

VERSLAG van de hybride vergadering van de Statencommissie Milieu en Mobiliteit van 1 december 2021

Voorzitter:

Mevrouw A.C. Boelhouwer

Aanwezige woordvoerders:

ir. H.P. van Essen (gedeputeerde), A.J. Schaddelee (gedeputeerde), J.J. Bart (GroenLinks), G. Bikker (CDA), A.C. Boelhouwer (GroenLinks), J. Breur (SP), H. van Déun (PVV), A. Donker (SGP), M. de Haan-Mourik (ChristenUnie) H. de Harder (ChristenUnie), K. de Heer (CU), W.M.M. Hoek (50PLUS), drs. J.P. d'Hondt (PvdA), D. van Ulzen (VVD), drs. B.C. de Jager (VVD), M. de Jong (GL), drs. E.A. Kamp (D66), A. Koerts (ChristenUnie), ing. D.A. Oude Wesselink (GroenLinks), P. Weerd (PvdD), ing. H.I. Wolting (ChristenUnie)

Van ambtelijke zijde aanwezig:

dr. R.J. Poort (adjunctgriffier), G.J. van der Kroon (Notuleerservice Nederland)

1. Opening en algemeen

1.1 Opening

De voorzitter opent de vergadering om 14.25 uur en heet eenieder welkom.

1.2 Vaststellen agenda

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

1.3 Mededelingen

Gedeputeerde Van Essen een drietal mededelingen: 1 – terugkoppeling uit IPO-verband; 2- een terugkoppeling uit het DO Verstedelijking van vorige week; 3-enkele updates met betrekking tot toezeggingen en moties die zijn aangenomen bij de regionale energiestrategieën.

Allereerst het IPO

In de adviescommissie Energie is onlangs gesproken over het verder uitwerken van de REI-aanpak, de aanpak voor de Regionale Energie-infrastructuur. Het IPO-bestuur en de provincies hebben zich in januari voorgenomen om op dit dossier een stap voorwaarts te zetten. De congestie laat zien dat een bovenregionale regie noodzakelijk is. De relatie met de partners (VNG en netbeheerders) zijn daarbij cruciaal. Bovendien is het belangrijk dat ook de randvoorwaarden goed voorzien zijn. Daarbij wordt afgestemd met de andere koepels, het Rijk en de netbeheerders.

Er is om informatie verzocht over het Europese Fiftyfive pakket. Dat is mede op zijn initiatief is dat in de afgelopen vergadering van de adviescommissie van het IPO aan de orde geweest. De effecten van dat pakket voor de provincies worden in beeld gebracht. Daarbij gaat het om een breed pakket: de klimaat-aanpak met alle beleidsterreinen. Daarom wordt het ook in IPO-verband opgepakt. In overleg met de griffie wordt gekeken naar een informatiesessie hierover volgend jaar.

Vorige week (24 november) hebben collega Schaddelee en hij een heel constructief en open gesprek gevoerd met een aantal wethouders uit de regio, met de minister van IenW en ook met bestuurders uit de MRA-regio en het DO Verstedelijking. De regionale partijen en ook de provincie Utrecht hebben daarbij goede afspraken kunnen maken. Het is goed om te zien dat de minister de opgave en urgentie herkent en erkent van de Utrechtse opgave Wonen/Werken en Bereikbaarheid. Het is de intentie om daar ook volgend jaar verder afspraken over te maken.

Er zijn afspraken gemaakt over de versterking van de verbondenheid van de verstedelijkingsopgave in de regio Amersfoort, de regio U16 en de regio Food Ferry. Aan beide relaties gaat het Rijk aandacht besteden. BVK heeft ook aangegeven dat de motie, die onlangs is aangenomen in de Tweede Kamer over Amersfoort, toe te voegen aan de veertien grootschalige stedelijke woningbouwlocaties en die motie ook uit te gaan voeren.

Een ander onderwerp dat aan de orde is geweest is 'Groen groeit mee'. Men was zeer complimenteuz richting de provincie Utrecht over de manier waarop invulling gegeven wordt en proactief stappen gezet worden op het gebied van 'Groen groeit mee'. Het is een nationaal voorbeeld, ook voor de MRA. Het ministerie heeft aangegeven dat de inhoud van het pact dat voorbereid wordt, gesteund wordt. Dat geeft een mooie basis om ook de samenwerking met de ministeries verder vorm te gaan geven. Hij hoopt dat de ministeries het pact ook gaan ondertekenen. Daar wordt nog over gesproken.

Tot slot was er ook waardering voor de inzet op de samenwerking met het ministerie van IenW. De agenda's zijn op elkaar gelegd: minder hinder, voor wat er binnen U-net gebeurt en ook de grote projecten.

Het ministerie van IenW komt met een nationaal Fietsplan in het eerste kwartaal van volgend jaar.

Dan de Kamerbrief. Die brief zit in de pipeline. Zodra die verstuurd wordt komt deze ook richting PS. Hij hoopt met het nieuwe Kabinet snel tot vervolgafspraken te kunnen komen.

Mevrouw Hoek wil van de gedeputeerde in verband met het IPO-overleg weten of daar ook ter sprake is gekomen dat de zonnepanelen op de daken van woonhuizen meetellen in de opdracht. Daar steeds meer inwoners zonnepanelen op hun daken aanbrengen, ontstaat er een enorme bijdrage aan de opgewekte energie.

Gedeputeerde Van Essen legt uit dat de opgave duurzame Energieopwekking uit drie delen bestaat: Wind op Zee, grootschalig Zon en Wind op Land en kleinschalig Zon op Dak. Alle drie tellen mee, maar het zijn wel drie verschillende bakjes. Dat is ook overeenkomstig de afspraken van het Klimaatakkoord.

Mevrouw Bikker wil weten of in het DO Verstedelijking ook de relatie tussen mobiliteit en verstedelijking gelegd wordt en als zodanig aan de orde komt.

Volgens gedeputeerde Van Essen is dat zeker het geval.

Het derde onderwerp dat gedeputeerde Van Essen aan de orde wilde stellen is het bijpraten over een aantal zaken met betrekking tot regionale energiestrategieën. Hij loopt een aantal toezeggingen langs en gaat daarbij in op de uitvoering daarvan.

Allereerst de RES U16, een toezegging van september 2020, over de zwarte wieken van windmolens. Hij heeft toen toegezegd het Noorse onderzoek daarnaar in IPO-verband aan te zullen kaarten. Dat is gebeurd. Een zwarte wiek zou het aantal vogelslachtoffers verminderen. Er wordt een pilot gestart in de Eemshaven, die naar verwachting in 2024 zal worden afgerond. De resultaten daarvan zullen na afloop ook ter beschikking komen.

Een andere toezegging betrof het Park. Hij zou nagaan in hoeverre het Park een rol kan spelen bij het bijhouden van dilemma's en bij de implementatie: de inpassing in de RES'en.

De heer Bart komt terug op het punt van de zwarte wiek. Hij vindt het prima dat daar onderzoek naar gedaan wordt, maar hij vindt wel dat daar lang op gewacht moet worden. Hij wil weten of de resultaten van dat onderzoek er niet eerder kunnen zijn, misschien naar aanleiding van een tussentijdse evaluatie.

Gedeputeerde Van Essen wijst erop dat het aantal windmolens in de provincie op dit moment nog niet zo heel erg groot is. Hij denkt dat het verstandig is eerst de effecten van die pilot af te wachten. Als die effecten positief zijn, dan is dat iets dat snel geïmplementeerd kan worden.

Dan de Park, waarover hij gesproken heeft met Paul Roncken. Deze laatste pakt zeker ook een rol bij de inpassing in de RES'en. Hij heeft al eerder advies gegeven over zonnevelden en ook over de energiestrategie in het Groene Hart. Op dit moment is hij bezig met het project Landschap van Verlangen in opdracht van de vijf Lopikerwaardgemeenten. De resultaten daarvan worden in februari volgend jaar verwacht.

Vervolgens de toezegging om de visualisatie tool nog eens onder de aandacht te brengen bij de gemeentes. Dat is gebeurd. In juli en oktober hebben twee uitwisselingsessies over participatie met een aantal gemeentes plaatsgevonden, waarbij de tools onder de aandacht zijn gebracht. Daarnaast zijn per mail alle gemeentes nog een keer benaderd, waarbij de visualisatie tools nogmaals nadrukkelijk onder de aandacht zijn gebracht.

Dan de toezegging over het memo over biodiversiteit in relatie tot zonnevelden. Die memo is gedeeld met gemeentes. Bij de verdere uitwerking van de RES'en zal op dit belangrijke onderwerp gewezen worden.

Verder is er nog een toezegging betreffende het vervolgproces van de RES'en in relatie tot moties en amendementen. Er zijn hier, maar ook in gemeenteraden en waterschappen, moties en amendementen aangenomen. Hij zegt toe voor een update te zullen zorgen over hoe dat verwerkt wordt in het vervolgtraject van de verschillende RES'en. De gesprekken in de regio's zijn nog niet geheel afgerond. Hij voorziet echter dat hij de Staten daarover in begin 2022 middels een Statenbrief kan informeren.

Mevrouw Bikker wil weten of in het overzicht van alle moties en amendementen ook het verhaal van TenneT betrokken wordt.

Gedeputeerde Van Essen bevestigt dat in de motie ook aandacht gevraagd is voor de balans Zon en Wind, gelet de inpasbaarheid daarvan op het net. Dat heeft dus zijn volle aandacht. Daarover zal men verder te spreken komen onder agendapunt 2.1.

Gedeputeerde Schaddelee heeft drie mededelingen. Allereerst een toezegging over het Brugpad in Nieuwegein: een fietsroute aldaar die gesloten moet worden wegens werkzaamheden. Hij heeft overeenkomstig zijn toezegging daarover overleg gevoerd met de gemeente Nieuwegein om te zoeken naar een oplossing. Die oplossing is gevonden. Er is op 14 oktober jl. door de gemeenteraad van Nieuwegein gekozen voor de inrichting van een omrijroute via het Zuidstedenviaduct. Daar is een terugkoppeling over geweest. Er wordt op dit moment gewerkt aan het optimaliseren van de routes en het vaststellen van een plan aangaande de bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie. Actuele informatie is te vinden op [www: City-Nieuwegein.nl](http://www.City-Nieuwegein.nl)

Zijn tweede mededeling betreft de geluidshinder van de trams in IJsselstein, Nieuwegein en Utrecht. Het goede nieuws is dat er op dit moment vier baansmeerinstallaties zijn geïnstalleerd, waarvan de effecten heel positief zijn: veel minder geluidsoverlast. Het slechte nieuws is dat de overige installaties te maken hebben met het verdragingsprobleem bij de leverancier. De planning is nu dat die pas in het eerste kwartaal 2022 geïnstalleerd kunnen worden. In december gaat er wel gestart worden met een proef met wiel Dempers op de trams zelf. Eind februari gaat de tram er een aantal weken uit wegens werkzaamheden in Nieuwegein Centrum. De periode tot februari wil hij gebruiken om te kijken wat het effect is van die wiel Dempers in combinatie met de baansmeerinstallatie. Eigenlijk is het doel om, nadat de tram uit dienst is geweest, de avonddienstregeling weer mee te gaan nemen, omdat de verwachting is dat er dan weer sprake is van een acceptabel niveau qua geluid.

Zijn derde mededeling betreft de Uithoflijn. Hij had daarbij nog een subsidierelatie met het Rijk af te wikkelen om de eindsubsidie van 32 miljoen euro te kunnen krijgen. De staatssecretaris heeft afgelopen week besloten om dat geld inderdaad te gaan uitkeren.

Hij heeft begrepen dat er bij sommigen onduidelijkheid over het regionaal toekomstbeeld Fiets is ontstaan. Dat toekomstbeeld is gisteren in het college vastgesteld. Er is een Statenbrief over toegestuurd. Die brief zal waarschijnlijk in de volgende vergadering geagendeerd worden. In 2022 volgt daar nog besluitvorming over.

De heer Oude Wesseling had gehoopt dat de gedeputeerde nog iets zou vertellen over de flitspaal bij de N210.

Gedeputeerde Schaddelee legt uit dat het een intensief traject vergt met het OM om ergens een flitspaal geplaatst te krijgen. Hij heeft daar op dit moment geen nieuws over.

Mevrouw Hoek wil weten wanneer gedeputeerde Schaddelee daar wel iets over te zeggen heeft.

Gedeputeerde Schaddelee meldt dat de flitspaal wel is aangevraagd bij het OM. De provincie heeft er dus alles aan gedaan. Maar het OM laat nooit weten per wanneer de flitspaal opgeleverd zal worden. Echter in de loop van deze vergadering wordt bekend dat de flitspaal op de N210 door de minister is goedgekeurd.

Mevrouw Bikker wil weten of die subsidie iets extra's betreft, waar weer nieuwe dingen mee gedaan kunnen worden.

Gedeputeerde Schaddelee antwoordt dat het niets extra's betreft. Hij is blij dat dat traject nu afgerond is.

1.4 Ingekomen stukken M&M

Er zijn geen opmerkingen ontvangen. De stukken worden ter kennisgeving aangenomen.

1.5 Vaststellen verslagen commissie Milieu en Mobiliteit

Het verslag van de commissie M&M d.d. 27 oktober 2021

De opmerkingen van de heer Hazeleger en mevrouw Bikker zijn verwerkt.

1.6 Termijnagenda en lijst motie M&M

Er zijn geen vragen of opmerkingen.

1.7 **Rondvraag**

Rondvraag betreffende het rapport van Investico, ingediend door GroenLinks

Mevrouw De Jong wijst op de informatie die boven water is gekomen: 450.000 bedrijven in Nederland moeten gecontroleerd worden. 55.000 bedrijven zullen per jaar gecontroleerd worden. Bij 17.000 bedrijven wordt minstens 1 overtreding geconstateerd. Ten slotte zullen er 365 boetes opgelegd worden.

In de publiciteit wordt een medewerker van een van de omgevingsdiensten geciteerd, die dit bevestigt voor het Utrechtse. Zij geeft het voor wat het waard is. Zij heeft daar niet direct een oordeel over.

Ook de collega's van de GGD hebben schriftelijke vragen gesteld, waarin zij uitgaan van al wat bekende gegevens. De situatie maakt een alarmerender indruk.

Er komen ook nog nieuwe taken op de omgevingsdiensten af. GroenLinks wil hier graag van weten hoe het ermee staat en hoe het de twee omgevingsdiensten vergaat.

Zij wil vooral dat er ruim in beeld wordt gebracht hoe het staat met overtredingen, boetes, dwangsommen, het innen daarvan en dat er ruim de gelegenheid is om tussen PS en GS daarover te spreken.

Voor nu wacht zij de vragen van de gedeputeerde af.

Gedeputeerde Schaddelee reageert met 'uw vragen zijn mijn vragen'. Dit is niet zoals wij dit met elkaar willen. Onderzocht moet worden of dit beeld van de werkelijkheid klopt en wat daar in gezamenlijkheid aan gedaan kan worden. Hij stelt daarom voor deze vragen schriftelijke te laten beantwoorden, dat geeft meer tijd voor een grondig uitzoeken.

Mevrouw De Jong gaat daarmee akkoord. Zij geeft de gedeputeerde graag de gelegenheid de feiten op een rijtje te zetten. Haar vraag is wel, of, nu die gegevens verzameld worden, op korte termijn met elkaar hierover met elkaar gesproken gaat worden. Zij hoopt dat de gedeputeerde toezegt dat dat begin volgend jaar kan gebeuren.

Gedeputeerde Schaddelee benadrukt dat het zijn bedoeling is om zo snel mogelijk alle feiten op een rijtje te zetten, zodat daar het gesprek over gevoerd kan worden.

Mevrouw Van Ulzen wil weten goed te begrijpen dat de antwoorden op haar art. 47-vragen samen worden getrokken met de beantwoording van die van mevrouw De Jong.

Gedeputeerde Schaddelee wijst op het verschil in procedure wegens het verschillende karakter van de vragen. De beantwoording zal echter min of meer op hetzelfde neerkomen.

1.8 Grote projecten

1.9 Inspraak

Inspraak namens bezorgde bewoners Spengen inzake onveiligheid van de aansluiting Spengen met de N401. Insprekers zijn mevrouw Lambert en mevrouw Scherpenzeel.

Zie voor de insprekersteksten de bijlagen.

Vragen

De heer Oude Wesseling wordt een beetje stil van de inspraak. Hij heeft geen directe vragen aan de insprekers, maar wel aan de gedeputeerde, namelijk of deze een reactie kan geven op het pleidooi van mevrouw Lambert en mevrouw Scherpenzeel. Is de gedeputeerde het met hem eens dat deze locaties meer aandacht verdienen voor een goede leefbaarheid en verkeersveiligheid. Hij kan een situatie zonder een fatsoenlijke oversteekmogelijkheid niet voorstellen.

De heer Kamp hoort aan de toon van de insprekerster dat de emotie hen hoog zit. Hij begrijpt ook dat een jaar wachten erg lang is. Hij wil weten of deze oversteekplaats ook meegenomen is in het vanavond aan de orde te stellen Netwerkperspectief. Is het zo dat deze mensen tot 2026 moeten wachten? Hij hoort de gedeputeerde hier graag nader over.

De heer De Weerd hoorde dat beide insprekers een aantal maatregelen voorstelden, zoals snelheidsverlaging of een flitspaal. Hoe denken de insprekers over het plaatsen van stoplichten?

De heer Breur hoorde van de insprekers dat zij vorig jaar ook al hebben ingesproken. Zij meldden ook dat er gesprekken hebben plaatsgevonden, maar dat die uiteindelijk niets hebben uitgericht. Hij vraagt zich af waarom het bij een likje verf op de vluchtheuvel is gebleven. Hebben de insprekers daar een idee van? Hij hoort daar graag ook de gedeputeerde over.

Mevrouw Hoek wil weten of mevrouw Scherpenzeel de enige is die haar kinderen zo laat oversteken. Durft men daar nog wel kinderen alleen over te laten steken?

De heer Donker hoort de insprekerster graag over een lagere snelheid. Zijn er meer maatregelen die de dames graag getroffen zien aldaar?

Mevrouw Bikker ziet in dat het om een ongelooflijk gevaarlijke situatie gaat. Het CDA vraagt zich af waarom er het afgelopen jaar al niet direct maatregelen getroffen zijn en plannen zijn gemaakt voor ingrijpendere zaken.

Mevrouw Lambert begint met de vraag of een stoplicht een optie is. Voor hen als bewoners is elke maatregel een optie als daarmee de snelheid van het verkeer omlaag gaat en er veilig overgestoken kan worden. Een stoplicht is heel ingrijpend, zo kan zij zich voorstellen. De provincie heeft veel experts in dienst die verstand hebben van verkeersveiligheid. Waarom wordt hen niet gevraagd met een goede oplossing te komen? Zij denkt niet dat een stoplicht daar haalbaar is, maar als dat de enige optie is, dan graag! Verder was een vraag waarom het bij een likje verf is gebleven. Dat verbaasde haar ook. Zij heeft zeer zeker een prettig contact gehad met een deskundige ambtenaar. Het is bij dat likje verf gebleven, omdat volgens de provincie de kruising veilig is. Smiley-borden zijn fijn, maar die gaan pas lachen bij 80 km/u. Maar ook 80 km/u is daar veel te snel! Een ambtenaar dient het beleid uit te voeren. Hij kan het beleid niet wijzigen. Dat kunnen alleen de Statenleden, vandaar dat zij hier zitten. Er is dus niets gebeurd, omdat het niet strookt met het beleid.

De heer Donker vroeg wat zij allemaal nog meer zouden willen. Zij heeft nog niets gezegd over de enorme geluidsoverlast die zij van die weg hebben. Ze zitten daar bij Kockengen met een stiltegebied en een natuurreservaat. Het aantal dieren dat doodgereden wordt op de provinciale weg is ook te hoog. Alleen maar fijne bijeffecten als die snelheid naar beneden gaat. Ze wil ook graag dat, zodra dat kan, er geluidsabsorberend asfalt gestort gaat worden. Het belangrijkste is dat zij willen dat hun kinderen niet doodgereden worden! Dat is de essentie.

Zij dankt de PS-leden voor de gevoelde steun.

Mevrouw Bikker wilde weten waarom er niet meer maatregelen genomen zijn. Dat komt dus omdat het beleid gestoeld is op statistieken die zeggen dat het daar veilig is. Veiligheid is echter meer!

Mevrouw Scherpenzeel beantwoordt de vraag van mevrouw Hoek of er nog wel ouders zijn die hun kinderen alleen laten oversteken. Die zijn er eigenlijk niet. Dat is de reden waarom nog maar weinig kinderen naar school fietsen.

Mevrouw Lambert voegt toe dat het ongeluk dat zij aanhaalde een middelbare scholiere betrof van vijftien jaar. Dus ook voor oudere kinderen en volwassenen is het onveilig!

Gedeputeerde Schaddelee denkt dat het een goede zaak is als af en toe dit soort zaken op zo'n indringende manier worden gepresenteerd. Wat doet het voor mensen in een gebied als een weg onveilig is? Hij kent het gebied en weet dat de lange rechte wegen daar uitnodigen om flink door te rijden. De situatie is daar zo aangelegd dat auto's daar vrij spel hebben. Tegelijkertijd is het probleem dat van het gedrag van weggebruikers. De overheid moet er alles aan doen om te voorkomen dat wegen zo ingericht zijn dat zij automobilisten uitnodigen om zo hard mogelijk te rijden. Hij wil wel bestrijden dat er niets is gedaan daar om de veiligheid te vergroten. Er is wel degelijk aandacht aan besteed. Hij denkt ook dat het goed is om hier vanavond bij stil te staan als het gaat om het Netwerkperspectief Provinciale Wegen. Het is ook zo dat het coalitieakkoord zegt dat de verkeersveiligheid vergroot moet worden, maar dat moet gebeuren op een manier die geloofwaardig is. Aankomend voorjaar komt er besluitvorming op dit gebied richting de Staten. Een van de maatregelen zal zijn, dat er snelheidsbeperking wordt ingesteld op alle kruispunten met kwetsbaar verkeer, namelijk naar 60 km/u.

De heer Oude Wesseling hoort de gedeputeerde zeggen dat de snelheidsbeperking wel geloofwaardig moet zijn. Vindt hij dat een snelheidsbeperking naar 60 km/u bij een oversteekplaats niet geloofwaardig is? Gedeputeerde Schaddelee vindt dat absoluut geloofwaardig, maar de inrichting moet daar op aangepast worden, door bijvoorbeeld met drempels te werken. Er wordt dus altijd naar de inrichting gekeken. Er zijn op meerdere plekken als deze plannen om de situatie aldaar zo veilig mogelijk in te richten. Hij vindt het in dit geval ook belangrijk om te zeggen dat het hier om een kruising gaat met relatief weinig overstekers. In de statistiek is dit ook een plek waar heel weinig ongevallen gebeuren. Plekken met een hoge verkeersonveiligheid krijgen toch de voorrang bij het aanleggen van de nodige snelheid verlagende maatregelen. Die plekken moeten als eerste aangepakt worden.

De heer Kamp hoorde een van de insprekers zeggen dat er pas in 2026 onderhoud gaat plaatsvinden. Hij wil van de gedeputeerde weten of dat klopt en of het ook eerder kan.

Gedeputeerde Schaddelee bevestigt dat het moment van groot onderhoud doorgaans wordt afgewacht alvorens de situatie opnieuw wordt ingericht. Jaarlijks wordt er een schouw gedaan en als dan blijkt dat de weg er nog prachtig bijligt, wordt het groot onderhoud een jaar of langer doorgeschoven.

De heer De Jager dankt de gedeputeerde voor diens reactie op beide insprekers. Hij kent de situatie in Loenen waaraan al eerder gerefereerd werd. Daar is in no time een 60 km-zone gerealiseerd, zonder dat er een aanpassing heeft plaatsgevonden aan de weg. Hij begrijpt het betoog van de gedeputeerde dat de inrichting van de weg in lijn moet zijn met het snelheidsregiem. Maar hij kent deze situatie ook heel erg goed. Hij vond het een hartverscheurend geluid van beide insprekers. Hij denkt dat het mogelijk is dat het college nog deze week daar 60 km/u-borden te plaatsen in afwachting van verdere maatregelen, die dan snelheidsregiem beter kunnen afdwingen. Hij hoort de gedeputeerde hier graag nader over.

De heer Oude Wesseling sluit zich aan bij de reactie van de heer De Jager. Hij kan zich niet voorstellen dat er in deze situatie niets gaat gebeuren totdat het moment van het groot onderhoud daar is in 2026. Daarom ook van zijn kant het dringende verzoek nu reeds maatregelen te treffen. Het is daar niet zo druk, omdat overstekers die plek zijn gaan mijden. Dat kan weer wijzigen als de situatie daar veiliger wordt.

Mevrouw Hoek wijst erop dat ouders hun kinderen willen beschermen en ze ofwel begeleiden bij het oversteken of niet willen dat ze daar oversteken, omdat het niet anders kan. Zij roept de gedeputeerde op om zo snel mogelijk wel maatregelen te nemen. Zij wijst erop dat de N401 overal 60 km/u is en op heel veel plaatsen zelfs 30 km/u. Het kan dus wel. Breng de snelheid omlaag!

Mevrouw Bikker begrijpt hetgeen de gedeputeerde zegt wat betreft de afwegingen die gemaakt moeten worden. Zij heeft er vertrouwen in dat hier op de korte termijn inderdaad maatregelen getroffen gaan worden. Misschien zijn er in de hele provincie Utrecht nog meer van dit soort gevaarlijke punten. Daarom wil ze van de gelegenheid gebruik maken om de gedeputeerde te vragen om daar inzicht in te krijgen. Gedeputeerde Schaddelee heeft drie dingen die hij voor nu heel kort wil aanstippen.

Allereerst de opmerking van 'waarom bij Loenen wel?'. Bij Loenen kon dat wel gebeuren omdat men wist dat er over een aantal maanden fysieke maatregelen getroffen gaan worden. Dus daar werd gewoon op vooruitgelopen. Als er op de plek waar het nu om gaat een 60 km/u-bord wordt neergezet en niet op veel van die plekken in de provincie waar geen insprekers voor zijn, dan is daarbij in feite sprake van een niet zorgvuldig proces. De politieke wil is er om de snelheid naar beneden te brengen. Dat moet alleen op een goede, zorgvuldige manier gedaan gaan worden. In het eerste kwartaal 2022 gaan er besluiten genomen worden over alle plekken in de provincie waar de snelheid naar beneden gaat en hoe dat gaat gebeuren. Er zijn daar in Spengen relatief weinig mensen die gebruik maken van de oversteekplaats, waardoor het een relatief rustige oversteekplaats is.

De heer De Jager wil nog aangeven dat een adviessnelheidsbord altijd te plaatsen is. Hij kan zich niet voorstellen dat iemand daarop tegen is. De VVD is altijd voorstander van de doorstroming, maar géén concessies aan de veiligheid!

Inspraak namens Burgerinitiatief "Bunschoterstraat Leefbaar; Bunschoterstraat 60" inzake zorgen Netwerkperspectief Provinciale Wegen 2040

Inspreker is de heer Dirksen

Zie voor de insprekerstekst de bijlage.

Mevrouw Bikker wil weten waar de heer Dirksen het eerste voor zou pleiten. Waar ligt diens allerhoogste prioriteit?

De heer Oude Wesseling wil weten wat er volgens de heer Dirksen concreet anders zou moeten. Hij heeft begrepen dat hij contact heeft gehad met ambtenaren.

De heer Dirksen vindt het moeilijk om er één specifiek punt uit te lichten. Alle zaken die hij en zijn achterban onderzocht hebben, waar het volgens het beleid niet mogelijk zou zijn om 30 km/u in te voeren, kloppen naar hun inzicht niet. De invoering van 30km/u leidt tot sluijverkeer. Als een weg van 80 km/u namelijk tot 30 km/u wordt aangepast, dan kan er sluijverkeer ontstaan. Als men dat goed wil bekijken, dan moet er niet gekeken worden naar hoe de wegen er nu bij liggen, maar dan moet er zeker binnen een netwerkperspectief tot 2040 bekeken worden welke wegen naar 30 km/u gaan. Dat vergt ook dat gemeenten op de hoogte gesteld worden van het belang dat dit op de juiste manier meegewogen wordt. De juiste informatie moet binnengehaald worden om de juiste beslissing te kunnen nemen. Hij zou heel graag willen dat het hier uiteindelijk 60 km/u wordt, maar naar aanleiding van dit onderzoek vloeit de maatschappelijke verantwoordelijkheid om het in brede zin met al die onderwerpen aan te kaarten, want de ene weg zal misschien de 60 km/u net mislopen, omdat het ene aspect niet juist wordt meegewogen en een andere weg valt om een andere reden weer net buiten de boot. Het gaat niet alleen om de Bunschoterstraat, maar hij denkt dat het voor heel veel mensen en dieren om heel veel redenen heel waardevol zou zijn als die snelheid teruggebracht werd.

Als men naar Duurzaam Veilig kijkt dan ziet men heel duidelijk dat op het moment het kwetsbare verkeer omwille van de fysieke veiligheid niet van snelverkeer gescheiden kan worden, de snelheid echt heel erg moet worden teruggebracht. In het vorige geval dat besproken werd, geldt volgens Duurzaam Veilig dan niet 60 km/u maar gewoon 30 km/u, omdat daar vanuit een aantal richtingen snel en langzaam verkeer samenkomen. Die nieuwe versie van Duurzaam Veilig lijkt nog niet doorgedrongen in de genen van het netwerkperspectief. Dat is erg jammer.

De heer Wolting heeft nog een vraag over de Bunschoterweg. Als hij kijkt naar veiligheid, dan zou het voor hem niet de hoogste prioriteit hebben om op deze weg beperkingen aan te brengen. Leefbaarheid Geluid is een ander aspect, maar gezien vanuit het veiligheidsaspect is deze weg uitstekend geschikt voor 80 km/u.

De heer Dirksen geeft toe dat statistisch gezien deze weg niet heel onveilig is. Op de ernaast liggende ventwegen wordt 30 km/u gereden en die zijn eigenlijk veel onveiliger. Verder staan er heel veel bomen langs de weg. Duurzaam Veilig zegt eigenlijk dat je bij 80 km/u 6,5 meter ruimte vanaf de rijstrook aan moet houden. Daar is hier geen plaats voor. Als dat niet kan, dan zegt Duurzaam Veilig dat je terug moet in snelheid naar 60 km/u. Men zou al die bomen kunnen kappen, maar dan ontstaat het beeld van een snelweg en gaan mensen om die reden weer te snel rijden.

Hij denkt dat de problematiek hier vooral op het gebied van leefbaarheid ligt. Vanuit het aspect van veiligheid valt er veel te zeggen voor 60 km/u.

Gedeputeerde Schaddelee dankt de heer Dirksen voor zijn inbreng. Hij is bekend bij de medewerkers en ook actief betrokken geweest bij de expertsessies die er zijn geweest. Het is goed om te kijken naar wat hij inhoudelijk heeft ingebracht. Er is een aantal vervolgssessies gepland op 9 en 16 december. Dat zijn sessies met externe experts. Hij is het eens met de overlast die de heer Dirksen schetste. Dus het is goed om daar naar te kijken.

2 Ter bespreking

2.1 [Memo aankondiging congestieonderzoek Utrechts elektriciteitsnet \(2021MM134\)](#)

De heer De Weerd heeft een vraag over de verhouding wind en zon. In de infosessie werd gesteld dat wind een minder zware wissel trekt op de netwerkcapaciteit. Dat houdt in dat er zowel wind als zon nodig is om tot een goede verhouding te komen. Hij hoort graag van de gedeputeerde of deze van mening is dat de kennis over de verhouding tussen wind en zon al voldoende bekend is bij het grote publiek en wat dat doet voor de netwerkcapaciteit, en of dat in het participatietraject aan bod komt. Zo nee, kan dat dan misschien van invloed zijn op het draagvlak dat er is voor windenergie.

De heer Overkleeft wil weten welk instrument GS in handen heeft om die ideale energiemix te bevorderen?

Mevrouw Van Ulzen heeft een vraag richting de gedeputeerde over wat Stedin aangaf dat al met spelenprijkes bekend was dat de congestie er aan kwam. Daarover is PS inhoudelijk niet geïnformeerd. Hoe ziet de gedeputeerde dat en hoe kan voorkomen worden dat dat PS niet nogmaals gaat overkomen?

Zij heeft de opties gehoord waarbij prioritering vanuit de netbeheerders naar voren is geschoven. Wat heeft PS daarvoor nodig en hoe zou een dergelijk proces moeten gaan lopen? Er zijn vier opties genoemd door de netbeheerders, waarbij zij zich afvroeg hoe de gedeputeerde dat ziet.

De heer Donker meldt dat zijn fractie al jaren vreesde dat wat er vanmorgen is meegedeeld zou komen. Hij denkt dat dit nog maar het topje van de ijsberg is. Hij hoopt daarom dat de gedeputeerde regelmatig met de netbeheerders rond de tafel zit om zulke signalen op tijd op te vangen. Dat onderliggende net zal apart aangepakt moeten worden. Het personeelstekort is echter groot. De vraag is ook groot en wordt groter. Daarom heeft zijn fractie haar zorgen of dit allemaal gaat lukken voor 2030/2050. Deelt de gedeputeerde die vrees?

De heer Bart heeft een vraag die hij vooral zijn collegae wil voorleggen. Dhr. Donker zegt die informatie al de hele tijd te geven, maar dat verbaast hem dan toch. In de Staten is vaak gedebatteerd over het feit dat er een betere balans tussen zon en wind nodig is. Er moet voor gezorgd worden dat het net het kan houden. Dus hij vindt het een beetje gek dat gezegd wordt dat men meer wind in de provincie niet ziet zitten. Als de SGP het dan zag aankomen en zegt wel mee te willen met de energietransitie, dan hoopt hij dat dhr. Donker ook gehoord heeft wat Stedin en TenneT hebben gezegd, namelijk dat men zich meer in zou moeten zetten voor windprojecten. Dan kan namelijk die energietransitie in de provincie gewoon vorm gegeven worden.

De heer Donker begrijpt de opmerking van de heer Bart heel goed, het ene staat soms los van het andere en soms ook weer niet. Het is duidelijk dat Utrecht een gigantisch energievraagstuk heeft. En dat men het alleen met zon en wind zal kunnen oplossen, dat ziet de SGP zo niet zitten. Men ziet niet aankomen dat de vraag naar energie zal toenemen. Alleen met zon en wind zal men het in Nederland niet redden. Er zullen ook alternatieve bronnen moeten zijn. Hij roept de gedeputeerde op dat in de gaten te houden.

De heer Bart denkt dat niemand in twijfel trekt dat er meer nodig is dan wat er nu aanwezig is. Niemand die ontkent dat er nog een enorme vraag naar verduurzaming in elektrificatie aankomt. Daarom moet er juist haast gemaakt worden met juist concrete projecten hier in de provincie. Daarvoor moet ervoor gezorgd worden dat er eerst een fatsoenlijk deel aan duurzame opwekking in de provincie hebben. Dan kan er gekeken worden wat er verder nog nodig is. Als men nu al zegt dat men niet verder wil met windprojecten en dat dat de consequentie is dat er hier in de Staten tegen is gestemd. Dan bekent dat dat men nooit zo ver zal komen dat men zal kunnen voldoen aan de vraag. Vandaar zijn oproep van zojuist. Mevrouw Bikker vindt het een goede zaak om een infosessie te hebben waarbij men over het perspectief geïnformeerd wordt. Het gaat nu om de combinatie en de grotere balans in zon en wind. Zij denkt niet dat dat het enige was wat er is aanbevolen. TenneT beveelt aan om tegelijkertijd aanbod en vraag te combineren. Er waren heel veel vragen omtrent energie op bijvoorbeeld energieterreinen. Daar vindt die onttrekking op grote schaal plaats. Zij denkt daarbij ook aan invullingen aan de stad of aan verstedelijkte gebieden. Er is heel erg veel nodig, daarom moet ervoor gezorgd worden dat dáár die opwekking plaatsvindt. Dat heeft zij niet ook gehoord in die sessies. Die twee dingen in combinatie moeten scherp op het netvlies gehouden worden. Het derde punt dat zij meeneemt daaruit is de prioritering. Wie gaat de prioriteit stellen als het gaat om de congestie en het congestiemanagement? Dat lijkt haar iets waarin de Staten iets te vinden hebben.

De heer De Harder hoort dat mevrouw Bikker ook uit de sessie oppikt dat het belangrijk is om vraag en aanbod bij elkaar te brengen. Maar waar vindt zij dat het in de RES'en tekortschiet dan?

Mevrouw Bikker herkent niet dat zij gezegd zou hebben dat het in de RES'en tekort zou schieten.

De heer De Harder hoorde mevrouw Bikker zeggen dat dat meer in balans moet. De Staten hebben dat ook geconstateerd en daar zijn ook moties over ingediend. In de RES'en is nu echter een plan gemaakt voor mogelijk geschikte locaties voor wind. Ziet mevrouw Bikker daar nu ruimte voor verbetering?

Mevrouw Bikker zegt altijd ruimte voor verbetering te zien. Zij benadrukt het belangrijk te vinden dat het proces van de RES'en van onderaf plaatsvindt en dat te combineren met de gegevens van zo'n elektriciteitsleverancier van TenneT. Dat is ook precies wat de gedeputeerde aangaf aan het begin van deze vergadering. Zij denkt dat dat de goede weg is.

De heer De Harder wijst erop dat dat natuurlijk wel gebeurt in de RES'en. Daar adviseren netbeheerders mee over het bod. Hij proeft toch dat mevrouw Bikker op dit punt vindt dat dat nog niet goed genoeg is. Of interpreteert hij dat verkeerd?

Mevrouw Bikker zegt niet te weten waar de heer De Harder naar toe wil. Zij herkent het niet in ieder geval.

Gedeputeerde Van Essen herinnert eraan dat de netcongestie een onderwerp is waarover de afgelopen jaren herhaaldelijk gesproken is als belangrijk aandachtspunt bij de uitvoering van de RES'en. In de Kadernota is de keuze gemaakt voor extra middelen voor de regionale energie-infrastructureur en strategie, de REI's, om daar volgend jaar invulling aan te geven. Dus het is iets waarvan men wist dat het op ons afkwam en dat het een belangrijk aandachtspunt was voor de RES'en. Hij denkt dat de snelheid waarmee dit nu op ons af is gekomen ons heeft verrast. Dat heeft ook Stedin verrast. De congestie vindt plaats op het hoofdniveau, het niveau van de snelwegen TenneT.

Hij denkt dat het goed is om te schetsen hoe dat gegaan is. Het was in september dat er een congestie werd afgekondigd voor Flevoland en Gelderland. Op dat moment is door Stedin aangegeven dat die problematiek op korte termijn ook in Utrecht zou kunnen gaan spelen. Dat is in de informatiesessie ook aan de orde geweest, op 1 september voor Raden en Staten. Dat was een belangrijke informatiesessie, waarbij achteraf geprobeerd is om iedereen zo goed mogelijk te informeren, omdat niet iedereen daarbij aanwezig kon zijn. Daarbij hebben TenneT en/of Stedin aan de orde gesteld dat die netcongestie een belangrijk item is. Het is niet voor niks dat bij de RES zelf ook die negentien knelpunten al in beeld zijn gebracht, die opgelost moeten worden voor 2030 voor de realisatie van de RES.

Aangetekend moet worden dat het nog steeds niet duidelijk is hoe groot het effect is op welke projecten. Het is duidelijk dat niet alle plannen volledig doorgevoerd kunnen worden. Maar welk plan het betreft en in welke mate, hangt af van de mate waarin het congestiemanagement ruimte biedt op het net.

De conclusie bleef dat de RES'en wel uitvoerbaar blijven. Per 1 oktober is in antwoord op de vooraf gestelde vragen voor het eerst vertrouwelijk aan hem gemeld dat het op korte termijn ook voor de provincie Utrecht afgekondigd zou worden, maar dat er absoluut nog niet over gecommuniceerd mocht worden.

De boodschap bleef echter dat de RES'en nog steeds uitvoerbaar bleven.

Op 12 oktober is de netcongestie afgekondigd. Op dezelfde dag heeft hij de Staten een memo doen toekomen en dat is de memo die vandaag voorligt.

Hij heeft afgelopen week een gesprek gehad met TenneT en Stedin gezamenlijk en hen erop aangesproken, omdat de impact hiervan op de RES-processen en op de dynamiek tussen overheden en inwoners, de participatieprocessen, niet te onderschatten valt. Dat is fruikend en die impact moet ook helderder op het netvlies van de netbeheerders terecht komen.

Hij gaat verder in op de gestelde vragen.

Is de verhouding tussen zon en wind bekend bij het grotere publiek? De PvdD wees op dat aandachtspunt. Het is een punt dat aandacht verdient en dat hij ook bij de gemeentes onder de aandacht brengt. Wellicht dat dit punt vanuit de Rijksoverheid nog wat meer onder de aandacht gebracht zou kunnen worden, want dit punt speelt niet alleen in deze regio, maar ook elders.

D66 vraagt welke instrumenten het college heeft om die balans te bewaken. Dat zit hem enerzijds in het ruimtelijk instrumentarium. Op dit moment is die sturing vrij beperkt. De prioritering gaat op dit moment vrij simpel: first come first served. Dus daar valt niet zo veel te kiezen. Er is een lobby gaande ten behoeve van een slimmere programmering (de REI's). Dat vraagt allemaal wat meer planning. In IPOverband en ook in de andere koepels wordt gekeken wat daar voor nodig is. Uiteindelijk vraagt het ook een wetswijziging. Dat betekent dat het first come first served van tafel gaat en dat er een afwegingskader komt. Het gaat om politieke afwegingen.

De VVD vroeg wat er nodig is voor de prioritering. Daar heeft hij net antwoord op gegeven. Het congestiemanagement is aan de netbeheerders. Opslag is iets waar de provincie op innovatieve manier mee aan de slag is. Hij komt daarop nog terug als het gaat om de moties en toezeggingen.

De SGP vraagt om goed en vaker met de netbeheerders rond de tafel te zitten. Daar is hij het zeer mee eens. Dat gebeurt ook en wel samen met de omliggende provincies. Hij heeft het initiatief genomen om samen met Flevoland en Gelderland contact te zoeken om te bezien of er in gezamenlijkheid gesprekken gevoerd kunnen gaan worden met TenneT om ervoor te zorgen dat in de keuzes die zij maken de belangen van de provincies voldoende gediend worden. Op dit moment gaat het gelukkig alleen nog maar om het opwekken. Tegelijkertijd blijkt in het Amsterdamse dat het ook gaat om aansluiting aan bedrijven en woningbouwprojecten. Gelukkig is dat hier nog niet aan de orde, maar het is wel een signaal dat de teugels goed vastgepakt moeten worden.

Er werd ook gewezen op het belang om de RO-procedures te versnellen. Daar heeft de provincie duidelijk een rol. Ook daarover zal het gesprek gevoerd gaan worden met TenneT.

De vraag of het allemaal gaat lukken voor 2030 beantwoorden de netbeheerders met 'ja', maar dat

vraagt een paar dingen. Allereerst moeten de plannen tijdig concreet gemaakt worden.

De SGP geeft ook aan dat de elektriciteitsvraag groeit.

Mevrouw Bikker komt terug op de prioritering. Zij vraagt de gedeputeerde duidelijk te maken wat nu precies de rol is van de provincie bij de prioritering.

Gedeputeerde Van Essen geeft aan aanstonds op deze vraag terug te komen. Hij gaat nu verder met de geconstateerde vraag naar elektriciteit als iedereen elektrisch gaat rijden. Dat gaat leiden tot een toename van 15% tot 20% in heel Nederland. Op wind op zee is al stevig ingezet. Dus de balans op ieder niveau is belangrijk. Er moet voor gezorgd worden dat de balans tussen zon en wind beter wordt. Dat is een opdracht voor alle drie de RES'en.

Dan de vragen van het CDA over het bij elkaar brengen van vraag en aanbod. Dat kan op verschillende schaalniveaus. Hij wijst erop dat het voor deze regio zaak is het opwekken op een wat hoger niveau te brengen. Daar is via de RES'en reeds een goed aanbod gedaan.

Dan de vraag wat de rol van de provincie is bij het prioriteren. De netbeheerders geven aan dat dat iets is wat op regionaal niveau moet gebeuren. De provincies zijn gevraagd dat te gaan optuigen.

Mevrouw Van Ulzen hoorde de gedeputeerde zojuist zeggen dat de netbeheerders het nodige te doen hebben. Heeft de gedeputeerde ook instrumenten om hen dat te laten doen? Ze moeten veel meer in beeld brengen dan ze tot nu toe gedaan hebben. Bij prioritering hoort ook dat iedereen de juiste informatie op tijd aanlevert.

Mevrouw Bikker meent dat, voordat er geprioriteerd kan worden, er criteria nodig zijn aan de hand waarvan de prioriteiten gesteld kunnen worden. Welke criteria zijn dat dan?

Gedeputeerde Van Essen geeft aan in formele zin niet zo veel instrumenten te hebben om de netbeheerder aan te sturen. In ruimtelijke zin heeft de provincie de mogelijkheid om procedures te versnellen. De provincie is ook geen aandeelhouder van de netbeheerder. Dus een aandachtspunt bij de REI's is dat er voldoende instrumenten komen om te gaan sturen.

Dan prioriteren en programmeren. Programmeren kunnen we nu al middels plannen maken. Prioriteren kan nu nog niet en dat gaat om criteria vragen. Die criteria vergen een politieke afweging. Hij ziet dat de noodzaak om gezamenlijk die kant uit te gaan steeds breder erkend wordt.

2.2 [Structuurvisie Rapport Sturing in de OV-concessies Utrecht \(2021MM133\)](#)

Op verzoek van de PvdA wordt dit agendapunt gevoegd behandeld met agendapunt 2.7

[SB Kennisname vaststellen en vrijgave voor inspraak van de Ontwerpnota van Uitgangspunten](#)

De heer Pieper van de Randstedelijke Rekenkamer zorgt middels een presentatie voor een korte toelichting op het onderwerp. Het is vooral de bedoeling om de commissieleden de gelegenheid te geven de discussie te voeren over de uitkomsten van het onderzoek.

Er zijn geen vragen aan de Rekenkamer

Bespreking

De heer Oude Wesselink dankt de Rekenkamer voor dit goede en leesbare onderzoek. GS heeft bij de beantwoording van zijn vragen bij agendapunt 2.7 over de uitgangspunten van de concessie aangegeven dat naar hun mening de aanbevelingen reeds in de huidige versie van de uitgangspunten zitten. Zijn fractie denkt dat dit nog wat beter kan.

Hij heeft geen concrete vragen over het nu voorliggende Statenvoorstel. Er is ook geen behoefte aan moties of amendementen. Dus een hamerstuk.

Met betrekking tot agendapunt 2.7 heeft GL voorgesteld te kijken naar de mogelijkheid van een Adviesraad OV met vertegenwoordiging uit Staten en Raden. Dit om de grote afstand tussen uitvoering van het OV en de controlerende functie van volksvertegenwoordigers te verkleinen. GS wijst erop dat er voor reizigers reeds het Rokov is en voor gemeentes is er een ambtelijke adviesraad. Daarnaast geven zij aan dat niet alle gemeentes mee kunnen doen. Volgens GL zijn deze overleggroepen wel iets anders. Hoe vaak zijn er in de afgelopen jaren geen vragen gesteld vanuit PS waarom bepaalde buslijnen niet meer rijden e.d. Telkens is daarbij het antwoord hetzelfde, namelijk dat PS vooral aan zet is bij de uitgangspunten voor de concessie en dat dat jaarlijks wordt vastgesteld in de vervoersplannen. Bij een onderdeel dat zo veel geld kost is het toch redelijk dat volksvertegenwoordigers er veel meer bovenop kunnen zitten! Nu heeft het hoogste bestuursorgaan vrijwel geen invloed om in te grijpen als er 's avonds ineens geen bus meer rijdt door een plaats. Hij hoort graag hoe andere fracties hier tegenaan kijken.

De heer De Jager zegt de combinatie van de punten 2.2 en 2.7 te begrijpen, maar 2.7 bestaat uit twee onderwerpen. Daarom neemt hij aan dat hij ook het ontwerp OV-netwerkperspectief nu aan de orde mag stellen. Of moet hij dat er buiten houden?

De voorzitter geeft aan dat de heer De Jager zijn gang kan gaan.

De heer De Jager zal zich beperken tot zijn vragen, want de toelichting van de Rekenkamer vond hij duidelijk en dat sluit ook aan bij de mening van zijn fractie dat de conclusies duidelijk zijn en de aanbevelingen zeer concreet. Toch een tweetal vragen over het rapport. Allereerst het monitoren van de ontwikkeling van de samenwerking tussen GS en de vervoerder. De Rekenkamer spreekt hier van 'een zachte factor', terwijl het college spreekt van 'een harde voorwaarde'. Kan de gedeputeerde aangeven hoe hij invulling denkt te kunnen geven aan de ontwikkeling van de samenwerking als harde voorwaarde. De tweede vraag betreft de opbrengstverantwoordelijkheid. Kan de gedeputeerde aangeven welke ideeën er in het college op dit moment al leven om invulling te geven aan dit gedeelte in een complex stuuritem. Dan de Ontwerpnota van Uitgangspunten. Deze beide ontwerpnota's zijn publiekelijk bekend gemaakt en liggen ter inzage voor inspraak. Zijn vraag aan de gedeputeerde is hoe hij de rol van de Staten ziet in deze fase. Het college heeft zijn inzichten naar buiten gebracht, maar er is geen politieke discussie in directe zin aan vooraf gegaan. Wordt men geacht om net als partijen buiten de Staten om een zienswijze in te dienen? Graag een reactie van de gedeputeerde hierover.

Verder leest hij in de Ontwerpnota van Uitgangspunten voor de nieuwe OV-concessies dat in relatie tot de opbrengstverantwoordelijkheid wordt gesteld dat de voordelen en het risico van mee- of tegenvallende opbrengsten voor een groot deel bij de provincie ligt. Zijn vraag aan de gedeputeerde is of de toenemende omvang van het risico door de OV-schaalsprong ook in voldoende mate is meegenomen in de mogelijke financiële gevolgen. Hij leest daar niets over en hij hoort graag de reflectie van de gedeputeerde.

Dan een specifieke opmerking in relatie tot het OV-netwerkperspectief. De VVD heeft in de recent ingediende toekomstbegroting een stukje visie gedeeld met de Staten. Hoe denken het college en andere Statenpartijen over de VVD-gedachte om het Bus Rapid Transitconcept concreet toe te passen op de draaischijffunctie van de metropoolregio Utrecht? Dus mogelijk niet alleen toepassen op verstrekte lijnen, maar ook om te selecteren en gunstig liggende verkeersknooppunten rond de stad Utrecht op een natuurlijke wijze als een soort van ring te verbinden met dit Bus Rapid Transitconcept.

Als de ambitie van het college toch te hoog gegrepen blijkt te zijn, heeft het college dan een plan B? Hij hoort de gedeputeerde hier graag nader over.

Mevrouw Bikker is van mening dat het rapport van de Randstedelijke Rekenkamer goede adviezen geeft en helder is. Zij vraagt zich af of de huidige voorgestelde kaders de Nota van Uitgangspunten zijn. Zij komt hier graag aanstonds op terug. Zij onderschrijft het advies van de Rekenkamer.

Zij vindt het goed dat de Nota van Uitgangspunten er nu ligt. Het vervolg zou volgens haar moeten zijn dat eerst de uitgangspunten worden beschreven en vastgesteld door de Staten en dat daarna daar invulling aan wordt gegeven. Zij wil daarbij het nieuwsberichtje over de Merwedelijk betrekken, dat een uitvloeisel zou zijn van die kaders. Die kaders zijn nog niet vastgesteld. Daarom is dat bericht moeilijk te plaatsen. Misschien dat de gedeputeerde daar nog op in kan gaan.

Als zij dan naar de beschreven uitgangspunten kijkt, dan zouden daar nog twee kwalitatieve uitgangspunten aan toegevoegd kunnen worden. De eerste is dat er aandacht is voor de afweging voor investeren in goed OV in het buitengebied. Het tweede kwalitatieve uitgangspunt is de verkeersveiligheid. Zij zou daar graag extra aandacht willen zien voor de kwetsbare groepen: de ouderen en kinderen. Als voorbeeld geeft zij een bus die door het dorp rijdt en rekening moet houden met 30 km/u, waarvoor er extra aandacht moet zijn in het tijdschema.

Over het OV-netwerkperspectief kwam in de informatiesessies naar voren dat allereerst nagedacht moet worden over de combinatie wonen/mobiliteit/werken. Ten tweede werd aangeraden de focus niet zo zeer op de stad te leggen, maar op nabijheid, dus op de regio en hoe die op een goede manier bediend kan worden. Het derde punt is het excellent OV als begrip en gedachte. Dat spreekt het CDA zeer aan samen met de vraag hoe dat OV goed te bereiken is, zoals bijvoorbeeld per fiets.

In die OV-netwerksessie heeft het CDA ook naar voren gebracht dat, kijkend naar het wiel met de spaken, dat er niet alleen gedacht moet worden vanuit het hart van het wiel naar buiten toe, maar ook aan de uiteinden van de spaken kijken hoe al die mensen uit de provincie richting dat wiel kunnen komen. De heer Overkleef heeft niets toe te voegen aan het rapport van de Rekenkamer. Het is volgens hem een uitstekende manier om daarmee de concessie in te gaan. Over de Nota van Uitgangspunten merkt

hij op het merkwaardig te vinden dat deze nota niet inhoudelijk behandeld gaat worden. Terwijl de nota wel ter inzage ligt. Hij heeft er echter geen inhoudelijke punten bij.

Mevrouw d'Hondt begint met een citaat van de heer Schaddelee uit de PS-vergadering van 10 november jl. over een motie betreffende het beschikbaar stellen van een luttel 20.000 voor de FC Utrecht-expres. "De vervoeder is er ook niet helemaal kapot van. Wij kunnen ze ook niet dwingen overigens, want het staat niet in het vervoersproduct 22. Ik kan ze dus niet morgen bellen en zeggen 'Gij zult die FC Utrecht-expres weer laten rijden'. Dit citaat legt volgens haar precies de vinger op de zere plek. De Nota van Uitgangspunten is namelijk voor PS een heel belangrijk document, want daarna is het voor de komende tien jaar vrij spel voor GS en de vervoerder. Zij hebben de touwtjes in handen.

Zij vindt het rapport van de Rekenkamer een mooi rapport met een aantal aanbevelingen die nog wat nader geconcretiseerd moeten worden in de Nota van Uitgangspunten, wat de PvdA betreft. Zij vindt het wel jammer dat er geen vergelijking is gemaakt met andere concessies, zoals die van de concessies waarin er is inbesteed door de vervoersregio's.

Dit is de kans om nog invloed uit te oefenen op de Nota van Uitgangspunten. Zij vindt dat daarin weinig sprake is van echte sturing door GS. Dat is namelijk iets anders dan 'meegenomen worden'. De adviesraad, die zojuist door GL werd voorgesteld, vindt de PvdA een heel goede suggestie. Bij de beantwoording is aangegeven dat daarin al voorzien is door andere gremia. Zij meent dat het college daarmee aangeeft dat de rol van democratisch gekozen volksvertegenwoordigers maar een lastige is en dat ze het liever in de polder oplossen. In de vervoersregio Amsterdam is er een regioraad met 51 leden uit verschillende gemeentes. Dat wordt het belangrijkste bestuursorgaan genoemd! In Utrecht wordt er in iets dergelijks geen meerwaarde gezien.

De coronacrisis heeft laten zien dat het OV geen markt is. Het OV is een publieke voorziening die maatschappelijke doelen nastreeft. Zij is heel blij om te zien dat de marktwerking, in vergelijking met eerdere nota's van uitgangspunten, minder hard terugkomt. De angst voor de markt blijft wel voelbaar, omdat de vervoerders geen risico's willen nemen met te grote concessiegebieden. Daardoor blijft het bij de twee oude gebieden. Waarom is er niet nagedacht over een andere dan een geografische inbedding, bijvoorbeeld naar type vervoersvraag of slechte of vaste dienstregeling. Als de vervoerder de risico's te groot vindt, ligt het dan automatisch aan de grootte van het concessiegebied of aan een te grote opbrengstverantwoordelijkheid, waardoor ze altijd zullen moeten blijven zoeken naar de allergeodkoopste oplossing. Is dat nu echt het nastreven van een hoogwaardig OV?

De heer Oude Wesselink hoorde mevrouw d'Hondt zojuist zeggen dat de indeling naar concessies hetzelfde blijft. Hoe bedoelt zij dat? In zijn ogen blijft de norm twee concessies, maar is de vorm wel heel anders.

Mevrouw d'Hondt meent dat die concessies grotendeels hetzelfde zijn gebleven. Haar punt is dat er gekozen is voor twee concessies, terwijl het volgens haar veel efficiënter zou zijn om er één groot concessiegebied van te maken. In grote lijnen is nu de indeling hetzelfde gebleven als deze al was. Zij had het graag anders gezien.

Zij vervolgt haar betoog met op te merken dat, wat haar fractie betreft, de sociale functie van het OV een doel is dat erg onder druk staat en vaak in tegenspraak is met het snel en comfortabel vervoeren van zo veel mogelijk reizigers. De grootste groep is immers gebaat bij het steeds sneller trekken van lijnen en de bereidheid om langer te reizen naar de halte, maar dat maakt het voor een kleine, kwetsbare groep zonder alternatief wel steeds lastiger om nog volwaardig mee te kunnen doen aan het OV. Flex-vervoer zou voor dit probleem een oplossing kunnen zijn en ook voor de steeds verdere ontmanteling van de dienstregeling in de regio. Een dienstregeling met vaste lijnen en vertrektijden is immers niet een doel, maar een middel. Maar dan moet dat Flex-vervoer wel een enorme upgrade krijgen, volgens haar fractie. Het imago is nu namelijk dat van een soort veredelde buurtbus, terwijl het aan zou moeten voelen als een soort luxe taxi voor een spotprijsje. Er zou ook sprake moeten zijn van fatsoenlijke arbeidsomstandigheden voor de chauffeurs.

Het rapport van de Rekenkamer legt grote verschillen in de concessieverlening tussen UOV en de Cynthusconcessie bloot. Er is ook sprake van grote verschillen in het gewicht dat er aan de verschillende gunningscriteria wordt gegeven. Die van Cynthus is veel gedetailleerder. Is het mogelijk dat GS ook de weging van al die uitgangspunten vastleggen? Over de vervoersarmoede is in juni een onderzoek gestart. Zij zou daar graag wat meer informatie over ontvangen. Wanneer zijn die resultaten bekend? Wat het werkgeverschap betreft, heeft zij ook nog een punt van zorg uit het rapport van de Rekenkamer. De monitoringsgegevens, zo zeggen zij, geven geen beeld van het vierde doel van de OV-concessie,

namelijk verantwoord ondernemerschap. Dat blijft een wat onderbelicht thema. Zij heeft in de commissie BEM aandacht gevraagd voor social return. Hoe wordt dit principe in de gunningscriteria geborgd en in de handhaving?

Het sturen op reizigersgroei vindt zij een discutabel principe als dit betekent dat er veel forenzen worden binnengehaald ten koste van ouderen en mensen met een beperking. Zou er niet een uitgangspunt kunnen worden opgenomen dat het stimuleren van gezonde mobiliteit ook meeneemt in bijvoorbeeld het programma van eisen.

De heer Wolting is ook blij met het rapport van de Randstedelijke Rekenkamer. Dat rapport kent een aantal aanbevelingen en hij is blij dat die opgepakt worden. Daar is het nu het goede moment voor. Zijn fractie heeft vragen bij het feit dat er weer twee concessies binnenkomen. Hij sluit zich daarbij aan bij de kritiek van de PvdA.

Hij constateert dat men in de fase zit dat men steeds meer de draai van het vervoer met een auto naar meer fiets en meer OV. Er moet ook voor gezorgd worden dat zodra ergens een nieuwbouwwijk is het OV daar geregeld is, voordat de huizen er staan, want anders lopen we steeds achter de feiten aan. Hij denkt dat daarvoor in het hele stuk meer aandacht moet komen. Hoe gaat er een plan voor tien jaar gemaakt worden?

De focus op mensen die afhankelijk zijn van het OV blijft een essentieel stuk. Ook de verhouding tussen de dikke en de dunne lijnen in het vervoer; flexibel maar doelmatig, vooral in het buitengebied, is heel essentieel. Mensen in de buitengebieden rekenen vaak op het OV en zijn daar voor een deel sterk van afhankelijk. Als het OV in het buitengebied niet goed is dan pakt men de auto, met alle parkeerproblemen en volle wegen van dien. Daar valt nog winst te boeken.

Zijn fractie vindt dat er ook meer aandacht moet zijn voor de randen van de provincie. Er is een vervoersconcessie en er wordt te weinig aandacht gegeven aan samenwerking tussen de vervoerders in andere regio's. Hoe gaat de gedeputeerde daar verandering in brengen?

Ten aanzien van de Nota van Uitgangspunten roept hij op gebruik te maken van de resultaten van de inspraak.

De heer Van Déun wil allereerst de Rekenkamer bedanken. De Rekenkamer is zo langzamerhand het enige adviesorgaan waarop de PVV nog volledig wil vertrouwen. Hij is blij dat GS de aanbevelingen overneemt. De OV-punten vat hij samen. Hij zou graag zien dat er voortaan van de honderden bladzijden tekst een ambtelijke samenvatting wordt gemaakt. Al die plannen berusten ook vaak op wensdenken en dat met name van de stad Utrecht. Als het gaat om knooppunten of het wiel met spaken of light-railverbindingen: het is allemaal onbetaalbaar, want er zit geen enkele financiële dekking achter. Het is allemaal heel mooi als men over die concessies nadenkt. Als provincie heeft men een taak voor de hele provincie. Er staan nu twee concessies, maar die ene concessie in de stad zal waarschijnlijk zo duur worden dat het ten kosten gaat van het OV in de kleine steden of dorpen.

Mevrouw d'Hondt wijst erop dat de kostendekkingsgraad van de stadsconcessie is vele malen hoger dan die van de streekconcessie. Dus de stadsconcessie betaalt voor een groot deel ook de bussen in de regio, voor zover zij dat weet.

De heer Van Déun is het daar niet mee eens, omdat het geld gewoon op gaat. Hij is er voor om die concessies uit elkaar te halen en de stadconcessie aan de stad over te laten. De stad heeft een begroting van 1,8 miljard euro. Er moet voor gezorgd worden dat de rest van het geld besteed kan worden aan de steden in de rest van de provincie. Dat is het standpunt van de PVV.

Hij sluit zich aan bij GL waar het die adviesraad betreft. Ook de PVV ziet dat de participatie van inwoners, maar ook van gemeenteraadsleden van groot belang is. In de stad Utrecht wordt de gemeenteraad gewoon buiten spel gezet. Men heeft daar geen enkele inspraak als het gaat om zaken als het verlengen van de busbaan. Dat blijft een een/tweetje tussen GS en de wethouder. Een adviesraad met een vertegenwoordiging uit alle steden zou hem welkom zijn.

Wat hij in de stukken mist is een balans. OV vindt hij best belangrijk, maar dat zou in balans moeten zijn met het autogebruik. Hij zou daarom in deze plannen een meer integrale benadering willen zien van OV, auto en fiets. Dat mist hij dus.

De heer De Weerd wil het hebben over de tramongelukken en de OV-concessies. Hij dankt de Rekenkamer voor het uitvoeren van het onderzoek. De aanbevelingen en conclusies zijn helder. Het gaat vooral over de mogelijkheden en momenten van inspraak voor PS en de mogelijkheden voor bijsturing. Daar is duidelijk behoefte aan. De gedeputeerde stelt voor om de conclusies en aanbevelingen over te nemen van het onderzoek. Wat betekent dit vervolgens concreet? Wat zijn de vervolgstappen?

De heer Breur wil nog op de heer Van Déun reageren, die de concessie voor de stad wil afstoten uit de provincie naar de stad. Volgens hem zijn er wettelijke taken voor de gemeentes en de provincies. In hoeverre is zijn voorstel daarin reëel?

De heer Van Déun meldt dat hij met collega's in de stad uitgebreid onderzoek heeft laten doen naar het terugbrengen van het OV in de stad, naar een soort gemeentelijk vervoersbedrijf, zoals dat vroeger het geval was. De collega van de heer Breur in de Staten is daar altijd een groot voorstander van geweest. Hij begrijpt daarom het standpunt van de heer even Breur niet.

De heer Breur antwoordt dat hij geen standpunt weergaf, maar meer een vraag had over in hoeverre dat mogelijk was.

Het rapport met de verantwoordelijkheden die voor de Staten zijn opgetekend, sluit aan op de Provinciewet. De heer Oude Wesseling en mevrouw d'Hondt gaven ook al aan dat dat een beetje mager is op het moment dat de concessie er eenmaal is. Hoe houdt men het ook na die tijd goed? Bij het opstellen van de concessie is het belangrijk dat er goed geformuleerd wordt. Er wordt in het rapport gesteld dat het mogelijk moet zijn om snel, veilig en makkelijk met bus, tram en regiotaxi naar elke plek in de provincie te komen. Dat is een rare zinsnede, omdat de regiotaxi geen OV is. Het is doelgroepenvervoer en niet openbaar vervoer. Waarom wordt het hier nu wel genoemd?

De heer Donker dankt allereerst de Rekenkamer voor hun rapport. GS zegt dat de aanbevelingen al praktisch zijn. Dat wil hij toch kritisch volgen, want sommige dingen zijn voor tweeërlei uitleg vatbaar. Het voorstel van GL namelijk een adviesraad met afvaardiging vanuit de bevolking en de Raden vindt hij een goed idee. Of dat bestuurlijk wel past, is voor de SGP vers twee. Hij hoort graag van de gedeputeerde hoe deze hier tegenover staat.

Er waren heel wat uitgangspunten. Daar kan de SGP in grote lijnen mee leven, maar voor PS moet het zo duidelijk zijn dat men straks niet weer geconfronteerd wordt met tekortschietende middelen en het schrappen van lijnen als gevolg daarvan. Het buitengebied is dan de dupe. Dan is er sprake van een neerwaartse spiraal.

Mevrouw Hoek sluit zich aan bij de woorden van de heer Donker. Ook zij ziet dat de dunne lijnen tot steeds meer verschraling leidt. Zij vindt dat het verdienmodel overheerst. Ook volgens haar gaat er veel meer geld naar de grote steden dan naar de buitengebieden, terwijl de werkenden uit de buitengebieden wel naar de grote steden toe moeten om te werken.

De regiotaxi is ooit aan de gemeente toegewezen. Op dit moment is daar een verschraling aan de gang, omdat men het deel dat de provincie nog betaalde, heeft gestopt. Er blijkt weer dat als er bezuinigd moet worden de regiotaxi een van de eerste slachtoffers is.

Ze wil nog opmerken dat de bushalte bij het treinstation in Abcoude helemaal ingericht is voor een bus, maar er stopt geen bus! De bus stopt een heel eind verder, waardoor men een stuk moet lopen om bij het treinstation te komen. Zij vraagt hier aandacht voor en hoopt dat het op een gegeven moment wel mogelijk is dat er van die bushalte bij het station gebruik gemaakt wordt.

Mevrouw d'Hondt betwijfelt of de Nota van Uitgangspunten het detailniveau is waarop dit soort zaken besproken moeten worden. Toch steunt zij het pleidooi van mevrouw Hoek. Die bushalte in Abcoude is namelijk uitgesloten in het programma van eisen. Dit is een goed voorbeeld waaruit blijkt dat het zonder sturingsmogelijkheden van PS helemaal mis gaat. Zo'n adviesraad zou daar iets aan kunnen doen.

Mevrouw Hoek meldt nog dat het hierbij gaat om bus 120 van Utrecht naar Amsterdam Zuidoost. Zij pleit ervoor dat er toch nog eens naar gekeken wordt om te bezien of het niet heringericht moet worden, zodat de bus gewoon bij het treinstation kan stoppen.

Ook de Flex-bussen blijken niet te werken, zoals aanvankelijk werd gedacht. Het gebeurt juist in de buitengebieden dat er ook nog gebeld moet worden. Daardoor wordt de aansluiting op de grotere lijnen vaak niet gehaald. Vooral schoolkinderen hebben daar last van in de winter.

Verder meldt zij nog dat buslijn 522 regelmatig niet rijdt, omdat er geen vrijwilligers zijn. Er wordt op dit moment wel naar gekeken. Toch gaat de voorkeur uit naar vaste chauffeurs.

Gedeputeerde Schaddelee sluit zich graag aan bij de complimenten voor de Randstedelijke Rekenkamer.

Hij gaat graag in op de ingebrachte discussiepunten. Het verbaast hem dat men de rol van PS als provinciaal parlement kleiner wil maken dan nodig is. Het rapport van de Rekenkamer laat juist heel veel mogelijkheden zien, die de Staten hebben om op allerlei manieren te interveniëren. Hij vond het voorbeeld dat door mevrouw d'Hondt werd gebruikt niet duidelijk. Het citaat waar zij mee begon was van

november. De vervoersplannen worden echter in september vastgesteld voor het jaar daarop. Dan volgen maanden van intensief overleg. Daar moet tenslotte chocola van gemaakt worden. Volgens hem heeft PS voor de zomer al uitgebreid de tijd gehad om zijn punt te maken. Dan is het flauw om in november te zeggen dat de gedeputeerde hen niet eens te tijd geeft om dat op tijd te doen, terwijl er al twee maanden daarvoor een vastgesteld vervoersplan lag, waar de busmaatschappijen hun planning op aan het baseren zijn.

Mevrouw d'Hondt is het er hartgrondig mee oneens dat het zo werkt. Ten eerste kreeg PS een infosessie en na de zomer wordt er door GS in besloten. Daarna heeft het PS het nakijken. Bovendien zijn de vervoersplannen echt wel aanpasbaar, want als dat nodig is wegens bijvoorbeeld opbrekingen in de stad, dan wordt er aangepast, maar als PS aanpassingen vraagt dan kan dat opeens niet. Zij zit er dus anders in.

Gedeputeerde Schaddelee vindt het prima om van mening te verschillen, maar er moeten geen onwaarheden verteld worden, want ook de vervoersplannen worden vrij uitgebreid in consultatie met PS gedeeld. In mei/juni vindt er altijd een presentatie plaats waarin de twee vervoerders heel uitgebreid alle wijzigingen doorlopen. Er zijn heel veel momenten waarop men als Staten zijn positie kan pakken. Dat zou ook zo goed mogelijk moeten gebeuren. Ook in de Amsterdamse regio klagen raadsleden steen en been dat ze als raad niet direct zijn betrokken, zij het dat het getrapt wel het geval is. Volgens hem is men als Staten niet getrapt, maar direct betrokken en is het aan de Statenleden om hun positie zo goed mogelijk te pakken. Er is bovendien een college dat zo veel mogelijk wil meebewegen op de wensen die de Staten uiten. Dat moet alleen wel gebeuren op de moment dat het college daar nog iets mee kan. Dus niet in november maar voor de zomer. Volgens hem kan men uit het rapport van de Rekenkamer heel veel goede dingen halen, die kunnen helpen om dat spel beter en slimmer te spelen. Het gaat inderdaad om veel geld. Dus het is belangrijk dat dat op een goede manier met elkaar georganiseerd wordt.

De heer Oude Wesselink hoorde de gedeputeerde refereren aan de vervoerregio Amsterdam en dat men daar klaagt, omdat men daar slechts getrapt invloed kan uitoefenen. Hij benadrukt dat in het Utrechtse de raadsleden geen enkele vorm van invloed hebben. Zijn pleidooi is niet om ze een formele invloed te geven. Daarom was zijn voorstel om een adviesraad in te richten. Daardoor komt er toch meer een rechtstreekse communicatie tussen de politiek en de verantwoordelijk bestuurder tot stand, waarbij er ruimte is om pleidooien, zoals 50PLUS doet, te houden.

Gedeputeerde Schaddelee vindt dit de vraag hoe die betrokkenheid georganiseerd is met gemeenten. Ook hier moet men bij de feiten blijven. GS hebben de gemeenten ook bij deze Nota van Uitgangspunten heel intensief betrokken. Aan de bestuurlijke sessies zijn uitgebreide ambtelijke sessies vooraf gegaan. Dan is het goed om te constateren dat op weg naar de jaarlijkse vervoerplannen ook informatieavonden met alle raadsleden hebben plaatsgevonden. Als men zo'n regionale adviesraad zou vormen, dan ontstaat wat hij zojuist schetste, namelijk dat raden getrapt via zo'n regionaal iets te horen krijgen, waarbij zij geen beslissingsbevoegdheid hebben. Nu zijn er uitgebreide informatieavonden. Dat is toch een redelijk directe actie!

Volgens hem kan er met dat rapport van de Rekenkamer echter nog veel verbeterd worden, maar hij weet niet of het helpt om daar nieuwe structuren tussen te zetten. Er was wel de vraag van de heer De Weerd en de heer Donker om wat kritischer en preciezer die aanbevelingen te kunnen volgen. Hij zegt toe dat hij een memo maakt, waarin hij precies laat zien wat er met die aanbevelingen gedaan wordt. Dan gaat hij terug naar de volgorde waarin hij de vragen gesteld gekregen heeft.

De voorzitter interenieert met de vraag aan de vergadering aan te geven of men voor schriftelijke afdoening is van de overige agendapunten is of dat men voor behandeling morgenavond is. Zij stelt vast dat men voor een schriftelijke afdoening is. Zij geeft de heer Schaddelee wederom het woord.

Gedeputeerde Schaddelee denkt dat het goed is nog te melden, waar het gaat om participatie en inspraak, dat vorige week de inspraak op de Nota van Uitgangspunten geopend is. Binnen een week zijn er al meer dan 500 reacties!

De heer De Jager vroeg hoe het zit met die harde voorwaarden en zachte factor. De vervoerder wordt gezien als een zachte factor, waarmee zo goed mogelijk moet worden samengewerkt. Dat is een harde voorwaarde die hij straks in de samenwerkingsovereenkomst wil vastleggen, juist omdat men nu inziet dat een goede samenwerkingsmodus voor het bedrijf een hele belangrijke factor is. Dat raakt ook aan de

discussie rond de knip in twee regio's. Dat is uitgebreid onderzocht. Hij ziet in de dagelijkse praktijk veel voordelen. Het gaat om twee vervoerders die beiden hun kennis en expertise inbrengen, waardoor de samenwerking alleen maar gediend is.

De heer De Jager vroeg ook naar de opbrengstverantwoordelijkheid en wat de impact is van de OV-schaalsprong. Die schaalsprong is in die opbrengstverantwoordelijkheid nog niet meegenomen. Die OV-schaalsprong gaat volgend voorjaar met elkaar besproken worden. De Randstedelijke Rekenkamer zegt ook een paar zinnige dingen over de opbrengstverantwoordelijkheid. Hij wil daar in de fine tuning dingen over bijstellen.

Er werd ook gevraagd naar dat Bus Rapid Transit Concept. Dat is een heel goede suggestie. Er wordt bij het OV in de regio Utrecht nadrukkelijk gekeken naar hoe dat concept op een goede manier kan worden ingezet. Er wordt ook naar andere systemen gekeken.

De heer De Jager vroeg ook naar een plan B als de OV-schaalsprong niet doorgaat. Volgens hem is een gezonde verstedelijking en de mobiliteitstransitie de opdracht die PS het college heeft meegegeven in o.a. de Omgevingsvisie en het mobiliteitsplan en uitvoeringsplan. Op het moment dat dat allemaal niet doorgaat, dan heeft hij ook in Den Haag, maar ook in de media, duidelijk gezegd dat er een heel nauwe samenhang bestaat tussen die OV-schaalsprong en de woningbouwopgave. Als er vanuit het Rijk of de regio geen investeringsmiddelen binnenkomen voor die OV-schaalsprong, dan gaat ook de woningbouw niet door! Hij heeft de indruk dat men hem in Den Haag wel degelijk goed gehoord heeft. Dat is ook de reden hij de verwachting heeft dat in 2022 de investeringsbeslissingen met het Rijk er kunnen gaan komen. Plan B zou zijn dat er gekeken zou moeten worden naar de impact op het woningopgave.

Mevrouw Bikker vroeg naar de Merwedelijn. Daar heeft hij tijdens de vorige Statenvergadering het een en ander over gezegd.

Dan gaf zij twee toevoegingen die relevant zijn in de Nota van Uitgangspunten, namelijk goed te zorgen voor goed OV in de buitengebieden en legt daarbij de nadruk op kwaliteit. Dat is precies hoe hij dat ziet. Het moet benaderd worden vanuit het totaalsysteem. Er moet echter wel sprake zijn van een goede balans in de aandacht voor het binnen- en buitenstedelijke gebied. Hij is het verder behoorlijk met mevrouw Bikker eens waar het gaat om de verkeersveiligheid. Dat zou extra aandacht moeten krijgen. Hij neemt het punt nogmaals mee. Verder gaf zij een aantal punten mee betreffende het OV-netwerkperspectief. Dat is hij allemaal zeer met haar eens.

Dan de vragen van de PvdA.

Hij heeft zijn exegese reeds gegeven bij het citaat. Hij is het eens met de uitspraak dat het OV geen markt is. Daar gaat het om het samenspel met vervoersbedrijven. Het OV is een publieke service, waarbij de reiziger centraal staat en niet de winst van het vervoersbedrijf dat ergens zijn hoofdkantoor in Parijs heeft, om het te chargeren. Dan is er wel de spanning tussen enerzijds de sociale functie van het OV. Hij is bezig met vervoersarmoede als thema in beeld te brengen. Daar komt hij zo snel mogelijk op terug. Het is zeker de bedoeling dat het punt van de arbeidsvoorwaarden wordt meegenomen: de social return. Moet die reizigersgroei als thema vermeld worden of moet het gaan om gezonde mobiliteit juist als speerpunt? Mocht mevrouw D'Hondt daar concrete suggesties voor hebben dan hoort hij die graag. In dat OV-netwerkperspectief heeft hij heel erg gezocht naar hoe die mobiliteitstransitie gerealiseerd kan worden met juist die samenhang. In de Nota van Uitgangspunten is er bewust voor gekozen om bij de vervoerder niet ook nog allerlei maasvarianten uit te vragen, maar in het OV-netwerkperspectief heeft dat wel degelijk de aandacht. Hoe combineer je nou op een goede manier het OV met fietsstimulering of allerlei andere manieren van gezonde mobiliteit?

De heer Wolting vroeg aandacht voor de randen van de provincie. Hij bestrijdt dat daar weinig aandacht voor is. Kwesties die op dat gebied spelen hebben alle aandacht. De samenwerking wordt wel degelijk gezocht waar het gaat om provinciegrensoverschrijdende vormen van OV. Dat is overigens een wettelijk punt.

Bij de heer Deun vond een debatje plaats over de vraag hoe het gaat tussen stad en provincie. Volgens hem is het zo dat de provincie Utrecht wettelijk de OV-autoriteit is. Daar wordt niet aan getornd. In het budget van de stad zit veel meer vrijheid dan in die van de provincie.

Richting de SP erkent hij dat de regiotaxi inderdaad doelgroepenvervoer is. Het gaat echter om de OV-functie en als het dan gaat om aanvullend openbaar vervoer dan is de regiotaxi een plek gegeven in de provinciale plannen.

In het netwerkperspectief wordt ingezet op de groei van het aantal reizigers, maar ook op het koesteren van de fijnmazigheid, zoals die nu bestaat. Dat vraagt echter nog wel om aanvullend budget. Dus ook

daar moeten afwegingen gemaakt worden.

Tot slot de vragen van mevrouw Hoek betreffende het samenspel tussen bus en trein. Er wordt gezocht naar optimalisering op dat punt. Hij vond het voorbeeld van het station in Abcoude wat ongelukkig. Volgens hem wordt die halte niet uitgesloten. Volgens hem is er al eerder uitgebreid gediscussieerd over de samenhang tussen Breukelen, Abcoude en Amsterdam Bijlmer. Abcoude en Amsterdam Bijlmer worden aangedaan door een buslijn,, die inderdaad niet bij station Abcoude stopt, want vanaf Abcoude is er een trein. Daarom is het daar niet logisch dat er ook een busverbinding is. Er komt een terugkoppeling over vervoersarmoede in 2022.

De voorzitter stelt vervolgens vast dat men het rapport van de Rekenkamer als hamerstuk voor de agenda van PS zal voorstellen.

Mevrouw Bikker vat samen dat iedereen achter dat rapport van de Rekenkamer staat. Daarom is het belangrijk dat die Nota van Uitgangspunten daarop past.

De rest van deze agenda zal schriftelijk afgedaan worden. Mocht men er toch nog over willen spreken dan kan dat in de eerst volgende vergadering van de commissie M&M. Daarvoor hoeft dan niet een extra motivatie gegeven worden.

Mevrouw Bikker vindt het belangrijk om toch nog even aandacht te vragen voor het proces rond het onderwerp Rijnbrug. Zij hoort graag van de gedeputeerde hoe deze dat voor zich ziet.

Gedeputeerde Schaddelee herinnert aan de motie die hierop is aangenomen. Daarop volgend heeft hij een scherpe brief naar de provincie Gelderland gestuurd, die daar nu door het college ontvangen is. Daarna is er een stevig bestuurlijk gesprek geweest afgelopen maandag met beide commissarissen en beide gedeputeerden. Daar is het aanbod gedaan om toch een ultieme poging te doen om uit deze impasse te komen. Dat is gisteren in beide colleges besproken. Hij is nog niet op de hoogte van hoe dat in Gelderland is ontvangen, maar in Utrecht heeft men de bereidheid uitgesproken om een expert iets te laten bedenken om toch uit die impasse te komen en een aantal varianten te laten onderzoeken. Daarnaast is er een stuurgroep geweest met bestuurders uit beide provincies, met ook Rijkswaterstaat en verschillende wethouders, die heel kritisch en scherp waren op het voornemen van de provincie Gelderland. Zij waren bereid om heel ver te gaan in het doen van allerlei concessies om het project Rijnbrug financieel mogelijk te maken. Hij zou de Staten willen oproepen om hun Gelderse partijgenoten in PS hierop aan te spreken. Dat is volgens hem echt nodig.

De voorzitter sluit de vergadering om 17.45 uur.