

**VERSLAG van de digitale vergadering van de Statencommissie Milieu en Mobiliteit van 24 juni 2020**

**Voorzitter:**

drs. J.H. van Oort

**Aanwezige woordvoerders:**

ir. H.P. van Essen (gedeputeerde), ir. R.G.H. van Muilekom (gedeputeerde), A.J. Schaddelee (gedeputeerde), J.J. Bart (GroenLinks), H. van Déun (PVV), A. Donker (SGP), M.J. de Droog MSc. RA (D66), J.A. de Harder (ChristenUnie), F. Hazeleger (SGP), drs. C. de Heer (ChristenUnie), W.M.M. Hoek (50PLUS), drs. J.P. d'Hondt (PvdA), drs. B.C. de Jager (VVD), drs. E.A. Kamp (D66), N.A. Krijgsman (PvdA), M. Lejeune (PvdA), ing. D.A. Oude Wesselink (GroenLinks), A.M. Poppe (SP), E. Strandstra LLB (PvdD), drs. W.J. Ubaghs (PVV), mr. S.F. van Ulzen (VVD), L.E. Veen (D66), C. Westerlaken (CDA), W. Wijntjes (CDA), ing. H.I. Wolting (ChristenUnie)

**Van ambtelijke zijde aanwezig:**

dr. R.J. Poort (adjunct-griffier), W. Voorneman-Rijkers (verslag)

---

**1 OPENING EN ALGEMEEN**

**1.1 Opening**

De voorzitter opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom.

**1.2 Vaststellen agenda**

In verband met het feit dat gedeputeerde Van Essen pas later kan aansluiten bij de vergadering wordt op voorstel van de voorzitter besloten bij de behandeling van de Doelenboom eerst programma 5 te bespreken en de rondvraag van D66 over Stedin later in de vergadering. De heer Dommanschet, inspreker namens Gaasperdam voor behoud Geingebied, is hiervan op de hoogte en is gevraagd om later in de vergadering in te spreken.

De heer De Jager verzoekt voor de inhoudelijke behandeling van de SV Doelenboom de gelegenheid te krijgen om een toelichting te geven op het ordevoorstel van de VVD, hetgeen de voorzitter toezegt.

Met in achtneming van het vorenstaande wordt de agenda vastgesteld.

**1.3 Mededelingen**

Gedeputeerde Schaddelee memoreert de recente infosessie over de MIRT verkenning OV en Wonen, waarin hij een drietal toezeggingen heeft gedaan.

*Een memo over de betrokkenheid van PS in het proces.* De rol van PS in de besluitvorming zal worden beschreven in de startnotitie dat in het najaar wordt uitgewerkt. De Staten kunnen het memo in het laatste kwartaal van dit jaar tegemoet zien.

*Een infosessie over de verschillende oplossingsrichtingen.* Dat past bij de notitie kansrijke oplossingsrichtingen, de eerste fase in de verkenning. Daarin worden de kosten in beeld gebracht. De planning is dat dit beeld 12 maanden na de start van de verkenning beschikbaar is dus in het tweede kwartaal van 2021.

*Een memo met een overzicht van de laatste stand van zaken van de no-regret maatregelen.* De no-regret maatregelen worden volgende week besproken in de Programmaraad van U Ned. Het memo kan direct na het zomerreces tegemoet worden gezien.

**1.4 Rondvraag**

*D66 inzake Schwung app*

Mevrouw Veen deelt mede dat zij niets heeft toe te voegen aan de op de agenda opgenomen vragen van D66. Korthedshalve zij hiernaar verwezen.

Gedeputeerde Schaddelee memoreert de gedragscampagne Ik Fiets die in 2019 door de provincie is gelanceerd. De Schwung applicatie is een onderdeel van de app voor deze campagne. Het past bij de ingezette stimuleringsacties en het ambitieuze doel dat het College zich heeft gesteld om in 2023 50% van de ritten tot 15 km op de fiets te laten plaatsvinden.

Alle VRI's zijn op dit moment voorzien van detectielussen en drukknoppen voor de fietsers. Bij de vervanging van de VRI's worden de detectielussen wat verder van het verkeerslicht afgelegd zodat fietsers nog eerder worden gesignaleerd. Ook dat is een onderdeel van het programma Fiets.

De provincie is tegen het gebruik van smartphones in het verkeer i.c. op de fiets. Daarop wordt flink ingezet met o.a. de Ik rijd mono campagne. De app is zo ontworpen dat deze niet tijdens het fietsen behoeft te worden aangeraakt; de app geeft geen hoorbare- of zichtbare signalen.

Het gebruik van de data in relatie tot de privacy is een terechte zorg. Zowel de Ik fiets app als de Schwung applicatie voldoen volledig aan de voorwaarden van de AVG-regelgeving. Er zijn verwerkerovereenkomsten afgesloten met de aanbieder. Er worden alleen maar geanonimiseerde weggeaggregeerde verplaatsingsdata beschikbaar gesteld voor de verschillende wegbeheerders. Daarbij zijn de herkomst en de bestemming eraf geknipt. Daarmee is niet te herleiden waar iemand exact naartoe gaat of vandaan komt noch zijn de ritten te herleiden naar individuele personen. Alleen de passages rondom de VRI en niet de volledige ritten worden bewaakt.

De GPS wordt wel gebruikt voor de locatiebepaling maar die staat veelal bij de meeste fietsers al aan en veel fietsers hebben bv. een versnellingsensor op basis waarvan gezien kan worden hoe iemand onderweg is. Daar maakt deze applicatie gebruik van. Ook daar is de privacy gewaarborgd via de afgesloten verwerkerovereenkomsten. De gebruikers van de applicatie geven hiervoor expliciet toestemming op het moment dat zij de applicatie installeren. Daarbij wordt meegedeeld hoe met de data wordt omgegaan.

Met betrekking tot de privacy impact analyse licht spreker toe dat Mobidot het fietsconsortium is dat dit voor de provincie doet. Die heeft een dataprotectie impact assessment gedaan voor de app. Daar kwamen geen bijzonderheden uit die extra aandacht behoeven. De risico's worden regelmatig geëvalueerd.

Met betrekking tot de vraag of overwogen is om fietsers standaard groen te geven en automobilisten een app te laten gebruiken antwoordt spreker dat veel auto's al dergelijke apps hebben. Een bekend voorbeeld is Flitsmeister maar Rijk en provincie zitten bv. ook in een systeem van talking traffic waarmee auto's vaak communiceren met VRI's. Het is juist de bedoeling dat de provincie een inhaalslag maakt voor de fiets zodat de fiets beter kan worden bediend in de toekomst. Het is een aanvulling op bestaande middelen.

De Ik fiets campagne, de ik fiets app en de Schwung applicatie worden regelmatig gemonitord. Er vindt een grondige evaluatie plaats. De Staten worden van de uitkomst op de hoogte gehouden via de gebruikelijke P&C-cyclus.

#### *SGP inzake Rijnbrug*

De heer Donker deelt mede dat de SGP benieuwd is naar de stand van zaken met betrekking tot de Rijnbrug. Geïnformeerd wordt of de voortgang conform planning loopt.

Gedeputeerde Schaddelee antwoordt dat op dit moment hard wordt gewerkt aan de vergunbaarheid. Het meest prangende bij de planning is de wet Natuurbescherming. In dat kader ligt er een behoorlijke druk op de planning. Voor zover bekend leidt dat nu nog niet tot vertraging, maar dat risico zit er wel in. De planning wordt nog een keer goed tegen het licht gehouden m.n. tegen de achtergrond van de vergunningen die moeten worden aangevraagd. Na het zomerreces zal er naar verwachting meer zicht zijn of de planning nog steeds haalbaar is. Hij zegt toe de Staten dan zo snel mogelijk te zullen informeren over de actuele planning.

[1.5 Verslagen commissie M&M OV en Corona 8 april, P&R Breukelen 15 april, RESsen 20 mei, Infosessie Luchtvaart 15 april 2020](#)

De verslagen worden conform vastgesteld.

### 1.6 Termijnagenda versie 28 mei 2020 en motielijst

De termijnagenda wordt voor kennisgeving aangenomen.

### 1.7 Ingekomen stukken

1. KRU: MER A27/A12
2. Energielandschap Rijnenburg Reijerscop 19 mei 2020
3. Geestelijke vader dubbelstation Lunetten-Koningsweg
4. Openbare notitie 2020 OV comité de bus komt zo
5. Dorpsraad Maarsbergen tankstations verdriet van Maarsbergen

De ingekomen stukken worden voor kennisgeving aangenomen.

### **1.8 Grote Projecten**

Gedeputeerde Schaddelee memoreert dat in de afgelopen periode al vrij uitgebreid is gesproken over een aantal grote projecten rond de tram; over de Rijnbrug heeft spreker zojuist iets gezegd. Voor het overige heeft hij geen nieuws te melden over de grote projecten.

### **1.9 Insprekers**

De voorzitter deelt mede dat zich vier insprekers hebben gemeld ten aanzien van de N201. Hij licht kort de werkwijze toe licht kort de werkwijze toe en geeft vervolgens het woord aan de eerste inspreker.

De inspreektekst van de heer Noordhof, namens bewoners van 't Sluisje in Vreeland, is als bijlage bij het verslag gevoegd. Korthedshalve zij verwezen naar de inhoud.

De voorzitter constateert dat de commissie geen vragen heeft aan de inspreker.

Het verheugt gedeputeerde Schaddelee dat de heer Noordhof waardering heeft voor het traject zoals dat tot nu toe is gelopen; hij hoopt dat dit gevoel zal kunnen worden vastgehouden. Spreker licht toe dat er in september inderdaad een voorstel komt richting de Staten waarin de kaders voor de N201 zullen zijn uitgewerkt en waarin financiële dekking zal worden gevraagd om o.a. de naar voren gebrachte leefbaarheidsissues op te pakken. Die zijn voor de provincie heel belangrijk. Hetgeen de heer Noordhof naar voren brengt is een van de issues van geluidsoverlast en onderdeel van de volgende fase van het project. Nadat de Staten voornoemd SV hebben vastgesteld in september/oktober wordt dit verder uitgewerkt.

Mevrouw d'Hondt merkt op dat de vraag van de PvdA inmiddels door de gedeputeerde is beantwoord.

Spreekster heeft afgelopen vrijdag deelgenomen aan een door de Fietzersbond georganiseerde fietstocht langs de N201 en kan bevestigen dat het lawaai onaanvaardbaar is. Op grond hiervan steunt de PvdA de oproep van de heer Noordhof.

Desgevraagd door mevrouw Poppe antwoordt gedeputeerde Schaddelee dat er sprake is van een trechtervormend proces. Eerst wordt met elkaar bepaald wat er precies nodig is. Bij de uitwerking van de plannen wordt vervolgens steeds duidelijker hoeveel verkeersbewegingen er bv. in de toekomst worden verwacht. Op basis daarvan worden de maatregelen exact gedefinieerd. Een en ander is mede afhankelijk van welke kaders de Staten meegeven voor de N201.

Nadat de voorzitter heeft vastgesteld dat er geen vragen meer zijn stelt hij de heer Noordhof in de gelegenheid nog een laatste slotopmerking te maken.

De steun van de PvdA verheugt de heer Noordhof. Heel specifiek gaat het de bewoners van 't Sluisje juist om het trechtervormend proces. Het lijkt erop dat dat die trechtering wel allerlei maatregelen op andere gebieden teweegbrengt maar niet als het specifiek gaat over een oplossing ten aanzien van de geluidsoverlast bij de hotspots. De bewoners van 's Sluisje vrezen dat er op het moment dat het over geluid gaat geen geld meer is voor de financiële dekking van echt goede oplossingen.

De voorzitter geeft vervolgens het woord aan de tweede inspreker.

De inspreektekst van mevrouw Prins is als bijlage bij het verslag gevoegd. Korthedshalve zij verwezen naar de inhoud. Zij voegt hieraan toe dat eveneens iemand van de Dorpsraad zou inspreken. Door omstandigheden is de inspreker verhinderd. Aan haar is verzocht mede te delen dat het pleidooi voor 50 km/u en geen vierbaansweg door de Dorpsraad wordt ondersteund.

De heer Strandstra verzoekt de gedeputeerde te reageren op de opmerking dat de bewoners pas op 28 april jl. van de twee keer twee verbreding op de hoogte zijn gesteld.

Gedeputeerde Schaddelee hecht er in de eerste plaats aan nadrukkelijk op te merken dat de pijlen, ook in het schrijven vooraf, een aantal keren worden gericht op de heer De Jong; dit zou de provincie of de gedeputeerde moeten zijn. De heer de Jong is slechts een van de provinciale medewerkers die zich bezighoudt met de uitvoering en in die hoedanigheid veel contact heeft met omwonenden. Het punt van de twee keer twee rijstroken is een issue dat al vanaf het eerste ontwerpatelier op tafel heeft gelegen. In het besluit dat PS aan het begin hebben genomen is gezegd dat de voorkeursvariant daar niet vanuit ging, maar dat het nog wel steeds voor dit stuk nadrukkelijk een uitzoekvraag was. Met dat uitgangspunt is het meegenomen in de ontwerpatelier. Dat is niet omdat de provincie bij voorkeur een snelweg aanlegt door het dorp Loenersloot. De provincie wil voorkomen dat straks files ontstaan in Loenersloot. Leefbaarheid en een gezonde inpassing is wat de provincie betreft het belangrijkste issue in Vreeland en Loenersloot. In dat kader is er ook het een en ander gezegd over 60 of 50 km/u. Voor het tracé Loenersloot wordt 60 km/u onderzocht en de leefbaarheid zou zelfs nog kunnen worden verbeterd als tussen de Singel en de Raadhuislaan ook 50 km/u wordt ingepast. Dat zijn wat de provincie betreft zeker nog opties die op tafel liggen. De heer Prins heeft eerder ingesproken. Na die inspraak is verschillende keren vanuit de provincie aangeboden om nader met elkaar een goed gesprek aan te gaan. Dat aanbod staat nog steeds. Tot op heden is daarop echter niet ingegaan, hetgeen spreker betreurt; een nader gesprek zou in zijn visie wellicht helpen om elkaar beter te verstaan op dit onderdeel.

De heer Donker informeert of het klopt dat er verschillende tekeningen in omloop zijn. Als dit het geval is kan de SGP zich voorstellen dat dit onrust veroorzaakt onder de bewoners. De SGP staat op het standpunt dat ten aanzien van de omgang met bewoners sprake moet zijn van een zorgvuldig proces.

De heer Oude Wesselink merkt op dat in het Statenvoorstel van begin 2019 de grootschalige verbreding tussen de A2 en de N402 met vier rijstroken duidelijk is opgenomen (alternatief 3). Naar aanleiding van hetgeen de insprekers aangeven vraagt GroenLinks zich af of het mogelijk is dit echt tot een knelpuntaanpak te beperken en geen verbreding te realiseren op een traject van meerdere kilometers.

Mevrouw Poppe informeert hoe het kan dat er in de communicatie blijkbaar dingen zijn misgegaan en de bewoners een heel ander idee van de situatie hebben dan wat de gedeputeerde schetst. De SP twijfelt niet aan de goede bedoelingen van de gedeputeerde, maar is van mening dat de provincie ook een keer naar de eigen communicatie moet gaan kijken.

Gedeputeerde Schaddelee onderschrijft dat in het PS-besluit d.d. 18 februari 2019 wordt gesproken over twee keer twee rijstroken tot aan de N402. De provincie heeft dat nu beperkt van de A2 tot aan Loenersloot. Op grond van het vorenstaande betreurt spreker dat nu steeds wordt gezegd dat er een soort snelweg wordt aangelegd bij Loenersloot. Dat is niet het beeld dat de provincie ervan heeft. Uit oogpunt van een goede leefbaarheid probeert de provincie te voorkomen dat automobilisten twee keer op een kort stuk moeten gaan weven.

Spreker begrijpt de opmerking van GroenLinks. Begin 2019 hebben de Staten echter duidelijke kaders meegegeven en op basis daarvan is de provincie nu ruim 1,5 jaar aan het werk. Alle werkateliers zijn met elkaar afgewerkt waarbij alle inwoners zoveel en zorgvuldig mogelijk zijn meegenomen. Spreker zou er mede op grond van de inwonersparticipatie moeite mee hebben om na 1,5 jaar het concept dat destijds is afgesproken los te laten.

Spreker onderschrijft het belang van goede participatie. Het gaat hem te snel om op basis van deze twee insprekers te concluderen dat de participatie niet goed is verlopen, mede op grond van het feit dat een van de twee insprekers volgens hem aangeeft dat het participatietraject goed is verlopen. De participatie is een aandachtspunt en de provincie doet haar uiterste best om daar zo zorgvuldig mogelijk mee om te gaan.

Desgevraagd door de heer Donker licht spreker toe dat op het moment dat de provincie een weg zo grootschalig gaat aanpakken dit terecht altijd iets oproept bij omwonenden. Het is aan de provincie om daar zo goed mogelijk op in te gaan. Duidelijk moge echter zijn dat de provincie niet altijd iedereen volledig tevreden zal kunnen stellen. De provincie moet daarin keuzes maken op basis van wat zij hoort, ziet en wil.

Voorts memoreert hij dat de provincie de familie Prins naar aanleiding van een eerdere inspraak een paar keer heeft uitgenodigd voor een inhoudelijk gesprek. Die uitnodiging is helaas nog niet aangenomen. Om de communicatie soepel te laten verlopen zullen beide partijen daarvoor een stap moeten zetten.

Nadat de voorzitter heeft geconstateerd dat er geen vragen meer zijn stelt hij mevrouw Prins in de gelegenheid een laatste slotopmerking te maken.

Mevrouw Prins hecht eraan op te merken dat zij slechts een keer zijn uitgenodigd voor een gesprek. Dat was op 15 januari. Haar man was toen verhinderd omdat hij insprak in de commissie, hetgeen ook is doorgegeven. Daarna hebben zij nooit meer een uitnodiging ontvangen. Zij vindt het kwalijk dat gedeputeerde Schaddelee de indruk wekt dat zij gesprekken weigeren.

De N201 loopt dwars door het dorp heen. Dat houdt dat in dat er een weg met twee maal twee rijstroken dwars door hun dorp gaat en niet erbuiten. Bij file is dat helemaal een zware belasting voor hen. Als de snelheid zo hoog blijft dan is het aantrekkelijk voor verkeer om over de N201 te rijden. Op grond van het vorenstaande willen zij de snelheid omlaag en geen twee maal twee rijstroken door het dorp.

Gedeputeerde Schaddelee memoreert al verschillende dingen te hebben gezegd over de snelheid. Daar wordt naar gekeken.

Er is op verschillende momenten, maar in ieder geval nog in februari na de commissiebehandeling, per mail een uitnodiging gestuurd. Als daarin iets mis is gegaan, biedt spreker daarvoor zijn verontschuldiging aan. Hij zegt toe ervoor te zullen zorgdragen dat er een dezer dagen alsnog een uitnodiging uitgaat voor een goed informatief gesprek.

De voorzitter geeft vervolgens het woord aan de derde inspreker.

De inspreektekst van mevrouw Timmers, namens de Fietsersbond afdeling Stichtse Vecht, is als bijlage bij het verslag gevoegd. Korthedshalve zij verwezen naar de inhoud.

De heer Wijntjes deelt mede afgelopen vrijdag aanwezig te zijn geweest bij de door de Fietsersbond georganiseerde fietstocht. Hij heeft vastgesteld dat het geluid rond de N201 enorm is, zeker bij de Demmerikse sluis, en dat een eventuele zuidelijke route niet over maar langs het Bellopad tot de mogelijkheden zou kunnen behoren.

Geïnformeerd wordt hoeveel verkeer op de N201 kort verkeer (0 – 15 km vanaf huis) betreft. Als dat aandeel groot is dan is de kans aanzienlijk dat het aantal auto's daadwerkelijk vermindert.

Mevrouw Poppe informeert of het genoemde percentage autoritten de regio rond Vreeland betreft of heel Nederland.

De heer Oude Wesselink informeert of hij goed heeft begrepen dat de inspreker het Bellopad opnieuw als fietspad voorstelt of dat een fietspad langs de Geuzensloot daarvoor als alternatief kan dienen.

Mevrouw Timmers antwoordt dat 69% van alle autoritten in Nederland korter is dan 7,5 km. Uit het door de provincie Utrecht uitgebrachte rapport Maatschappelijke kosten- en batenanalyse blijkt dat dit percentage op en rond de N201 ook hoog is. Een groot deel van het verkeer blijkt nl. afkomstig te zijn van aan- en omwonenden rond de N201; het doorgaand verkeer is redelijk beperkt. Het zou dus mooi zijn als dat percentage naar beneden kan worden gekregen zodat de doorstroming wordt verbeterd.

De Geuzensloot is onderzocht door het team Toekomst N201. De ontsluiting aan de kant van de Herenweg in Vinkeveen lijkt lastig. Spreekster adviseert om de situatie op google maps te bekijken vanaf de Demmerikse sluis en bij het gemaal naar links richting Bellopad.

De situatie ten aanzien van het Bellopad kan enigszins gecompliceerd zijn omdat er een afspraak ligt vanuit het verleden met de gemeente Abcoude dat dit niet zou worden verhard. Er ligt echter een vrij liggend perceel naast waarop een fietspad zou kunnen worden aangelegd richting Demmerik in Vinkeveen. Dan wordt uitgekomen bij het oude spoorwegstation in Vinkeveen ter hoogte van de Wilgenlaan. Daar is een prachtige aansluiting te vinden richting de Mijdrechtse dwarsweg in Vinkeveen waar een goed bezochte middelbare school staat en waar rechtdoor kan worden gegaan naar Mijdrecht. Dat zou in haar visie een mooie aanvulling zijn op het voorstel met betrekking tot het zuidelijke fietspad. Overigens kan op de Mijdrechtse dwarsweg ook rechtsaf worden geslagen richting Waverveen.

De heer De Jager informeert of bekend is hoe de huidige gemeente De Ronde Venen denkt over het gebruik van het Bellopad als eventueel fietspad.

Voorts informeert spreker hoeveel woningen er bij de Demmerikse Sluis staan.

Tot slot is de VVD benieuwd of bekend is hoe het verkeer eruitziet dat gebruik maakt van de N201.

Mevrouw Timmers licht toe dat de gemeente Mijdrecht een mooi plan heeft liggen voor een deel van het Bellopad, dat een nogal lang pad is vanaf Mijdrecht centrum tot Vinkeveen. Inwoners van Mijdrecht hebben daar bezwaar tegen gemaakt omdat zij het graag als onverhard wandelpad gehandhaafd zien. Het Bellopad is behoorlijk breed maar als de naastgelegen percelen zouden worden bekeken dan zal blijken dat daar een vrij liggend, onbebouwd, perceel is dat gebruikt zou kunnen worden voor de aanleg van een fietspad.

Bij haar weten staan er twee woningen bij de Demmerikse sluis. Zij heeft begrepen dat de eigenaar van het gemaal het aantrekkelijk zou vinden om daar een theehuis te vestigen. Er passeren nu al behoorlijk wat fietsers. Het lijkt derhalve een mooie locatie voor een horecavestiging en recreatie met een verbinding naar Mijdrecht.

Gedeputeerde Schaddelee deelt mede dat de provincie in 2018 de herkomst en bestemming van het verkeer op de N201 heeft laten onderzoeken. Hij zegt toe de commissie deze analyse te zullen toesturen voorzien van een korte update.

Bij de aanpak van de N201 wil de provincie goede fietsroutes meenemen. Voor fietsmaatregelen is ca. € 20 – 25 mln. opgenomen.

De mogelijke aanleg van een fietspad op een vrij liggend perceel naast het Bellopad zou spreker als een eventueel los traject willen aanmerken. Wellicht is dit een route die zich goed leent voor een recreatief fietspad maar hij zou dat toch niet als een alternatieve doorgaande route naar voren willen halen. Dat heeft te maken met de hoge kosten. Er moeten dan nl. op verschillende plekken extra tunnels/bruggen en andere maatregelen worden gerealiseerd. Daarnaast speelt de sociale veiligheid een rol. Dat maakt dat de voorkeur van de provincie ernaar uitgaat om de fietsroute zoveel mogelijk dicht bij de weg te houden.

Tijdens de fietstocht vorige week is duidelijk zichtbaar geworden dat er aan de noordkant een stuk fietspad verdwenen is. Dat heeft te maken met wat er een aantal jaren geleden met de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal is gebeurd. Dat is helaas niet meer te herstellen. Het is echter wel goed om te benadrukken dat er nu aan de zuidkant een doorgaande fietsroute komt vanaf Vreeland tot aan de Demmerikse sluis. Daarmee is de fietsroute aan de noordkant niet meer voor iedereen nodig. Wie daar wel ten noorden van de N201 moeten zijn, zijn de inwoners van Vreeland. Het lijkt hem goed dat bij de tunnel daar goed wordt gekeken hoe dat precies op elkaar aansluit. Aan de fietstocht nam ook een ligfiets deel die de verschillende bochten niet in een keer kon maken. Bekeken moet worden hoe dat op een goede manier kan worden georganiseerd.

De voorzitter stelt mevrouw Timmers in de gelegenheid een laatste slotopmerking te maken.

Mevrouw Timmers informeert of nog iets zou kunnen worden gezegd over de ontbrekende fietstunnels bij de Veenweg in Mijdrecht en het Waverveense pad. Dat zijn drukke kruispunten waar veel fietsers veel rijstroken moeten oversteken.

Gedeputeerde Schaddelee onderschrijft dat op de route Waverveen – Mijdrecht nu twee oversteken zijn waarvan een min of meer illegaal bij het Waverveense pad. Er worden nieuwe verkeersveilige fietsoversteken gerealiseerd zodat er een goede veilige fietsroute komt tussen Mijdrecht en Waverveen. Er is gekeken naar een fietstunnel/-brug. Een fietsbrug is uit landschappelijk oogpunt en vanwege het ruimtebeslag afgefallen. Ook bij een tunnel speelt het aspect van de beperkte ruimte. Daarnaast schijnt daar een grote waterleiding te liggen die het kostbaar maakt om op die plek een tunnel te realiseren. Tussen Waverveen en Mijdrecht is een belangrijke fietsroute maar het gaat niet om duizenden passanten per dag.

De voorzitter geeft de laatste inspreker het woord.

De inspreektekst van de heer Vesters, namens Utrechts Landschap, is als bijlage bij het verslag gevoegd. Korthedshalve zij verwezen naar de inhoud.

Nadat de voorzitter heeft geconstateerd dat er geen vragen zijn vanuit de commissie geeft hij gedeputeerde Schaddelee het woord.

Gedeputeerde Schaddelee zet uiteen dat de komst van de otter naar Vinkeveen hem verheugt. De twee keer twee rijstroken is toch een vervelend misverstand dat kennelijk is ontstaan. Zoals eerder aangegeven staat in het besluit van 2019 dat dit een zoekrichting is maar dat het uitgangspunt twee keer een is waarbij geprobeerd is de 200 m bij Loenersloot twee keer een te houden. Dat er nu wordt gekozen voor twee keer twee heeft te maken met leefbaarheid en veiligheid.

De ontsluiting van het perceel van het Utrechts Landschap zal worden geregeld. Het kan niet zo zijn dat de provincie daar een weg aanlegt waardoor een pachter niet meer op zijn perceel kan komen. Dat is iets dat in de uitwerking moet worden meegenomen.

Het verstedelijkingsperspectief is afkomstig van de U16 (16 gemeenten in de regio); daar staat de provincie in feite buiten. De provincie sorteert daar niet op voor en dat is ook geen onderdeel van wat de provincie nu doet met de N201.

Een extra station is ook iets voor de heel lange termijn. Spreker hoopt dat de provincie daarover in het derde kwartaal van dit jaar iets meer zal kunnen zeggen.

Mevrouw Hoek merkt op dat mensen uit Vreeland die wilden inspreken bericht hebben ontvangen dat de N201 niet op de agenda zou staan. Nu dit wel wordt besproken vraagt zij toestemming de vragen namens deze insprekers te mogen stellen.

De heer Poort licht toe dat richting de insprekers, die zich hebben gemeld, is meegedeeld dat inspreken te allen tijde mogelijk is ook zonder dat een desbetreffend onderwerp op de agenda staat. Hij heeft daarbij eveneens gemeld dat in deze Coronatijd rond de infostukken, zoals de brief over de N201, wordt gewerkt met een schriftelijke vraag- en antwoorderonde door PS resp. GS en dat de N201 naar verwachting na het zomerreces weer uitgebreid aan bod zal komen.

Op grond van het vorenstaande stelt de voorzitter mevrouw Hoek in de gelegenheid de vragen te stellen.

Mevrouw Hoek deelt mede dat de vragen als volgt luiden:

1. Zullen er in het voorstel programma Toekomst N201, dat in september naar de Statenleden zal worden toegestuurd, maatregelen met een financiële dekking zijn opgenomen om de geluidsoverlast op de vier hotspots langs de N201 op te lossen. Zo nee waarom niet?
2. Bent u het ermee eens dat het amendement integrale adaptieve aanpak d.d. 18 februari 2019 zo begrepen moet worden dat er in het voorstel Toekomst N201 maatregelen met financiële dekking zijn opgenomen om de geluidsoverlast op de vier hotspots langs de N201 tegen te gaan. Zo nee, waarom niet?

Gedeputeerde Schaddelee bevestigt dat er in september een voorstel met financiële dekking voor de hotspots komt. Dat lijkt hem het geschikte moment om te beoordelen of dat voldoet aan het door de Staten aangenomen amendement.

Desgevraagd door mevrouw Hoek antwoordt spreker het een goed idee te vinden als zij de vragen ook nog even schriftelijk indient.

De voorzitter bedankt de insprekers voor hun inbreng en rondt de bespreking over dit onderwerp hierna af.

## **2 TER BESPREKING**

### **2.1 SV Doelenboom**

De voorzitter zet uiteen dat de reactie van GS op de inbreng in 1<sup>e</sup> termijn is toegezonden alsmede een overzicht van toezeggingen naar aanleiding van die inbreng.

Het voorstel is om dii alles als uitgangspunt te nemen bij de reactie van de commissie op hetgeen nu voorligt. De input wordt meegenomen en leidt mogelijk tot een aangepast Statenvoorstel.

Alvorens tot de inhoudelijke behandeling over te gaan geeft spreker het woord aan de heer de Jager die, zoals bij de vaststelling van de agenda is aangekondigd, namens de VVD een punt van orde naar voren wil brengen.

De heer De Jager zet uiteen dat het de VVD uit oogpunt van de kaderstellende verantwoordelijkheid die de Staten hebben passend leek om de eerste termijn te gebruiken voor een interactieve exercitie tussen de fracties over dit onderwerp. Inmiddels is bekend dat dit voorstel in de commissies BEM en RGW niet op steun van een meerderheid kon rekenen en een andere invulling heeft gekregen; dat proces is in de visie van de VVD best goed verlopen.

Desgevraagd door de voorzitter antwoordt spreker dat de VVD het op grond van het vorenstaande laat bij de afspraak dat zij haar voorstel in iedere commissie toegelicht wilde hebben en derhalve geen ordevoorstel indient.

De voorzitter stelt het onderwerp vervolgens inhoudelijk aan de orde.



### **Programma 5. Bereikbaarheid**

De heer Bart deelt mede dat GroenLinks zeer tevreden is met de eerder ontvangen beantwoording door het College. Dat geldt tevens voor de wijze waarop het proces is verlopen. De verschillende manieren waarop dit in commissies is behandeld in de afgelopen maanden acht GroenLinks voldoende.

Overigens verheugt het GroenLinks dat Bereikbaarheid één programma blijft, omdat het één mobiliteitssysteem is ongeacht het soort vervoer.

De heer De Jager geeft aan dat de VVD er een groot voorstander van is om de scheiding in de programma's OV en infrastructuur te handhaven. De argumenten daarvoor zijn wat de VVD betreft de volgende.

De VVD constateert dat het OV een uitvoeringsorganisatie betreft en qua grootte van een andere orde is dan de beheerorganisatie die verwant is aan het wegverkeer.

De VVD vindt het belangrijk om de juiste dingen te doen voor beide onderwerpen en ziet dat daarvoor ook een significante hoeveelheid geld ter beschikking is gesteld.

De VVD acht van belang te kunnen sturen op zaken die zij belangrijk vindt; zij wil in de gaten kunnen houden dat geld, bestemd voor het OV, daar ook terecht komt en geld, bestemd voor het wegverkeer, naar het wegverkeer gaat.

Aangegeven is dat het mogelijk zou moeten zijn om eenvoudig te kunnen schuiven met gelden en dat hiervoor wellicht aanvullende bepalingen moeten komen in de financiële verordening. De VVD onderstreept het argument dat de financiële verordening niet moet worden gebruikt als lapmiddel. Als wordt overgegaan tot het combineren van deze twee grote programma's dan kunnen er wel meer programma's met elkaar worden geïntegreerd. Dat is iets dat niet gebeurt en iets dat de provincie volgens de VVD ook niet zou moeten willen.

Daar waar sprake is van overkoepelende zaken vertrouwt de VVD het College toe daaraan op de juiste manier invulling te geven.

Samenvattend ziet de VVD geen doorslaggevende redenen om de twee programma's op te laten gaan in één programma.

Het verheugt de VVD dat het College de suggestie om het programmadoel aan te vullen met vervoer van goederen overneemt.

Door het College wordt naar aanleiding van de opmerking van de VVD onderschreven dat het middel niet thuishoort in het doel (5.1.3). Daarbij wordt aangegeven dat die koppeling zou kunnen worden losgelaten maar dat dit niet de voorkeur heeft van het College. De VVD pleit er echter voor om dit toch consistent van elkaar gescheiden te houden.

De VVD is van mening dat een belangrijk deel van het gebruik van het wegennet wel degelijk gerelateerd is aan woon- en werklocaties (5.2.). De VVD meent dat het goed is daarop in te zoomen en dat wat specifiek te vermelden.

Ten aanzien van 5.4.4 heeft de VVD een aanpassing voorgesteld. Het College geeft aan dit niet te willen overnemen maar zich wel te kunnen vinden in een aanpassingsvoorstel van de SGP. Spreker deelt mede dat de VVD zich daarbij kan aansluiten.

De heer Wijntjes zet uiteen dat de bijdrage van het CDA zich in deze commissie zal toespitsen op de programma-indeling. Op de jaardoelen en de veranderingen die hebben plaatsgevonden heeft het College in de visie van het CDA goed gereageerd op de inbreng van de Statencommissies. Voor het CDA is dat het bewijs dat de discussie open wordt gevoerd. Dat is ook van groot belang omdat het een onderwerp betreft dat dicht bij het functioneren van de Staten ligt.

Op een punt blijven het CDA en het College van mening verschillen. Dat betreft het opheffen van de sub-programma's; er kan met twee programma's worden gewerkt maar eveneens met sub-programma's.

In de vorige Statenperiode is een scheiding aangebracht tussen OV en niet-OV mede vanwege de totale verwarring bij de Staten over de opbouw van het budget als geheel. Een grondig onderzoek naar inhoud van en werkwijze rond programma 5 was het gevolg.

GS hebben deze scheiding vooralsnog ongedaan gemaakt maar zijn van mening dat er argumenten zijn, hetgeen het CDA verheugt, om de scheiding in twee sub-programma's te handhaven. Het is mooi en wellicht ook goed om eens te kijken naar de relevante aspecten die het behoud van deze scheiding rechtvaardigen.

Het College stelt dat OV en niet-OV bij elkaar horen en dat deze scheiding de integratie niet bevordert. Dat moge zo zijn ware het niet dat beide sub-programma's worden aangestuurd door één politiek ambtenaar en daarmee de integratie op bijna het hoogste niveau wordt geborgd.

Daarnaast zijn veel aspecten relevant om een programmabegroting te ontwerpen. Het CDA heeft daar reeds blijk van gegeven in een notitie van 22 april jl. als inbreng bij het commentaar op het eerste exemplaar van de Doelenboom. Het CDA gaat hierop thans verder niet in, maar adviseert het College nogmaals de argumenten te bestuderen hoe een programmabegroting kan worden opgezet. Voor de Staten zijn de vormaspecten ook nog relevant. De positie van het trambedrijf in de exploitatie assets en assetbeheer en het feit dat in deze periode de concessies voor het busvervoer vernieuwd gaan worden zijn van enorme betekenis. Overigens is eveneens het verband tussen de onderwerpen relevant gezien het materiële belang in relatie tot het totaal van de begroting. In de vorige periode is zelfs betoogd om het trambedrijf in zijn geheel te separeren van het programma Bereikbaarheid. Een optie die wat het CDA betreft nog steeds bespreekbaar is.

Wellicht ten overvloede zij vermeld dat de aard van de besteding in de portefeuille OV totaal verschillend is van de portefeuille niet-OV. Dat betekent dat dit op een iets andere manier aangestuurd moet gaan worden. Daarnaast is het zo dat de provincie Utrecht de enige is met een dergelijke taak in Nederland en dat het ter wille van de vergelijkbaarheid handig is om de exploitatie te verbijzonderen in de begroting.

Tot slot denkt het CDA dat de positie van de Staten in het kader van de controle en het budgetrecht door deze scheiding redelijk geborgd is en dat is nodig.

De heer Kamp memoreert dat het niet de eerste keer is dat over de Doelenboom wordt gesproken op grond waarvan D66 zich zal beperken tot de hoofdlijnen.

D66 leest in een van de programmadoelen als het gaat om fietsen (5.4) dat er nu niet een apart meerjarendoel wordt gemaakt voor fietsvoorzieningen; er wordt alleen gesproken over de 'harde' infrastructuur. In de beantwoording wordt verwezen naar het meerjarendoel 5.4.2 dat gekoppeld is aan de actielijn Sterke keten in het Uitvoeringsprogramma Fiets.

D66 meent dat het juist wel goed is om wat onderscheid te maken om te laten zien wat er op het terrein van de fietsvoorzieningen gebeurt. De provincie probeert het fietsen aantrekkelijker te maken. D66 pleit er derhalve voor hiervan een apart doel te maken.

Spreker heeft gisteren in het nieuws gehoord dat er gewerkt wordt aan een verbinding tussen Den Haag en Aken. De provincie Utrecht zegt geen directe taak te vervullen op het terrein van het internationale treinverkeer maar hoe mooi zou het zijn als de mensen in de provincie Utrecht op zouden kunnen stappen op Utrecht Centraal. Nu het vliegen en het beperken daarvan een enorm issue is en in de visie van D66 terecht op de politieke agenda is gezet, denkt D66 dat een inspanning meerjarendoel vanuit de provincie in deze op zich gerechtvaardigd is om te laten zien wat zij doet om het internationale treinverkeer te versterken.

Tot slot merkt spreker op dat het de wens van het College is om in dit programma OV en wegennet samen te brengen. D66 begrijpt die wens omdat het hier om een integrale afweging gaat. Er wordt niet voor niets gesproken over een vervoersketen. De Staten controleren GS. Een van de taken is daarbij dat zij erbij zitten en kunnen zien of er al dan geen verkeerde beslissingen worden genomen. D66 hecht eraan de wens van het College in deze te honoreren.

Mevrouw Lejeune deelt mede dat de PvdA oorspronkelijk voorstander was van het handhaven van de scheiding van de twee programma's. Op basis van de overweging van het College heeft de PvdA besloten in die overweging mee te gaan.

Voor het overige heeft de PvdA geen inhoudelijke bijdrage bij dit programma.

De heer De Heer deelt mede dat de ChristenUnie zich voor wat betreft het al dan niet scheiden van OV en wegennet aansluit bij het standpunt van VVD en CDA. In de vorige Statenperiode is deze opsplitsing nadrukkelijk geadviseerd vanuit de audit vanwege de enorme omvang van het OV-programma en de verschillen tussen OV en andere mobiliteitsopgaven.

De ChristenUnie heeft voorts een alternatieve formulering voorgesteld voor 5.1. over het efficiënt ingericht openbaar vervoer. Het pleidooi is om in dit beleidsdoel te laten uitkomen dat het OV maatschappelijk effectief is; effectiviteit wordt dan afgemeten aan het aantal reizigers. Hiermee doet de ChristenUnie nogmaals een poging om de door haar voorgestelde formulering over te nemen.

De heer Ubaghs geeft aan dat het College de PVV niet heeft kunnen overtuigen om de huidige splitsing tussen OV en wegennet niet te handhaven.

De heer Strandstra merkt op dat de PvdD zich aansluit bij het standpunt van diegenen die niet voor splitsing zijn.

Voor het overige heeft de PvdD geen inhoudelijke inbreng op dit programma.

Mevrouw Poppe deelt mede dat de SP geen voorstander is van het samenvoegen van de twee vormen van vervoer. De SP sluit zich in deze aan bij het betoog van CDA en ChristenUnie dat er een uitgebreide financiële audit heeft plaatsgevonden in het kader van vervoer.

Voor het overige heeft de SP geen inhoudelijke inbreng op dit programma.

De heer Donker merkt op dat al veel is gezegd. De SGP sluit zich aan bij het betoog van CDA en ChristenUnie. De SGP pleit voor handhaving van de scheiding.

Mevrouw Hoek deelt mede dat 50PLUS zich eveneens aansluit bij diegenen die pleiten voor het handhaven van de splitsing.

Spreekster vestigt vervolgens de aandacht op 5.1.2 (er zijn betere bouwstenen voor een nieuw OV-netwerk) mede in relatie tot 5.4 (alle belangrijke werklocaties, middelbare scholen en knooppunten zijn veilig, comfortabel en snel bereikbaar per fiets, waarbij de rol van de fiets in modal shift toeneemt).

50PLUS heeft ten aanzien van 5.1.2 het gevoel dat dit nog steeds te veel gericht is op de grote steden. Er zijn grote delen in de provincie Utrecht waar de OV-verbindingen zeer slecht zijn. Scholieren die in de buitengebieden wonen zijn qua middelbare school aangewezen op een grotere plaats en moeten daarvoor soms een heel eind fietsen. Bij goed weer gaat dit wel maar bij slecht weer of in de winter is dit een ander verhaal. 50PLUS staat op grond hiervan op het standpunt dat er een goede OV-verbinding behoort te zijn. Op dit moment rijden op de dunne lijnen richting de dikke lijnen busjes waarin acht reizigers kunnen worden vervoerd. Vanwege Corona rijden deze busjes al drie maanden niet. Geïnformeerd wordt wanneer ze weer gaan rijden. Als de vrijwillige chauffeursbezetting een probleem oplevert geeft 50PLUS de suggestie mee vaste buschauffeurs te vragen om tijdelijk op die busjes te gaan rijden al is het alleen maar in de schoolspitsuren.

Naar aanleiding van een desbetreffende opmerking van de voorzitter onderschrijft spreekster dat haar oproep buiten de bespreking van de Doelenboom valt. Zij hecht er echter toch aan van deze gelegenheid gebruik te maken om hiervoor aandacht te vragen. Zij is ervan overtuigd dat de SP het standpunt van 50PLUS over de slechte verbinding in de buitengebieden deelt, hetgeen door mevrouw Poppe wordt bevestigd.

Gedeputeerde Schaddelee memoreert dat het meest markante punt dat nu naar voren komt het al dan niet scheiden van OV en (vaar)wegennet is. De discussie hierover is al een keer eerder gevoerd. Hij wil daarover het volgende zeggen.

In zijn visie is het in de eerste plaats een kwestie van vertrouwen. Door verschillende partijen wordt terecht gewezen op de audit van een aantal jaren geleden, waarbij spreker nauw betrokken is geweest. Op basis van die audit is een heel scala aan verbeteringen geadviseerd en ook doorgevoerd. Spreker zou het betreuren als nu het beeld ontstaat dat de knip in het programma in het kader van de audit het grootste punt was. Dat was niet het geval; het was een tamelijk mineur punt. Spreker wil in deze aandacht vragen voor alle andere punten die naar aanleiding van de audit zijn verwerkt. Als de scheiding wordt gehandhaafd, is de provincie Utrecht de enige provincie in Nederland die een integraal begrotingsprogramma heeft voor Mobiliteit maar daaruit een modaliteit heeft geknipt (OV) en daarvoor een apart programma heeft. Of de provincie Utrecht is dan gek of al die andere provincies. Het is aan de Staten om daarin een afweging te maken.

Mevrouw Poppe merkt op dat de SP ook heeft gezien dat er hele goede dingen zijn gebeurd en in verband met de tijd daarover niet is gesproken. Zij hecht er wel aan op te merken dat het m.n. de ChristenUnie is geweest die de noodzaak van de audit het hardst inzag. Vanuit die audit is terdege aan de Staten geadviseerd om de scheiding aan te brengen om een beter overzicht te verkrijgen. De SP heeft er geen moeite mee dat de provincie Utrecht dan maar de enige provincie is die dat heeft. De provincie Utrecht is nl. een hele bijzondere provincie omdat het als enige de draaischijf van Nederland is. De SP staat op het standpunt dat het verstandig is om de scheiding vooralsnog te handhaven. Wellicht dat het in de volgende Statenperiode wel kan worden samengevoegd; daarvoor is het in de visie van de SP nu te vroeg.

De heer De Jager geeft aan dat de VVD er veel principiëler in zit en zich gesteund voelde door de uitkomst van de audit. Voorts informeert spreker of de gedeputeerde nu suggereert dat de Staten, afhankelijk van de uitkomst van deze discussie, al dan niet gek zijn.

De heer Wijntjes sluit zich aan bij de vraag van de VVD. Het CDA heeft in zijn visie duidelijk gemaakt dat het verschil heel goed te beargumenteren is omdat de provincie Utrecht voor wat betreft het OV een andere begroting heeft dan de andere provincies. Het ware goed als de gedeputeerde in deze gedegen zou ingaan op de argumentatie die door partijen zijn ingebracht in plaats van zijn laatste opmerking te maken.

Gedeputeerde Schaddelee biedt zijn verontschuldiging aan voor de ongelukkige vergelijking. Hij heeft veel waardering voor alles dat de Staten inbrengen. Het is aan hem daarvan steeds goede notie te nemen omdat het de meest relevante input is voor het werk dat hij doet als gedeputeerde.

Het heeft willen aangeven dat de provincie Utrecht niet de enige provincie is die zich de afgelopen jaren heeft gebogen over de vraag hoe een begroting in elkaar moet worden gestoken.

In de context van de audit was de scheiding en alle andere aanbevelingen die zijn gedaan volstrekt te begrijpen. Hij wil echter eveneens aandacht vragen voor alle verbeterstappen die inmiddels zijn gezet en de argumenten die vanuit de ambtelijke organisatie en de College naar voren zijn gebracht om te kiezen voor één programma Bereikbaarheid.

Hij komt daarmee op de inhoud. Het betoog van de VVD zou eveneens kunnen worden gezien als een onderstreping om wel tot één programma te komen. De provincie staat niet voor dat modaliteiten met elkaar gaan concurreren. Het moet zo zijn dat de modaliteiten als een integraal, samenhangend, pakket op elkaar werken.

Gelet op het feit dat duidelijk is dat een aantal partijen voorstander is van handhaving van de scheiding heeft hij zich de vraag gesteld wat er misgaat als de scheiding wordt gehandhaafd. Een overweging die bij de beantwoording van die vraag speelt is dat in vele provinciale mobiliteitsprogramma's multimodaal wordt gewerkt en dat hetzelfde geldt voor programma's die de provincie met Rijk en gemeenten uitvoeren zoals bv. Beter Bentuten en U Ned. Dat zijn programma's met allerlei multimodale financieringsstromen. Als de provincie OV in een apart programma zet kunnen de financieringsstromen niet meer op een goede manier onderling worden afgewogen; dat is lastig.

Het gaat de provincie Utrecht om goede bereikbaarheid in een gezonde en veilige omgeving. Als OV daarin apart wordt gezet wordt in wezen van een middel nl. gezonde bereikbaarheid een doel gemaakt.

Daarbij komt dat in deze verder zal moeten worden gegaan dan in de afgelopen jaren is gebeurd nl. dat die scheiding ook bij alle reserves zou moeten worden doorgevoerd. Daarmee wordt de discussie al dan niet multimodaal lastig. Ter illustratie memoreert spreker in deze de discussie over de P&R Breukelen.

De heer De Jager geeft aan de toelichting van de gedeputeerde te begrijpen. Aan de andere kant wijst spreker erop dat hetzelfde speelt als het gaat om bv. de Omgevingsvisie en de Energietransitie. Bij die programma's wordt ook aangegeven dat er relaties bestaan met andere portefeuilles binnen het College en zou wellicht overwogen kunnen worden om meer portefeuillevaardigheden bij elkaar te voegen. Dat gebeurt bewust niet omdat daar een reden voor is. Op grond hiervan gaat de VVD niet mee in de argumentatie die de gedeputeerde zojuist met de commissie heeft gedeeld. Gedeputeerde Schaddelee onderschrijft dat integraal met elkaar moet worden gewerkt. Soms is dat moeilijk genoeg. In zijn visie wordt het met de scheiding eerder moeilijker dan gemakkelijker gemaakt om het binnen het mobiliteitsterrein goed voor elkaar te krijgen.

De heer Wijntjes kan zich iets voorstellen bij vorenstaand betoog maar zijn stelling is dat de gedeputeerde op beide dossiers zit, waarmee bij hem de grote rol van integrator ligt. Het CDA heeft er alle vertrouwen in dat dit de gedeputeerde lukt.

Gedeputeerde Schaddelee merkt op dat het altijd prettig is als het vertrouwen in hem zo expliciet wordt uitgesproken. Tegelijkertijd is eenieder bekend dat spreker zich niet persoonlijk bezighoudt met de boekhouding. Natuurlijk probeert het College in den brede zoveel mogelijk integraal te werken maar dingen moeten op enig moment ook op een goede manier landen in de begroting en jaarrekening van de provincie. Dat is ingewikkeld genoeg.

Spreker geeft aan onder de aandacht te hebben gebracht wat hij op dit punt onder de aandacht wilde brengen. Zoals gezegd is het verder aan de Staten.

De positie van het trambedrijf is iets waarover het komend jaar zal worden nagedacht. Dat staat in die zin los van de wijze waarop het in de begroting wordt opgenomen.

Spreker heeft op 23 juni jl. gesproken met NS en ProRail waarbij is aangegeven dat de provincie een upgrade naar internationaal treinverkeer zal ondersteunen. Nu het thema vliegverkeer onder een vergrootglas ligt zal ervoor moeten worden gezorgd dat er binnen Europa op de wat kortere afstanden (tot 1000-1500 km) een fatsoenlijk alternatief is. Een dergelijke lobby ondersteunt de provincie van harte en daarover wordt vanuit de provincie ook meegedacht.

De verbinding Den Haag-Aken zal overigens niet via Utrecht zijn.

Onder verwijzing naar de beantwoording over effectief en efficiënt geeft spreker aan dat de ChristenUnie en het College elkaar vinden in het feit dat meer reizigers het doel is. Zowel efficiënt als effectief leveren daaraan een bijdrage. Spreker pleit ervoor vooral vast te houden aan meer reizigers.

De heer Oude Wesselink onderschrijft dat Utrecht niet op de route ligt van de internationale treinverbinding Den Haag-Aken. De laatste paar maanden waren er echter vaker initiatieven van nieuwe treinverbindingen. Het is GroenLinks opgevallen dat meerdere provincies hebben aangegeven dat zij dat willen steunen, ook de provincies die niet direct op dat traject liggen. Spreker vraagt zich af of in de toekomst kan worden verwacht dat de provincie Utrecht zich vaker aansluit bij een lobby richting het Rijk voor meer internationaal treinverkeer.

Gedeputeerde Schaddelee antwoordt dat het hem goed lijkt dat de provincie daar alert op is. Hij memoreert dat signaal in zijn gesprek met NS en ProRail ook expliciet te hebben afgegeven. Mocht er gelegenheid zijn om dat naar buiten toe wat meer publiek te maken zal hij dat zeker doen. Een voorbehoud is echter dat ervoor moet worden gewaakt dat de provincie Utrecht niet iets gaat roepen over andere provincies als zij daar zelf geen partij in is, maar volgens hem beoogt hij hetzelfde als GroenLinks.

De heer Wijntjes merkt op dat de verbinding tussen Den Haag-Aken voor Utrecht wellicht niet interessant is maar welk traject wel interessant is waarvoor hij aandacht wil vragen is de verbinding

Amsterdam-Luik. Luik beschikt over een prachtig TGV-station waarvandaan half Europa snel kan worden bereikt.

Gedeputeerde Schaddelee merkt op dat hij niet op de hoogte was van de verbinding Amsterdam-Luik. Hij zal nagaan hoe de provincie in die discussie zit. In zijn visie zou die verbinding van harte moeten worden ondersteund door de provincie Utrecht.

Mevrouw Hoek informeert naar de bereidheid om een antwoord te geven op vraag of er binnenkort een oplossing te verwachten is voor het feit dat er al drie maanden geen bussen rijden in de buitengebieden.

Gedeputeerde Schaddelee licht toe dat het niet zo is dat er in de buitengebieden geen bussen rijden. Waarop wordt bedoeld zijn de buurtbussen. Deze busjes worden deels gereden door vrijwilligers waarvan een aantal tot de risicogroep behoort. Dat heeft tot gevolg dat de kaartenbak met mensen die de Buurtbussen willen besturen bijna leeg is en op grond daarvan keuzes moeten worden gemaakt. Het moge duidelijk zijn dat ook de provincie voorstaat dat deze busjes weer zo snel mogelijk gaan rijden. Zodra hij hier wat meer zicht op heeft zal hij de commissie hierover nader informeren.

De heer De Jager memoreert zijn vraag ten aanzien van 5.1.3.

Gedeputeerde Schaddelee licht toe dat als de Staten in den brede aangeven de koppeling te willen loslaten het College hiermee kan leven. Het College verneemt derhalve dan graag de opvatting van andere partijen over dit punt.

Naar aanleiding van een desbetreffende opmerking van de voorzitter licht spreker toe dat op de toezeggingenlijst staat dat het kan. Als de VVD dat vindt en andere partijen daar geen bezwaar tegen hebben dan kan de koppeling worden losgelaten.

De voorzitter concludeert op grond van vorenstaande toelichting dat dit punt op de toezeggingenlijst staat tenzij zich partijen melden die tegen het loslaten van de koppeling zijn.

Hij rondt de discussie over programma 5 vervolgens af met de conclusie dat op basis van de meerderheid van de commissie aan het Presidium zal worden geadviseerd de huidige scheiding tussen OV en niet-OV te handhaven.

### *Programma 3. Bodem, Water, Milieu*

De heer Bart deelt mede dat GroenLinks blij is met de voorgestelde teksten en het aanhouden van de WHO-streefwaarde. Voor het overige heeft GroenLinks geen aanvullende opmerkingen.

De heer De Jager merkt op dat de VVD geen aanvullende opmerkingen heeft. De VVD begrijpt de argumentatie van het College bij haar suggestie.

De heer Wolting memoreert dat de ChristenUnie bij punt 2.4.4 had voorgesteld om een doelstelling rond de asbestdaken op te nemen bij 3.4. Bij 3.4 is dit echter niet opgenomen. Geïnformeerd wordt naar de status.

De heer Donker is benieuwd naar het antwoord op de vraag van de ChristenUnie. De SGP heeft overigens geen aanvullende opmerkingen.

CDA, PvdA, D66, PVV, PvdD, SP en 50PLUS geven aan geen aanvullende inbreng te hebben ten aanzien van dit programma.

Gedeputeerde Van Muilekom deelt mede dat de suggestie van de ChristenUnie wordt overgenomen. Dit moet nog in punt 3.4 worden verwerkt.

De voorzitter rondt de discussie over programma 3 af met de conclusie dat het punt van de ChristenUnie aan de toezeggingenlijst wordt toegevoegd.

#### *Programma 4. Energietransitie*

De heer Bart deelt mede dat de inhoud van programma 4 GroenLinks verheugt.

De heer De Jager geeft aan dat het de VVD verheugt dat gedeputeerde Van Essen de suggestie van de VVD bij punt 4.3, het beleidsdoel rond de energietransitie, overneemt. De VVD kan zich ook volledig vinden in de aanvulling met het woord 'innovatief'.

Ten aanzien van het meerjarendoel dat innovaties een grotere bijdrage leveren aan duurzame energievoorziening (4.3.2.) heeft de VVD de suggestie gedaan om daar iets in de tekst te schrappen omdat doel en middel worden gecombineerd. De VVD pleit ervoor dat uit elkaar te trekken o.a. om te voorkomen dat er over de rug van de energietransitie een onderscheid wordt gemaakt in bevolkingsgroepen. De VVD staat op het standpunt dat het voor iedereen betaalbaar moet zijn. Vanuit de politiek zou daar niet een soort verkapte inkomenspolitiek op moeten worden losgelaten. De heer Bart hoort de VVD enerzijds zeggen dat het voor iedereen betaalbaar moet zijn en anderzijds wordt geen onderscheid gemaakt in hoe dat dan betaalbaar wordt gemaakt voor daadwerkelijk iedereen. Als aan mensen met een meer dan modaal inkomen net zoveel steun wordt gegeven als aan mensen die niet zelf een bijdrage kunnen leveren aan de energietransitie dan wordt per saldo niets vooruitgekomen. Geïnformeerd wordt hoe de VVD dit ziet.

De heer De Jager antwoordt dat het uitgangspunt van de VVD inderdaad is dat het voor iedereen betaalbaar moet zijn. Zoals in de argumentatie is aangegeven vindt de VVD dat de lasten van een energiezuinige woning niet veel hoger zouden moeten zijn dan voor een woning met een traditionele energievoorziening. De VVD vindt geen aanvullende taak weggelegd voor de provincie om daarin dat onderscheid te maken.

Mevrouw Poppe merkt op dat de VVD niet echt duidelijk maakt hoe dat dan moet. Mensen die nu in een slecht geïsoleerde woning van een woningbouwcorporatie zitten betalen zich wezenloos aan de gasrekening. Omdat er zoveel gas wordt gebruikt moeten zij straks ook nog een soort boetachtige belasting gaan betalen en vervolgens eveneens meebetalen aan de energietransitie. De mensen die in de slechte woningen zitten hebben nu eenmaal niet de hoogste inkomens.

De heer De Jager geeft aan dat de Staten kaders meegeven en dat de VVD dat in dit geval ook doet. De VVD vindt de betaalbaarheid voor iedereen een belangrijk uitgangspunt. Het is vervolgens aan het College om dat concreet in te vullen. Voorkomen moet echter worden dat dit leidt tot disproportionele financiële instrumenten die een splitsing gaan aanbrengen en onderscheid gaan maken in verschillende bevolkingsgroepen. Dat wil de VVD het College meegeven. Op het moment dat daarover voorstellen komen zal de VVD daarop weer reageren.

Mevrouw Poppe informeert wat de VVD vindt van de subsidies voor de elektrische auto's. Mensen die het geld hadden liggen om een elektrische auto te kopen hebben allemaal subsidie gekregen. De mensen die daarvoor eerst hard moesten sparen krijgen te horen dat het subsidiepotje leeg is. De SP voorziet dat dit straks ook weer gaat gebeuren. Dat vindt de SP ook inkomenspolitiek maar dan de andere kant op.

Naar aanleiding van een desbetreffende opmerking van de voorzitter onderschrijft spreekster dat dit onderwerp afwijkt van hetgeen nu ter bespreking voorligt; het heeft echter wel met de energietransitie te maken.

De heer Bart is van mening dat de VVD voorbijgaat aan het feit dat een deel van de bevolking van Utrecht in staat is om de investering te doen en die vervolgens terugverdiend ziet in een lagere energierekening maar er eveneens een grote groep mensen is waarvoor dat niet geldt omdat zij geen eigen woning hebben of bv. in een sociale huurwoning zitten. Dat zijn niet groepen waarvoor geldt dat zij op dit moment kunnen bijdragen aan de verduurzaming. Als daarin geen onderscheid wordt gemaakt wordt het ook niet duidelijk wat nu precies de toegevoegde waarde van de provincie is. Die toegevoegde waarde zit nu juist in het zoeken naar wat passend is. Dat staat volgens GroenLinks ook in die doelstelling. Op grond van het vorenstaande begrijpt GroenLinks niet waar het probleem met die doelstelling vandaan komt.

De heer De Jager onderschrijft dat het voor de provincie een lastige opgave is om het voor iedereen betaalbaar te houden. De VVD gaat er niet op vooruitlopen hoe dat zou moeten worden gedaan. Het is niet aan de provincie om op te leggen wie wat zou moeten betalen. De VVD voorziet daar toch wat slimmere oplossingen die zij zelf echter niet direct voorhanden heeft. Zoals gezegd vindt de VVD dat het niet disproportioneel moet komen te rusten bij bepaalde bevolkingsgroepen.

Spreker geeft toe dat de subsidie voor elektrische auto's niet het effect teweeg heeft gebracht dat werd beoogd. Daar moet van geleerd worden in de zin dat voor de toekomst moet worden nagedacht hoe tot betere maatregelen kan worden overgegaan.

Mevrouw Poppe stelt voor het dan voor zonnepanelen anders te gaan doen.

De heer Ubaghs maakt het punt van orde dat het nu over de Doelenboom gaat.

De voorzitter deelt de mening van de PVV en rondt de discussie over de energietransitie hierna af.

De heer Wijntjes deelt mede dat het CDA geen inbreng heeft op dit programma.

De heer De Droog merkt op dat het vreemd zou zijn om de Doelenboom Energietransitie zo snel na het vaststellen van het Energieprogramma aan te passen. D66 ziet de lijnen uit dat programma rechtstreeks terug in de Doelenboom.

In het programmadoel staat het Klimaatakkoord opgenomen. In de Statenvergadering van 30 oktober 2019 heeft de provincie Utrecht ingestemd met de ondertekening van het Klimaatakkoord door het IPO en daarmee met de afspraken en de maatregelen die daaruit voortvloeien. Daarmee sluit de provincie Utrecht aan bij landelijke afspraken waarvan D66 graag een eigenstandige invulling terug zou willen zien. Klimaatneutraliteit is in de Energieagenda nog gedefinieerd als energieneutraliteit in 2040 en is in het Energieprogramma ook als zodanig benoemd. D66 wil ook klimaatneutraliteit terugzien in de Doelenboom. Deze ambitie raakt meerdere beleidsterreinen (w.o. Landbouw, Mobiliteit, Economie). Op grond hiervan zou klimaat volgens D66 een concern brede opgave moeten zijn. D66 mist dat bij hoofdstuk 8 en stelt voor om de concern brede opgave met een meerjarendoelstelling uit te breiden t.w.: "De provincie Utrecht is uiterlijk in 2050 klimaatneutraal en draagt integraal en effectief bij aan de realisatie van de doelstellingen in het Klimaatakkoord w.o. 49% CO2 reductie in 2030 ten opzichte van 1990." Daarmee wordt ervoor gezorgd dat de gemaakte afspraken ook navolgbaar zijn in de P&C-cyclus."

De heer Strandstra geeft aan dat de PvdD het voorstel van D66 steunt. De PvdD staat voor een 1,5 graden economie. Op grond hiervan zou de PvdD zelf voorstellen om een doelstelling van 100%, dus volledig klimaatneutraal in 2040, te hanteren.

Als D66 100% klimaatneutraal in 2050 voorstelt is de vraag of zij daarvoor ook tussendoelstellingen wil opnemen bv. 75% in 2040 afgaande op 49% in 2030.

De heer Bart antwoordt dat vorig jaar is afgesproken dat aangesloten wordt bij datgene dat landelijk wordt gedaan. D66 stelt thans voor om dit ook tot de eigen verantwoordelijkheid van de provincie Utrecht te rekenen. In de verdere uitwerking kan met elkaar worden bekeken hoe daaraan vorm kan worden gegeven.

De heer Strandstra merkt op dat de praktijk uitwijst dat de doelen veelal niet worden gehaald als er geen afrekenbare tussendoelstellingen worden afgesproken. Dat wil de PvdD voorkomen.

De heer De Droog vraagt zich af of 49% in 2030 niet ambitieus genoeg is.

De heer Strandstra antwoordt dat de PvdD constateert dat D66 landelijk maar ook vanuit Europa steeds meer inzet op een doelstelling van 55% reductie in 2030. De PvdD zou dat graag in het voorstel terug willen zien. Wat de PvdD betreft staat 100% klimaatneutraal in 2040 wel. Als daarop tussendoelen kunnen worden vastgesteld dan kan daarover vast wel met elkaar worden gesproken. Hij roept het College op om met de ambitie in te zetten op die 1,5 graden economie. De oproep van D66 steunt de PvdD van harte maar dan wel met een doelstelling van 100% klimaatneutraal in 2040.

Mevrouw Lejeune deelt mede dat de PvdA zich kan vinden in de inhoud van programma 4.

Voorts geeft zij aan dat de PvdA wel iets ziet in zowel het voorstel van D66 als de aanvulling van de PvdD daarop.



Spreekster hecht er tot slot aan op te merken dat de van de griffie ontvangen instructie over de behandeling van de Doelenboom duidelijk was. Daarin staat waar deze commissie al dan niet over gaat. Heel nadrukkelijk staat daarin eveneens dat de meerjarendoelen iets is van GS. Dat betekent niet dat de Staten daarvan niets mogen vinden, maar zij moeten zich wel realiseren dat dat niet de doelen zijn die zij straks gaan vaststellen. De Staten gaan over de doelen en de beleidsdoelen in de Doelenboom.

De heer De Harder deelt mede dat het de ChristenUnie verheugt dat een door haar ingebrachte suggestie wordt overgenomen en voor een ander punt een sterkere suggestie van de VVD is gevonden.

Bij 4.1 staat een opsomming van drie meerjarendoelen. De ChristenUnie heeft voorgesteld om die wat meer uit te splitsen richting het doel dat de provincie uiteindelijk wil bereiken omdat het nu wat de ChristenUnie betreft te veel als middel is beschreven. Daarop is geantwoord dat het voorstel van de ChristenUnie te veel zou overlappen met het beleidsdoel. De ChristenUnie onderschrijft dat het overlapt met het beleidsdoel maar niet dat dit te veel zou zijn. Wat de ChristenUnie betreft maakt haar voorstel juist concreet op welke drie deelgebieden het beleidsdoel moet worden behaald via de meerjarendoelen. Dat blijkt ook wel uit de toelichting die in het achtergronddocument staat. De ChristenUnie pleit daarom nogmaals voor het aanpassen van deze meerjarendoelen. Als de gedeputeerde dit dringend ontraadt, kan de ChristenUnie daar overigens wel mee leven.

Beleidsdoel 4.2 luidt nu "De opwekking van duurzame energie in de provincie Utrecht is sterk toegenomen." Daaronder hangt een meerjarendoel dat luidt: "er zijn meer publieke laadpunten voor elektrisch vervoer.": De laatste keer dat de ChristenUnie dat checkte droegen laadpunten niet bij aan het opwekken van duurzame energie. Geïnformeerd wordt of er iets veranderd is. De laadpunten kunnen natuurlijk wel bijdragen aan het goed beschikbaar maken van deze duurzame energie. De ChristenUnie pleit er daarom nogmaals voor om beleidsdoel 4.2 aan te vullen met een zinsnede t.w. "En duurzame energie is makkelijk beschikbaar voor elektrisch vervoer."

De heer Ubaghs memoreert dat de PVV een duidelijke mening heeft over de energietransitie. Die mening zal verder worden geventileerd als dit aan de orde is en niet bij de behandeling van de Doelenboom.

De voorzitter deelt mede dat de SP via de chat heeft aangegeven geen bijdrage te hebben op dit programma.

De heer Donker merkt op dat hij de discussie tussen D66 en PvdD met belangstelling heeft gevolgd. Doelstellingen hebben te maken met een planning maken. Er wordt over 2040, 2050 gesproken. De SGP onderschrijft de punten maar er moet voor worden gewaakt alles vast te leggen om te voorkomen dat de rechter de provincie later bepaalde niet haalbare zaken af kan dwingen. SGP pleit er derhalve voor de doelen voor ogen te houden maar dat de provincie zich daarop niet te veel vastpint.

Voor het overige heeft de SGP geen bijdrage op dit onderwerp omdat de discussie over de energietransitie, zoals eerder gezegd, op een andere moment wordt gevoerd.

De heer Strandstra merkt op dat de tussendoelen juist nodig zijn omdat de praktijk uitwijst dat de rechter nodig is om de provincie aan het behalen van haar doelstellingen te houden. Dit zijn ook niet zomaar doelstellingen. Dit zijn doelstellingen die gaan over de leefbaarheid op de lange termijn. Op grond hiervan roept de PvdD het College nogmaals op eveneens met tussendoelen te komen.

De heer De Droog hecht eraan te onderstrepen dat D66 de stap naar 2030 al een mooie tussenstap vindt en dat zij graag bereid is om mee te denken over verdere tussenstappen. Wat D66 betreft gaat de provincie jaarlijks meten en kijken waar zij staat.

De heer Donker geeft aan de wens van de PvdD te begrijpen evenals de belangen om die tussendoelen te halen. De SGP vindt het ook niet verkeerd om tussendoelen te stellen. Die zijn zeker

nodig om de uiteindelijke doelstelling te behalen. De SGP pleit er echter voor nuchter te blijven en het verstand erbij te houden omdat een klimaat niet maakbaar is door mensen.

De heer De Droog merkt op dat het klimaat wel te ontwrichten is door mensen, waarop de heer Donker antwoordt dat dit maar ten dele het geval is.

Mevrouw Hoek deelt mede dat 50PLUS geen aanvullende opmerkingen heeft.

Gedeputeerde Van Essen zet ten aanzien van 4.3.3 uiteen dat de energietransitie nu het meerjarendoel is. Dat dit betaalbaar moet worden voor iedereen staat het College ook voor. Hoe dat kan worden gerealiseerd komt aan de orde bij de verdere uitwerking. De Staten kunnen daarin verschillende keuzes maken. De financiële instrumenten kunnen voor iedereen worden ingezet. Drie jaar geleden is bv. het Energiefonds Utrecht in het leven geroepen waaraan de provincie samen met de gemeente Utrecht bijdraagt. Dat valt ook onder dit onderdeel van het energieprogramma en draagt eveneens bij aan dit doel. Spreker begrijpt de geuite zorg van de VVD maar hetgeen is verwoord is in zijn visie in lijn met hetgeen de VVD beoogt.

De suggestie om het woord 'beter' weg te laten zou niet passen in de consistentie waarbij bij alle meerjarendoelen de termen beter, verder, mooier zijn geformuleerd. Als de financiële instrumenten tussen haakjes weg zou worden gelaten zou wat het College betreft minder duidelijk worden gemaakt wat wordt beoogd. Op grond van het vorenstaande hecht het College eraan de tekst als zodanig te handhaven.

De heer De Jager informeert of het niet wenselijk is een consistente lijn te volgen door doel en middel van elkaar te scheiden. De vraag is waarom hierop in dit geval een uitzondering zou moeten worden gemaakt.

Gedeputeerde Van Essen antwoordt dat het enigszins vergelijkbaar is met de opmerking van de ChristenUnie bij 4.1. Het is een beetje een geleidende schaal tussen doel en middel. Op een gegeven moment is er een overall doel bv. welvaart en wereldvrede voor iedereen. Dat wordt vervolgens met elkaar afgepeld tot subdoelen, waarmee het steeds operationeler wordt. Het is van belang dat de meerjarendoelen voldoende aansluiten bij het handelingsperspectief van de provincie en niet te abstract zijn. Dat is de reden dat er soms wordt gerefereerd aan de taken waarop de provincie direct invloed heeft of het daarop toespitst. De reden dat passende financiële instrumenten hierbij staat vermeld is om helder te maken waarop dit betrekking heeft. Het is uiteindelijk aan de Staten. Het voorstel van het College is om dat te handhaven.

De suggestie van D66 heeft feitelijk betrekking op een ander programma. Indien hij het goed begrijpt stelt D66 voor om aan programma 8 een overkoepelend klimaatdoel toe te voegen. Dat zou in zijn visie dan het meest passen onder 8.6 waar een aantal concern brede thema's zijn geadresseerd. Voor wat betreft Energie staan de ambities natuurlijk al bij het hoofddoel van programma 4. Op zich kan spreker zich echter wel iets voorstellen bij de suggestie van D66. Dit zal hij echter nog wel moeten afstemmen met gedeputeerde Bruins Slot, portefeuillehouder Bestuur.

De provincie heeft het Klimaatakkoord geaccordeerd. In het kader van de Energieagenda loopt nog een onderzoek naar de doelen en tussendoelen en hoe die zich tot elkaar verhouden. Hij stelt voor de uitkomst van dat onderzoek af te wachten.

De heer Strandstra constateert dat de gedeputeerde op zich positief staat tegenover het opnemen van zo'n doelstelling maar ten aanzien van bv. de tussendoelen op het gebied van energie te willen wachten op wat in september zal worden besproken. De Doelenboom is echter nu aan de orde. Geïnformeerd wordt hoe dat uiteindelijk wordt samengebracht.

Gedeputeerde Van Essen antwoordt dat dit elkaar in zijn visie niet bijt. De provincie heeft naast vele andere ambities bv. de ambitie om 10.000 woningen per jaar te bouwen; dat aantal staat ook niet in deze Doelenboom. De aantallen is iets dat verder wordt uitgewerkt in programma's en begrotingen. De Doelenboom is de kapstok waaraan die zaken worden opgehangen.

De heer Strandstra hoort de gedeputeerde ook spreken over het Klimaatakkoord. Daar is de doelstelling 95% reductie in 2050. Geïnformeerd wordt of dat nu het doel is waaraan hij denkt; D66 had het over 100% in 2050.

Gedeputeerde Van Essen merkt op dat dit niet het moment is om die discussie met elkaar te voeren. Desgevraagd door de heer De Droog antwoordt spreker dat hij zich kan voorstellen dat er naar aanleiding van de behandeling van de Doelenboom in de commissies een lijstje wordt gemaakt met suggesties dat in het College wordt afgestemd en vervolgens wordt teruggekoppeld wat al dan niet wordt overgenomen. Als een suggestie niet wordt overgenomen kan altijd nog een amendement worden ingediend.

Spreker vervolgt dat de ChristenUnie er ten aanzien van 4.1 voor pleit voor inwoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties te splitsen in afzonderlijke beleidsdoelen. Het College heeft gemeend dat al iets specifieker te moeten maken en ook wat meer te linken aan hetgeen waarop de provincie zelf invloed heeft. Daarin komen die drie groepen al duidelijk terug; 4.1.1 gaat over die inwoners; 4.1.2 over die bedrijven en 4.1.3 over de maatschappelijke organisaties. Wat meer inkleuring over de rol van de provincie helpt om het goede gesprek met elkaar te voeren bij de begroting. De voorkeur van het College gaat er derhalve naar uit om daaraan vast te houden.

Met betrekking tot 4.2 merkt spreker op dat hij de link met elektrisch vervoer iets minder had gelegd dan de ChristenUnie. Hij bevestigt dat de opwekking van duurzame energie en meer laadpunten voor elektrisch vervoer niet helemaal bij elkaar passen. Hij stelt voor de tekst als volgt te wijzigen: "De opwerking en beschikbaarheid van duurzame energie in de provincie Utrecht is sterk toegenomen." Spreker constateert dat de ChristenUnie zich hierin kan vinden.

De heer De Jager deelt mede dat hij eraan hecht de discussie naar aanleiding van meerjarendoel 4.3.2 mee terug te nemen naar zijn fractie en op basis daarvan te bepalen of al dan geen amendement wordt ingediend.

De voorzitter rondt de discussie af met de conclusie dat de toezeggingenlijst gehandhaafd blijft. Daaraan wordt toegevoegd de wijziging ten aanzien van 4.2 naar aanleiding van de suggestie van de ChristenUnie. Voorts blijft voornamelijk in het ongewisse of de suggestie van D66 om de klimaatdoelen toe te voegen aan 8.6 wordt opgenomen in de toezeggingenlijst.

### **2.1a Inspreker dhr. Dommanschet namens Gaasperdam voor behoud Geingebied**

De inspreektekst van de heer Dommanschet is als bijlage bij het verslag gevoegd. Korthedshalve zij verwezen naar de inhoud.

De heer Donker is van mening dat hetgeen de heer Dommanschet naar voren brengt zeer behartigenswaardig is. De provincie zal hier niet zoveel mee kunnen maar de landelijke overheid zal hiermee in de visie van de SGP wel rekening moeten houden.

Als de windmolens niet in het Geingebied komen, komen ze wel ergens anders. De SGP zou de lasten wat eerlijker willen verdelen.

Mevrouw Poppe geeft aan zich te kunnen voorstellen dat de heer Dommanschet de windmolens daar niet mooi vindt. De provincie is echter gehouden aan het leveren van een aandeel in hernieuwbare energie. Geïnformeerd wordt of de heer Dommanschet alternatieve ideeën heeft voor windmolens.

Mevrouw Hoek merkt op dat het betoog van de heer Dommanschet 50PLUS uit het hart is gegrepen. Eindelijk wordt duidelijk verwoord waarom vooral geen windmolens moeten worden geplaatst in dit gebied. 50PLUS staat op het standpunt dat nergens in de provincie Utrecht windmolens zouden moeten worden geplaatst.

Het verheugt mevrouw Lejeune dat de heer Dommanschet aangeeft geen klimaatontkenner te zijn en dat hij niet tegen het opwekken van duurzame energie is maar dat hij alleen problemen heeft met windmolens. Zij informeert of hij op het standpunt staat dat er in de hele provincie Utrecht geen windmolens zouden moeten komen.

Voorts sluit de PvdA zich aan bij de vraag van de SP over alternatieven om de klimaatdoelstellingen in de provincie Utrecht te halen. De PvdA wil graag meedenken in alternatieve gedachten als dat leidt tot een mooiere provincie Utrecht.

De heer Bart spreekt zijn waardering uit voor alles dat de heer Dommanschet zelf doet aan duurzaamheid. Dit is echter niet voor iedereen weggelegd op grond waarvan de hele samenleving op zoek zal moeten gaan naar een plek om duurzame energie op te wekken. Dat geldt ook voor de RES. Geïnformeerd wordt welke rol de inspreker precies voor de provincie ziet mede gelet op het feit dat de gemeente De Ronde Venen een eigen afwegingskader zal maken en in zal brengen in de RES. De provincie zal daar niet zomaar op ingrijpen tenzij er echt een probleem gaat ontstaan qua hoeveelheid duurzame energie die zal worden opgewerkt in de provincie Utrecht.

De heer De Harder zet uiteen dat er in het kader van de klimaatdiscussie en de energietransitie ook ruimte zal moeten zijn voor wind op land. Of dat uiteindelijk een rendabele businesscase zal blijken te zijn moet worden afgewacht.

Geïnformeerd wordt waar het volgens de heer Dommanschet wel zou kunnen in de provincie Utrecht. In de provincie is het woekeren met ruimte, zodat het ook voor de Staten zoeken is wat nu de beste plekken zijn om met de bewezen technieken haar bijdrage te leveren aan de energietransitie.

De heer Wijntjes veronderstelt dat menigeen de lelijke windmolens niet in zijn achtertuin wil hebben. Wat hem bevreemdt is dat de inspreker van een topambtenaar van Economische Zaken te horen heeft gekregen dat het plaatsen van windmolens op land totaal niet meer nuttig is en alles naar zee moet worden gebracht. Geïnformeerd wordt of de inspreker heeft gevraagd waarom dit geen officieel standpunt is van zijn ministerie.

De heer Dommanschet zet uiteen dat uit berekeningen van de gemeente Abcoude en wellicht ook andere gemeenten blijkt dat slechts over 50% van de daken wordt gesproken en een bepaald percentage woningen als het gaat om isolatie. Zijn eerste vraag is of die berekeningen wel kloppen in de zin of de productie van energie die door zon kan worden bereikt en de vermindering van energieverbruik die door isolatie kan worden bereikt wel goed worden meegenomen in het geheel. Als hij met zijn woning uit 1865 op 0,31 EPC kan komen dan moeten veel meer partijen dat in zijn visie kunnen. Op grond hiervan zou hij de subsidie liever uitgeven aan zonnepanelen en isolatie. Daarnaast is er volgens hem op de bedrijventerreinen nog veel meer ruimte om met zon te werken. Als er dan windmolens moeten worden geplaatst dan lijken die op zee inderdaad veel beter te renderen. In plaats van dat er subsidie moet worden gegeven aan een boer van € 50.000 per jaar wordt er nu zelfs betaald voor concessies. Als de mening vervolgens toch is dat er ook nog windenergie op land moet worden gewekt dan kan spreker zich voorstellen dat dit in industriegebieden gebeurt en niet in kwetsbare natuurgebieden zoals het Groene Hart, de Utrechtse Heuvelrug en het Geingebied. In het Geingebied komen 1.000.000 recreanten per jaar, is voor € 170 mln. een spoorlijn onder het Gein aangelegd, heeft een dijkverbetering plaatsgevonden, is een bomkap tegengehouden alsmede de A6-A9 ad € 2,2 miljard. Om dat nu met windmolens te gaan vernietigen acht spreker niet slim.

De ambtenaar van EZ heeft aangegeven dat zowel de prijs van zonne- als windenergie nog steeds aan allerlei technische ontwikkelingen onderhevig is. Zon is sterk gedaald ten opzichte van wind. Vijf jaar geleden zei iedereen al dat zon van wind zou winnen. Dat blijkt nu bewaarheid te worden. Hij pleit ervoor zijn huis als voorbeeld te nemen en alle bedrijven te verplichten dat te doen. Eerst alle daken maximaal vol te leggen met zonnepanelen en als windenergie dan nog nodig is windmolens te plaatsen op zee of in industriegebieden.

Gedeputeerde Van Essen complimenteert de heer Dommanschet met de wijze waarop hij zijn eigen woning heeft verduurzaamd.

Om de discussie over zon en wind in de provincie Utrecht in perspectief te zetten licht spreker toe dat met het ondertekenen van het Klimaatakkoord afspraken zijn gemaakt over de klimaatopgave in Nederland. Dat gaat over de gebouwde omgeving, warmtetransitie waarvan de woning van de heer Dommanschet een mooi voorbeeld is; er zijn vele woningen die deze stappen nog te gaan hebben. Het gaat ook over verduurzaming van mobiliteit, industrie en de elektriciteitsvoorziening. Ten aanzien van duurzame elektriciteit is in het Klimaatakkoord 49 TWh in 2030 afgesproken. Bijna de helft daarvan komt straks van wind op zee. Daar wordt derhalve maximaal op ingezet.

Om de doelstellingen voor 2030 te kunnen halen is echter eveneens duurzame elektriciteit opwekking op land nodig. Afgesproken is dat dit van zon en wind moet komen. Daarnaast zijn ook andere technieken denkbaar. De decentrale overheden (provincies, gemeenten, waterschappen) hebben een belangrijke rol om daarvoor met elkaar de juiste locaties te vinden. Dat is het proces waaraan de provincie samen met de andere partners in het kader van de RESsen werkt. De heer Dommanschet woont in een grensgebied. Dat maakt het extra complex omdat dit zowel onderdeel uitmaakt van de RES U16 als van de RES Noord-Holland Zuid.

De RES U16 heeft zich te bewegen binnen de kaders die de provincie Utrecht stelt. De provincie Utrecht heeft een aantal locaties uitgesloten voor hernieuwbare opwek bv. Natura 2000 gebieden. Daarnaast is ten aanzien van een aantal locaties gesteld dat het wel mogelijk is mits bij de inpassing rekening wordt gehouden met de waarde van dat gebied. Denk bv. aan weidevogelgebieden, het Nieuwe Hollandse Waterliniegebied, Unesco status. Binnen de U16 i.c. de gemeente De Ronde Venen moet de keuze voor de locaties en of dat zon dan wel wind wordt nog worden gemaakt.

De stelling van de heer Dommanschet dat wind feitelijk achterhaald is en zon veel voordeliger is deelt spreker niet. Er zijn drie belangrijke factoren voor de locatiekeuzes:

1. landschap/ruimtelijke ordening;
2. participatie;
3. netwerkcapaciteit.

De netwerkbedrijven zijn voorstander van windmolens omdat dit veel efficiënter is vanuit netwerkperspectief. Spreker is van mening dat vanuit ruimtelijk perspectief zou moeten worden gekozen voor zoveel mogelijk zon op dak. Met elkaar zal ten aanzien van het vorenstaande de goede balans moeten worden gevonden. Dat gesprek vindt nu plaats binnen de RES-regio's. In het kader van de RES U16 wordt gekoerst op een bijdrage aan hernieuwbare opwek van totaal 1,8TWh. Zijn inschatting is dat maximaal zal worden ingezet op dak maar rekening houdend met de restrictie van het net voor het overige een plek zal worden gegeven aan zon en wind op land met in achtneming van de kaders van de provincie Utrecht en in een goed participatieproces met de inwoners. De provincie hecht eraan dat ieder gemeente een bijdrage levert; niet meedoen is geen optie.

De RES-regio Noord-Holland Zuid is al wat concreter hetgeen De Ronde Venen wel wat zorgen baart. Met zijn collega in de provincie Zuid-Holland heeft spreker afgesproken dat over het eerdergenoemde grensgebied een goede afstemming zal plaatsvinden in aanloop naar RES 1.0. Spreker roept de heer Dommanschet op vooral mee te denken over een goede invulling. Overigens zij opgemerkt dat uit de vragen van de Statenleden wel blijkt dat zij op het standpunt staan dat de provincie op een zorgvuldige wijze invulling moet geven aan de grote opgave waarvoor wordt gestaan. Het zal impact hebben op het landschap. Dat vraagt om een zo zorgvuldig mogelijke inpassing.

Mevrouw Poppe geeft aan dat het idee van de heer Dommanschet met betrekking tot de daken de SP uit het hart gegrepen is.

Een praktisch probleem waar in deze tegenaan wordt gelopen zijn de huurwoningen. Bewoners huren de binnenkant en mogen aan de buitenkant niets doen dus kunnen ook geen zonnepanelen op hun dak leggen. Woningbouwcorporaties en verhuurders werken daar niet aan mee. Dat moet worden opgelost. De SP hoopt dat de heer Dommanschet ook daarover wil meedenken.

Ook mevrouw Hoek onderschrijft het pleidooi van de heer Dommanschet om eerst alle daken vol te leggen met zonnepanelen. Het punt is dat de provincie een opdracht heeft te voldoen. De

particuliere daken tellen daarin niet in mee. 50PLUS pleit ervoor dat de provincie zich ervoor inzet dat die daken wel mogen worden meegeteld. Dat zal enorm bijdragen aan de aanwezige behoefte. Nu worden windmolens of zonneweides gerealiseerd die vele huishoudens van energie moeten voorzien. 50PLUS pleit ervoor dit om te draaien waardoor aan de andere kant minder nodig is om de huishoudens van energie te voorzien.

Daarbij komt dat de windmolens 'slachtmachines' zijn voor vogels. 50PLUS pleit ervoor de woningbouwverenigingen onder druk te zetten om alle daken van huurwoningen te voorzien van zonnepanelen.

Tot slot hecht spreekster eraan op te merken dat 50PLUS voor de A6-A9 eveneens op de barricade heeft gestaan.

De heer De Harder merkt op dat de discussie enigszins afdwaalt van het Geingebied. Hij hoort een aantal dingen die op gespannen voet staan met de feiten. Het idee dat alleen met zonnepanelen en wind op zee voldoende energie kan worden opgewekt voor het hele systeem klopt volgens de ChristenUnie niet geheel. De vraag is of de heer Dommanschet in de winter ook dusdanig veel stroom weet op te wekken dat hij geen netaansluiting meer nodig heeft.

Het argument van de vogels hoort hij vaak. Daar is onderzoek naar gedaan. Een gemiddelde windmolen slaat ongeveer 3 - 4 vogels per jaar uit de lucht, terwijl een huiskat gemiddeld 28 vogels per jaar pakt.

Mevrouw Poppe vindt het te gemakkelijk om te stellen dat er in de zomer veel energie kan worden opgewerkt maar in de winter niet en er daarom windmolens nodig zijn. De SP is van mening dat ervoor moet worden gezorgd dat de opgewekte energie kan worden opgeslagen.

De voorzitter geeft de heer Dommanschet het woord voor een laatste slotopmerking.

De heer Dommanschet mist in de discussie dat het niet alleen om zon of wind gaat. Het gaat in eerste instantie om isoleren (plafond, wanden, vloeren). Dat vermindert het energieverbruik. Vervolgens moeten op de daken van particulieren en bedrijven zonnepanelen worden gelegd. Als er dan nog windenergie nodig is dan moeten de windmolens zoveel mogelijk op zee worden gezet of op plekken waar ze de natuur niet schaden bv. op industriegebieden.

De voorzitter bedankt de heer Dommanschet voor zijn inbreng en rondt hierna de bespreking over dit onderwerp af.

#### **1.4 VERVOLG RONDVRAAG**

##### *D66 inzake Stedin en energietransitie*

De heer De Droog bedankt de gedeputeerde voor de herkenbare beantwoording van de vragen van D66 ten aanzien van de financiën Stedin voor energietransitie. Er bestaat straks een kans dat er geen financiering is of dat het niet snel genoeg kan. D66 vond het enigszins verontrustend om te zien hoeveel jaar het duurt voordat de provincie in beweging is. Geïnformeerd wordt of kan worden toegezegd de Staten zo snel mogelijk te informeren bij signalen dat dit een drempel zou kunnen vormen. Er wordt vanuit gegaan dat dit niet zo is maar het was wel een van de hick ups die D66 niet voor ogen had op het moment dat zij naar de energietransitie keek.

Gedeputeerde Van Essen merkt op dat D66 dit punt terecht aankaart. De netcapaciteit is een zeer belangrijke factor. Zon op dak, zon op land of windmolens zijn niets waard als er geen stekker aan zit om het aan te sluiten op het elektriciteitsnet. Dat net moet het aankunnen. Dat moet op punten worden uitgebreid en dat vraagt investeringen.

Die gesprekken worden in het kader van de RESsen met de netwerkbedrijven gevoerd. Daarom zit bv. Stedin nadrukkelijk aan tafel en denkt mee. Hij noemde dat zojuist al als een van de drie belangrijke factoren waarmee rekening moet worden gehouden en dat moet meewegen in die keuzes van zon, wind en locaties. Dat is een meerjarig traject. Spreker kan wel toezeggen de Staten daarover op de

hoogte te houden maar dat is dan een toezegging voor de komende vijf jaar; hij vraagt zich af of dat heel vruchtbaar is.

Overigens vindt in IPO-verband eveneens het gesprek plaats over de rol die provincies moeten/kunnen spelen in het kader van eventuele netuitbreidingen vanwege de ruimtelijke impact van het plaatsen van een transformatorstation. Van belang is dat de plannen voor opwek en de capaciteit van het elektriciteitsnet op een goede manier met elkaar in verbinding blijven staan. Daarnaast wordt in IPO-verband bekeken hoe provincies goed hun rol kunnen pakken in het vervolg proces na RES 1.0. GS en PS komen elkaar daarover ongetwijfeld nog meerdere malen te spreken. Het is goed om te weten dat de financiering ook voor de netbeheerders een belangrijk aandachtspunt is, aldus de heer De Droog.

Mevrouw Van Ulzen memoreert dat Stedin kapitaal nodig heeft. Geïnformeerd wordt of het voor de provincie het overwegen waard is om aandeelhouder te worden; een aandeelhouder heeft wat meer zeggenschap en invloed.

Gedeputeerde Van Essen begrijpt het idee achter de suggestie van de VVD. Als de provincie daarin enige zeggenschap wil gaat het voor wat betreft het kopen van aandelen al snel om veel geld. De vraag is of dat iets is waarmee de provincie haar begroting zou moeten willen belasten. Hij kan de suggestie van de VVD nog een keer terugleggen in de organisatie maar zijn inschatting is, hetgeen ook de portee van de antwoorden op de vragen van D66 is, dat de provincie op dit moment geen aanleiding ziet om dat te overwegen omdat zij die rol niet nodig heeft om de transitie mogelijk te maken.

## **2.2 Memo inbreng Provincie Utrecht op de Luchtvaartnota**

De voorzitter geeft gedeputeerde Van Muilekom het woord voor een korte toelichting.

Gedeputeerde Van Muilekom memoreert de eerdere presentatie in de commissie over dit onderwerp. In de afgelopen maanden is er veel inzet gepleegd om de betekenis van de luchtvaart in Nederland goed te bestuderen en m.n. het effect van de luchtvaart op het leefmilieu en de natuur in de provincie Utrecht.

De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), een samenwerkingsverband waarin vier provincies en 56 gemeenten zijn vertegenwoordigd, heeft hard gewerkt aan een gezamenlijke zienswijze op de Luchtvaartnota. In zijn visie zijn de issues die de provincie Utrecht belangrijk vindt redelijk goed in die zienswijze geland. Als de Staten een aantal onderwerpen extra benadrukt zouden willen hebben dan kan spreker zich voorstellen dat de provincie Utrecht een aanvullende zienswijze indient op de zienswijze van de BRS en deze goed afstemt met de Utrechtse gemeenten die in de Kerngroep Luchtvaart en Schiphol zitten (Stichtse Vecht, De Ronde Venen, Utrecht en Amersfoort).

De heer Oude Wesselink deelt mede dat GroenLinks in algemene zin zeer content is met de concept-zienswijze. Het verheugt GroenLinks dat de luchtvaart nu de aandacht krijgt dat het verdient in de provincie Utrecht. Er zijn steeds meer inwoners die daarvan hinder ondervinden. Als er een snelweg voor de deur van inwoners wordt aangelegd zijn er veel manieren om daartegen bezwaar in te dienen. Als er boven het huis van inwoners een vluchtroute komt hebben zij die bezwaarmogelijkheden niet. Daarom is het goed dat vanuit de provincie Utrecht een kritische zienswijze wordt gestuurd naar het Rijk.

GroenLinks heeft een drietal suggesties waarvan zij hoopt dat deze worden meegenomen.

Nachtvluchten. Vanwege de geluidsoverlast die nachtvluchten ook tientallen kilometers van Schiphol veroorzaken pleit GroenLinks ervoor concreet te verzoeken geen vluchten meer toe te staan tussen 23.00 – 7.00 uur.

Fijnstof. Op dit moment wordt voor geluid al gepleit voor het hanteren van de WHO-norm.

GroenLinks geeft mee de WHO-norm eveneens te bepleiten voor fijnstof. Volgens GroenLinks is dit niet meer dan logisch omdat de provincie Utrecht deze norm ook hanteert.

Onderzoek naar verdere krimpscenario's. Inmiddels is wel duidelijk dat de luchtvaartsector en het publieke belang tegenover elkaar staan. De sector wil groei terwijl de meerderheid van Nederland

daarop tegen is. Recht doen aan het publiek belang betekent dus afzien van groei en selecteren welke bestemmingen echt van belang zijn. Uit onderzoek van de werkgroep Toekomst Luchtvaart blijkt dat er 90.000 vluchten kunnen worden geschrapt zonder economische schade. Dan nog kan worden afgevraagd of economische schade niet beter kan worden geaccepteerd dan schade aan mens en milieu.

De heer De Jager deelt mede dat in de visie van de VVD in de zienswijze de nadruk zou moeten worden gelegd op twee doorslaggevende aspecten t.w. geluid en emissie.

De VVD acht van belang dat een verband wordt gelegd tussen de Luchtvaartnota en de Luchtruimherziening. Als bij het dalen maximaal gebruik wordt gemaakt van een glijvlucht veroorzaakt dit het minste geluid en emissie; als bij het stijgen op een gelijkmatige manier tot de gewenste hoogte wordt gekomen behoeft niet meer brandstof te worden gebruikt dan strikt noodzakelijk is hetgeen tot minder emissie leidt.

De VVD leest voornoemde punten weliswaar in de stukken terug maar pleit ervoor daarvoor extra aandacht te vragen. Dat is goed voor de provincie Utrecht.

De heer Westerlaken deelt mede dat het CDA de inhoud van het voorliggende memo volledig onderschrijft.

In de Infosessie zijn vragen gesteld over de transparantie rondom het besluit. Die transparantie is in de visie van het CDA niet veel beter geworden. Indien besloten wordt een aanvullende zienswijze vanuit de provincie Utrecht te sturen kan daarop wellicht nog eens worden gewezen.

Een tweede punt waarom het CDA heeft verzocht is helderheid over de grenzen van de geluidsvervuiling. Als naar de beschikbare kaarten wordt gekeken lijkt het erop dat de vervuiling boven de A12 blijft. In steeds grotere mate is er echter ook vervuiling merkbaar ten zuiden van de A12. Het CDA komt dat in de stukken niet tegen. Het is wellicht goed daarop nog eens te wijzen.

Mevrouw Krijgsman geeft aan dat de PvdA zich in grote lijnen kan aansluiten bij het betoog van GroenLinks.

In de huidige brief wordt het klimaat heel kort aangestipt. Ook voor klimaatverandering is minder vliegen echt van belang. In het kader daarvan zou het voor de provincie Utrecht ook goed zijn als een aantal internationale treinverbindingen verbetert bv. richting Berlijn, Aken, Brussel. Daar zou de PvdA meer aandacht voor willen hebben.

De PvdA vindt het Oostenrijkse model, dat uitgaat van het vragen van een extra vergoeding voor vluchten op korte afstanden en een minimale prijs voor de tickets, niet slecht. Niet om de KLM te beschermen maar om reizigers ervan te weerhouden met het vliegtuig te gaan en de treinkaartjes meer gelijk te stellen met vliegtickets.

De heer De Heer zet uiteen dat de luchtvaart alle gemoederen van Hoofddorp tot en met Lelystad bezighoudt zowel landelijk, provinciaal als lokaal. De toekomst van Schiphol staat ter discussie en de toekomst van Lelystad nog veel meer. Het is lastig om alles integraal te bekijken en alle belangen eerlijk af te wegen. Daarom heeft de ChristenUnie een speciale Luchtvaartnota gemaakt waaruit spreker nu put.

Groei is geen Natuurwet want de overheid hoort gezonde grenzen te stellen. De ChristenUnie vindt dat de Rijksoverheid ook aan de luchtvaart grenzen moet stellen. Eerst moeten de uitstoot en de hinder worden verminderd voordat kan worden gesproken over groei. De luchtvaart kan de rekening voor de milieuschade niet zomaar afschuiven op de toekomst. De luchtvaart moet de schade nu in rekening brengen bij degene die de schade toebrengt dus bij de reiziger. De vliegprijzen moeten derhalve drastisch omhoog.

De Coronacrisis zal een enorme invloed hebben op de toekomst van de luchtvaart en daarom komt het mooi uit dat de Rijksoverheid juist nu de Luchtvaartnota opstelt. Nu is de kans aanwezig om samen te bepalen hoe de toekomst eruitziet; het nieuwe normaal uitwerken voor de luchtvaart. De ChristenUnie gaat akkoord met de concept-zienswijze die de regio heeft opgesteld.



Het Kabinet heeft een compromis op tafel gelegd met veel losse eindjes; de kritische zienswijze van de regio legt de vinger bij al die open eindjes en talloze zwakke plekken.

De ChristenUnie gaat eveneens akkoord met een aanvullende zienswijze vanuit de provincie Utrecht. De provincie probeert de WHO-normen handen en voeten te geven. Het lijkt de ChristenUnie goed om alle medeoverheden op te roepen hetzelfde te doen.

Het is volstrekt duidelijk dat geluidshinder ernstige gezondheidsschade met zich meebrengt. Van de GGD is geleerd dat mensen, zonder het zelf te merken, gezondheidsschade kunnen oplopen door slaapttekort. De ChristenUnie vindt dat de provinciale overheid moet opkomen voor de gezondheid van haar burgers.

De heer Van Déun zet uiteen dat wat de PVV betreft een afweging moet worden gemaakt tussen geluidshinder en economische belangen. Schiphol is nu eenmaal van groot belang voor de Nederlandse economie.

De PVV geeft de geluidsoverlast van Schiphol op de bouw van woningen als aandachtspunt mee. Recent stond in de krant dat 38.000 woningen rondom Schiphol niet kunnen worden gebouwd vanwege nieuwe geluidshidernormen. Als mensen er zelf voor kiezen daar te willen wonen, heeft de PVV daar geen moeite mee.

De heer Strandstra informeert waaruit de economische belangen van Schiphol en de luchtvaart in zijn algemeenheid blijkt.

De heer Van Déun antwoordt dat Schiphol ook wel de mainport van Nederland wordt genoemd als doorvoer en plaats voor handel. De goede verbindingen met het buitenland geeft Nederland een geweldige voorsprong als het gaat om vestiging van bedrijven in Nederland. Nederland heeft met haar havens maar ook vanwege haar nationale luchthaven een goed imago als doorvoerland.

De heer Strandstra geeft de PVV in overweging het onderzoek van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur te lezen 'Mainports voorbij' waarin o.a. wordt gesteld dat de economische functie van Schiphol wel meevalt en dat een krimpscenario een optie is dat niet persé hoeft te betekenen dat de Nederlandse economie krimpt. Het vorenstaande wordt eveneens bevestigd in een onderzoek van CE Delft.

De heer Van Déun merkt op dat dit dezelfde rapportage is die ongeveer zegt dat Utrecht geen draaischijf van Nederland is. Als dat zo is zou de provincie ook wel kunnen worden opgeheven.

De heer Strandstra zet uiteen dat de PvdD zich in grote lijnen kan vinden in de kritische zienswijze op de Luchtvaartnota vanuit de BRS.

Het Rijk wil de luchtvaart sectoraal blijven insteken. Wat de PvdD betreft moet dat juist in samenhang met de verschillende vraagstukken, met goede sturingsinstrumenten, randvoorwaarden, juridische verankering. Maar hierdoor conflicteert de Nota met de belangen die de provincie Utrecht heeft nl. de doelen op het gebied van Natuur, Geluid, Gezondheid en Klimaat. Het is belangrijk dat de provincie Utrecht zich laat horen en zich niet laat gijzelen door de luchtvaartsector die volledig langs het Klimaatakkoord van Parijs heen gaat.

Het verheugt de PvdD dat GroenLinks zich nu ook aansluit bij het pleidooi van de PvdD om te krimpen en niet verder te groeien of op gelijk niveau te blijven.

Wat de PvdD opvalt is dat het Rijk niet wil wachten op de resultaten van het RIVM-onderzoek dat nu wordt verricht naar de effecten van langdurige blootstelling aan ultrafijnstof. De vraag is hoe kan worden gezegd dat groei kan als de resultaten van dit belangrijke onderzoek nog niet bekend zijn. Deze Luchtvaartnota kan de noodzaak tot groei ook niet hard maken. Als het doel van Schiphol de internationale collectiviteit van de metropoolregio Amsterdam is, is de vraag waarom dit met meer vliegbewegingen moet als dit ook met minder kan dus een krimp van Schiphol.

De PvdD pleit ervoor selectief te zijn in de bestemmingen en Europese vluchten binnen 750 km te schrappen door gebruik te maken van internationale treinverbindingen.

Diverse experts w.o. De Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur en CE Delft geven aan dat een krimpscenario op Schiphol goed mogelijk is en dat Schiphol dus minder belangrijk is voor de

economie dan vaak wordt gedacht. De minister weigert dat goed te laten onderzoeken; de inwoners en de natuur zijn onnodig de dupe.

Er ligt nu een zienswijze dat een goede basis vormt. Wat de PvdD betreft moeten er ook conclusies worden getrokken als de minister de zienswijze naast zich neerlegt.

In de visie van de PvdD moet helder worden aangegeven dat er geen besluit over groei kan worden genomen voordat tegemoet is gekomen aan de volgende vijf punten:

- de minister moet de noodzaak van groei aantonen;
- de minister moet concreet zijn (met hoeveel neemt het aantal nachtvluchten af en per wanneer, hoeveel aantoonbaar minder geluidshinder en per wanneer);
- er moet een integrale samenhangende- en dus niet sectorale afweging worden gemaakt;
- het RIVM-onderzoek naar de gezondheidsrisico's van ultrafijnstof moet worden afgewacht en worden meegenomen in verdere afwegingen;
- er moet een duidelijk antwoord komen op de vraag hoe de minister een afweging heeft gemaakt tussen groei en leefomgeving terwijl de uitkomsten van het RIVM-onderzoek nog niet bekend zijn.

De PvdD pleit ervoor voornoemde punten in te brengen.

Mevrouw Poppe zet uiteen dat hinder een complex en lastig vraagstuk betreft. De vraag is wat al dan geen hinder is; waar heb je last van en waar denk je geen last van te hebben waar je achteraf toch last van blijkt te hebben?

Uit de samenleving verneemt de SP dat mensen sinds Corona minder last hebben van hun longaanandoening, mensen beter slapen vanwege het feit dat het luchtverkeer nagenoeg stillag en er geen vliegtuigen meer overvlogen 's avonds/'s nachts.

Voor de SP is daarmee het bewijs geleverd. Groei zonder meer hinder is niet mogelijk.

In de BRS-zienswijze herkent de SP niet echt Utrechtse onderdelen. Wat de SP betreft komt er derhalve een aanvullende zienswijze vanuit de provincie Utrecht.

In dat kader sluit de SP zich aan bij het betoog van GroenLinks en de PvdD. De SP vindt overigens van belang dat goed wordt gekeken naar hoe beter, sneller en goedkoper met de trein kan worden gereisd.

De heer Hazeleger deelt mede dat de SGP geen aanvullingen heeft op de voorliggende zienswijze. Het Kabinet kiest heel duidelijk voor de benadering van zoveel mogelijk vrijheid voor de luchtvaart. Dat is o.a. zichtbaar in de afbouw van de maatregelen rondom Corona. Het verheugt de SGP dat daar in de voorliggende zienswijze een aantal zaken tegenover wordt gezet die eveneens van belang zijn. De SGP is in algemene zin geen voorstander van het kunstmatig goedkoper maken van zaken. In dat kader gaat de voorkeur van de SGP eerder uit naar belasting heffen op vliegverreizen in plaats van subsidie verstrekken op treinreizen.

Gedeputeerde Van Muilekom zet uiteen dat de Luchtvaartnota gaat over hoe de luchtvaart er tot 2050 uitziet. Uit de reacties maakt hij op dat de commissie redelijk op één lijn zit. Hij hoort bijna alle partijen zeggen dat nu het vliegverkeer nagenoeg stil heeft gelegen als gevolg van Corona nu het moment is om na te denken over de groei van de luchtvaart en op welke manier. Diverse partijen geven daarbij aan dat nu niet alleen moet worden nagedacht over groei in aantal maar ook qua kwaliteit. Wat voor type luchtvaart, wat voor type vliegtuigen, op welke momenten al dan geen vluchten? Het gaat niet alleen over luchtvaart, het gaat over mobiliteit dus kijk eveneens naar alternatieve vervoersstromen.

Spreker onderschrijft de opmerking dat de Luchtvaartnota op onderdelen vaag is.

De heer Strandstra is benieuwd naar de visie van het College als het gaat om kwalitatieve groei. De vraag is het College vindt dat Schiphol kwantitatief moet groeien, er juist krimp moet plaatsvinden of de huidige situatie gehandhaafd moet blijven.

Gedeputeerde Van Muilekom antwoordt dat dit gaat over de opstart na Corona i.c. de korte termijn. De Luchtvaartnota gaat over de langere termijn. Het College staat op het standpunt dat heel bewust

moet worden nagedacht over de wijze waarop de luchtvaart als een belangrijke economische factor meer in balans kan worden gebracht met het effect dat het heeft op de leefomgeving. Hierbij moet niet alleen goed worden gekeken naar omvang maar ook naar het type vliegtuigen. Als de vluchten van kleine vakantievliegtuigen staken omdat reizigers in de trein stappen en er daarvoor in de plaats grote vliegtuigen die grote afstanden vliegen of zware vrachtvliegtuigen komen dan zal er meer hinder ontstaan. De vraag is hoe dat spel zal worden gespeeld. In de zienswijze van de BRS wordt de vraag gesteld met welke instrumenten en hoe de minister daarop gaat sturen. Dat is vaag; de sturingsinstrumenten worden niet genoemd. Scherper gesteld staat in de BRES-zienswijze dat deze Luchtvaartnota niet op draagvlak van de regio kan rekenen; de BRS geeft de Luchtvaartnota een onvoldoende.

De nachtvluchten is een belangrijk punt. Daarnaast moet een onderzoek komen. Met stoppen van nachtvluchten moet wel worden voorkomen dat het aantal vluchten op de randen van de ochtend en de nacht toenemen waarmee de problematiek feitelijk wordt verschoven. Het pleidooi in de BRS-zienswijze is daarom het goed te onderzoeken.

Voor de provincie Utrecht is het streven naar de WHO-norm in 2030 al een bekend gegeven. Nu blijkt het zo te zijn dat de luchtkwaliteit in de provincie Utrecht al bijna voldoet aan die WHO-norm. Het laatste restje wordt voor 99% veroorzaakt door autoverkeer en niet door luchtvaart. Op grond hiervan twijfelt spreker enigszins om dit op te nemen in een aanvullende zienswijze vanuit de provincie Utrecht.

De krimpscenario's is een terecht punt. Veel meer kijken vanuit de diverse modaliteiten, niet persé willen groeien maar kijken naar wat nodig is zodat sprake is van een luchthaven waarbij het meer om kwaliteit dan om kwantiteit gaat. In de visie van spreker wordt het vorenstaande al goed verwoord in de BRS-zienswijze.

In de Luchtvaartnota stelt de minister de norm voor hinder en overlast op 48 Ldn. De WHO-norm voor geluid is 45 Ldn. In de provincie Utrecht liggen de meeste klachten op het gebied van geluidsoverlast tussen de 48 en 45 Ldn. Daarvoor wil de provincie Utrecht meer aandacht hebben mede in het licht van de vierde fix. Op grond van het vorenstaande zou hij de suggesties van de VVD wel in die context willen meenemen in een aanvullende Utrechtse zienswijze.

De opmerking over het verbeteren van de internationale treinverbindingen is een terecht punt. Daarvoor is ook expliciet aandacht gevraagd in de BRS-zienswijze.

Onderschreven wordt dat er te veel open eindjes aan de Luchtvaartnota zitten. Dat is ook als zodanig verwoord in de BRS-zienswijze. Het is vaag, onduidelijk, sturingsinstrumenten ontbreken.

Terecht wordt aandacht gevraagd voor het feit dat de luchthaven een belangrijke bron van werkgelegenheid is. Er werkt een behoorlijk aantal mensen t.w. ca. 30.000. Daarmee moet rekening worden gehouden.

Tussen de luchtvaart die nu weer langzaam op gang komt na Corona en de luchtvaart waarnaartoe gegroeid wordt moet qua hinder een goed balans komen. In de BRS-zienswijze staat dat gewaakt moet worden voor een waterbedeffect. Het mag niet zo zijn dat er iets wordt gedaan op een plek waar hinder wordt ondervonden hierdoor waardoor een ander meer last ondervindt.

De heer De Jager informeert of bevestigd kan worden dat de provincie Utrecht in haar aanvullende reactie meeneemt dat het in het belang van de provincie Utrecht is dat bij het landen en stijgen sprake is van een optimale glijvlucht vanwege het positieve effect op geluid en emissie. Dat is in de visie van de VVD wel een belangrijk punt.

Gedeputeerde Van Muilekom antwoordt dit niet toe te zeggen. Deze discussie is ook ter zake van Lelystad gevoerd. Hij onderschrijft het betoog van de VVD voor wat betreft het positieve effect van geleidelijk landen en stijgen op geluidsoverlast en brandstofgebruik. Het gebied waar het vliegtuig op lage hoogte vliegt wordt daarmee echter wel veel groter. Er moet een afweging worden gemaakt tussen die twee. Er zijn ook voorstanders van het zo snel mogelijk laten stijgen van vliegtuigen om de geluidsoverlast voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken; daarmee neemt het brandstofgebruik echter enorm toe. Het is zoeken naar een goede balans daarin. Daarbij moet worden gekeken naar het gebied waar overlast wordt ervaren. Bekeken moet worden hoe dit punt op een goede manier kan worden meegenomen.

De heer De Jager begrijpt dat die nuance moet worden gezocht. Hij kan zich voorstellen dat uiteindelijk het effect op geluid en emissie mogelijk toch zwaarder weegt dan het aspect dat een vliegtuig over een grotere oppervlakte vliegt. Hij spreekt de hoop uit dat dit onderwerp goed in het belang van de provincie Utrecht wordt verwoord.

Gedeputeerde Van Muilekom vervolgt te onderschrijven dat er aandacht moet zijn voor de kwaliteit. De kleine (vakantie)vluchten schijnen voor de economie niet van groot belang te zijn. Nu is het juridisch nog zo dat de ruimte van minder vakantievluchten mag worden ingenomen door andere typen vluchten. Dat moet nog goed worden geregeld. Daarbij gaat het weer over de sturingsinstrumenten waarover hij zojuist sprak.

Indien naar de toekomst wordt gekeken mag Schiphol in de visie van spreker geen status aparte zijn. Het is nu nog zo dat in het kader van de groei alles vanuit de luchtvaart is bedacht en vanuit de omgeving eigen procedures worden gestart. Spreker is van mening dat de luchtvaart integraal onderdeel moet gaan uitmaken van de Omgevingsvisie en daarmee afgewogen moet worden tegenover andere publieke belangen. Dat is ook als zodanig verwoord in de zienswijze van de BRS. De opmerkingen over de kwalitatieve groei worden gedeeld en dat punt komt in de visie van spreker ook sterk terug in de zienswijze van de BRS.

De heer Strandstra geeft aan dat de minister niet expliciet spreekt over kwalitatieve groei maar over groei van m.n. de luchthaven Schiphol. Daar zit in zijn visie het verschil. Als naar kwaliteit wordt gekeken dan kan Schiphol prima krimpen als ingezet wordt op de trein. De minister heeft nog geen onderzoek waarop zij baseert dat kwantitatieve groei nodig is. De PvdD zou graag zien dat voordat het Rijk de Luchtvaartnota bespreekt en de zienswijze wordt ingestuurd aangegeven wordt dat het een kwantitatieve groei een no go is als de minister niet kan aantonen dat die groei noodzakelijk is. Gedeputeerde Van Muilekom geeft aan dat daaraan in de zienswijze van de BRS ook aandacht wordt besteed. De vraag is of dit te weinig wordt gevonden en daarom reden is om dit in een aanvullende Utrechtse zienswijze op te nemen. Hij heeft persoonlijk het idee dat het behoorlijk wordt benoemd in de BRS-zienswijze.

De heer Strandstra merkt op dat in de BRS-zienswijze staat dat groei niet onmogelijk wordt gemaakt maar dat dit gepaard moet gaan met minder geluidshinder. Dat is wat de PvdD betreft een hele andere discussie. Het gaat de PvdD erom dat op basis van het aantal vluchten dat nu op Schiphol plaatsvindt moet worden bekeken of groei wel noodzakelijk is.

Gedeputeerde Van Muilekom memoreert te hebben aangegeven dat de provincie Utrecht echt aandacht wil voor het vergroten van het hindergebied door niet te kijken naar 48 Ldn maar naar de WHO-norm van 45 Ldn. De luchtvaart geeft ook veel hinder op grootschalige recreatiegebieden, groengebieden en stiltegebieden. De provincie vindt dat die gebieden naast woongebieden veel te weinig aandacht krijgen. Dat zijn twee invalshoeken die hij zou willen benadrukken.

Zoals gezegd voldoet de luchtkwaliteit in de provincie Utrecht nagenoeg aan de WHO-norm. Spreker vindt het lastig om in een aanvullende zienswijze van de provincie iets aan te kaarten dat niet in de provincie speelt.

De modaliteiten kunnen nogmaals worden benadrukt in een aanvullende Utrechtse zienswijze maar het staat in de BRS-zienswijze.

Mevrouw Poppe vraagt aandacht voor de beprijzing i.c. de goedkope vliegtickets in relatie tot de dure treinkaartjes. Geïnfomeerd wordt of dit in de aanvullende Utrechtse zienswijze zal worden benoemd.

Gedeputeerde Van Muilekom vindt de vraag hoe de trein aantrekkelijk kan worden gemaakt een belangrijk punt. Er zijn twee mogelijkheden. De trein kan goedkoper worden gemaakt of het vliegen duurder.

Mevrouw Poppe geeft aan dat dit de SP niet uitmaakt; van belang is dat er een evenwicht in komt. Gedeputeerde Van Muilekom voegt hieraan toe dat er ook aantrekkelijke en goede, snelle verbindingen moeten komen. Hij vindt dit een goed punt. Alternatieven voor de luchtvaart leven sterk. Het punt wordt deels ook wel in de zienswijze van de BRS genoemd maar het lijkt hem goed dit nogmaals in de aanvullende Utrechtse zienswijze te benadrukken.

Naar aanleiding van een desbetreffende opmerking van de voorzitter licht spreker toe dat GS de aanvullende Utrechtse zienwijze versturen. Zoals in zijn inleiding aangekondigd zal de inhoud goed worden afgestemd met de Utrechtse gemeenten die in de Kerngroep Luchtvaart en Schiphol zitten. De aanvullende zienwijze van de provincie Utrecht zal vervolgens ter informatie aan de Staten worden toegezonden.

De heer De Heer hecht eraan op te merken dat de provincie Utrecht wellicht qua luchtkwaliteit nagenoeg voldoet aan de WHO-norm; ten aanzien van geluid is dat zeker nog niet het geval. Op grond hiervan pleit de ChristenUnie ervoor dat wel op te nemen in de aanvullende zienwijze vanuit de provincie Utrecht.

De heer Westerlaken memoreert desgevraagd door gedeputeerde Van Muiekom te hebben aangegeven dat in de besluitvorming rondom het luchtvaartbeleid soms zaken gebeuren die niet helemaal helder zijn. Ter illustratie wijst hij op het besluit om de aanvlieg- en startroute over Bodegraven te verleggen naar het Groene Hart. Het is niet duidelijk waarop dat besluit is gebaseerd. Als het over transparantie gaat vindt het CDA dat bij besluitvorming heel helder moet worden weergegeven op basis van welke argumenten welke beslissingen worden genomen.

Gedeputeerde Van Muilekom merkt op dat het betoog van het CDA duidelijk is. Er wordt mede bedoeld op de discussie over de vierde fix. Dat sluit ook aan op de opmerking van de VVD over het geleidelijk dalen en stijgen. Bekeken zal worden of de verwijzing kan worden opgenomen in de aanvullende zienwijze van de provincie Utrecht.

Over de wijze van besluitvorming staat in de zienwijze van de BRS ook het nodige. Aangegeven is dat soms heel onduidelijk is hoe het gaat gebeuren en dat het op een integrale manier vanuit een Omgevingsvisie in een afweging met andere publieke belangen zou moeten plaatsvinden; nu gebeurt dat sectoraal.

Spreker stelt voor de aanvullende zienwijze te beperken tot de specifieke Utrechtse punten. Hij onderschrijft de opmerking van de ChristenUnie over het hanteren van de WHO-norm voor geluid. Op dat punt heeft hij aangegeven in de aanvullende zienwijze te willen opnemen dat uitgegaan moet worden van 45 Ldn in plaats van 48 Ldn.

De voorzitter rondt de bespreking over dit onderwerp af.

### **3 TER INFORMATIE (opgevaardeerd schriftelijke vragenronde)**

#### **[3.1 Ingekomen brief comité Soesterkwartier](#)**

#### **[3.2 Ingekomen brief KRU](#)**

#### **[3.3 Memo Beantwoording openstaande vragen Luchtvaart](#)**

#### **[3.4 SB Samenwerkingsovereenkomst data- en kennishub gezond stedelijk leven](#)**

#### **[3.5 Memo Asbestdaken op nul in de Provincie Utrecht](#)**

#### **[3.6 Memo Beantwoording vraag verkeersveiligheidsbeeld in de Provincie Utrecht](#)**

#### **[3.7 Memo Kostenraming kwaliteitsimpuls en overkapping spooronderdoorgang Maarsbergen](#)**

#### **[3.8 SB Trajectaanpak N484](#)**

#### **[3.9 SB Uitstellen vervoersplanproces 2021 wegens coronacrisis](#)**

[3.10 SB Stand van zaken fase 2 project toekomst N201](#)

[3.11 Gemeente Utrecht Raadsbrief kostenraming voorlopig ontwerp NRU](#)

[3.12 Memo Afwegingskader USP Zeist](#)

[3.13 Memo Stand van zaken drugslab Spoorlaan Overberg](#)

[3.14 SB Uitvoering motie 12A Utrecht pakt kansen](#)

[3.15 SB Rapportage circulaire Doelenboom](#)

#### **4. TER INFORMATIE**

[4.1 SB Samenwerkingsovereenkomst ombouw SUNIJ-lijn](#)

[4.2 SB Afspraken met het Rijk over OV en Corona](#)

[4.3 SB Halfjaarrapportage proces overdracht regiotaxi](#)

[4.4 SB Voortgangsrapportage Q1 2020 VT en update Corona](#)

[4.5 SB Herbenoeming leden adviesraad Tram & Jaarrekening 2019](#)

#### **5. SLUITING**

De voorzitter wenst gedeputeerde Van Muilekom namens de commissie veel sterkte en succes met zijn operatie. Niets meer aan de orde zijnde sluit hij hierna de vergadering onder dankzegging voor ieders bijdrage.