

Vragen en opwaardering m.b.t. SB Koersdocument duurzame infrastructuur

Fractie	#	Vraag/input	Antwoord/reactie
BBB	1	Op pagina 5 onder het kopje 'klimaatneutraal' wordt gesteld dat u verwacht dat de doelstelling van 2030 verder wordt aangescherpt. Waar baseert u deze verwachting op?	Ten tijde van het schrijven had het toenmalige kabinet een ambitie uitgesproken van 60% minder CO2 uitstoot. Dat was nog niet vertaald in vastgestelde wetgeving. Bij een actualisatie van het koersdocument kan deze zin eruit.
	2	Onder duurzaamheid hoort wat BBB betreft ook financiële duurzaamheid. Worden ook de financiële kaders meegenomen in dit koersdocument?	Nee niet in dit koersdocument. De financiële spelregels zijn opgenomen in de Nota Kapitaalgoederen en de Nota Investeren. De kaders worden door u jaarlijks vastgesteld in de Programmabegroting.
	3	Hoe moeten we de dromen uit bijlage 1 interpreteren? Van wie zijn deze dromen? En wat betekenen deze dromen voor het beleid?	Het zijn opgehaalde ideeën bij de deelnemers uit enkele van de sessies, die kunnen helpen ter inspiratie voor meer klimaatneutraal en circulair werken. Ze hebben geen status en betekenen niks voor het beleid.
UtrechtNu!	4	<u>Opwaardeerverzoek</u> : Namens de fractie van UtrechtNu! dien ik een verzoek in om de Statenbrief over het koersdocument "Samen op weg naar duurzame infra in 2030" op te waarderen voor de eerstvolgende vergadering van 28 februari 2024. Wij constateren dat de huidige koers van de provincie te sterk neigt naar het 'marginaliseren' van de auto in het mobiliteitsbeleid. Dit beleid, zoals uiteengezet in de Statenbrief, lijkt onderdeel te zijn van een bredere agenda om het gebruik van de auto actief te ontmoedigen. UtrechtNu! staat kritisch tegenover dit beleid. Wij zijn van mening dat het zogenaamde 'wegpesten' van de auto niet alleen onrealistisch is, maar ook negeert dat de auto een essentiële rol speelt in de hedendaagse en toekomstige mobiliteitsbehoefte van onze inwoners vooral ook gezien de staat van het OV en de afschalingen. De fractie van UtrechtNu! gelooft sterk dat de toekomst van mobiliteit niet kan en mag bestaan zonder de auto. Innovaties in autotechnologie, zoals elektrische voertuigen en waterstofauto's, tonen aan dat de auto deel uitmaakt van de oplossing voor duurzame mobiliteit, niet het probleem. Tijdens de aankomende commissievergadering willen wij deze punten van kritiek naar voren brengen en opheldering vragen over hoe de provincie voornemens is de balans te vinden tussen het stimuleren van duurzame	Het koersdocument duurzame infrastructuur doet op geen enkele manier uitspraak over een prioritering van vervoerwijzen.

		vervoersalternatieven en het faciliteren van de onmisbare rol van de auto.	
PVV	5	Kunt u bij benadering aangeven hoeveel en op welke manier de kosten van aanleg en onderhoud van infrastructuur stijgen door het meenemen van doelstellingen van circulair, klimaatneutraal en klimaatadaptief? Graag een gemotiveerd antwoord.	<p>Tot op heden is er in ons Meerjaren Onderhoudsplan (MOP) en Meerjaren investeringsplan (MIP) een beperkte kostenstijging bij het beheren, onderhouden en aanleggen van onze infrastructuur als gevolg van de klimaatneutrale en circulaire ambities. Binnen projecten of onderhoud van assets wordt gekozen voor duurzamere maatregelen, zo lang de kosten in een goede verhouding tot het budget van het project staan.</p> <p>In de Nota Kapitaalgoederen hebben we ingeschat dat het toewerken naar volledig klimaatneutraal en circulair werken kan leiden tot een kostenverhoging van 5-10%. Daarbij is de verwachting dat klimaatneutraal en circulair werken op termijn minder meerkosten met zich meebrengt. Het hergebruik van materialen kan ervoor zorgen dat de afschrijving van onze infrastructuur niet naar 0 gaat, omdat de materialen een restwaarde hebben.</p> <p>Er is 0,8 fte extra aangenomen bij het Domein Mobiliteit. Deze fte wordt gefinancierd vanuit een bijdrage van het Rijk als tegemoetkoming van hogere personeelskosten als gevolg van de klimaatdoelstellingen. Hiervoor ontvangt het Domein Mobiliteit in de jaren 2023 en 2024 in totaal €356.000, die deels wordt besteed aan de 0,8 fte voor duurzame infrastructuur.</p>
	6	Kunt u bij benadering aangeven hoeveel procent van voorgenomen plannen voor aanleg en renovatie van infrastructuur op welke manier dan ook belemmeringen ondervinden door doelstellingen van circulair, klimaatneutraal, klimaatadaptief en stikstof? Kunt u specifieke voorbeelden geven van projecten die zijn gewijzigd en/of mogelijk gewijzigd gaan worden? Graag een gemotiveerd antwoord.	<p>Er zijn geen projecten die belemmeringen ondervinden door doelstellingen van circulair, klimaatneutraal en klimaatadaptief werken. Dit zijn de thema's waar het koersdocument over gaat.</p> <p>Stikstof is geen thema in het koersdocument.</p>
D66	7	Waarom is er alleen soms een tussentijdse mijlpaal voor 2030 geformuleerd?	<p>Daar is niet een hard criterium voor. De keuze is vooral gemaakt wanneer in de werksessies is ingeschat dat extra tussentijdse mijlpalen kunnen helpen om de voortgang van de doelstelling te bewaken. Bijvoorbeeld omdat de doelstelling lastig te bereiken is en een tussentijdse mijlpaal kan helpen om de werkwijze aan te scherpen.</p>
VVD	8	De VVD onderschrijft de doelstelling om circulair, klimaatneutraal en klimaatadaptief zo duurzaam mogelijk onze infrastructuur te realiseren en integraal uitdagingen te	<p>De doelstellingen uit het koersdocument hebben geen gevolgen voor de prioriteit van kosteneffectiviteit bij infra-besluiten. Het maken van keuzes bij de aanleg van</p>

		bekijken voor meervoudig ruimtegebruik. Wat zijn echter de risico's wanneer kosteneffectiviteit geen hoge prioriteit meer zou ontvangen bij infra-besluiten?	infrastructuur blijft een multidisciplinair vraagstuk waar kosteneffectiviteit een integraal onderdeel van uitmaakt. Bij alles wat de provincie doet, bestaat het risico dat kosten oplopen wanneer er minder aandacht zou zijn voor kosteneffectiviteit, met of zonder koersdocument.
	9	Betekent het 'iets hoger leggen van de lat' dat we sommige projecten niet meer kunnen financieren of pas later kunnen realiseren? Hoe bepalen we hoe hoog deze lat gelegd moet worden?	Het steeds iets hoger leggen van de lat betekent dat we, binnen de (technische) mogelijkheden die er zijn, de aannemers steeds verder uitdagen om met klimaatneutrale en circulaire voorstellen te komen. Bijvoorbeeld als er technische mogelijkheden zijn ontstaan om in aanbestedingen een hoger percentage hergebruikt materiaal te eisen, of dat de kostprijs van duurzame oplossingen omlaag is gegaan waardoor het als standaard in aanbestedingen kan worden opgenomen.
	10	Wat doet de toevoeging van nog meer regelgeving en standaarden met de complexiteit van infra-projecten en de kans dat aannemers op onze aanbestedingen inschrijven?	Aannemers kennen de wet- en regelgeving en zijn hier veelal al proactief mee bezig. Aannemers zitten er juist op te wachten dat overheden duidelijkheid geven over de koers, zodat zij weten hoe ze hieraan kunnen voldoen. Ook juichen veel aannemers de ontwikkeling toe dat zij zich kunnen onderscheiden met het ontwerpen en realiseren van duurzame infrastructuur. Als samenwerkende overheden zijn wij met aannemers in gesprek hoe we als ketenpartners die doelen kunnen halen, zodat de wegbeheerders geen onmogelijke dingen vragen en de aannemers zich geleidelijk kunnen aanpassen.
	11	Wat gebeurt er als innovatie (nieuwe materialen, technologieën) niet snel genoeg gaan om op middellange termijn deze plannen uitvoerbaar te maken?	In transitieprocessen zoals deze is dat inderdaad een risico. We zijn deels afhankelijk van innovaties. Juist het uitstippelen van een (middel)lange termijn koers helpt om tijdig aandacht te vragen voor innovaties, en om uit te proberen en op te schalen. Als innovaties voor bepaalde problemen niet snel genoeg een oplossing kunnen bieden, zullen we als samenwerkende overheden en ketenpartners de koers moeten bijstellen.