestelde spitsmaatregel wellicht op de korte termijn al wat verlichting geven.

De voorzitter sluit de vragenronde af en opent het debat. Het agendapunt is door zes fracties opgewaardeerd.

De heer Hossain zegt dat het een lastig dilemma is en er geen perfecte oplossing bestaat. De belangrijkste vraag aan de gedeputeerde is: gaat de oplossing van voorkeur zowel het gevoel van veiligheid als de daadwerkelijke veiligheid verhogen? Verder, hoe gaan we de effecten hiervan evalueren en welke consequenties zitten eraan?

Mevrouw Flink vraagt de fracties om daar de kaartenapp op de iPad te gaan en de Achterdijk in Werkhoven op te zoeken. Via StreetView kunnen we meekijken hoe de situatie er vanaf een trekker uit zou zien. We zien dan een prachtige nieuwbouwwijk waar jonge gezinnen wonen en kinderen buitenspelen en later zelfstandig naar school zullen fietsen. Zoals in de bijlage van de mail van de spreker te zien, dendert er iedere zeven minuten zwaar landbouwverkeer voorbij, wat zorgt voor trillingen, herrie en fijnstof. Ook voor de bestuurder van de trekker is het geen pretje om op dit soort smalle wegen met veel fietsverkeer te rijden. Toch is dit een werkbare alternatieve route volgens de advieskaart bij dit afwegingskader. Zoals mevrouw Verkleij al zei is dit een prioritair knelpunt, onder meer vanwege de verkeersonveiligheid en genoemde overlast. In de memoranden worden deze problemen benoemd. De vraag aan de gedeputeerde is dan ook waarom de problemen niet zijn opgenomen in het afwegingskader. Omdat het aanleggen van de missing links in de parallelwegen nog lang op zich laat wachten en veel geld kost, is mevrouw Flink benieuwd hoe andere fracties staan tegenover het toestaan van landbouwverkeer op de hoofdweg van de N229 en het verlagen van de maximumsnelheid naar 60 km/h. Dit geeft namelijk duidelijkheid aan landbouwverkeer zowel als andere bestuurders.

De heer Van der Linden geeft aan het aan de ene kant goed te vinden dat er opnieuw gekeken wordt naar het afwegingskader, met oog op de veiligheidsrisico's. Anderzijds heeft de fractie SGP zorgen over de alternatieve routes, waaronder ook die van de N229 en N201. Zijn deze routes in beeld? Hoe scoren deze op de genoemde veiligheidsaspecten? Wordt hierbij ook gekeken naar het effect op de klimaatdoelstellingen?

De heer Van Vuuren vertelt al van jongs af aan op de trekker te mee te rijden en daarna zelf te besturen na het halen van zijn trekkerrijbewijs. Hij heeft vaak genoeg gezien wat het risico is van het inhalen van voetgangers en fietsers. Fietsers hebben vaak geen idee hoe breed en lang een trekker is en denken dat het niet nodig is om uit te wijken of even af te stappen. De heer Van Vuuren is daarom blij met de positieve reactie van de GS op zijn voorstel voor een voorlichtingscampagne ter bewustwording van fietsers en wielrenners over hun eigen rol hierin. Kan worden aangenomen dat de campagne er komt en op welke termijn? Daarnaast is het prettig als we als commissie meer inzicht krijgen in het uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid, waarin een prioritering van knelpunten op alternatieve routes wordt opgenomen.

De heer Limmen maakt het statement dat dit een duidelijk voorbeeld is van hoe Nederland vastloopt op gebied van mobiliteit. Hij mist een overkoepelende visie op hoe we omgaan met filevorming, regulering van beroepsverkeer, terugdringen van particulier vervoer en het sturen van bepaalde verkeersstromen. Als we dat niet aanpakken, zal dit met toenemende mate een probleem worden, zeker in de provincie Utrecht. Is er een overkoepelende visie en is die uitgewerkt in een langetermijnvisie? Zo niet, dan roept de fractie Volt andere partijen op hier samen over in gesprek te gaan.

Interruptie: de heer Nagtegaal merkt op dat het provinciebestuur de afgelopen vier jaar juist hard gewerkt heeft aan het terugdringen van verkeersstromen, voornamelijk van auto's. Hij begrijpt het statement van de heer Limmen daarom niet helemaal.

De heer Limmen is van mening dat er een goede aanzet en een visie zijn, maar slagkracht en goede investeringen op de juiste plekken ontbreken nog. Het loopt vast, zoals erg duidelijk blijkt uit het voorbeeld van mevrouw Verkleij. Daar wil de



heer Limmen werk van maken middels een structurele aanpak op basis van een heldere visie die de mobiliteit anders gaat aansturen in Nederland en met name in de provincie Utrecht. Het gaat hierbij niet alleen over boeren, maar ook over ander beroepsvervoer zoals pakketbezorgers in grote steden.

De heer Wolting merkt op dat het goed is dat er een afwegingskader komt over landbouwverkeer op provinciale wegen. Wat daarin nog ontbreekt is de aansluiting van de provinciale weg op de alternatieve routes door dorpen. De fractie ChristenUnie nodigt de gedeputeerde uit hier scherper op in te gaan en te komen met concrete plannen. De problematiek bij Cothen en Werkhoven is daar een heel goed voorbeeld van dat veel aandacht behoeft.

De voorzitter inventariseert welke fracties die het agendapunt niet hebben opgevaardigd willen reageren en geeft achtereenvolgens het woord aan de fracties PVV, GroenLinks, CDA, FVD en SP.

De heer Nagtegaal heeft een aantal vragen. In hoeverre is GS al bezig met het opstellen van concrete oplossingen voor de problematiek bij Cothen en Werkhoven? Is de optie van het doortrekken van de parallelweg ook meegenomen? In hoeverre is GS in overleg met de gemeenten Bunnik en Wijk bij Duurstede? Wat is de bestuurlijke positie van GS als het gaat om landbouwverkeer door gemeentelijke wegen? Ten slotte, hoe denkt de gedeputeerde over potentieel gevaarlijke situaties die ontstaan als auto's trekkers gaan inhalen op de voorgestelde 60 km/h-weg?

De heer Oude Wesselink zegt geraakt te zijn door deze inspraak. Er moet echt iets gedaan worden aan dit leefbaarheidsprobleem. Parallelwegen aanleggen zou een grote opgave zijn. De fractie GroenLinks ziet wel potentie in de snelheidsverlaging. Hoe staat dat in relatie tot het netwerkperspectief dat we vorig jaar hebben vastgesteld? Ziet de gedeputeerde, ook in overeenstemming met de aangenomen motie in de gemeente, de snelheidsverlaging ook als passende oplossing?

Mevrouw Bikker geeft aan dat de fractie CDA het enorm belangrijk vindt dat er een goede oplossing komt voor Cothen in het kader van leefbaarheid en veiligheid in het dorp en de omgeving. Verder sluit mevrouw Bikker zich aan bij de andere fracties die vragen hebben gesteld over deze nota om te komen tot een veilig alternatief.

De heer De Hartog ziet niet in hoe een snelheidsverlaging aan de veiligheid zou bijdragen. Als je op een N-weg van 80 km/h achter een trekker komt te rijden, moet je de snelheid van de trekker aanhouden. Op het moment dat je gaat inhalen begin je vanaf de snelheid van de trekker.

De heer Schipper sluit zich aan bij de bijdrage van de heer Oude Wesselink.

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan het perspectief van de bewoners, zoals gedeeld door de inspreker, erg te waarderen. Hij raadt daarnaast aan om een keer vanaf een trekker de betreffende route te beleven. Zoals de heer Van Vuuren al aangaf is het goed om te begrijpen hoe een tractor functioneert, hoe groot ze zijn en dat je ze niet zomaar stilzet of aan de kant gooit. De informatiesessie voor fietsers die de fractie BBB oppert is toegezegd maar nog niet gepland. De situatie op de Achterdijk die mevrouw Flink liet zien, laat zien dat wij als provincie aan de ene kant van de oplossing kunnen staan, maar de gemeenten hier evengoed een taak in hebben. Zo is een kindvriendelijke wijk bouwen langs een alternatieve route voor trekkers in alle gevallen een slecht idee. Laten we daarom als provincie en gemeente samen kijken hoe we de problematiek gaan oplossen. We kunnen namelijk niet makkelijk op alle plekken parallelwegen aanleggen of overal de snelheid verlagen. Gisteren is in het college een nieuwe nota vastgesteld die vandaag is verzonden naar de commissieleden en die in de volgende commissievergadering besproken wordt. Op basis daarvan moeten we als provincie samen met de gemeente serieus kijken naar alternatieve routes en de inrichting daarvan.

Interruptie: de heer Hossain vraagt op welke termijn we zulke alternatieve oplossingen kunnen verwachten.

Interruptie: de heer Oude Wesselink begrijpt dat parallelwegen niet overal kunnen vanwege ruimtelijke inpassing. Maar waarom is een snelheidsverlaging niet te realiseren?

Gedeputeerde Schaddelee zegt dat een alternatieve oplossing gerealiseerd kan worden op het moment dat de betreffende weg aan de beurt is in het kader van het meerjareninvesteringsprogramma. In het geval van de N229 duurt dat nog vele jaren, wat erg jammer is maar helaas de manier van aanpak is. Omdat er in beide gemeenten inmiddels een unaniem aangenomen motie ligt, verwacht de gedeputeerde binnenkort wel een gesprek met de wethouders hierover. Beantwoording op de vragen over de voorgestelde snelheidsverlaging en overkoepelende visie volgt. We hebben vorig jaar het netwerkperspectief provinciale wegen vastgesteld, waarbij gekeken is naar alle provinciale wegen en redenen om de snelheid te verlagen van 80 naar 60 km/h, zoals verkeersveiligheid, leefbaarheid en oversteken van wild. Op de meeste wegen met een gebiedsontsluitingsfunctie en daardoor veel verkeer, zoals de N229, zorgt een snelheidsverlaging voor problemen. Vorig jaar hebben uw Staten daarom samen besloten dat deze weg 80 km/h blijft, wat tevens te maken heeft met de intensiteit, de drukte en de inrichting van de weg. De N229 is een brede, overzichtelijke weg met weinig bomen. Als je de weg geloofwaardig wil inrichten als 60 km/h-weg, zul je die enorm moeten verbouwen. Bovendien heeft de weg op grote delen zo weinig omwonenden dat het qua leefbaarheid weinig winst oplevert. Landbouwverkeer op die weg is erg onveilig omdat het verschillende bestuurders uitlokt tot levensgevaarlijke inhaalmanoeuvres. Omdat het landbouwverkeer

nu in de dorpen ook gevaarlijke en onwenselijke situaties met zich meebrengt, moeten we dus in gesprek met gemeentebestuurders.

Mevrouw Verkleij dankt alle fracties voor de steun om deze casus naar een belangrijk niveau te tillen. Wel is zij gefrustreerd over de reactie van de gedeputeerde. In het netwerkperspectief 2040 is juist de leefbaarheid als gevolg van bepaalde keuzes niet meegenomen, zoals de leefbaarheid in het dorp. Dat is ook de aanleiding geweest om met het burgerinitiatief in gesprek te gaan in november. Om te zeggen dat gemeenten de problemen hebben veroorzaakt door huizen te bouwen aan de alternatieve route voor landbouwverkeer, vindt mevrouw Verkleij onterecht. Het probleem was al lange tijd aanwezig in meerdere starten en is hoogstens wat verergerd op een enkele plek. Het is niet zo dat er geen enkele parallelweg ligt langs het betreffende stuk N229, zoals zojuist meerdere keren verondersteld werd. Over het grootste deel ligt een parallelweg. Op de enkele stukken waar dat niet zo is, ligt nu een fietspad. Dit betekent dus dat er niet een totaal nieuwe weg langs de N229 aangelegd zou hoeven te worden. Mevrouw Verkleij bedankt de aanwezigen voor hun interesse en tijd.

De voorzitter bedankt mevrouw Verkleij en andere aanwezigen voor hun aanwezigheid, inspraak en bijdrage aan dit debat. Hopelijk ligt er in de toekomst een minder frustrerende uitkomst.

#### **17. SB Jaar- en trendrapportage OV 2022**

Agendapunt is niet behandeld.

#### **TER INFORMATIE**

#### **18. SB Samenwerkingsovereenkomst uitvoeringsorganisatie Schoon Goederenvervoer over Water provincie-Utrecht**

#### **19. SB MIRT-verkenning OV en Wonen: concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau**

#### **20. SB Samenwerkingsovereenkomst doorfietsroute Amersfoort Hilversum**

#### **21. SB Update project Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT) en booggeluid**

#### **22. Memo Intentieverklaring OER A28**

#### **23. Memo Bestemmingsplan windenergie Rijnenburg & Reijerscop gemeente Utrecht**

#### **24. Memo Uitspraak rechtbank over LoD vlaggenprotest**

#### **25. Memo Toenemende bezorgdheid over netcongestie in provincie Utrecht**

#### **26. Sluiting**

De voorzitter stelt voor de onbehandelde agendapunten schriftelijk af te doen. Indien er behoefte is om dit niet schriftelijk te doen, kan men dit laten weten aan de griffie.

De voorzitter dankt iedereen voor zijn of haar aanwezigheid en bijdragen en sluit de vergadering om 18:06 uur.

#### **Toezeggingen**

Gedeputeerde Schaddelee geeft opdracht om te beginnen met de werkzaamheden bij Spengen.

Gedeputeerde Van Essen zegt toe in het najaar een informatiesessie te organiseren over monomestvergisters, waarin ook nadelen van deze technologie evenals het bredere thema 'biogas' worden meegenomen.

De heer Van Essen zegt toe het door de fractie PvdA gevraagde overzicht van wijkaanpakken bij verschillende gemeenten op te maken en op te sturen.

De heer Schipper zegt toe dat de fractie SP een voorstel gaat schrijven voor de Statenvergadering om het OV zo snel mogelijk op te schalen naar minimaal het oude niveau, ook voor het buitengebied. De fractie ChristenUnie sluit zich hierbij aan.

De voorzitter doet de oproep aan mevrouw Van den Broek om het Duitse onderzoek over netcongestie via de griffie te delen, zodat die verder verspreid kan worden.