

VERSLAG van de openbare vergadering van de Statencommissie Milieu & Mobiliteit van 22 juni 2022

Voorzitter:

Mevrouw J. van Gilse

Aanwezig:

A.J. Schaddelee (gedeputeerde), R.G.H. van Muilekom (gedeputeerde), H.P. Van Essen (gedeputeerde), J. Bart (GroenLinks), S. Berlijn (JA21), G. Bikker (CDA), J. Breur (SP), W. De Boer-Leijnsma (PvdA), F. Demir (DENK), A. Donker (SGP), H. de Harder (ChristenUnie), F. Hazeleger (SGP), M. Hoek (50PLUS), B. de Jager (VVD), E. Kamp (D66), B. Karaduman (DENK), A. Koerts (ChristenUnie), G. Mulder (PvdA), D. Oude Wesselink (GroenLinks), P. Overkleef (D66), R. van Rheenen (50PLUS), W. Ubaghs (PVV), D. van Ulzen (VVD), P. de Weerd (Partij voor de Dieren), H. Wolting (ChristenUnie).

Van ambtelijke zijde aanwezig:

Dhr. R. Poort (commissiegriffier), mw. A. Smakman (Notuleerservice Nederland).

Opening en algemeen

1. Opening

De voorzitter opent de openbare vergadering om 13.32 uur en heet de aanwezigen welkom.

2. Vaststellen agenda

Voorafgaand aan de vergadering zijn geen opmerkingen gemaakt.

Akkoord.

3. Mededelingen

Deze vergadering duurt tot maximaal 17.30 uur. Mocht er meer tijd nodig zijn, is daartoe de gelegenheid op donderdag 23 juni vanaf 19.30 uur. Er wordt gewerkt met spreektijden: twaalf minuten per fractie.

Zoals in de voorzittersmail vermeld, heeft de heer Prakke van de Stichting Bomen voor Leersum PS uitgenodigd voor een werkbezoek over het combineren van het onderhoud van de N-weg met het shadeherstel naar aanleiding van de valwind in 2021. Na een korte inventarisatie concludeert de voorzitter dat alle fracties interesse hebben.

Voor een ander werkbezoek is de voorzitter mee geweest met de weginspecteur van de provincie Utrecht. Zoals ook in de mail van mei 2022 gedeeld, is iedereen van harte welkom zich aan te melden voor een privé-werkbezoek met een van de weginspecteurs. De voorzitter beveelt dit van harte aan om te zien wat zij in het veld voor de provincie doen.

Gedeputeerde Van Essen geeft een korte terugkoppeling uit het BO Leefomgeving van maandag 20 juni 2022 voor het landsdeel Noordwest, waar de metropoolregio Amsterdam en de provincie Utrecht deel van uitmaken. De inzet voor het BO Leefomgeving is gecommuniceerd middels een statenbrief. Daarnaast zal PS, na de publicatie van de kamerbrief daarover op vrijdag 24 juni 2022, een statenbrief ontvangen met de uitkomsten van het overleg. De belangrijkste afspraken zijn:

- Het Rijk, de Utrechtse regio's en verschillende partijen in de regio hebben een belangrijke stap gezet in de uitvoering van de verstedelijkingsstrategieën voor zowel de regio Utrecht als de regio Amersfoort. Afsproken is dat Rijk en regio deze gezamenlijke, integrale en langjarige programmatie aanpak zullen oppakken. U-Ned was hier al mee bezig. De belangrijkste afspraken daarover zijn voor een deel over de 7,5 miljard middelen voor mobiliteitsinvesteringen in relatie tot woningbouw. Een deel daarvan heeft betrekking op versnellingsafspraken voor de korte termijn. Het Rijk heeft voor een aantal maatregelen in U16

en de Foodvalley voorstellen die daarvoor zijn ingediend, gehonoreerd. Dat gaat over maatregelen voor versnelling woningbouwprojecten via mobiliteitsinvesteringen op de korte termijn – drie tot vijf jaar. Voor de regio Amersfoort zijn ook dat soort afspraken in de maak voor het BO MIRT. Vanuit rijksperspectief waren deze nog niet rijp genoeg om al zaken voor te doen.

- Afgesproken is ook dat er een verstedelijkingsakkoord Foodvalley samen met Arnhem en Nijmegen uit te werken. Foodvalley is, naast Utrecht, Groot Merwede en de spoorzone in Amersfoort, in het BO Leefomgeving ook toegevoegd aan de lijst van grootschalige verstedelijkingsgebieden, woningbouwgebieden. Dai geeft extra betrokkenheid en mogelijk op termijn middelen vanuit het Rijk.
- Afgesproken is dat voor het BO MIRT dit najaar de besluitvorming wordt voorbereid voor de grotere bereikbaarheidsmaatregelen. Die versnellingsmaatregelen gaan nog om een relatief beperkt deel van de eerdergenoemde 7,5 miljard. De rest is bedacht voor andere maatregelen in die grootschalige woningbouwgebieden, waarvan er drie in de provincie Utrecht liggen. De hoop is bij het BO MIRT tot afspraken te kunnen komen. Het college zal in lijn met het Netwerkperspectief ov en de Omgevingsvisie inzetten op financieringsafspraken voor de eerste stap van de Schaalsprong ov. Er zijn op dit moment, ook voortbouwend op het al lopende MIRT-onderzoek bij de Papendorplijn en de Merwedelijn, daarvoor investeringen waar nadrukkelijk naar gekeken wordt. De gedeputeerde spreekt de hoop uit hier afspraken over te kunnen maken.
- Er is een reservering gedaan in de Kadernota. Deze reservering geeft de mogelijkheid om waar nodig de cofinanciering op dat vlak verder te verhogen. PS zal goed worden meegenomen in het vervoltraject daar naartoe. Het Kamerdebat BO Leefomgeving is gepland in week 26. Dit zal samen met de Utrechtse partners in het aanbod richting het Rijk op een passende manier onder de aandacht worden gebracht, zodat de uitgangspositie goed is wanneer in het najaar met het Rijk verdere afspraken worden gemaakt.

De heer De Jager memoreert dat er tijdens een van de Statenvergaderingen uitgebreid is gesproken over het OV Netwerkperspectief. Dit is een perspectief. Nu geeft de gedeputeerde aan dat dit de richting is waarvoor is gekozen en dat dit verder wordt besproken in de BO MIRT-gesprekken. De heer De Jager vraagt de gedeputeerde dit nader toe te lichten.

Een concreet plan is, of was, de verbreding van de Rijnbrug. De vraag aan de gedeputeerde is of de verbreding van de Rijnbrug hiermee dichterbij is gekomen.

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan dat de Rijnbrug is besproken in het BO Oost. De uitkomsten daarvan zijn de gedeputeerde niet bekend, maar er wordt via een taskforce vanuit de provincie Gelderland ingezet om alsnog het benodigde geld van het rijk te ontvangen. De plannen zijn op zich ongewijzigd, maar er is nog geen geld. De uitwerking van de Schaalsprong OV is in lijn met wat door Provinciale Staten is vastgesteld en als opdracht is meegegeven in het OV Netwerkperspectief. Ter geruststelling geeft de gedeputeerde aan dat er niet zomaar een tram in de Merwedekanaalzone wordt aangelegd. Daar liggen er veel besluitvormingsstappen tussen. Met de drie besluiten die er genomen worden – namelijk de Omgevingsvisie waarin de wijze waarop een gezonde verstedelijking plaatsvindt, is opgenomen, het OV Netwerkperspectief met daarin de Schaalsprong OV en de stukken die rond de Groeisprong zijn opgesteld – is naar mening van de gedeputeerde voldoende basis om als college verder te gaan in de gesprekken met het Rijk om tot de gewenste snelle verstedelijking te komen.

De heer De Jager geeft aan het inhoudelijke gesprek met de Staten, maar ook het gesprek over de financiële middelen die nog nodig zijn, moet nog ordentelijk plaatsvinden. Uit de woorden van gedeputeerde Schaddelee maakt de heer De Jager op dat de Staten al met het perspectief richting zouden hebben gegeven aan de inhoudelijke oplossingen om de Groeisprong verder te gaan faciliteren.

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan dat het lastig is. De gedeputeerde maakt de metafoor dat het een soort kip-en-ei-verhaal is, waarbij is afgesproken wat ongeveer het broedproces is. Daar zijn verschillende stappen in gezet, maar het blijft ook een continu gesprek tussen GS en PS over hoe tot verstedelijking te komen. De Staten worden zoveel mogelijk betrokken in dit proces. En waar draagvlak vanuit PS nodig is, worden punten ter besluitvorming voorgelegd.

Gedeputeerde Van Essen benadrukt dat in de Omgevingsvisie de drie metropolitane knelpunten en het wiel met spaken al zijn benoemd. De MIRT-verkenning die al loopt, is de basis voor de inhoudelijke richting. Hier wordt samen met het Rijk sinds 2019 aan gewerkt. Dit geeft ook inhoudelijk al stevig richting. Het is naar mening van de gedeputeerde vanzelfsprekend dat er op die basis verder wordt gebouwd, ook als betrouwbare partner naar het Rijk.

De tweede mededeling van gedeputeerde Van Essen gaat over gebouwgebonden financiering. In het Klimaatakkoord is afgesproken dat gemeenten aanvullende instrumenten krijgen om gebouwen qua omgeving te verduurzamen. De provincie voert een actieve lobby richting het Rijk om daarvoor nieuwe regelingen mogelijk te maken. Voorbeelden daarvan zijn de gemeentelijke VerduurzamingsRegeling, zoals beproefd in Wijk bij Duurstede en de gebouwgebonden verduurzamingsdienst, zoals ontwikkeld in Amersfoort. D66 heeft hier eerder vragen over gesteld. Mede dankzij een stevige lobby heeft de minister van VRO toegezegd dit versneld op te pakken. De verwachting is dat het kabinet eind juni of net na de zomer een besluit hierover neemt. Om het belang te onderstrepen is samen met alle provincies, een aantal gemeenten en maatschappelijke organisaties een oproep gedaan aan het kabinet om met een oplossing te komen. De gedeputeerde spreekt de hoop uit dat dit niet binnen al te lange tijd effect zal hebben.

De derde mededeling van gedeputeerde Van Essen is dat op 28 april de Europese Commissie bekend heeft gemaakt dat de gemeente Utrecht is geselecteerd voor deelname aan de missie 100 Climate-neutral Cities; samen met vijf andere Nederlandse steden: Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Groningen en Eindhoven. Dat betekent dat Utrecht samen met de Europese Commissie de komende tijd een Climate City Contract gaat opstellen. Dit contract bevat projecten en innovaties die de verduurzaming kunnen versnellen. Met het hele programma is zo'n 360 miljoen beschikbaar. Daarnaast is er ook toegang tot andere fondsen van de EU. De provincie heeft het initiatief via een steunbrief ondersteunt en ook aangeboden om hierop samen te werken. Dat is positief ontvangen door de partners. Naast de positieve uitstraling van een Climate-neutral City in de regio ziet de provincie ook kansen om de leerervaringen, de projecten en innovaties die hieruit komen ook breder te verspreiden in de regio. Daarnaast gaat de ambitie om klimaatneutraal te worden vaak over gemeentegrenzen heen. Dus het is ook heel logisch dat de provincie vanwege haar bovenlokale verantwoordelijkheid hierbij betrokken is.

De heer Donker heeft berekend dat er van die 360 miljoen 65 miljoen naar de provincie Utrecht gaat. Vaak staan daar bepaalde voorwaarden tegenover. Het is voorstelbaar dat de provincie daar wel veel arbeid in moet steken. De vraag is of de provincie daartoe capabel is en of de provincie daar klaar voor is.

Gedeputeerde Van Essen geeft aan dat de provincie de gemeente Utrecht hierin ondersteunt en dat dus de provincie het geld niet zal ontvangen. De gedeputeerde verzekert de vragensteller dat tot nu toe de inspanning van de provincie hierbij zeer beperkt is geweest. Het is nog niet bekend of de gemeente Utrecht inderdaad 65 miljoen zal ontvangen. Dit project veel potentie om aan de energietransitie en de klimaatopgaven bij te dragen en te versnellen. Mocht dit bedrag inderdaad beschikbaar komen, biedt dit voldoende ruimte voor inhuur van mensen.

Gedeputeerde Van Muilekom heeft een mededeling inzake de voortgang van de verbetering van de luchtkwaliteit en het Schone Lucht Akkoord. Binnen GS is afgesproken, als er specifieke onderwerpen zijn die in de bestuurlijke adviescommissies aan de orde zijn, deze terug te koppelen aan Provinciale Staten. Er is een bijeenkomst geweest van het Schone Lucht Akkoord op de Floriade in Almere. Aan de ene kant ligt Nederland op koers voor de gezondheidswinst, ook in het kader van schone lucht, maar de gedeputeerde is van mening dat dit nog geen reden tot tevredenheid is. Het enthousiasmeren en goed samenwerken, dat gebeurt daar. Dat is ook goed. Tegelijkertijd zijn er wel meer acties nodig en soms ook regels om grote uitstoters op het gebied van luchtkwaliteit aan te pakken. Dit betreft de industrie en mobiliteit, en op landelijk niveau op het gebied van landbouw.

Er is ook gesproken over de nieuwe WHO-advieswaarden. Dat is nog in ontwikkeling hoe daarop te reageren. De gedeputeerde heeft gevraagd of de provincies in het bestuurlijke besluitvormingsproces ook nadrukkelijk betrokken kunnen worden. Deze nieuwe WHO-advieswaarden voor luchtkwaliteit zijn namelijk veel strenger op het gebied van fijnstof. Enerzijds is strengheid goed, maar normen kunnen ook blokkerend werken op ruimtelijke ontwikkelingen en juridische procedures tot gevolg hebben.

De heer Van Rheeën vraagt wat de bijbehorende tijdslijn met betrekking tot besluitvorming is. De tweede vraag is of er al in kaart is gebracht wat de gevolgen daarvan zijn voor de provincie Utrecht.

Gedeputeerde Van Muilekom geeft aan dat dit in de discussie valt die ook in Europees verband plaatsvindt. Het is de gedeputeerde niet bekend hoe dit precies verloopt, maar de perceptie is dat dit nu wordt voorbereid. De verwachting is dit najaar of volgend jaar. Qua gevolgen geeft de gedeputeerde aan dat als de normen heel streng worden dit tot gevolg kan hebben dat er weinig meer mogelijk is – bijvoorbeeld in de woningbouw.

Daar is GS alert op. Anderzijds zijn gezondheid en veiligheid het meest belangrijk. Dit is dus een spanningsveld, waarbij de consequenties goed tegen elkaar moeten worden afgewogen. Hierin trekken de twaalf provincies met elkaar op. Als er meer duidelijkheid over is, zal de gedeputeerde Provinciale Staten hierover informeren.

De heer Hazeleger geeft aan dat het geen normen zijn, maar advieswaarden. Deze worden verhoogd. De intentie is de WHO-advieswaarden in 2030 te halen. Er zijn al stappen gemaakt. Nu is vooral de vraag of er ingezet wordt op het halen van deze verhoogde advieswaarden. Klopt het dat de gedeputeerde heeft gezegd dat dit in principe niet de bedoeling is, omdat daarmee wellicht problemen ontstaan?

Gedeputeerde Van Muilekom geeft aan dat de oude waarden gehaald zouden worden in 2030. De Christen-Unie heeft eerder aangegeven het belangrijk te vinden dat de doelen om dat te behalen in stand blijven. Aanscherping van de waarden bleek uit gezondheidsperspectief nodig te zijn. Nu de normen scherper zijn geworden, is het goed eerst te bekijken wat er gedaan moet worden om dat te bereiken en welke termijn daarvoor nodig is. Deze punten zijn onderwerp van gesprek.

De heer Hazeleger vraagt of de aanscherping van de normen ter besluitvorming aan de Staten worden voorgelegd.

Gedeputeerde Van Muilekom geeft aan dat is vastgesteld dat de oude waarden in 2030 gehaald moeten worden. Nu deze internationale advieswaarden zijn gewijzigd, moet aanvullend gekeken worden hoe dit met elkaar wordt gedeeld en vastgelegd. De gedeputeerde informeert Provinciale Staten over de ontwikkelingen. De heer De Harder pleit ervoor dat de mening van Provinciale Staten wordt gevraagd, ook als de conclusie is dat het onverstandig is de nieuwe streefwaarden tot norm te verheffen.

Gedeputeerde Van Muilekom geeft aan dat de doelstelling van 2030 door de Staten is vastgesteld. Hier staat GS voor. Dit is ook zo met het Schone Lucht Akkoord. De gedeputeerde is voornemens de wijzigingen te bespreken met Provinciale Staten.

De tweede mededeling betreft het Innovatieprogramma Gezonde Leefomgeving. Deze is dit voorjaar vastgesteld. De Staten heeft aangegeven hierover geïnformeerd te willen worden. Met vijf andere regio's in Nederland is een aanvraag gedaan bij de Europese Commissie voor digitale innovaties voor provincies en gemeenten over hoe er goed in beeld gekregen kan worden wat een overheid gaat doen op het gebied van het leveren van een gezonde leefomgeving en hoe dat op een goede manier invulling gegeven kan worden. De provincie Utrecht heeft een kennis- en datahub om dat veel meer met data onderbouwd goed invulling te geven. Deze Dutch Societal Innovation Hub is gehonoreerd door de Europese Commissie. Er is 5,5 miljoen beschikbaar gesteld om daar verder aan te werken. Dit is een voorbeeld van een initiatief in de provincie die ertoe doet en die ook internationaal gezien wordt. De ROM en de EBI zijn hier ook bij betrokken. Dit najaar zullen de Staten verder geïnformeerd worden over dit onderwerp.

Gedeputeerde Schaddelee heeft een mededeling over de voortgang van de lopende tramprojecten. Dit betreffen de werkzaamheden op Nieuwegein City en de andere betreft de werkzaamheden bij Utrecht Centraal. Dit is de vervoerskundige doorkoppeling van de Uithoflijn op de lijn naar Nieuwegein-IJsselstein. Beide werkzaamheden zitten in de eindfase c.q. in de fase van het proefbedrijf. In deze fase wordt aangetoond dat het niet alleen maar technisch werkt, maar dat er ook een dienstregeling gereden kan worden. In de laatste week van juni of de eerste week van juli zullen de laatste werkzaamheden worden gedaan, zodat er ook aan de voorwaarden wordt voldaan om de vergunning te krijgen. De planning is dat de vervoerskundige koppeling bij Utrecht Centraal op 2 juli in gebruik genomen zal worden. Dit is conform planning en ook financieel netjes. Vanaf 2 juli wordt er gereden van P+R Westraven naar het Utrecht Science Park. Ook de bussen zullen dan weer gebruikmaken van een deel van deze tunnel, waardoor er ook voor de bussen een snellere verbinding komt.

De werkzaamheden bij Nieuwegein City zijn de week daarna klaar. Vanaf 9 juli wordt de dienstregeling gestart. Vanaf die datum is het weer mogelijk vanaf IJsselstein naar Utrecht Centraal te reizen en vanaf IJsselstein naar het Utrecht Science Park zonder uit te stappen of over te stappen. Provinciale Staten wordt nog uitgenodigd voor de feestelijke opening op 9 juli.

4. Ingekomen stukken M&M

De heer Hazeleger heeft de volgende verzoeken:

- Ingekomen stuk 1. Het verzoek is deze te agenderen voor de volgende commissie M&M. Dit stuk gaat over varend ontgassen. Het betreft twee belangrijke knelpunten die door de rekenkamer zijn geagendeerd.
- Ingekomen stuk 2. De heer Hazeleger verzoekt om een schriftelijke reactie op de inhoudelijke voorstellen in dit stuk. De heer Hazeleger is van mening dat dit een interessante brief van een bewoner met verstand van zaken is. In de brief staan goede ideeën.
- Ingekomen stuk 3. Het verzoek is te reageren op de mail.

Het verzoek is deze verzoeken in het vervolg schriftelijk bij de griffie in te dienen.

De commissie heeft kennisgenomen van de ingekomen stukken.

5. Vaststellen verslagen commissie Milieu en Mobiliteit

Voorafgaand aan de vergadering is één tekstuele aanpassing ontvangen. Deze zal worden verwerkt in het verslag.

Aldus vastgesteld.

6. Termijnagenda M&M en lijst moties

Voorafgaand aan de vergadering zijn er geen opmerkingen ontvangen.

De commissie heeft kennisgenomen van de stukken.

7. Rondvraag

Mevrouw Bikker heeft een vraag over de ov-concessies. Het CDA heeft voorgesteld te bekijken hoe het materieel van de bussen veiliger gemaakt kan worden en daarbij de frontcamera's benoemd. De vraag is wat daar de stand van zaken van is.

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan dat Keolis, een van de twee ov-vervoerders, inmiddels dit soort camera's op al hun materiaal hebben zitten. De andere vervoerder, U-OV, is daar op dit moment ook mee bezig. Het is een nieuwe techniek die een goede bijdrage kan leveren aan de verkeersveiligheid.

Mevrouw Bikker dankt voor het antwoord.

8. Inspraak

De heer Spier spreekt in met betrekking tot Hink stap sprong naar BRT op de A27. De inspreker heeft zich gemeld naar aanleiding van de Statenbrief treinverbinding Breda-Utrecht. Het is de inspreker opgevallen dat vervoerskundigen niet letten op reistijd, terwijl dit het belangrijkste is bij de keuze van het vervoermiddel, naast prijs en cultuur. De reistijd begint bij de huisdeur en niet bij de sneltramdeur. De inspreker maakte toen berekeningen die aantoonde dat de reistijd met de toenmalige geplande sneltram door de binnenstad gemiddeld 40% langer zou worden dan met de drie bestaande buslijnen. Dat werd eerst genegeerd, totdat een kritisch CDA-kamerlid daar vragen over stelde. En toen kwam het groot in het nieuws. In 1994, een jaar later, strandde het sneltramplan. Om te laten zien hoe het beter kan en maakte de inspreker een plan met ten eerste een ov-netwerk met enkele stations aan de stadsrand, zodat niet iedereen via Centraal moet reizen. Dit noemde de inspreker het satellietmodel. Later werd dit het wiel met spaken-model genoemd. De inspreker stelde voor dat streek- en Uithof-snelbussen over kruisingsvrije banen op spoordijken naast station lunetten-Koningsweg zouden rijden en daarna uitwaaiëren. Dat werd later de route van de Uithoflijn. Echter, dat station verdween twintig jaar lang uit de plannen. De inspreker is blij dat steeds meer van zijn ideeën worden overgenomen. Bij een Google zoekopdracht op 'ov reistijd spier' komen er artikelen van zijn hand in NRC, Trouw, Nieuws030 of in vakbladen. Deze inleiding houdt verband met het hinkstapsprongplan dat nu voorligt, omdat er nog steeds geen rekening met reistijd wordt gehouden. Het plan behelst in het kort: eerst acht jaar lang nieuwe rijstroken maken en daarna filemijdende bussen inzetten, die geleidelijk verbeteren tot zelfrijdende bussen die met 130 km per uur langs autofiles rijden. De proef die op initiatief van de Tweede Kamer is gehouden heeft in de praktijk bewezen dat filemijdende bussen het meest effectief zijn om files korter te

maken, maar die informatie staat niet in dat plan. Het komt, omdat automobilisten simpelweg kortere reistijden krijgen als ze overstappen. Dat doen ze op parkeerplaatsen, bij snelwegopritten, waar ze toch al langskomen en waar de bundeling naar de stad of universiteit begint. Iedere overstapper maakt de rijdende stoet auto's zestig meter korter vanwege de twee seconden volgfstand. Het kernprobleem is dat Nederland in het Europa het meest dichtbevolkte land wordt, en propvol zit met steeds meer auto's. Dankzij filemijdende bussen kwam er ruimte op de weg, maar die ruimte is meteen weer opgevuld met nieuwe auto's. Daarom schreef het ministerie aan de Tweede Kamer, letterlijk: de bussen hadden, ondanks een goede bezetting, geen aantoonbare effecten op de files. Toen er eerder ruimte bijkwam met extra rijstroken gebeurde precies hetzelfde. Er is gekozen om snelwegen fors en spoorwegen nauwelijks uit te breiden en ov-netwerken uit te dunnen. Dat laatste komt, omdat steden graag sneltrams willen; het liefst ondergronds, want dan is een stad een metropool, maar dan moeten er in fietsland Nederland een veelvoud aan buslijnen worden opgeheven om die voertuigen te vullen, precies zoals in 1994. Linkse partijen, die voor sneltrams zijn, werken zo onbewust samen met rechtse partijen. Beiden hebben loze beloften, want als ov-reistijden langer worden, stappen ov-reizigers juist over op de auto. En als dan snelwegen breder gemaakt worden, dan worden de files steeds langer, omdat meer auto's naar de woongebieden, waar de wegen niet breder worden, toegaan. Een praktijkvoorbeeld is Los Angeles. De enige manier om uit deze vicieuze cirkel te komen, is met kortere reistijden. Daarom werken die filemijdende bussen zo goed. De inspreker pleit ervoor dit type zo snel mogelijk terug te brengen en te verbeteren – dit gaat sneller dan een snelwegverbreding – en daarna pas te besluiten over de verbreding van de A27, mocht dat dan nog nodig zijn.

Naar aanleiding van de inspraak krijgt de commissie de gelegenheid tot het stellen van vragen.

De heer De Weerd onderschrijft voor een groot deel de woorden van de inspreker. De Partij voor de dieren is er ook voorstander van eerst meer te investeren in ov voordat er nieuwe of bredere wegen worden aangelegd. In de discussie over de verbreding van de A27 bij Amelisweerd wordt door het Rijk als voorwaarde gesteld dat Utrecht met alternatieven moet komen voor die verbreding. Een daarvan is bijvoorbeeld dat Rijnenburg ontwikkeld en ontsloten moet worden met een tramlijn of lightraillijn. Wat vindt de inspreker van dit soort voorwaarden? Is het slim om dit aan elkaar te koppelen of is het beter dit los van elkaar te zien?

Mevrouw Bikker vraagt of de Interliners die nu rijden een voorbeeld zijn van de snelle bussen, zoals genoemd door de inspreker.

De heer Oude Wesselink vraagt hoe de heer Spier in het kader van de reistijden kijkt naar de Brevet-wet, de Wet van behoud van reistijd en verplaatsingen, en hoe dit past in het betoog van de inspreker.

De heer De Jager kan zich vinden in het betoog om de reistijden tot uitgangspunt te verheffen. De VVD heeft de volgende twee vragen:

- In het voorstel om Bus Rapid Transit verder te ontwikkelen tussen Utrecht en Breda wordt gesproken over het toch weer in ere herstellen van een hubfunctie in Vijfheerenlanden bij Vianen. Vindt de inspreker dit voldoende om dit BRT-concept tot een succes te maken?
- De tweede vraag betreft het beleid van het college. Is de inspreker van mening dat er voldoende integraliteit aanwezig is in het mobiliteitssysteem?

De heer Spier beantwoordt de vragen uit de commissie.

Ten aanzien van de koppeling met Rijnenburg geeft de inspreker aan dat dit net zo slecht is als een tram naar Leidsche Rijn, omdat dan alles is geconcentreerd op één lijn; en dat is niet wenselijk. Er moet worden geïnventariseerd waar de mensen vandaan komen en waar ze naartoe willen. Dat zijn zigzagbewegingen in de stad. Dan zijn grotere voertuigen juist niet handig. Die maken het nadeel van openbaar vervoer in de stad juist groter. Het nadeel – iedere fietser en automobilist herkent dit – is dat openbaar vervoer gaat van een plek waar je niet bent naar een plek waar je niet naartoe wilt op een tijdstip wat je niet kiest.

Het is de inspreker niet bekend of Interliners tijdens files door mogen rijden over de vluchtstroken. Dat was, op initiatief van de Tweede Kamer, wel toegestaan in de periode van 2012 tot 2016. Dit was succesvol. Inmiddels is bekend dat op de A27 tussen Huizen en de carpoolplaats Blaricum na de Uithof toch weer snelwegbussen zijn ingezet. Deze gaan nu nog maar om het halfuur. Wellicht is dit wel weer een signaal de

goede kant op. Waar het om gaat is dat filemijdende bussen het meest effectief zijn om automobilisten in het ov te krijgen, omdat de reistijden korter zijn.

De Brever-wet is de inspreker niet bekend. De inspreker is van mening dat de reistijd van huis tot en met de eindbestemming, inclusief bijvoorbeeld het lopen naar de halte, moet worden meegenomen. Het zou daarom goed zijn als hier in het vervolg bij alle mobiliteitsplannen naar wordt gekeken.

De hub bij Vijfheerenlanden is een heel goed voorbeeld hoe het kan, want dat is op de plek waar de bundeling naar de stad begint. Dat betekent dat een automobilist gemakkelijker verleid kan worden om vanaf huis een klein stukje naar zo'n hub te rijden en vervolgens twintig kilometer met het openbaar vervoer te reizen. Daarmee wordt ruimte op de snelweg gewonnen en de mensen zijn ook eerder op hun bestemming, omdat er minder files zijn. Het is daarom belangrijk die hubs niet vlakbij de stadsrand te maken, omdat mensen dan vijftien kilometer met de auto en de laatste drie kilometer met het openbaar vervoer reizen. Een overstap moet zo dicht mogelijk bij huis zijn.

Ook met betrekking tot integraliteit benadrukt de inspreker dat de basis is te inventariseren waar mensen vandaan komen en wat hun bestemming is. Dat is tussen steden heel anders. Dat is geconcentreerd op bepaalde lijnen. Dan zijn grote voertuigen juist wel handig. Binnen de stad zijn er zigzagbewegingen. Dan is het belangrijk te kijken naar wat de beste lijnen zijn, waar het beste overgestapt kan worden. Als een lijn te druk wordt, kan er een tram of een metro van worden gemaakt. Maar dat is dan het gevolg van succes. Wat er nu gebeurt, is dat eerst het voertuig wordt gekozen en er dan pas naar de behoefte van de reiziger wordt gekeken. Het resultaat is meer autoverkeer en dat moet anders.

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan dat de woorden van de heer Spier aansluiten op wat in de Omgevingsvisie is opgenomen. Daarin is nabijheid centraal gesteld. Ook in het provinciale mobiliteitsbeleid staat reistijd op alle onderdelen centraal.

De heer Spier krijgt de gelegenheid tot een slotwoord. De enige keer dat de factor reistijd een rol speelde in de besluitvorming was in 1993. De inspreker pleit ervoor om dit nu weer een rol te laten spelen en het een belangrijk aspect in de besluitvorming moet zijn.

De voorzitter dankt de inspreker voor zijn inbreng.

9. Grote projecten

Er zijn geen mededelingen.

De voorzitter vervolgt met de inhoudelijke bespreking. Voorafgaand hieraan deelt de voorzitter mee dat het rapport Groeisprong wordt geagendeerd voor een aparte Integrale Commissie op 14 september van 9.00 tot 11.00 uur.

Daarnaast is besloten om de Jaarstukken en de Kadernota als losse agendapunten te behandelen. De spreektijd blijft ongewijzigd.

Ter bespreking

10. [Statenvoorstel Jaarstukken 2021 \(PS2022PS13\)](#)

Eerste termijn commissie

Mevrouw De Jong heeft de volgende vragen inzake milieuklachten. In het staatje staat dat er 600 milieuklachten gepland zijn en uiteindelijk zijn er 750 behandeld. GroenLinks heeft navraag gedaan naar de aard van de klachten. Over het algemeen gaat over geur en geluid. Soms zijn het meerdere klachten op hetzelfde dossier, wat tot een vertekend beeld leidt. Ook wordt aangegeven dat er met handhaving ook verbetering optreedt. Vanuit GroenLinks is er behoefte aan meer achtergrondinformatie. Er is een flinke toename in het aantal klachten. En daarnaast pleit de spreker ervoor als het om meerdere soorten klachten gaat, bijvoorbeeld bij één object of één bedrijf, dit verder te verduidelijken.

De heer Bart heeft aanvullend nog twee korte vragen over energie.

- Een daarvan is gebaseerd op de technische vragen van de ChristenUnie over het controleren van besparingsverplichtingen bij bedrijven. Daar bleek bij controle eigenlijk dat maar 13% voldeed aan de verplichtingen over energiebesparing en tegelijkertijd hebben gemeenten niet zoveel behoefte aan een convenant om hier samen met zijn allen in optrekken. De vraag is hoe de provincie daarin beter haar rol kan pakken én ook kan zorgen dat er meer wordt gecontroleerd en gehandhaafd.
- Ondanks dat het woord 'inclusief' enkele keren terugkwam bij de energietransitie, ontbrak die focus wat GroenLinks betreft in de uitwerking van een aantal projecten. Hoe kan de provincie ervoor zorgen dat er echt specifiek aandacht is voor mensen met een kleine beurs en dat dit beter terugkomt in de verschillende projecten? Welke ideeën heeft GS daarbij om ervoor te zorgen dat dit echt wordt geïmplementeerd?

Mevrouw Van Ulzen geeft aan dat de jaarstukken goed zijn toegelicht tijdens de tafeltjessessie. Aanvullend heeft de VVD de volgende vragen inzake energie:

- De energiecontroles bij bedrijven zijn goed van de grond gekomen, maar de VVD sluit aan bij het pleidooi van GroenLinks om nu oog en aandacht te hebben voor de opvolging in de handhaving van die controles. Hier valt volgens de VVD nog veel winst te behalen.
- De VVD pleit voor meer focus in de USET. De afgelopen jaren zijn belangrijk geweest om inzicht te verwerven waar de beste mogelijkheden liggen voor verduurzaming bij de inwoners, bedrijven, corporaties en andere instellingen. Deze inzichten kunnen daarvoor worden gebruikt.
- De VVD complimenteert met de positieve ontwikkelingen bij de ambtelijke ondersteuning.
- Een zorg voor de VVD is, behalve de leveringszekerheid waar inmiddels beheersmaatregelen voor genomen worden, de warmtetransitie. De plannen en de uitvoering van de warmtebronnen voor de provincie lijken stil te liggen. De VVD hoopt dat hier aandacht voor zal zijn.

De heer De Jager complimenteert met de leesbaarheid van de stukken. Deze geven een volledig beeld van wat er in het afgelopen jaar is gebeurd. De spreker heeft de volgende vragen en opmerkingen:

- Wat opvalt is de onderbesteding in programma 5, bereikbaarheid I - Algemeen en programma 6, bereikbaarheid II - openbaar vervoer. Als belangrijkste oorzaak met betrekking tot programma 5 wordt de capaciteits- en stikstofproblematiek genoemd. Met betrekking tot programma 6 worden als drie belangrijkste oorzaken de vertraging in het VRT-project, restpunten van de SUNIJ-lijn die doorgeschoven zijn in 2022 en doorgelopen restpunten in 2022 uit opgestelde verzoeken tot aanpassing – zogenaamde VTA's – genoemd in relatie tot de Uithoflijn. Ook wordt met betrekking tot het ov-programma capaciteitsgebrek genoemd, waardoor meerdere uitvoeringsprojecten zijn doorgeschoven naar 2022. Inzoomend op het capaciteitsprobleem is de vraag aan de gedeputeerden of hij een nader beeld kan schetsen van deze problematiek, van de inspanning en acties die zijn ondernomen en of hij een actueel beeld kan schetsen van de situatie.
- Uit de beantwoording van een technische vraag met betrekking tot het kwaliteitsnet goederenvervoer is duidelijk geworden dat in 2021 een evaluatie van het kwaliteitsnet goederenvervoer is uitgevoerd. Deze evaluatie had kunnen leiden tot verbeterpunten, maar in de resultaten van de evaluatie blijken geen infrastructurele verbeterpunten naar voren zijn gekomen. De vraag aan de gedeputeerde is of dit betekent dat er geen projecten of programma's in relatie tot het kwaliteitsnet goederenvervoer in 2022 gaan lopen. Zo nee, wat gaat de gedeputeerde doen om aan de provinciale doelstellingen ten behoeve van het goederenvervoer te voldoen?
- De ontwikkeling van vervoersknooppunten gaat minder snel dan eerder verondersteld. Vervoersknooppunten vervullen een belangrijke schakel in het integrale mobiliteitssysteem voor alle vervoersvormen. Deze zijn ook belangrijk voor het versnellen van de woningbouwontwikkeling bij deze vervoersknooppunten. Een van de oorzaken lijkt te liggen in niet benutte ontwikkelsubsidies door gemeenten. Daarnaast laten actuele ontwikkelingen zien dat nog niet alle forensen gebruik maken van de fiets en het aantal reizigers in het ov achterblijft. De VVD overweegt daarom een motie in te dienen, waarin het college wordt opgeroepen om doelgericht samen te werken met gemeentes en daar waar gewenst tot een andere prioritering van infrastructurele vernieuwing te komen om beter aan te sluiten bij de huidige wensen van de inwoners van de provincie Utrecht.

- Eerder heeft gedeputeerde Van Essen aangegeven dat er een inventarisatie loopt met betrekking tot de match tussen de wensen van gemeenten en de provincie, en dan specifiek in relatie tot het visiedocument Utrecht Nabij. De VVD vraagt de gedeputeerde dit toe te lichten. Uiteraard hoort de VVD ook graag van andere fracties of zij deze motie kunnen steunen.

Mevrouw Bikker geeft aan dat de tafeltjessessie veel duidelijkheid heeft geboden; daar zijn veel vragen beantwoord. Mevrouw Bikker heeft de volgende vragen en opmerkingen:

- De spreker vraagt aandacht voor de onderbesteding op het gebied van mobiliteit, bereikbaarheid I en II. De spreker vraagt de gedeputeerde toe te lichten wat de hoofdreden hiervan is.
- De spreker citeert een zin op pagina 151 van de jaarstukken: "Alle middelbare scholen en knooppunten zijn veilig, comfortabel en snel bereikbaar per fiets." Het CDA constateert dat daar nog veel werk te doen is. De spreker zal daar in het netwerkperspectief en de kadernota nog op terugkomen. Het CDA onderstreept de doelstelling.
- Wat de VVD aangeeft over de knooppunten is interessant en daar wil het CDA zeker over meedenken.
- De spreker verwijst ten aanzien van de jaarstukken ook naar de algemene beschouwingen in de bijdrage van het CDA.

De heer Kamp richt zich in zijn bijdrage met name op mobiliteit en de fiets:

- Op pagina 165 staat bij de Donderberg-tonnen een groene stip. De vraag is hoe dit kan.
- In het taalgebruik worden een aantal zaken vaak door elkaar gehaald. De spreker heeft begrepen dat er niet meer wordt gesproken over snelfietsroutes, maar over doorfietsroutes. Wanneer dit de afspraak is, is het goed deze term consequent te gebruiken.
- De stimuleringsvergoeding voor het fietsen blijft achter. Wat gaat de gedeputeerde doen om dat in te halen?
- Sommige projecten, zoals bijvoorbeeld het plaatsen van fietsstallingen, blijft achter vanwege capaciteitsproblemen. Dit zal waarschijnlijk op meerdere onderwerpen spelen. De vraag is op welke manier de gedeputeerde deze achterstand in wil halen.

De heer Mulder complimenteert met de tijdige aanlevering van de stukken van de jaarrekening en de goede leesbaarheid daarvan. De accountant waarschuwde in de commissie FAC dat de organisatie nog erg fragiel is en dat ook de verbetertrajecten niet op alle punten werden doorgezet. Herkent gedeputeerde Schaddelee deze opmerking van de accountant binnen zijn portefeuille?

De heer Wolting geeft namens de fractie aan de stukken met interesse te hebben gelezen. Over de onderbesteding is in de laatste anderhalf jaar veelvuldig gesproken. Dit wil de spreker hier niet herhalen.

De heer Breur memoreert dat de jaarstukken zijn voorzien van een controleverklaring en voldoende aan de eisen vanuit de Provinciewet. Dat betekent dat de commissie zich kan beperken tot het politieke oordeel over of het geld is uitgegeven en het beleid is uitgevoerd op een manier zoals de Staten dat willen. In principe ziet het er goed uit, alleen bij bereikbaarheid is een toename te zien van oranje en rode bolletjes. Veel daarvan is goed verantwoord, maar een aantal staan nog in de planning, zijn nog niet gedaan, heeft nog geen vervolg gekregen of worden doorgeschoven. De vraag is hoe dit kan. Zijn de ambities hoger dan de organisatie aankan of ligt er een probleem bij de aansturing?

De heer Donker geeft aan dat de SGP veel vragen heeft gesteld waar ook antwoord op is ontvangen. De spreker heeft de volgende vragen en opmerkingen:

- Bij veel programma's staan de bolletjes op groen, maar volgens de toelichting zouden deze rood of minstens oranje moeten zijn, bijvoorbeeld omdat iets niet is gelukt of omdat de provincie afhankelijk is van een gemeente of initiatiefnemer.
- Hoe zien de leidraden vanuit het project New Grid on the Block eruit?
- Gemeenten worden ondersteund in het opstellen van lokaal zonne-energiebeleid. Hier wordt door de provincie alle doelen op ingebracht. Hoe wordt de verhouding zon op land tegenover zon op dak gewogen?

- De door de SGP bepleite pilot waterstof in het landelijk gebied is nog niet heel veel verder dan vorig jaar. De SGP is hier teleurgesteld over. Er is contact met twee projecten, maar er is niets concreets uitgekomen. Is het mogelijk dat de gereserveerde € 100.000 alsnog ingezet worden? Het gaat hier namelijk om een aangenomen motie en die moet wat de SGP betreft worden uitgevoerd. Het kan namelijk niet zo zijn dat het Programma Energie door capaciteitstekorten vastloopt.
- De SGP wil graag met de VVD van gedachten wisselen over de aangekondigde motie.

De heer Bart is van mening dat de motie ten aanzien van waterstof een sympathiek voorstel was. Er was helaas ook al een discussie over zonnepanelen op fietspaden, waarvan bleek dat dat niet een gewenste oplossingsrichting was. Daarnaast is er de angst dingen te herhalen die elders ook al gedaan zijn. Uit de resultaten van circa twintig onafhankelijke onderzoeken uit achttien verschillende landen blijkt dat waterstof voor een aantal verschillende oplossingen – bijvoorbeeld ook verwarming van huizen – geen zinnige oplossing is. Is het dan niet logischer, zoals ook eerder de heer Van den Dikkenberg betoogde over het efficiënt omgaan met provinciale middelen, dat de provincie deze pilot beëindigt?

De heer Donker beaamt dat wanneer iets niet haalbaar is, er een andere weg ingeslagen moet worden. De SGP verwacht wel dat GS dit aangeeft. In dit geval gaat het namelijk om de uitvoering van een motie.

De heer Van Rheenen complimenteert met de leesbaarheid en de tijdige aanlevering. Verkeerseducatie en voorlichting zijn een cruciaal instrument in het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. Er vallen nog steeds te veel verkeersdoden. 10%-30% van de scholen is bezocht voor deze verkeerseducatie en -voorlichting en het beoogde resultaat was 50%. Wat 50PLUS betreft is dat een te lage doelstelling. De spreker pleit ervoor dat in twee jaar tijd 100% van alle scholen zijn bezocht voor verkeerseducatie en -voorlichting. Kan de gedeputeerde dit onderschrijven?

Gedeputeerde Schaddelee krijgt de gelegenheid te reageren op de inbreng uit de commissie in eerste termijn.

De vragen van mevrouw De Jong inzake de milieuklachten zijn terecht. Ter nuancering geeft de gedeputeerde aan dat, zoals al jarenlang in de begroting is opgenomen, de schatting op 600 klachten per jaar ligt. Het werkelijke aantal varieert ieder jaar. In 2020 waren er 729 milieuklachten, in 2021 waren dit er 760. De stijging is dus beperkt. Tegelijkertijd is het uiteraard beter wanneer het aantal daalt. De stijging in 2021 is met name veroorzaakt door twee bedrijven, locaties: de rioolwaterzuiveringsinstallatie in Utrecht van het Waterschap en een visafvalverwerkingsbedrijf Bunschoten.

De gedeputeerde deelt de analyse van de VVD dat veel van de onderbestedingen te maken hebben met een capaciteitsprobleem. Dit is een probleem in de hele organisatie. In het mobiliteitsdomein wordt stevig ingezet op het werven van medewerkers. Het tweede is – dit kan vaak bij mobiliteitsprojecten, ook gelet op de aard en omvang en de manier waarop deze ingericht zijn – dat er wordt geprobeerd om op een andere manier projecten in de markt te zetten. Er wordt dan gekeken of een deel van de voorbereiding bijvoorbeeld door een marktpartij kan worden gedaan. Dat schuurt soms met de regie en met de invloed die de provincie zelf wil hebben op het verloop van het project. De ongemakkelijke boodschap blijft wel dat de krapte niet zomaar opgelost zal zijn. Dat betekent prioriteren en soms ook temporiseren. Op het moment dat dat leidt tot keuzes die soms politiek ook gevoelig liggen, is het goed daar met elkaar ook over te spreken.

Er zijn een aantal vragen gesteld over het kwaliteitsnet goederenvervoer. In de begroting voor dit jaar zijn er een aantal acties opgevoerd. Er heeft met name rond goederenvervoer over water een inventarisatie plaatsgevonden in samenwerking met gemeenten en private partijen. Provinciale Staten zal hier op een later moment over worden geïnformeerd en worden meegenomen in wat er op dit punt door de provincie wordt gedaan. De doelen die daarin zijn gesteld, staan nog steeds.

Ten aanzien van de ontwikkelsubsidies knooppunten is het goed eerst te kijken hoe de inventarisatie loopt. Er is terecht verwezen naar een eerder antwoord van gedeputeerde Van Essen over Utrecht Nabij en de inventarisatie die daar plaatsvindt. Voor de zomer komt er nog een statenbrief waarin de Staten worden meegenomen in alle maatregelen rond knooppunten en over de samenhang op sommige onderdelen met de P+R-visie.

Het CDA stelde een aantal vragen over de onderbesteding. In het domein mobiliteit gaat het in absolute aantallen direct om groot geld; procentueel gezien valt het mee. In de analyse van de VVD werden de belangrijkste oorzaken al genoemd. Deze oorzaken heeft de provincie niet helemaal in eigen hand, maar er wordt wel zo goed mogelijk op gestuurd teneinde de doelen te halen die met elkaar zijn vastgesteld.

De groene stip bij het project rotonde Donderberg is toegekend omdat de studie is afgerond. Dit staat los van het resultaat.

Ten aanzien van de naamgeving doorfietsroute versus snelfietsroute geeft de gedeputeerde aan dat in 2021 de benaming is gewijzigd. Dat betekent dat in de begroting nog 'snelfietsroute' stond en nu in de jaarstukken is geprobeerd de term 'doorfietsroute' zoveel mogelijk te hanteren. Het is wel de bedoeling consequent de term 'doorfietsroute' te gebruiken.

Die stimulering met betrekking tot fietsprojecten is inderdaad een terecht punt. Ook voor verkeerseducatie geldt dat dit voor een deel is gehinderd door coronabeperkingen, waardoor bepaalde campagnes niet konden worden uitgezet en de scholen niet bezocht konden worden. Inmiddels zijn veel scholen bezocht. De gedeputeerde was daar soms zelf ook bij. Een van de voorbeelden is het ROC in Amersfoort waar een campagne is gelanceerd om mbo'ers te stimuleren om (veiliger) te gaan fietsen. Natuurlijk is de wens de 100% te halen, maar, zoals eerder aangegeven, is het ook nodig te prioriteren en temporiseren. Gelukkig is wat betreft verkeerseducatie en verkeersveiligheidseducatie niet iedere school in de provincie afhankelijk van alleen maar de provincie. In een aantal provinciale programma's wordt voor een deel samengewerkt met de ANWB, maar ook bijvoorbeeld heeft VVN daar verschillende programma's, zoals de verkeersexamens, op lopen. En ook veel gemeenten werken samen met VVN en doen via dat spoor verkeerseducatie. De gedeputeerde spreekt de hoop uit dat op die manier 100% dekking gehaald kan worden.

De gedeputeerde herkent de opmerking van de accountant. Deze gaat voor een deel over de zaken die zijn doorgeschoven doordat er onvoldoende capaciteit was. De formatie in huis is voor een deel op orde, maar soms is bij projecten externe inhuur, opschaling of goed kunnen aanbesteden noodzakelijk. Wat daarin speelt, is dat de markt oververhit is.

Gedeputeerde Van Essen krijgt de gelegenheid te reageren op de inbreng vanuit de commissie in eerste termijn.

GroenLinks heeft gevraagd of de energiebesparing bij bedrijven kan worden versneld. Gemeenten reserveren extra middelen om hun eigen omgevingsdiensten opdracht te geven voor de controles. Daar zijn wijzigingen in wetgeving en aanvullende middelen, ook uit het Klimaatakkoord, vanuit het Rijk beschikbaar. De provincie kan de gemeenten daar ook zeker toe aansporen. De provincie heeft eerder al het been bijgetrokken. De provincie heeft gemeenten aangespoord dat ook te doen. Op dat moment leek de tijd nog niet rijp voor een convenant, maar het was wel een onderwerp wat onlangs op de bestuurstafel van de RES Amersfoort weer wat meer expliciet aan bod kwam. Opvallend was dat dit onderwerp bij de gemeenten ook wat meer op het netvlies stond. De gedeputeerde zegt toe om het idee van een convenant, of wellicht op een andere manier afspraken op dit onderwerp, wat nadrukkelijker te agenderen in de verschillende regio's. De gedeputeerde onderschrijft de oproep van GroenLinks en de VVD om aan de slag te gaan met de quick wins.

GroenLinks heeft aandacht gevraagd voor mensen met een kleine beurs. De provincie heeft hier een stevige aanpak op met een aantal projecten in verschillende gemeentes. Vanwege de hoge energieprijzen op dit moment wordt gekeken wat er voor mensen met een kleine beurs gedaan kan worden. In dit kader heeft de gedeputeerde gekeken wat er in de jaarrekening staat over de inclusieve aanpak. Dit is beperkt. De gedeputeerde zegt toe om middels een memo te informeren over wat de provincie op dit moment doet op de inclusieve aanpak en de energietransitie.

De VVD heeft gevraagd meer focus aan te brengen in de uitvoering van de USET. Dit is de subsidieregeling vanuit het Programma Energietransitie en wordt ingezet om een eerste aanzet te geven in veelbelovende projecten. Het vastgestelde programma is leidend. Daar zitten die verschillende programmalijnen in. De provinciale rol in de energietransitie beperkt zich niet alleen tot zon of wind, of alleen isolatie. Deze transitie is

een systeemverandering voor veel verschillende partijen – bedrijven, ondernemers, maatschappelijke organisaties – en op veel aspecten moet de provincie een sleutelrol vervullen. Dit resulteert in een brede waaier aan ondersteuning. Dat geeft tegelijkertijd ook aan dat de provincie serieus haar rol heeft gepakt. En natuurlijk is het ook zo dat er bij de inzet vanuit de provincie altijd wordt gekeken of het effectief is en worden er geen zaken ondersteund die door het Rijk ondersteund worden.

De warmtetransitie ligt geenszins stil. Er zijn wel twee geothermieprojecten gestopt. Daar staat tegenover dat er op het gebied van geothermie, aardwarmte, een onderzoeksboring is gestart in Zeist. Er zijn stappen gezet in projecten in Amersfoort en de regio Eemland. De provincie is bezig met aquathermie op verschillende plaatsen in de provincie. Warmte is vaak gekoppeld aan isolatie. Ook daar gebeurt heel veel.

De SGP vroeg naar het vervolg op het project New Grid on the Block. Hierbij worden initiatieven ondersteund die van onderop ontstaan. Dit gaat over zon op dak. De SGP vroeg ook of er voldoende aandacht is voor zon op dak in de gemeentelijke kaders en bij de ondersteuning van gemeentelijk beleid op het gebied van zonne-energie. Gemeenten leveren binnen de U16 een kwartiermaker om zon op dak te versnellen, waarbij ook in relatie tot netcapaciteit wordt gekeken op welke plekken – bijvoorbeeld bij bedrijventerreinen, maar dit kunnen ook agrarische clusters zijn – de combinatie van dak en netcapaciteit, maar soms ook vraag naar elektriciteit, dusdanig is dat er veel potentie is voor zon op dak. Daar wordt heel gericht op ingezet, maar er wordt ook gekeken hoe dit verwezenlijkt kan worden. In de RES is aandacht voor een gezonde balans zon-wind. Maar zeker op zon op dak wordt heel stevig ingezet.

De SGP heeft gevraagd naar de stand van zaken omtrent de uitvoering van de motie waterstof en of de gereserveerde € 100.000 nog beschikbaar is. Ja, deze is zeker nog beschikbaar. De grootste bottleneck was niet zozeer ambtelijke capaciteit, maar dat er eigenlijk geen initiatieven waren die zich hiervoor kwalificeerden. Er worden nog een aantal gesprekken gevoerd en er wordt gekeken hoe er tot uitvoering gekomen kan worden. Daarnaast ziet de provincie ook een rol voor waterstof als onderdeel van de geïntegreerde energie-infrastructure. Zeker met de netcongestie wordt dat ook steeds belangrijker en urgenter. Onlangs is een kwartiermaker gestart voor energiehubs, ook op het gebied van netcongestie, om tot grotere pilots te kunnen komen. Ook is de provincie met twee partijen in gesprek over het energiesysteem. Waterstof kan daar zeker ook onderdeel van uitmaken.

Tweede termijn commissie

De heer Donker vraagt wanneer de gedeputeerde verwacht een en ander te kunnen melden inzake de motie waterstof.

Gedeputeerde Van Essen geeft aan dat de gesprekken nog gaande zijn. Zodra hier meer over bekend is, zullen de Staten hierover worden geïnformeerd. De verwachting is dat dat ergens in de tweede helft van dit jaar zal plaatsvinden, maar het hangt ook af van de initiatiefnemers.

Gedeputeerde Schaddelee rectificeert zijn eerdere uitspraak richting de VVD inzake de knooppunten. Het hierover uitgebrachte rapport is in week 25 ambtelijk besproken. Dit rapport wordt nog verder uitgewerkt. De verwachting is dat de resultaten na de zomer komen. Voor de zomer wordt de commissie wel geïnformeerd over de P+R-visie.

De voorzitter constateert dat het agendapunt voldoende is besproken.

11. [Statenvoorstel Kadernota 2023-2026 \(PS2022PS14\)](#)

Tijdens de Algemene Beschouwingen zijn nog niet alle vragen beantwoord of is aangegeven dat zaken nog uitgezocht moeten worden of in de commissie verder besproken konden worden. Gedeputeerde Schaddelee start hiermee voorafgaand aan de eerste termijn.

Er zijn vragen gesteld door het CDA en de SP over de ov-verbinding Veenendaal-Amersfoort / de Ponlijn. In 2009 heeft de provincie een haalbaarheidsonderzoek gedaan of de Ponlijn weer in ere zou kunnen worden hersteld. De conclusie van dit onderzoek was dat zo'n spoorlijn de reistijd kan halveren tussen Amersfoort

en Veenendaal – dat is heel interessant – maar dat dat slechts een beperkt aantal extra reizigers zal opleveren; namelijk 5200. Daarmee is eigenlijk de vervoerswaarde te beperkt om tot een gezonde exploitatie te komen. Tegelijkertijd heeft de provincie ambities op die verbinding. In het OV-Netwerkperspectief is de verbinding Amersfoort-Veenendaal vrij uitgebreid opgenomen, ook met een U-liner bijvoorbeeld. De intentie is deze stapsgewijs op te waarderen naar een Bus Rapid Transit. Die snelbusverbinding is onderdeel van de nieuwe concessieperiode. Bij een doorontwikkeling daarvan moet daar samen met gemeenten infrastructuur voor worden aangelegd. Samen met gemeenten wordt gekeken naar een soort uitvoeringsagenda. Er loopt een vergelijkbare pilot in de Lopikerwaard, om ook daar te kijken of een snellere busverbinding in het landelijk gebied mogelijk is. Gedeputeerde Schaddelee zegt toe eind 2022 een plan van aanpak te hebben voor ov-corridorstudies in met name het landelijk gebied.

De heer Ubaghs geeft aan dat er veel is veranderd sinds de uitvoering van het onderzoek in 2009. De vraag is dan ook of de uitkomsten anno 2022 nog wel valide zijn.

Gedeputeerde Schaddelee stelt de vraag wat ermee wordt beoogd. In het OV Netwerkperspectief is de inzet opgenomen de vervoerswaarden op die lijn te willen vergroten. In 2009 is op basis van de uitkomsten van het onderzoek besloten niet verder te gaan met de herontwikkeling van de spoorlijn. Daarnaast hebben de ruimtelijke ontwikkelingen na die tijd dit ook vrijwel onmogelijk gemaakt. Namelijk, na dit besluit in 2009 is de claim die er op sommige locaties nog lag, vrijgevallen, waardoor er bijvoorbeeld bij Woudenberg een supermarkt is gebouwd op het tracé van de spoorlijn. Ook op andere plekken zijn er ruimtelijke ontwikkelingen geweest.

Het tweede onderwerp ging over de aangekondigde motie van de VVD over een eigen bereikbaarheidsonderzoek Rijnenburg. De vraag was of dit separaat kan worden opgepakt met een MKBA. In de studie Samen ov versnellen staat al een uitwerking op de Papendorplijn. Een van de uitwerkingen van deze lijn om deze qua exploitatie zinvol te krijgen, is deze af te laten buigen richting Leidsche Rijn of polder Rijnenburg. De Staten worden na de zomer geïnformeerd over de resultaten van deze studie. Deze resultaten worden ook ingebracht in de gesprekken binnen U Ned met zowel het Rijk als met de gemeenten. Daarover worden de Staten geïnformeerd bij de MIRT-verkenning. De gemeenten hebben 1,5 jaar geleden een motie over Rijnenburg aangenomen, waarin eigenlijk dezelfde vraag om een onderzoek ter verbetering van de bereikbaarheid in de polder is ingebracht. Ook die inzichten worden meegenomen in deze studie, zodat ook in het najaar mogelijke ov-tracévarianten, investeringskosten en bredere mobiliteitseffecten met de Staten kunnen worden gedeeld. De gedeputeerde stelt daarom voor eerst te kijken of deze resultaten beantwoorden aan de vraag van de VVD.

Eerste termijn commissie

De heer Bart complimenteert met de tafeltjessessie waarin veel zaken op energiegebied duidelijk zijn geworden. Een belangrijk thema is de energietransitie. Tegelijkertijd ontbreekt daarvan nog een klein beetje de doorrekening in de plannen die ook in de Groeisprong staan, ook omdat nog onduidelijkheid over is. Gezien het belang is GroenLinks blij met het initiatiefvoorstel van de VVD om daar verder naar te kijken. Het is goed hier nog een reflectie op te doen.

Mevrouw De Jong constateert dat er in de kadernota geen nieuwe voorstellen zijn opgenomen over het onderwerp milieu en toezicht, wat ook extra geld vereist. Omdat GroenLinks toezicht en handhaving ook erg belangrijk vindt en gezien recente rapporten die zijn verschenen, vraagt de fractie naar aanleiding van een eerdere toezegging van de gedeputeerde om in 2022 een informatiebijeenkomst te houden over toezicht en handhaving – eventueel in combinatie met nieuwe raadsleden – of deze bijeenkomst nog wordt georganiseerd.

Mevrouw Van Ulzen sluit aan bij de woorden van de heer Bart: er zijn geen nieuwe voorstellen. De aanname is dat het programma van de energietransitie 2025 adaptief is en daarmee op dit moment niks extra vergt, maar in aanvulling daarop zal de VVD een voorstel doen om wel degelijk tot goede investeringen te komen. De VVD heeft de volgende vragen en opmerkingen:

- In het uitgebreide rapport van Twynstra Gudde, die als onderbouwing voor de kadernota is ingebracht, speelt de discussie over het precieze mandaat als het gaat om deze Groeisprong. Er staat bij besluiten: “kennis te nemen van de duiding die GS aan dit rapport geeft”. De vraag is of dit een mandaat op inhoud is of wordt dit met PS besproken? Eerder werd een apart Integrale Commissie

aangekondigd. De VVD is hier positief over, zeker omdat in de toelichting staat dat op basis van dit rapport investeringsvoorstellen worden onderzocht dan wel gedaan door GS. Dus dit blijft een belangrijk punt van aandacht.

- De VVD hanteert inmiddels het adagium 'Energie Groeit Mee'. De driedubbele laag van de groei is behalve bij mobiliteit en groen natuurlijk ook bij energie helder: hoe meer mensen, huizen, banen, hoe meer emissieloze opwek en besparing er nodig is. Klimaatadaptatie zit hier in de slipstream. De VVD is dan ook blij en tevreden dat Twynstra Gudde de toekomstbegroting VVD goed gelezen en begrepen heeft. De onderwerpen bodemdaling, stikstof en energie worden wel wat losjes met elkaar verbonden. De VVD is er voorstander van nog te bespreken hoe die verbinding goed vorm te geven.
- Een belangrijke conclusie van het rapport is dat het provinciale Programma Energietransitie inderdaad adaptief moet zijn en meer focus nodig heeft dan tot nu toe het geval is. De gedeputeerde heeft hier eerder al iets over gezegd, maar wellicht verschillen de VVD en de gedeputeerde nog van mening hierover. Er zijn voor deze focus meerdere analyses nodig van wat in de provincie het beste zal werken en waar het geld het meest effectief kan worden ingezet. De VVD zal hier op een later moment tijdens deze commissievergadering op terugkomen.

De heer De Jager heeft namens de VVD de volgende opmerkingen en vragen:

- In de kadernota wordt ingezet op een voortzetting van het huidige mobiliteitsbeleid: de focus op intensivering van het ov en op de ontwikkeling van het fietsgebruik. Daarnaast is er slechts aandacht voor het onderhoud van het bestaande wegennet en is er geen focus op het wegnemen van verkeersknelpunten, zoals bijvoorbeeld verbetering van op- en afritten, de aanleg van rondwegen buiten het verstedelijkte gebied, aanvullend bereikbare parkeergarages om de autostroom aan de rand van het verstedelijkte gebied op te vangen of extra wegen om gewenste woningbouwontwikkelgebieden ook voor autogebruikers te ontsluiten. Er wordt een zogenaamd multimodaal mobiliteitsbeleid gevoerd, maar er is onvoldoende aandacht voor het toenemend aantal autogebruikers. Dit getuigt naar de mening van de VVD van onvoldoende realiteitszin en is erg politiek gekleurd. Daartegenover staat dat de gedeputeerden Van Muilekom en Van Essen bereid zijn om te kijken waar op dit moment de mobiliteitstoets uit de Omgevingsvisie belemmerend werkt voor de ontwikkeling van woningbouw. Dit is positief. De VVD vraagt de gedeputeerde Mobiliteit hierop te reflecteren.
- De gedeputeerde noemde eerder de studie naar het doortrekken van tramlijnen richting Papendorp en mogelijk ook richting Rijnenburg. Betekent dit in MIP-termen dat deze studie in de studiefase zit? En zo ja, dan constateert de spreker dat het nog niet in het MIP is opgenomen, terwijl dat dan eigenlijk wel zou moeten.
- In de commissie RGW van 15 juni is de vraag gesteld welk mandaat de Staten aan het college geven met betrekking tot de Groeisprong 2040 en de beoogde invulling van de ambities uit de Omgevingsvisie als de kadernota wordt aangenomen. De VVD heeft er meermaals voor gepleit het belangrijk te vinden om het politiek inhoudelijke debat te kunnen voeren in relatie tot scenario's, alternatieven en de impactvolle investeringen. Dit behoort bij de kerntaak van de Staten als volksvertegenwoordigend orgaan. De VVD heeft een amendement in voorbereiding om duidelijkheid te krijgen over de nadere duiding van hoe de Staten de uitwerking van de Groeisprong Utrecht 2040 mogen zien. De VVD vraagt de gedeputeerde hierop te reflecteren.
- Tot slot vraagt de VVD wat de provincie concreet gaat doen om meer reizigers in het ov te krijgen.

Mevrouw Bikker memoreert dat in het coalitieakkoord uitgebreid wordt gesproken over het thema veiligheid. In dit kader is er voor wat betreft het CDA meer aandacht nodig voor de veiligheid van tramovergangen, veilige fietsroutes voor middelbare scholieren en de aanpak van ov-knelpunten. Eerder is aangegeven dat er een statenvoorstel komt voor een studie in het landelijk gebied. Ook in de groeisprong komen de ov-knelpunten aan de orde. De spreker vraagt aandacht voor enkele onderwerpen. Ten aanzien van tramovergangen is het de vraag hoe vergevingsgezind een inrichting is. Automatische overwegbomen zijn een aantoonbaar effectief middel voor de veiligheid van alle gevaarlijke tramovergangen in bijvoorbeeld Nieuwegein. Er komen veel ongelukken voor: ruim zestig in de laatste 3,5 jaar. Het CDA heeft dit onderwerp eerder benoemd. Het CDA overweegt een motie om hier extra aandacht voor te vragen en er ook daadwerkelijk op in te gaan zetten.

De heer De Weerd neemt aan dat het inmiddels bekend is dat, sinds er vorig jaar ongelukken met trams hebben plaatsgevonden, de Partij voor de Dieren dit onderwerp ook meermaals heeft geagendeerd, zowel

in de commissie als in de Statenvergadering. De Partij voor de Dieren heeft hier vorig jaar bij de Kadernota ook een motie over ingediend. Deze is aangehouden omdat er nog onderzoeken liepen. Het CDA heeft de veiligheid van tramovergangen inmiddels ook op haar agenda gezet. Dit juicht de Partij voor de Dieren toe. De spreker nodigt het CDA uit samen te werken op dit dossier.

Mevrouw Bikker neemt deze uitnodiging aan. De aangekondigde motie is inmiddels naar de Partij voor de Dieren toegestuurd.

Mevrouw Bikker vervolgt haar betoog. Het tweede punt betreft het veiliger maken van de fietsroutes voor middelbare scholieren. Veel scholieren maken gebruik van de oversteek over provinciale wegen. De CDA vraagt meer aandacht voor de aanpak van deze oversteken. Ditzelfde geldt voor de parallelwegen en andere wegen in het buitengebied en de verkeerssituatie rondom middelbare scholen. Het CDA overweegt een motie op dit onderwerp.

De heer Van Rheenen vraagt welke maatregelen het CDA in gedachten heeft. Betreft dit educatie en voorlichting op scholen of maatregelen – 50PLUS heeft hier eerder vragen over gesteld – waarbij het gedrag niet beïnvloed wordt, maar de wegen worden aangepast?

Mevrouw Bikker onderschrijft het belang van educatie, maar het laatste is wat mevrouw Bikker in gedachten heeft.

Mevrouw Bikker vervolgt haar betoog. Op het gebied van energie en de aanpak van infrastructuurproblemen is het CDA voorstander van een verkenning voor buurtbatterijen om opgewekte energie op te slaan in woonwijken, zodat energie niet verloren gaat. In termen van duurzaamheid is dit naar mening van het CDA een goede oplossing. Het CDA ziet graag een vervolg hierop.

De heer De Harder vraagt of dit per se batterijen moeten zijn of mogen dit ook elektrische voertuigen zijn die tijdelijk als opslag kunnen dienen met een vehicle to grid-systeem?

Mevrouw Bikker geeft aan dat de eerste gedachte de buurtbatterij was, maar als dit uitgebreid kan worden met andere interessante maatregelen staat het CDA daar zeker ook voor open.

De heer De Harder geeft aan dat indien dat laatste een mogelijkheid is, de ChristenUnie kan meekijken met het voorstel. De spreker is van mening dat het zonde is om en batterijen in auto's in de wijk te zetten en vervolgens ook nog containers met batterijen in diezelfde wijk te zetten die hetzelfde zouden kunnen, maar niet hetzelfde doen.

Mevrouw Bikker dankt voor deze goede aanvulling.

De heer Kamp heeft bij de programma's Bereikbaarheid I en II een vraag:

- Met betrekking tot de voortgang van de ontwikkelingen omtrent de beschikbaarheidsvergoeding voor openbaar vervoer vraagt D66 welke impact dit heeft op de kadernota. Aanvullend is D66 benieuwd of er voortgang te melden is op de ontwikkelingen rond de beschikbaarheidsvergoeding.
- Naar aanleiding van het herstelplan in Leersum heeft D66 vragen gesteld over het terugplaatsen van bomen en het eventueel tegelijkertijd doorvoeren van wegaanpassingen. De spreker gaat ervanuit dat bij de bespreking van de kadernota niet alleen gesproken wordt over financiële kaders, maar ook over prioriteitstelling en een efficiënte aanpak. Aanvullend op de eerder gestelde vragen, heeft D66 nog de volgende vragen:
 - In een van de antwoorden stelt de gedeputeerde dat wegonderhoud nu, in plaats van 2030 wat gepland staat, leidt tot kapitaalvernietiging. Om hoeveel kapitaalvernietiging gaat dit? En zou het ook zo kunnen zijn dat het misschien een voordeel oplevert, en niet alleen maar kapitaalvernietiging, als er en bomen worden geplant en wegonderhoud wordt gedaan?
 - De gedeputeerde noemt ook het capaciteitsprobleem. Er is begrip voor het gegeven dat wanneer een project naar voren wordt getrokken andere projecten langer blijven liggen. De vraag is wat er wel mogelijk is: niets doen, iets doen of misschien wel heel veel eerder iets doen.
 - Er wordt gesproken over een doorfietsroute tussen Utrecht en Veenendaal. Dit staat gepland voor 2024. Het lijkt een soort dreigement in de beantwoording dat als de Staten instemmen met dit groot onderhoud deze doorfietsroute pas op langere termijn dreigt te komen. Kan de gedeputeerde dit toelichten?
 - De spreker is benieuwd wat de andere fracties vinden van een voorstel om te kijken of wegonderhoud iets eerder gedaan kan worden.

Aanvullend spreekt de heer Kamp zijn waardering uit over het feit dat de gedeputeerde heeft ingestemd met een werkbezoek aan Leersum.

De heer Mulder heeft de volgende aandachtspunten op het gebied van mobiliteit.. Afsluitend volgt een gedachteoefening.

- Allereerst zijn dit de belangrijke verstedelijkings- en bereikbaarheidsopgaven waar de provincie zich voor gesteld ziet. Het is goed dat het ambitieniveau nu vastligt, dat deze wordt uitgewerkt en besproken. Essentieel in dit verband naar de mening van de PvdA is dat de inzet van rijksmiddelen ook daadwerkelijk geborgd wordt voor de uitwerking van die plannen. De fractie verzoekt de gedeputeerde te reflecteren op welke inzet daarop wordt getoond en wat de verwachtingen daaromtrent zijn.
- Dat de proef met gratis ov voor ouderen nu ook daadwerkelijk wordt ingezet, juicht de PvdA toe. De belangrijkste doelstellingen zijn het voorkomen van vervoersarmoede en eenzaamheid voor ouderen met een krappe beurs. Daarbij is de doelstelling 100% van het wettelijk sociaal minimum. De PvdA is er voorstander van om die norm bij te stellen naar 120% van het wettelijk sociaal minimum. De meeste gemeenten gebruiken deze bijgestelde norm ook bij armoederegelingen. De PvdA overweegt, afhankelijk van de reactie van de gedeputeerde, dit in een motie vast te leggen. De PvdA vraagt in het kader van deze proef ook aandacht voor het grote belang van communicatie – digitale communicatie, maar ook communicatie in de vorm van flyers, pamfletten – en ook de zorginstellingen daarbij te betrekken. Graag ook in overleg met het ROCOV en het Solgu. De PvdA heeft gezien dat een verklaring van de belastingdienst noodzakelijk is. Daar is begrip voor. Om dit gemakkelijker te maken en ook menselijk contact te hebben en toch die privacy-randvoorwaarden te borgen wil de PvdA pleiten voor een goede ondersteuning in bibliotheken en mogelijk ook andere contactpunten. De ervaring opgedaan tijdens de coronapandemie kan hierin wellicht ondersteunen.
- Het derde punt betreft aangenomen motie 44, met daarin de kerncriteria die bij de nieuwe concessie een rol moeten gaan spelen: het belang van betaalbaar openbaar vervoer voor iedereen, goed werkgeverschap in het openbaar vervoer met een vast dienstverband, als de werknemer dat ook daadwerkelijk wil goede pauzes met onder andere toiletvoorzieningen op de plekken waar die pauzes plaatsvinden en ook tenminste een loon € 14 per uur.
- De PvdA wil op termijn de overgang van wijkontsluitend openbaar vervoer naar flex openbaar vervoer bespreekbaar maken. De verwachting is dat de digitale mogelijkheden om echt snel openbaar vervoer voorhanden te hebben vanuit zorginstellingen, vanuit een ziekenhuis op termijn veel breder kan worden ingezet en dat daarmee ook het wijkontsluitend openbaar vervoer voor een gedeelte vervangen zou kunnen worden.
- De spreker attendeert op een opmerking van de PARC in zijn stikstofnotitie over mobiliteit. Dit sprak de PvdA bijzonder aan. Hierin is aandacht gevraagd voor mobiliteit met allure, inclusief de overstapmomenten, gezien vanuit de reiziger en vanuit de werknemer. Hij noemt een aantal reizigerstyperingen. De spreker vraagt aandacht hiervoor en als dat mogelijk is een reflectie van de gedeputeerde hierop.
- De spreker ondersteunt de initiatieven om het pontje over het Amsterdam-Rijnkanaal bij Nieuwer Ter Aa en Breukelen in de vaart te houden.
- De gedachteoefening gaat over de titels van de programma's. De spreker stelt bijvoorbeeld voor om van 'groeisprong' 'kwaliteitssprong' te maken, of 'groeisprong natuur 2040'. Een ander voorbeeld: het programma Groen Groeit Mee te wijzigen in 'Utrecht Groeit Mee'. Dit vestigt de aandacht op het feit dat de provincie keuzes maakt en prioriteert.

Mevrouw De Boer-Leijnsma spreekt vanuit de energietransitie haar zorg uit over de voortgang van de RES'en nu er berichten zijn dat de plannen waarschijnlijk niet helemaal gehaald worden. De vraag is hoe gemeenten en inwoners doordrongen raken van de hoge urgentie? Wat is hiervoor het plan?

Aanvullend geeft de spreker aan dat initiatieven zoals de buurtbatterij op steun van de PvdA kunnen rekenen.

De heer Koerts sluit zich grotendeels aan bij de inbreng van de PvdA op het gebied van mobiliteit.

- De PvdA vroeg terecht aandacht voor hoe het Rijk voldoende aangehaakt blijft, zodat zij ook hun verantwoordelijkheid blijven nemen, zeker gezien alle ambities en investeringen die worden genoemd in de kadernota. Is de gedeputeerde voldoende in contact met het Rijk om hen ook te wijzen

op hun verantwoordelijkheid? De ChristenUnie overweegt, afhankelijk van de reactie van de gedeputeerde, een motie waarmee de Staten het belang hiervan kunnen onderstrepen.

- De ChristenUnie sluit zich ook aan bij de opmerking over het gratis ov en ook over het pontje. Dit was een motie van de SGP en de ChristenUnie.

De heer De Harder vervolgt de bijdrage van de ChristenUnie met het onderwerp energie en isolatie. Tijdens de kadernota heeft de ChristenUnie gevraagd welke mogelijkheden er zijn om het voorbeeld van Gelderland te volgen waar het ging over ondersteuning isolatie in de sociale huur. Uit de gesprekken met het Programmeamteam Energietransitie is duidelijk geworden dat de statenbrief over een aanpak vanuit de provincie Utrecht eraan zit te komen. De vraag is dan ook of het zinnig is om hier een motie voor in te dienen. Op basis van de beschikbare informatie is de ChristenUnie van mening dat een motie eerder in de weg zit dan dat deze ondersteunend is. De ChristenUnie vraagt de gedeputeerde wanneer de Staten de statenbrief tegemoet kunnen zien. En zijn er zaken waarvan gedeputeerde misschien nu al kan voorzien waar het in de kaders van de kadernota misschien wat vastloopt en vanwege een net wat ongelukkige timing niet geregeld kunnen worden? Wellicht kan de ChristenUnie hier dan nog iets op doen.

De heer Ubaghs geeft aan positief te staan tegenover de motie die door het CDA is aangekondigd.

De heer De Weerd geeft aan dat Partij voor de Dieren voornemens is op M&M-onderwerpen twee moties in te dienen. De eerste betreft spoorbomen bij tramkruisingen. Hier is eerder al het een en ander over gezegd. Een aantal jaar geleden heeft de Partij voor de Dieren een motie ingediend waarin werd opgeroepen om de klimaatnoodtoestand uit te roepen. Deze is toen verworpen. Maar de situatie rondom het klimaat is in de tussentijd niet echt verbeterd. Gezien de zorgen ook vandaag bij enkele partijen is de fractie voornemens, samen met enkele andere partijen, opnieuw een poging te wagen om in ieder geval vanuit de provincie een krachtig signaal op dit vlak af te geven. De spreker nodigt de commissie uit ideeën hierover te delen en zich bij dit initiatief aan te sluiten.

De heer Breur is geïnteresseerd in de moties die door de Partij voor de Dieren zojuist zijn aangekondigd. De spreker heeft aanvullend de volgende vragen en opmerkingen:

- Tijdens de Algemene Beschouwingen heeft de spreker vooral aandacht besteed aan het ov en met name de afgeschaalde dienstregeling. De SP en de Socialisten Utrecht zullen met een voorstel komen om middelen ter beschikking te stellen.
- Het terugdraaien van de afschaling is slechts een eerste stap. Het doel is volwaardig ov in de hele provincie. Hier blijven de fracties aan werken.
- De spreker wil de discussie van vorige maand rond het netwerkperspectief niet overdoen, maar met het verlengen van de huidige concessies en het ingaan van de nieuwe concessies pas in 2026 – dit betreffen de voorstellen 6.3 en 6.4 – is er mogelijk voldoende tijd om voorbereidingen te treffen om de concessie alsnog in te besteden in plaats van aan te besteden.
- Onlangs las de spreker in de media over de Uithoflijn: “De tram gaat nergens heen en dat is eigenlijk precies het probleem van de Uithoflijn”. Bij zware regen ligt het tramverkeer zo een uur stil en bovendien rijdt deze lijn niet in het weekend, ook niet als FC Utrecht speelt, terwijl de tram zo'n mooie rol kan spelen in het ontlasten van de wegen, zo is de mening van de spreker. Dus de stelling in de kadernota dat het project Uithoflijn is afgerond, is dan ook een definitiekwestie: er valt nog heel wat te doen aan de Uithoflijn.

De heer Donker heeft de volgende vragen en opmerkingen:

- In de kadernota wordt vijftig miljoen extra voor het openbaar vervoer gereserveerd in plaats van de benodigde zestig miljoen. De SGP vindt dit een oneigenlijke manier van boekhouden en vraagt aandacht om dit goed te doen.
- Het fietsnetwerk vlakbij huis loopt vast op een meerwaardebenadering. Wat de SGP betreft is het fietspad dat bij de McDonalds wordt gerealiseerd wel van belang. Het is lastig vanaf deze locatie naar Woudenberg te fietsen. Hier vraagt de SGP-aandacht voor. Als de doelstelling is mensen uit de auto te krijgen, is het belangrijk overal goede fietspaden te hebben.
- De SGP ondersteunt de voorgenomen samenwerking tussen de Partij voor de Dieren en het CDA op het terrein van spoorwegovergangen.

- Het voorstel om als overheid deel te nemen in Stedin is een goede zaak. Het energienetwerk is een van de grote zorgen van de SGP.
- Daarnaast is de SGP voorstander van een grote inzet op besparing. Dus de bolletjes bij de volgende jaarrekening moeten dan op groen springen, maar ook de doelstellingen op energiebesparing bij bedrijven moeten ook zeer nadrukkelijk daarbij betrokken worden.
- De SGP is het niet eens met de stelling dat het wegennet in principe op orde is. In het gesprek met inwoners van onder andere Rhenen, Vinkeveen, Woudenberg, Renswoude, Stichtse Vecht en Soest zal duidelijk worden dat het wegennet niet in orde is.

De heer Van Rheenen heeft de volgende vragen en opmerkingen:

- De spreker memoreert de langdurige uitval van het openbaar vervoer de laatste jaren. COVID en onderhoudsmaatregelen zijn daar de oorzaak van. Het initiatief voor de proef met gratis openbaar vervoer voor senioren juicht 50PLUS toe. Maar welke acties worden er ondernomen om de reizigers weer in het openbaar vervoer te krijgen?
- Het pontje bij Nieuwer Ter Aa is een van de nieuwe knelpunten in het openbaar vervoer. 50PLUS pleit ervoor dit pontje in de vaart te houden totdat er een degelijke fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal is gemaakt.
- Het elektriciteitsnetwerk kan de huidige snelheid van de energietransitie niet bijbenen. Dat betekent dat er grote problemen zijn. Wordt er getemporeerd? Of is er een alternatief?

Mevrouw Karaduman geeft namens DENK aan zich aan te sluiten bij de vraag van de VVD en 50PLUS over de concrete plannen van GS om meer reizigers in het ov te krijgen. Daarbij lijkt het idee van de PvdA over de uitbreiding van de pilot in het openbaar vervoer naar een bredere doelgroep interessant. De gedeputeerde heeft tijdens de vorige Statenvergadering aangegeven dat hiervoor een beperkt budget is vastgesteld. Met de huidige kennis over de lagere reizigersaantallen is het de vraag of dit budget nog passend is.

Gedeputeerde Van Essen krijgt de gelegenheid te reageren op de vragen en opmerkingen van de commissie:

- GroenLinks en de VVD gaven aan dat in de groeisporg het onderwerp energie minder expliciet terugkomt. De provincie is op een aantal verschillende vlakken hiermee bezig. Door de partners wordt op dit moment veel uitgewerkt. Fit for 55 van de Europese Commissie en het rijk hebben veel geld gereserveerd voor de energietransitie en de klimaataanpak en is dat nu ook aan het concretiseren. Het is belangrijk dat de provincie haar inzet daar goed op afstemt. De stelling is dat extra middelen een goed plan moeten volgen. Het Programma energietransitie is in de afgelopen jaren stevig opgeschaald. Dit wordt dit jaar verder opgeschaald. Tegelijkertijd wordt ook vooruitgekeken en worden nieuwe plannen voorbereid om te kijken wat er nodig is. Dat gaat bijvoorbeeld over de deelname in Stedin, maar bijvoorbeeld ook als het gaat om een warmtebedrijf. Gelderland is daarmee bezig. Er zal worden verkend of dit ook iets is voor de provincie Utrecht. De VVD heeft een initiatiefvoorstel aangekondigd over wat groter denken en waar de provincie Utrecht het verschil kan maken, ook als het gaat om de financiële kant van de energietransitie. Met een schuin oog richting het overdrachtdossier naar de volgende coalitieperiode, wordt ook, gezien de enorme opgave van de energietransitie, geïnteriseerd wat de opgaven zijn, welke rollen de provincie pakt en, gezien de urgentie en de omvang en de breedte van de energietransitie, welke extra stappen er in de volgende periode gezet moeten worden. Het kan natuurlijk zijn dat bijvoorbeeld rond Stedin en wellicht ook het initiatiefvoorstel vanuit de VVD dit al tot een concreter plan voor volgend jaar leidt, maar dit kan ook voor de start de volgende collegeperiode zijn.
- Dan was er een vraag welk mandaat de Staten met dit voorstel geven. De Staten stellen de groeisporg en het stuk daarover niet vast; de Staten nemen hier kennis van. In de kadernota staat dat de financiële aspecten kunnen worden doorvertaald. Onder de paragraaf 'Wat kan nu' staan een aantal concrete voorstellen. Precies die voorstellen staan met beslispunten in de kadernota en daar besluiten de Staten over. Dit zijn besluiten met een financiële doorvertaling. Dit zijn de keuzes die PS nu maakt en het overige is ter reflectie en ter inspiratie. Dit heeft GS ook gebruikt bij het opstellen van de kadernota.

- De gedeputeerde wil de verwachtingen ten aanzien van de mobiliteitstoets managen. GS opteert de mobiliteitstoets en GS is altijd bereid, op het moment dat een gewenste uitbreiding past in de basisprincipes voor de verstedelijking en de mobiliteitstoets op een barrière duidt, altijd samen met gemeentes te kijken wat er mogelijk is om zo'n ontwikkeling mogelijk te maken. De kaders die de Staten hebben gesteld, zijn daarin leidend. Het is niet zo dat GS de mobiliteitstoets zelf overweegt. Dit is heel duidelijk opgenomen in de verordening en die is daarin ook leidend.
- De gedeputeerde is blij dat de aangekondigde motie van het CDA over buurtbatterijen op steun van andere fracties kan rekenen. De gedeputeerde heeft de volgende opmerkingen op dit onderwerp. In de conceptmotie lag veel de aandacht op individuele huishoudens. De gedeputeerde is van mening dat dit niet de meest logische doelgroep is. Een buurtbatterij wordt vooral interessant bijvoorbeeld in geval van een vereniging van eigenaren, appartementencomplex of in combinatie met kantoren of met bedrijven. De gedeputeerde stelt voor de motie hierop aan te passen. Daarnaast is ook goed om te kijken wat de provinciale rol is om een buurtbatterij verder te stimuleren en te faciliteren om daarmee ook de energietransitie te versnellen.
- De PvdA maakt zich zorgen over de voortgang van de RES'en en met name de balans zon-wind. De gedeputeerde deelt de zorgen van de PvdA. De Staten hebben opdracht gegeven om een tussenbalans op te maken voor de RES'en. Hier is de provincie op dit moment mee bezig. Ook vindt het gesprek hierover plaats op de verschillende bestuurstafels van de drie RES-regio's. Deze tussenbalans zal voor het zomerreces aan de Staten worden voorgelegd, zodat besluitvorming na het zomerreces kan plaatsvinden. GS zal hierin ook een voorstel doen hoe de urgentie vastgehouden kan worden en hoe er met elkaar, samen met gemeentes, voor gezorgd kan worden dat de RES'en uitgevoerd worden. De gemeentes hebben daar een heel belangrijke verantwoordelijkheid in, maar de provincie ook. Ook over een aantal moties die bij de vaststellen van de RES'en zijn meegegeven, worden de Staten geïnformeerd.
- De Partij voor de Dieren heeft aangegeven een krachtig signaal af te willen geven dat het niet goed gaat met het klimaat. De gedeputeerde is van mening dat overheden, en ook de Staten, niet genoeg het belang en de urgentie uit kunnen spreken. Ook de recente rapporten, de ontwikkelingen, laten zien dat het inmiddels code rood is. Een dergelijk signaal, zoals voorgesteld door Partij voor de Dieren, is dan ook passend gegeven de situatie.
- De ChristenUnie heeft een motie in voorbereiding ten aanzien van isolatie en het voorstel het voorbeeld van Gelderland te volgen. Voor de collegevergadering van 5 juli is een statenbrief geagendeerd over de aanpak vanuit de programmalijn Inclusieve Energietransitie. Binnen die programmalijn zijn middelen voorhanden. Daar hebben de Staten kaders voor meegegeven. Daarbinnen ziet GS mogelijkheden voor een aanpak die echt een verschil kunnen maken en passend binnen de kaders zijn. Het kan natuurlijk wel zijn, op het moment dat dit een succes is, dat GS bij PS terugkomt om verder op te schalen.
- De deelname aan Stedin is in onderzoek. De gedeputeerde vindt de steun vanuit de SGP in deze fijn. GS gaat hierin zorgvuldig te werk. Het gaat om aanzienlijke bedragen. Dat vraagt een heel zorgvuldige analyse. Dit is ook de reden waarom dit voornemen in de kadernota is aangekondigd. En wellicht wordt er bij de begroting al iets over aan de Staten voorgelegd.
- De SGP vraagt aandacht voor de besparing bij bedrijven. Hierop heeft de gedeputeerde bij de jaarrekening al een toezegging gedaan.
- 50PLUS heeft gepleit te temporiseren, omdat het elektriciteitsnet volloopt. De gedeputeerde is stellig: het tempo wordt niet aangepast. Het betekent wel dat er een aantal extra stappen te zetten zijn, zoals slimmer worden. De buurtbatterij is een passend voorbeeld daarvan. De provincie onderzoekt ook met een aantal partijen hoe met bestaande technologie toch tot oplossingen gekomen kan worden voor ook bijvoorbeeld andere knelpunten in het elektriciteitsnet. Er worden ook subsidies voor haalbaarheidsstudies vanuit de provinciale subsidieregeling verstrekt. Er is ook een kwartiermaker voor proeftuinen voor netcongestie onlangs op pad gestuurd. En ook in gesprek met ondernemers merkte de gedeputeerde dat deze groep veel met deze problematiek bezig is. Dit is heel hoopvol. De provincie heeft zelf ook een kwartiermaker aangetrokken als het gaat om de rol van efficiënte benutting van netcapaciteit en ook het tijdig uitbreiden daarvan; en hoe de provincie daar beter haar rol kan pakken. En ook voert de gedeputeerde met enige regelmaat het gesprek met TenneT en Stedin om te zorgen dat deze problemen tijdig worden getackeld.

De heer De Jager vraagt ten aanzien van de mobiliteitstoets of het mogelijk is dat de Staten een overzicht krijgen van waar het dan knelt.

Gedeputeerde Van Essen geeft aan dat als een gemeente in het kader van Regionaal Programmeren Wonen en Werken met een plan komt, de provincie een integrale beoordeling doet. Soms is mobiliteit daar onderdeel van, soms andere terreinen. De gedeputeerde moet kijken welke vorm van terugkoppeling passend is. Er zijn een aantal locaties bekend, zoals bijvoorbeeld Wijk bij Duurstede en Odijk West aan de Bunnikse kant. Dit zijn potentiële bouwlocaties waar geen rek meer zit qua mobiliteit. Daar wordt met gemeenten gekeken op welke manier woningbouw niet tot filevorming leidt, maar ook wat er maximaal mogelijk is.

De heer De Jager wil graag een overzicht van alle knelpunten in de hele provincie. De genoemde voorbeelden zijn bekend, maar er zijn er meer.

Gedeputeerde Van Essen zegt toe in overleg met gedeputeerde Schaddelee te kijken wat daarover beschikbaar is. De gedeputeerde benadrukt dat het om een integrale afweging gaat. Soms zijn het ook nog vertrouwelijke plannen van gemeenten. Dat maakt het complex om aan te geven om welke plannen het gaat.

De voorzitter geeft aan dat de heer Schaddelee tijdens zijn beantwoording het antwoord van gedeputeerde Van Essen zal aanvullen.

Voordat gedeputeerde Van Essen de vergadering verlaat, doet de heer Van Schie een ordevoorstel inzake agendapunt 11, Initiatiefvoorstel provinciaal onderzoek investeringsmogelijkheden versnelling Energietransitie (PS2022MM32). Dit initiatiefvoorstel valt binnen de portefeuille van gedeputeerde Van Essen. Het is de vraag hoe de gedeputeerde hierop wenst te reflecteren. De orde schrijft namelijk voor dat Gedeputeerde Staten in de gelegenheid moeten worden gesteld op een initiatiefvoorstel te reageren.

Het procesmatige voorstel vanuit de voorzitter is om het initiatiefvoorstel te agenderen voor 23 juni 2022.

Gedeputeerde Van Essen geeft aan dat de gedeputeerde positief staat tegenover het initiatiefvoorstel. De gedeputeerde zegt ook toe via een korte memo zijn reflectie op het voorstel te geven. Dit doet recht aan het werk en geeft de Staten een beeld van hoe het college ertegenover staat.

De heer Van Schie geeft aan dat de keuze mede afhankelijk is van de behoefte vanuit de commissie en het verloop van de vergadering. Mocht er een uitloopdagdeel zijn, is het voorstel die tijd te gebruiken om het initiatiefvoorstel te bespreken.

De voorzitter geeft aan, gezien het verloop van de vergadering, dat het uitloopdagdeel zal worden benut. Mevrouw Van Ulzen, een van de initiatiefnemers, is akkoord met dit voorstel.

Gedeputeerde Schaddelee krijgt de gelegenheid te reageren op de inbreng van de commissie in eerste termijn.

Ten aanzien van de mobiliteitstoets geeft de gedeputeerde aan dat er geen overzicht met uitkomsten beschikbaar is. Een mobiliteitstoets volgt altijd op een aanvraag vanuit het ruimtelijk domein. Er wordt vanuit ruimtelijke ontwikkeling gekeken of een aanvraag voor ruimtelijke ontwikkeling voldoet aan de voorwaarden. Mocht een ontwikkeling impact hebben op mobiliteit zullen de mensen binnen dit domein kijken naar bijvoorbeeld de wegcapaciteit ter plekke, wat het effect is van die ruimtelijke ontwikkeling op mobiliteit, in hoeverre het past en of er alternatieven zijn. Het is dus niet een soort groslijst mobiliteitstoets.

De VVD had enkele opmerkingen over verkeersknelpunten. De gedeputeerde en de VVD hebben ieder waarschijnlijk een ander beeld van de mobiliteitstransitie. GS heeft in de mobiliteitsaanpak de focus gelegd op de inhaalslag die nodig was met betrekking tot fietsen en openbaar vervoer; en er is voor gekozen om deze periode wat minder te doen met betrekking tot de auto-infrastructuur.

De studiefase openbaar vervoer-tram zit inderdaad voor een deel in het MIP. Bij het BO MIRT-besluit in 2019 is besloten om 85 miljoen, gekoppeld aan de preverkenning die toen is gestart, in het MIP te stoppen. Op het moment dat deze studie wordt uitgebreid, moet hier dus ook een MIP-besluit over genomen worden, maar zover is het qua uitbreiding op dit moment nog niet.

Verschillende fracties hebben de vraag gesteld wat GS concreet gaat doen om meer reizigers in het ov te krijgen. Er zijn meerdere sporen. De basis is de keuze voor het beste product voor de reiziger. Hier wordt continu aan gewerkt. Daarnaast start er deze periode een landelijke campagne om het openbaar vervoer

weer extra te promoten en ook de vervoerders, nu alle beperkingen met betrekking tot corona voorbij zijn, zetten stevig in op marketingcampagnes. De provincie Utrecht start na de zomer met een campagne om het regionaal openbaar vervoer weer extra te promoten. Twee belangrijke pijlers daarin zijn ook het gratis ov voor ouderen, maar ook de opening en de ingebruikname van het nieuwe lightrail-traject vanaf IJsselstein tot het Utrecht Science Park. Dit wordt op allerlei manieren onder de aandacht gebracht, onder andere door in september twee weken gratis reizen aan te bieden op die tramlijn.

GroenLinks vroeg of de informatiesessie vanuit vergunningen, toezicht en handhaving (VTH) nog wordt georganiseerd. De gedeputeerde twijfelt of deze infosessie gericht zou zijn op statenleden en raadsleden of op wethouders. Op 16 maart jongstleden was er een werkbezoek. Deze was bedoeld om statenleden mee te laten kijken met het werk vanuit VTH. En in oktober komt een sessie voor alle nieuwe wethouders om ze goed aan te laten haken bij het Utrechts samenwerkingsmodel rond toezicht en handhaving.

Mevrouw De Jong geeft aan dat de gedeputeerde in december 2021 in antwoord op artikel 47-vragen heeft toegezegd dat er een bijeenkomst zou komen voor staten- en raadsleden. Mevrouw De Jong vraagt de gedeputeerde nogmaals te overwegen, ook gezien het belang in de verschillende taakverdelingen tussen de provincie en gemeente, om hier een brede bijeenkomst van te maken.

Gedeputeerde Schaddelee zal deze suggestie meenemen naar het overleg met de wethouders in oktober en daar te bespreken of het zinvol is om een provinciebrede bijeenkomst te organiseren, ook voor raadsleden, om hen mee te nemen in het Utrechts samenwerkingsmodel tussen gemeenten en de provincie. Ook zal de gedeputeerde zijn antwoorden uit december nalezen.

Het CDA kaartte het punt veiligheid aan. Het beeld is dat het CDA, maar ook de gedeputeerde, zeer betrokken is bij de vraag hoe de veiligheid op de provinciale wegen op alle mogelijke manieren kan worden verbeterd. Het CDA noemt een aantal aspecten ten aanzien van scholieren. De provincie heeft ingezet op het zo veilig mogelijk maken van de overstek over provinciale wegen. Dit is geadresseerd in het Netwerkperspectief Wegen. Hierin wordt voorgesteld om op alle plekken waar zo'n overstek is de maximale snelheid naar zestig kilometer per uur terug te brengen. Daar zitten bijvoorbeeld ook de oversteken bij scholen in.

Van de parallelwegen is in de studie netwerkperspectief gezegd dat veel verschillende soorten verkeer, zoals ook landbouwverkeer, gebruikmaken van die wegen. Het komende halfjaar wordt een extra studie gedaan naar hoe zoveel mogelijk landbouwverkeer naar de hoofdrijbaan kan gaan. Dat kan niet op alle plekken. Daar zal worden gekeken hoe de veiligheid op die parallelwegen zoveel mogelijk kan worden verbeterd.

Het CDA noemde ook specifiek de omgeving van scholen. Vanuit verkeersveiligheid zijn er allerlei subsidie-potten waar met name voor dit onderdeel gemeenten heel actief worden benaderd. De gedeputeerde nodigt de commissie uit concrete suggesties voor locaties aan te dragen.

Het CDA en de Partij voor de Dieren noemden de tramoverwegen. Daarover is een motie aangenomen. Op basis van die motie is er een studie gestart om te kijken hoe alle tramoverwegen in de provincie veiliger gemaakt kunnen worden. De resultaten van die studie worden binnenkort gedeeld. In die zin is het ontijdig om nu al een motie in te dienen waarin een oplossing wordt geagendeerd. Indien er toch de behoefte is dit onderwerp te markeren, zou het helpen om niet concrete maatregelen te noemen, maar de term 'passende maatregelen' te gebruiken. Dit geeft de ruimte om te anticiperen op de resultaten uit het onderzoek. Tegelijkertijd is het demotiverend voor de onderzoekers wanneer de Staten zelf met een oplossing komen. Ook onderdeel van het onderzoek en van de uitwerking daarna is het gesprek met wegbeheerders. Wanneer overwegbomen de oplossing zijn, betekent dit nogal iets voor het gemeentelijke wegbeheer. De gedeputeerde pleit er nogmaals voor de onderzoeksresultaten af te wachten. Daarna kan de programmering van maatregelen plaatsvinden. Deze worden meegenomen in het MOP, in het MIP en in het beheerplan. Mochten er daarna nog extra middelen nodig zijn, dan kan er bij de vaststelling van de Begroting 2023 nog een besluit over genomen worden.

Mevrouw Bikker heeft begrip voor wat de gedeputeerde zegt over het afwegingskader en het lopende onderzoek. Er zullen zeker overwegingen en resultaten uit het onderzoek komen waaruit blijkt dat de overgangen veel beter beveiligd moeten gaan worden. Mevrouw Bikker is er voorstander van nu alvast middelen daarvoor te reserveren. Daarom vindt het CDA het heel erg belangrijk om nu bij de kadernota die motie in te dienen.

Gedeputeerde Schaddelee waardeert het dat er vanuit de Staten wordt meegedacht. Maar nogmaals pleit de gedeputeerde ervoor niet in de motie al voor te sorteren op het type maatregelen. De gedeputeerde kent

de inhoud van het rapport ook niet en heeft er geen beeld bij of en welke maatregelen er genomen moeten worden. Het pleidooi is de deskundigen hun werk te laten doen, waarna er voldoende tijd is om tot een goede programmering te komen.

De heer Hazeleger vraagt wanneer de resultaten van het onderzoek worden gedeeld.

Gedeputeerde Schaddelee herhaalt dat hij het rapport nog niet heeft gezien. Dat betekent dat het nog zeker twee á drie weken duurt voordat het rapport gedeeld kan worden. De gedeputeerde herhaalt zijn pleidooi de resultaten eerst af te wachten.

De heer Hazeleger benoemt dat hij irritatie voelt bij de gedeputeerde en vraagt waar dit vandaan komt.

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan dat er geen irritatie onder zit, maar de gedeputeerde vindt het wel onzorgvuldig als de Staten al een oplossing markeren, terwijl de Staten zelf om deze studie naar mogelijke oplossingen hebben verzocht. De gedeputeerde is geen voorstander van politieke profilering als het gaat om verkeersveiligheid, maar wel om dit over te laten aan het inzicht van deskundigen. Aanvullend geeft de gedeputeerde aan dat de middelen niet per se de beperking hoeven te zijn. Mocht dit wel zo zijn, dan kan er op dat moment een besluit over worden genomen.

De heer De Weerd memoreert dat vorig jaar bij de behandeling van de kadernota is verzocht de motie aan te houden vanwege het onderzoek naar de ongevallen met de trams. Bij de Begroting 2022 is gevraagd het onderzoek naar het afwegingskader voor de kruisingen af te wachten. De resultaten van dit onderzoek zouden in Q2 2022 beschikbaar zijn. Q2 is inmiddels bijna voorbij en blijkt dat de resultaten van het onderzoek waarschijnlijk pas na de behandeling van de kadernota komen. Dat betekent dat zo'n motie pas bij de begroting aan het eind van dit jaar ingediend kan worden. Het wordt dus almaar uitgesteld. Het wachten is ook wel een keer klaar en daarom is de Partij voor de Dieren voornemens om bij deze kadernota wel met een motie op dit vlak te komen.

Gedeputeerde Schaddelee kan zich het ongeduld heel goed voorstellen. Tegelijkertijd is het wel wat ongemakkelijk om nu een oplossing te markeren terwijl de onderzoeksresultaten bijna beschikbaar zijn. Daarom vraagt de gedeputeerde nogmaals om het rapport af te wachten. En vandaar ook de eerdere suggestie om bijvoorbeeld te spreken over 'passende maatregelen'.

De vraag van D66 betref de beschikbaarheid van het openbaar vervoer. De SGP vroeg in dit kader naar die vijftig en zestig miljoen. Deze weken vinden stevige gesprekken plaats met het Rijk over het openbaar vervoer. De gedeputeerde voelt daarbij de nodige irritatie en frustratie vanuit alle veertien vervoersregio's. In verschillende media is eerder namens alle vervoersregio's een opinieartikel gepubliceerd in verschillende media, die woorden geven aan die frustratie. Het ov is ontzettend belangrijk. Het Rijk heeft een stelselverantwoordelijkheid als het gaat over het landelijke ov-systeem, het functioneren van alle onderdelen. Vanuit die stelselverantwoordelijkheid is eind vorig jaar met het vorige kabinet een goed en passend transitieplan afgesproken, zo is de mening van de gedeputeerde. Het voelt voor de gedeputeerde daarom heel vreemd dat nu een nieuw kabinet heeft besloten geen middelen meer voor corona beschikbaar te stellen. Het gesprek daarover is daarna niet meer goed op gang gekomen. De vervoersregio's zijn op dit moment de druk maximaal aan het opvoeren. Er is vanuit de Tweede Kamer ook redelijk wat support op dit onderwerp. En de Tweede Kamer heeft donderdag 30 juni een rondetafelconferentie belegd met deskundigen, waar ook vanuit de provincies een aantal mensen zullen aanschuiven en waar ook een petitie aangeboden zal worden. In dat licht zou het een signaal zijn als de Staten de dag ervoor een motie aannemen waarmee extra wordt onderstreept dat het ondenkbaar is dat de provincie aan de lat staat zonder dat daarin samen met het Rijk wordt opgetrokken. Tegelijkertijd moeten deze maand de vervoersplannen voor 2023 worden gemaakt. Hier zijn middelen voor nodig. Bij het opstellen van deze kadernota is er gekeken hoeveel middelen er nodig zijn in het geval van die beschikbaarheidsvergoeding inderdaad wegvalt. Gebaseerd op de gemiste reizigersopbrengsten op dit moment ontbreekt per jaar ongeveer gemiddeld twintig miljoen euro. Als corona wegblijft, is de verwacht dat het aantal reizigers langzaam weer opbouwt tot in 2026 weer het oude niveau precorona is gehaald. Dat betekent dat in dat laatste jaar niet meer die volle twintig miljoen euro nodig is en misschien het eerste jaar gemiddeld iets meer dan die twintig miljoen euro. Vanuit dat idee is zestig miljoen euro misschien teveel en is vijftig miljoen euro voldoende. Dit bedrag is daarom opgenomen. Tegelijkertijd is er in de kadernota een ov-reserve van tien miljoen euro opgenomen, mocht dit achteraf toch nodig zijn. Ook is dit een strategisch drukmiddel richting het Rijk om naar het Rijk een signaal te geven dat de provincie dit bedrag niet zomaar kan betalen. In vergelijking met andere vervoersregio's zit Utrecht in een redelijk comfortabele positie, omdat de Staten bereid zijn extra middelen ter beschikking te stellen, maar veel regio's zullen komend jaar afschalen. Met deze kadernota is er in 2023 genoeg geld om niet verder af te schalen. Daar is de

gedeputeerde blij mee om de redenen die in die open brief zijn genoemd. De gedeputeerde spreekt de hoop uit dat er deze week nog een bestuurlijk overleg met de staatssecretaris zal plaatsvinden. Het is moeilijk om tot een bestuurlijk gesprek met het Rijk te komen en dat frustriert de gedeputeerde bovenmatig.

De PvdA stelde ook een aantal vragen over het openbaar vervoer, onder andere over het punt van de arbeidsvoorwaarden bijvoorbeeld, maar ook dat het ov meer in moet spelen op maatschappelijke ontwikkelingen. De gedeputeerde is het hiermee eens. Met name het punt over de arbeidsvoorwaarden staat in het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie. Dus daar is het voldoende geborgd. En punt met betrekking tot flexibiliteit zit ook in het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie, maar staat ook in OV Netwerkperspectief als een ontwikkelrichting.

De PvdA heeft voorgesteld de bijstandsnorm te verhogen van 100% naar 120%. DENK ondersteunde dit voorstel. De gedeputeerde is niet voor of tegen. De gedeputeerde merkt op dat er twee keuzes zijn: of er moet meer geld beschikbaar komen, zodat er meer mensen bediend kunnen worden; of er zal een zekere mate van verdringing plaatsvinden. In de groep tot 100% bijstandsnorm zitten ongeveer 12.500 mensen. Met het beschikbare geld kan ongeveer de helft daarvan een gratis ov-pas krijgen. Dat is op basis van de inschatting van de grootte van de vraag. In de groep tot 120% bijstandsnorm zitten ongeveer 27.000-28.000 mensen. Dan ontstaat er dus verdringing: wie het eerst komt, het eerst maalt. Mocht de keuze zijn een groter budget ter beschikking te stellen, maakt de gedeputeerde de kanttekening dat er ook intern nog een handeling gemaakt moet worden voor iedere aanvrager. Wanneer die groep groter wordt, is er meer capaciteit nodig. Die extra kosten zijn nog niet meegenomen.

Het is natuurlijk een pilot. Hierin kan worden bijgestuurd c.q. de lat kan na enkele maanden wat hoger worden gelegd. De mensen die op 100% zitten, krijgen dan een kleine voorsprong. Daarnaast geeft het de organisatie tijd om te kijken hoe het loopt en wat er aanvullend nodig is.

Er is ook aandacht gevraagd voor de communicatie. De suggesties vanuit de commissie zullen worden meegenomen. Het is de bedoeling de communicatie zo rechtstreeks mogelijk te doen, namelijk via de Wmo-loketten van gemeenten.

D66 stelde vervolgvragen op de eerder gestelde technische vragen inzake Leersum. De gedeputeerde is benieuwd naar de uitkomsten van het werkbezoek. Het beeld vanuit de provincie, met name ook vanuit de weginspecteurs en ook de mensen die bezig zijn met beheer en onderhoud van de weg, is dat er maximaal wordt samengewerkt met bijvoorbeeld het Utrechts Landschap en Staatsbosbeheer op die plekken waar bomen herplant moeten worden en waar dat eventueel aan de provinciale infrastructuur zou raken. Zij hebben het signaal afgegeven dat er niet per se winst te behalen is door zaken tegelijk op te laten lopen. D66 deed ook de suggestie groot onderhoud naar voren te halen. Dit heeft op twee plekken impact. Het groot onderhoud zou pas in 2030 aan de beurt zijn. Dus dit is een vorm van kapitaalvernietiging. Dat gaat overigens niet om vele miljoenen, maar het gaat wel om provinciaal geld wat anders nog acht jaar afgeschreven had kunnen worden. En het heeft ook te maken met capaciteit.

Hieraan gerelateerd stelde D66 een vraag over de doorfietsroute tussen Utrecht en Veenendaal. Dit was niet bedoeld als dreigement. Er wordt op dit moment ingetekend hoe die doorfietsroute, die voor een deel over dat tracé loopt, kan worden gerealiseerd. Op het moment dat er niks verandert aan de infra, kan het tracé worden aangelegd zoals gepland en zal er geen vertraging zijn. Als het groot onderhoud naar voren wordt gehaald en de weg anders wordt ingericht, betekent dit een extra studiefase. Die studiefase betekent dat de werkzaamheden met betrekking tot die snelfietsroute on hold gezet moeten worden tot bekend is hoe de infra eruit gaat zien.

De heer Kamp heeft eerder bepleit om de maximale snelheid op het stuk tussen Driebergen en Doorn terug te brengen naar zestig kilometer per uur. Nu is bekend dat die wijziging achteraf een paar ton extra kost. Op basis van deze ervaring heeft de heer Kamp de suggestie gedaan de Rijksweg in Leersum goed te beschouwen. Het gaat bijvoorbeeld ook om bekabeling die in de grond overhoop is getrokken. Wat kan de provincie de inwoners van Leersum bieden? Dit is een zorg van de spreker. Het zou uiterst pijnlijk zijn als er op basis van het werkbezoek blijkt dat het wel nodig is.

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan dat de weginspecteurs binnen een kwartier nadat de valwind was langsgelopen al ter plekke waren om te helpen de ravage op te ruimen. In het afgelopen jaar is heel goed gekeken naar wat de schade is, zowel aan het wegdek, alsook onder de grond. De gedeputeerde heeft van

de eigen deskundigen meegekregen dat er geen aanleiding is om het hele tracé aan te pakken en anders in te gaan richten.

De fracties van 50PLUS en de PvdA hebben vragen gesteld over het pontje bij Nieuwer Ter Aa. Geld is het probleem niet, maar het gaat om de veiligheid. Naar aanleiding van het gesprek met de minister enkele weken geleden, heeft hij zijn plannen hernomen om te kijken naar de integraliteit. Mogelijk komt er op basis hiervan een andere uitkomst.

De heer Van Rheenen heeft de gedeputeerde in zijn bijdrage ook gevraagd of de gedeputeerde zich in wil spannen om de pont in dienst te houden totdat er een fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal is.

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan dat het Rijk verantwoordelijk is voor deze verbinding. De inzet vanuit de provincie is dat het pontje pas weg mag als er een brug ligt.

De SGP stelde vragen over het fietspad bij de McDonalds bij Huis ter Heide bij Zeist. De provincie ondersteunt de initiatiefnemer als het gaat om het aanleggen van het fietspad. Maar de initiatiefnemer is de ondernemer en niet de provincie. Wanneer de initiatiefnemer met een verzoek komt, zal de provincie dit volgen.

De SGP refereerde aan de stelling in de kadernota dat het wegennet op orde is, maar dat dit op afstand vanuit het provinciehuis wordt bepaald. Dit beeld wil de gedeputeerde rechtzetten. De wegininspecteurs inspecteren de wegen 24 uur per dag, 7 dagen per de week. Zij houden ook heel nauwgezet een logboek bij, waarin ieder wegdeel in de provincie minimaal twee keer per week wordt bekeken en geïnspecteerd. En vanuit die continue informatiestroom wordt bijgehouden of het wegennet op orde is en op orde blijft.

De heer Donker geeft aan dat zijn uitspraak gechargeerd was. De spreker bestrijdt ook niet dat de wegen technisch niet in orde zijn, maar dat is wat anders dan of mensen tevreden zijn met hoe de wegen gebruikt worden. Daarnaast pleit de spreker ervoor niet in het donker te inspecteren, omdat in het donker minder zichtbaar is.

Helaas is de realiteit, zo geeft gedeputeerde Schaddelee aan, dat er in het donker ook weleens ongevallen gebeuren. Dus dit is de reden van de 24-uursdiensten. De gedeputeerde onderkent dat de genoemde uitkomsten van de inspecties inderdaad anders kunnen zijn dan de perceptie van de gebruikers. Tegelijkertijd is het goed te realiseren dat iedere inwoner in de provincie andere behoeftes heeft. De provincie probeert de bereikbaarheid op orde te houden op een manier die aansluit bij wat in het provinciale beleid is vastgesteld met betrekking tot nabijheid, bereikbaarheid en de mobiliteitstransitie. Dit is iets anders dan eindeloos de infra uitbreiden, want ook hier zit een keer een einde aan.

Tweede termijn commissie

Mevrouw Demir reageert op de beantwoording van de gedeputeerde over de pilot voor gratis ov. Op dit moment blijven de reizigersaantallen nog achter. In zijn beantwoording heeft de gedeputeerde aangegeven dat het budget destijds is afgestemd op basis van de toen bekende cijfers qua reizigers. Het is niet zeker dat iedereen die recht heeft op een gratis ov-pas er ook gebruik van zal maken. DENK ziet deze pilot dan eigenlijk ook als een middel om meer mensen te stimuleren gebruik te maken van het openbaar vervoer. Wat is het idee van de gedeputeerde hierbij?

DENK kan zich vinden in het voorstel om per 1 januari 2023, misschien na een evaluatie, een switch te maken. Kan de gedeputeerde toezeggen dat de Staten een tijdige evaluatie tegemoet kunnen zien, zodat een dergelijke beslissing ook daadwerkelijk per 1 januari 2023 kan worden doorgevoerd?

Mevrouw Bikker uit haar waardering over de ambtenaren die het onderzoek uitvoeren inzake de tramwegovergangen. Het CDA zal de suggestie van de gedeputeerde ten aanzien van de formulering van de motie meenemen.

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan dat DENK een terecht punt heeft ingebracht. In 2019 is tot deze proef besloten. De pilot zou in 2020 beginnen, maar dit voornemen is ingehaald door de coronarealiteit. De eerdergenoemde aantallen zijn pas in het afgelopen jaar scherp geworden. De coronameetlat is hiernaast gelegd. Op dit moment is ongeveer 80% van de reizigers terug in het openbaar vervoer. Het is lastig te voorspellen wat de impact is op deze pilot. Vandaar dat inderdaad het voorstel van de gedeputeerde is de eerste maanden te nemen om te kijken hoeveel gebruik ervan wordt gemaakt. Eerder is toegezegd om de Staten

per kwartaal te informeren over het verloop van de pilot. Dat betekent dat als de pilot in september start, de eerste tussenstand in december beschikbaar is.

Over de inbreng van het CDA geeft de gedeputeerde aan dat de provincie vaart op de provinciale ambtelijke deskundigheid, maar dat er altijd nog een politiek oordeel op volgt. Maar het is inderdaad wel goed om op het rapport te wachten en op basis van die informatie de politieke keuze te maken.

De voorzitter constateert dat het agendapunt voldoende is besproken.

12. Initiatiefvoorstel Provinciaal onderzoek investeringsmogelijkheden versnelling Energietransitie (PS2022MM32)

Dit agendapunt is tijdens de extra commissievergadering op donderdag 23 juni 2022 behandeld.

13. Statenvoorstel Netwerkperspectief provinciale wegen 2040 (PS2022MM12)

Voor dit agendapunt krijgen twee sprekers de gelegenheid in te spreken.

De eerste spreker is de heer Schumer namens Stichting Heuvelrug in Goede Banen (HiGB). Deze stichting opteert als netwerkorganisatie, een samenwerking met alle individuen, groepen en organisaties die een constructieve bijdrage willen leveren aan de duurzame ontwikkeling van de provincie Utrecht. Utrecht is een bijzondere provincie: centraal gelegen, de kleinste provincie en op twee na de grootste bevolkingsdichtheid met uiteenlopende landschappen en functies. En daarover heeft de provincie Utrecht in haar Omgevingsvisie ook een krachtige ambitie neergelegd voor de provincie. In 2050 is de provincie Utrecht een inclusieve en circulaire provincie, waarin stad en land gezond zijn, die klimaatbestendig en waterrobuust is, waarin duurzame energie een plek heeft met vitale steden en dorpen, die duurzaam, gezond en veilig bereikbaar is met een levend landschap, erfgoed en cultuur en die een toekomstbestendige natuur en landbouw heeft.

HiGB hecht eraan om regelmatig belangrijke uitspraken vanuit de provincie bij haar terug te leggen, omdat HiGB de ambitie van de provincie onderschrijft, maar ook wil delen, omdat het complex is dit allemaal gerealiseerd te krijgen. Het motto van HiGB is: niet alles kan overal. Hier wordt mee bedoeld dat de ambitie alleen kan worden gerealiseerd als ook op lokaal niveau datzelfde geconcretiseerd wordt binnen de contouren van de provinciale Omgevingsvisie. Dit gebeurt helaas niet op alle momenten. Dus er valt nog echt iets te verbeteren. De stichting stelt haar vertrouwen in de provincie, dat zij vanuit de Omgevingsvisie de ontwikkelingen in de provincie aanstuurt. Dat betekent ook dat niet overal én gebouwd kan worden én massaal gerecreëerd én waterberging kan plaatsvinden én snel gereden kan worden én robuuste natuur kan worden ontwikkeld. Zoveel is inmiddels duidelijk geworden. Niet alles kan overal.

Een van die bijzondere landschappen is de Utrechtse Heuvelrug, een gebied met een belangrijke functie voor de hele provincie en ver daarbuiten. Op de Utrechtse Heuvelrug gaan natuur, cultuurhistorie, strategische watervoorraad, recreatie, mogelijkheden voor rustzoekers en hoogwaardige economie samen. Om dit te behouden voor toekomstige generaties is de stichting van mening dat er drie essentiële aandachtspunten dienen te zijn. Allereerst het verluwen van het verkeer, daarnaast het ontsnipperen van de natuur en als derde een nul emissie-economie in een herkenbaar bijzonder gebied. De aanpak door de provincie Utrecht van een gezonde en veilige bereikbaarheid door middel van het Netwerkperspectief Provinciale Wegen 2040 spreekt HiGB dan ook aan. Dit vanwege zowel de gelegenheid tot participatie als vanwege de getoonde wil in het eindverslag en de voorstellen. De gericht ingezette snelheidsverlaging is een belangrijke component van de door HiGB gepropageerde verluwing van het verkeer. Echter, volume van verkeer vraagt om meer, zoals bijvoorbeeld het omleiden van verkeer van het bovenregionale verkeer en het optimaal benutten van het wegennetwerk om verkeersstromen beter te verdelen. Volume van het verkeer dient hand in hand te gaan met de overige ambities. Een integrale aanpak is hierbij vereist. Integraal wat betreft onderwerpen te beschouwen in hun onderlinge samenhang. Integraal wat betreft de samenwerking. En integraal wat betreft de langere termijn. Dit steeds vanuit de wetenschap dat niet alles overal kan, zodat gebieden binnen de provincie Utrecht voor de lange termijn hun unieke bijdrage kunnen blijven leveren aan de gehele provincie Utrecht en daarbuiten.

Afsluitend roept de inspreker namens de stichting op tot een brede steun vanuit Provinciale Staten voor de integrale uitvoering van de voorgestelde maatregelen uit het Netwerkperspectief provinciale wegen. 2040.

De commissie krijgt de gelegenheid tot het stellen van vragen.

De heer Van Rheenen vraagt welke concrete voorstellen de stichting heeft.

De heer Kamp complimenteert met de inspraak. Het was vooral een oproep aan de Staten om in te stemmen met het statenvoorstel. De inspreker had het over een integrale aanpak. Klopt het dat de inspreker van mening is dat dit inderdaad is gebeurd?

De heer Schumer gaat in antwoord op deze vraag terug naar het verleden. De heer Schumer heeft circa vier, vijf jaar geleden ingesproken op een ander onderwerp waar de stichting uitermate ontevreden was over de gang van zaken en waar de participatie niet goed is verlopen. Dit betrof het ondertunnelingsproces van de N226 in Maarsbergen. De inspreker heeft destijds proberen aan te geven dat het werken met grote infrastructurele projecten in het verkeer vaak niet de juiste oplossing is en mogelijk weer tot volgende problemen leidt. Het pleidooi was en is om het verkeer in delen van de provincie te verluwen en daarnaast bij te dragen aan het ontsnipperen van de natuur en gebieden met een bijzonder kenmerk op het gebied van natuur een herkenbare waarde te geven. In januari 2020 heeft HiGB een groot symposium mogen geven, waarbij gedeputeerde Schaddelee ook aanwezig was. Daar is toen ook uitgebreid over dit onderwerp van snelheidsverlaging gesproken: wat zijn de voordelen voor mens, dier en milieu? In antwoord op de vraag wat HiGB zelf voorstelt, geeft de inspreker aan blij te zijn met het voorstel. Het voorstel sluit aan bij de opmerkingen en suggesties die in januari 2020 door zeer veel groeperingen zijn gemaakt. De provincie heeft in de afgelopen twee jaar zeer belangrijk werk verricht. Er is een uitgebreid onderzoek gedaan. Er zijn afwegingen gemaakt, waar een duidelijke wil uit spreekt. Hiermee wordt een belangrijke stap tot verbetering gezet. En vandaar ook de oproep aan de Staten dit statenvoorstel te steunen.

Gedeputeerde Schaddelee kent de heer Schumer als iemand die de lat altijd vrij hoog legt. Maar het pleidooi aangehoord hebbende, is de conclusie van de gedeputeerde dat hij hier weinig aan toe kan voegen. De gedeputeerde dankt de stichting voor de manier waarop ze dit, zeker in de opstartfase, hebben ondersteund. Het symposium heeft geholpen om op een goede manier te starten met dit onderwerp. Daarom is het ook goed om dat verhaal ook hier weer eens neer te zetten.

De voorzitter dankt de inspreker voor zijn inbreng.

De heer Greeven krijgt vervolgens de gelegenheid in te spreken namens Stichting Milieuzorg Zeist e.o.. De heer Greeven heeft in het verleden diverse keren ingesproken. Eerder zijn al complimenten gedeeld over het statenvoorstel en ook het symposium is al genoemd. Het netwerkperspectief stelt voor om op bepaalde wegen binnen de provincie, met name binnen natuurgebieden, de snelheid te verlagen van tachtig naar zestig kilometer per uur, en ook de parallelwegen naar dertig kilometer per uur te verlagen. De kapstok is brede welvaart, met name op het gebied van gezonde mobiliteit. Dat is enerzijds de gezondheid van mensen, maar er is ook in de diverse stukken aandacht voor de natuur. De natuur is de drager van het leven op deze aarde.

Er is een afwegingskader. In het schema op pagina 29 komt de natuur niet voor, maar het zit er wel in; waarschijnlijk onder het knelpunt doelmatige oplossing. De inspreker vindt dit jammer, omdat daardoor de afwegingen niet altijd even duidelijk zijn voor derden. Er is een achtergrondrapport en misschien zit het in het geografisch informatiesysteem (GIS). De inspreker neemt aan dat er ook een expertgroep is geweest die die afwegingen heeft gemaakt. Ook heeft er een MKBA plaatsgevonden. Er is heel breed gekeken, ook naar klimaat, verkeersveiligheid, effecten op de fauna, enzovoort. In die zin ziet het er heel goed onderbouwd uit, ook al zijn die kosten niet altijd even duidelijk.

De inspreker complimenteert de provincie dat zij dit heeft opgepakt, ook vanuit dat brede perspectief van brede welvaart en gezonde mobiliteit. Dit is niet alleen voor de fauna of de natuur van belang, maar ook voor de gezondheid. Denk daarbij aan geluid en fijnstof. Die integrale aanpak spreekt Stichting Milieuzorg Zeist

e.o. bijzonder aan. De stichting is voorstander van het verlagen van de maximumsnelheid. Het is wel zo dat een verlaging van de snelheid op de ene weg gevolgen kan hebben voor gemeentelijke wegen. De stichting is in Zeist al aan het kijken bij de N224 bijvoorbeeld wat de impact is op de Lindenlaan. Zo wordt het netwerk zorgvuldig op elkaar afgestemd: landelijk honderd kilometer per uur, dan de provinciale wegen zestig kilometer per uur.

In de maatschappelijke kosten-batenanalyse miste de inspreker eigenlijk stikstof op natuur. Inmiddels is bekend dat het stikstofregistratiesysteem niet opgenomen kan worden, maar dat heeft ermee te maken dat heel veel rijders van 100 kilometer per uur uitwijken naar provinciale wegen. Dat leidt weer op andere plekken tot stikstof. De inspreker is voorstander van die maximering op honderd kilometer per uur, want een lagere snelheid leidt tot minder stikstofuitstoot.

De Stichting Milieuzorg Zeist e.o. kijkt integraal naar de Utrechtse Heuvelrug, naar alle natuurgebieden – dus ook naar de uiterwaarden – en hoe dit grote netwerk met elkaar verbonden is. Opvallend is dat de N234 – de weg van Bilthoven naar Soest – niet genoemd wordt op het kaartje waar valwild inzichtelijk wordt gemaakt. De reden daarvan is niet terug te vinden. Op alle wegen op de Utrechtse Heuvelrug is de maximumsnelheid verlaagd naar zestig kilometer per uur. Dit heeft geresulteerd in minder aanrijdingen en het draagt ook bij aan de instandhouding van de natuur. Dit juicht de inspreker toe. In het Programma Ontsnippering staat het voornemen om daar een faunatunnel te maken, maar dat gebeurt ook op andere wegen. En er is nog een heel lang stuk waar dieren moeten passeren. Een faunatunnel werkt bijvoorbeeld niet voor boommarters. Naast de verlaging van de maximumsnelheid pleit de inspreker ervoor ecopassages aan te leggen om te zorgen dat grote en kleine fauna goed over kunnen steken. Maar dan blijft de vraag waarom de N234 – een weg die in het totale netwerk wezenlijk is – eruit gevallen is. Meer details zijn terug te lezen in de reactie van Stichting Milieuzorg Zeist e.o..

De commissie krijgt de gelegenheid tot het stellen van vragen.

De heer Kamp geeft aan het goed te vinden dat de heer Greeven dit onder de aandacht brengt. Er zijn ook verschillende infosessies hieraan voorafgegaan, waarin ook met gemeenten en belanghebbenden is gesproken. De heer Greeven is hier mogelijk niet voor uitgenodigd. Het is lastig om het integrale karakter overeind te houden en te voorkomen dat zaken doorbroken worden. De heer Kamp is heel benieuwd naar de beantwoording van de gedeputeerde, omdat de inspreker heeft aangegeven de argumenten voor de verlaging van de maximumsnelheid op de N234 niet terug te hebben gevonden.

De heer Greeven geeft aan de N234 een wezenlijk onderdeel is. Dit blijkt uit alle natuuronderzoeken, maar deze argumentatie is niet terug te vinden in het netwerkperspectief en de achtergrondinformatie. De heer Greeven was aanwezig bij het symposium. Het is bekend dat de inspreker zich binnen de provincie, maar ook landelijk, zeer intensief met natuur bezighoudt. De inspreker wist niet af van het bestaan van een expertgroep. De heer Greeven is heel blij dat het opgepakt is.

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan dat natuur een heel belangrijk onderdeel is. Dit is er misschien wat lastiger uit te halen, omdat dit een onderdeel is van het topic leefbaarheid en dus qua leefomgeving heel uitgebreid terugkomt in de stukken.

Ten aanzien van stikstof heeft de gedeputeerde dezelfde vraag: levert dit nog wat op qua stikstofruimte? Dat bleek modelmatig heel lastig aan te tonen op basis van dit netwerkperspectief. Het is ook altijd de vraag hoe een modelmatige winst in de praktijk uitpakt. De winst is dat er minder autokilometers gemaakt worden. Daardoor kan in principe stikstofwinst behaald worden.

De gedeputeerde vervolgt met de vraag inzake de N234. Iedere weg is terug te vinden in het onlinesysteem wat achter dit netwerkperspectief hangt. Voor delen van de N234 is het voorstel de maximumsnelheid te verlagen naar zestig kilometer per uur. Ook wordt overwogen om daar nog een ecoduct te maken, zodat er ook vanuit natuurperspectief extra winst geboekt wordt. Er zijn twee redenen waarom er niet is gekozen voor de lagere maximumsnelheid. Er zijn relatief weinig aanwonenden. Dus bij de doorrekening qua leefbaarheid

scoort het model met name op het moment dat er veel omwonenden zijn. Het andere onderdeel is de verkeersveiligheid. Het bleek dat het hier best lastig was om de weg geloofwaardig in te richten op zestig kilometer per uur. Het is namelijk voor een groot deel een tweebaansweg, twee keer twee. En dan is een ongewenst neveneffect de grote snelheidsverschillen, waardoor eigenlijk de veiligheid afneemt in plaats van toeneemt.

De heer Oude Wesselink geeft aan dat Duurzaam Veilig heeft gesteld dat veiligheid belangrijker is dan een geloofwaardige inrichting. Hoe ziet de gedeputeerde dit?

Gedeputeerde Schaddelee is van mening dat een geloofwaardige inrichting nodig is om het ook verkeersveilig te krijgen. De gedeputeerde heeft er nog te weinig gevoel bij om een goede uitspraak te kunnen doen over die afweging.

De heer Greeven geeft aan dat de online tool bij hem vooralsnog niet werkte. De heer Greeven onderkent dat er minder bebouwing langs de weg is, maar er is wel heel veel natuur aan beide kanten. Dat blijkt ook uit verschillende ontsnipperingsvisies. Er wordt vrij hard gereden op de N234. Deze weg is niet twee keer twee, maar twee keer één. De spreker is van mening dat er mooi park van gemaakt kan worden. De weg loopt niet helemaal rechts, zoals delen van de N225 tussen Doorn en Leersum, maar hij loopt met verschillende bochten. Bovendien zijn er plekken waar fietsers over kunnen steken, onder andere de oversteek bij Lage Vuursche. Een optie is een middenberm, waardoor er veel minder hard gereden zal worden. Dat komt uiteindelijk de natuur ten goede. De heer Greeven pleit er nogmaals voor de maximumsnelheid te verlagen naar zestig kilometer per uur.

De voorzitter dankt de inspreker voor zijn inbreng.

Gezien de beperkte resterende vergadertijd is het voorstel de inspreker voor agendapunt 15 de gelegenheid te geven in te spreken.

15. [Statenbrief Ronde Donderberg N225 N226 Leersum \(PS2022MM30\)](#)

Dit agendapunt is opgevaardigd op verzoek van de SGP.

De heer Van Katwijk spreekt in namens de CDA-fractie van de gemeenteraad van Utrechtse Heuvelrug. De Donderbergrotonde in Leersum is al jarenlang een zorg voor de bewoners. Er is een groep bewoners, met steun van een brede laag van de bevolking, in actie om de rotonde veiliger te maken. Daarvoor is het leidend idee een fietstunnel. In de statenbrief staat het besluit om geen fietstunnel aan te leggen, maar het te laten bij een fietsscouteersysteem, Bikescout, een oplossing die eerder werd gezien als een tijdelijke maatregel. De zorg van de bewoners, en met name van de ouders, is dat over de rotonde de schoolfietsroutes van drie scholen voortgezet onderwijs lopen en dat de rotonde eigenlijk de enige goede aansluiting is op de A12 en het verkeer van Amerongen, Elst, Leersum, Doorn, Langbroek, Cothen en Wijk bij Duurstede via die rotonde de A12 op gaat. En ook voor het ov is het een behoorlijk probleem, omdat er door de steeds langere files grotere vertragingen ontstaan. Deze Bikescout is daar geen oplossing voor.

De inspreker heeft onlangs pas kennisgenomen van het rapport en ook voor het bewonerscomité was het eigenlijk een verrassing. Er is te weinig mogelijkheid gegeven voor inspraak om een andere zienswijze te geven. Ook is de heer Van Katwijk van mening dat niet alle mogelijkheden op een rij zijn gezet. Een van die mogelijkheden zou kunnen zijn om fietsers over de Maarsbergseweg te leiden, waarna fietsers na zo'n vijftig à honderd meter via een lus weer worden teruggeleid naar de rotonde. Deze oplossing is elders ook toegepast. De inspreker verzoekt de Staten nog geen definitief besluit te nemen en de zaak eerst nog goed te bespreken met het bewonerscomité. Er is een tekst gepubliceerd van mensen die graag hadden willen inspreken. Als de mogelijkheid bestaat voor verder overleg, pleit de inspreker ervoor ook alternatieven te bespreken.

Mevrouw Bikker dankt de inspreker voor zijn inbreng. Het is breed bekend dat de Donderwegrotonde een grote zorg is, vooral omdat scholieren eroverheen moeten, maar ook vanwege de slechte doorstroming van autoverkeer en openbaar vervoer. In het verleden is er al veel over te doen geweest. Mevrouw Bikker vraagt de inspreker meer te vertellen over de ongelukken die daar in de afgelopen twee jaar hebben plaatsgevonden.

De heer Kamp is benieuwd hoe de Utrechtse Heuvelrug als gemeente hierin staat en of dit onderzoek ook bij hen bekend is.

De heer Van Katwijk heeft geen cijfers over ongelukken. Er zijn geen dodelijke ongelukken gebeurd in de afgelopen jaren; wel wat aanrijdingen en bijna-ongelukken. De rotonde blijft een punt van zorg. Niet alleen de verkeersveiligheid, maar ook op het punt van die grote verkeerscongestie. Het wordt ook steeds drukker. Het is de bedoeling dat er een soort turborotonde gaat komen. Bikescout zal geen oplossing bieden voor de verkeerscongestie. En naarmate het verkeer toeneemt, zullen ook de gevaarlijke situaties verder toenemen. Bikescout functioneert overigens ook niet honderd procent goed, is de heer Van Katwijk van mening.

Voor wat betreft de gemeente: de heer Van Katwijk heeft in zijn rol als raadslid het rapport van het bewonerscomité ontvangen. Dus voor zover het bij de gemeenteraad bekend is, is dit van horen zeggen. Vanuit het college is er niets aan de gemeenteraad voorgelegd. Andersom heeft de inspreker het college wel verzocht om met de gedeputeerde nog eens contact op te nemen, omdat de besluitvorming wel heel snel gaat.

Gedeputeerde Schaddelee snapt de onrust wanneer na een aantal jaar onderzoek wordt besloten om niets te doen. Het is daarom goed hier nog met elkaar over door te praten. En dat is ook in reactie op wat de inspreker zegt over participatie wel een van de redenen dat de provincie qua participatie wat terughoudend is geweest: er wijzigt niets aan de bestaande situatie. Er is wel contact geweest met omwonenden waar al contact mee was. De provincie heeft dit traject wel maximaal in samenspraak met de gemeente gedaan. Dus de gemeente is ook vanuit cultuur, natuur en archeologie, et cetera, echt betrokken bij welke mogelijkheden er zijn op deze locatie. De suggesties die gedaan zijn door omwonenden, maar ook nu door de heer Van Katwijk, over Bikescout zullen worden meegenomen. Dit systeem wordt nog verder geoptimaliseerd, vanwege het belang van de verkeersveiligheid. De provincie ziet overigens dat Bikescout op dit moment al goed zijn werk doet, maar dit kan altijd beter.

De heer Van Katwijk geeft aan dat nietsdoen ook een besluit is. Participatie is niet alleen voor situaties waarin iets wijzigt. Er is brede steun vanuit Leersum om deze situatie te veranderen met een fietstunnel, waar ook breed politiek in de gemeente een voorkeur voor is. Ook noemt de inspreker het alternatief over de Maarsbergseweg. Dit alternatief is nog niet onderzocht. Alleen de rotonde zelf is in het onderzoek betrokken. Het traject is dus nog niet volledig af. Allereerst moet met het bewonerscomité gesproken worden over hun reactie op het rapport en de inspreker zou graag zien dat er ook alternatieven besproken zouden worden.

De heer Hazeleger heeft een punt van orde. De vraag is of het klopt dat er nog een tweede inspreker is. De griffie geeft aan dat de tweede inspreker niet aanwezig kon zijn en een schriftelijke bijdrage hebben gedaan.

De heer Hazeleger heeft de volgende vragen en opmerkingen:

- De situatie is dat een onderzoeksbureau heeft onderzocht of het mogelijk is een fietstunnel in te passen. Dit bureau heeft een no go gegeven. Maar de besluitvorming ligt niet bij een ingenieursbureau. Een ingenieursbureau kan onderzoeken wat er wel en niet mogelijk is en wat de gevolgen zijn van een beslissing. En dan is het aan de politiek – in dit geval waarschijnlijk Provinciale Staten – om een go of een no go te geven. De vraag is waarom deze afweging niet is voorgelegd.
- De gedeputeerde heeft aangegeven dat de bewonersgroep is betrokken en dat deze bewoners zich kunnen vinden in de conclusie van het rapport. Via de inspraak heeft de heer Hazeleger vernomen dat dat niet het geval is, maar dat ze overvallen waren door het rapport en eigenlijk geen goede reactie konden geven. Dat betekent dat de conclusie van de gedeputeerde in ieder geval voorbarig is. De SGP vraagt de gedeputeerde hierop te reflecteren en ook gelijk op het voorstel voor een omleiding over de Maarsbergseweg.

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan dat een ingenieursbureau geen provinciale besluiten neemt. De keuze is in dit geval door de gedeputeerde gemaakt op basis van een technisch advies. Het ingenieursbureau heeft daar de coördinatie in gehad, maar zij hebben daar veel experts van de gemeente, de provincie en ook

externe experts bij betrokken en zij hebben met bewoners gesproken. Er ligt ook tien jaar aan onderzoeksresultaten. Deze zijn ook betrokken in het advies. Vanuit dat oogpunt is de mogelijkheid van een fietstunnel onderzocht. Deze zou een bijdrage kunnen leveren aan de verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer. De constatering was dat een aantal oplossingen die in het wat verdere verleden op tafel lagen inmiddels niet meer mogelijk zijn, omdat dit zou betekenen dat een recent gebouwd appartementencomplex gesloopt zou moeten worden of dat er bomenkap in een NNN-gebied zou moeten plaatsvinden. Beide is niet wenselijk. Dus de mogelijkheid om honderd meter naar het noorden een tunnel aan te leggen of een vrij forse turborotonde aan te leggen, is inmiddels technisch bijna onmogelijk gemaakt. Ook dit soort zaken moeten worden meegenomen in de overwegingen. Omdat de conclusie was dat het niet mogelijk is de bestaande situatie te wijzigen in iets wat technisch, financieel en daarmee ook bestuurlijk verantwoord is en omdat het belangrijk is duidelijkheid te geven, is nu deze beslissing genomen. De gedeputeerde benadrukt dat niet alleen de Staten, maar ook het college het belangrijk vindt dat deze rotonde verkeersveilig is. Vervolgens is gekeken naar wat wel kan. Dit is beschreven in de statenbrief.

De heer Hazeleger is er voorstander van, gezien het lange traject ook vanuit de Staten, die keuze bij de Staten te laten. Het statenvoorstel staat al langere tijd op de agenda, er is geld voor gereserveerd. Dit forse bedrag valt nu vrij. De heer Hazeleger is van mening dat de Staten nog steeds een stem hebben en zal zich bezinnen op een vervolg hierop.

Mevrouw Bikker kan zich voorstellen dat er een politiek besluit is genomen op basis van de onderzoeksresultaten. Mevrouw Bikker heeft deze rotonde gegoogeld en ziet op foto's uit 2019 – de aannahme is dat de situatie niet veranderd is – vervolgens enorme fietsstromen van scholieren. Het is voorstelbaar dat dit gevaarlijke situaties oplevert. Dit is de dagelijkse realiteit. De vraag is of er nog verder gekeken kan worden hoe de veiligheid verbeterd kan worden.

De heer Hazeleger geeft aan dat het niet alleen om de fietsveiligheid gaat. Het gaat ook om de doorstroming van auto's en van het openbaar vervoer. Daar was een oplossing voor bedacht. En die oplossing had tot gevolg dat de fietsveiligheid nog verder onder druk kwam te staan. Daar komt de gedachte vandaan om een fietstunnel te maken. Nu is zowel de doorstroming van auto's en het openbaar vervoer én de fietsveiligheid in de ijskast geschoven.

De heer Kamp vraagt wat het effect is als de besluitvorming wordt uitgesteld.

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan dat uitstel geen effect heeft; het suggereert dat het onderzoek wordt gecontinueerd. Dat betekent wel dat er iets zinnigs om te bestuderen moet zijn. Er is geconcludeerd dat iedere denkbare oplossingsrichting is bestudeerd en dat er niet iets maakbaar is wat de doorstroming of de verkeersveiligheid bevordert, zonder dat daar heel erg ingrijpende maatregelen voor moeten genomen. Op basis hiervan is besloten niet langer door te gaan met studies die geen andere inzichten geven

Het traject is gestart om de doorstroming te verbeteren. Het voorstel enkele jaren geleden was om daar een bypass te maken. Daar kwamen veel omwonenden tegen in opstand. Zij waren van mening dat daardoor de rotonde onveiliger zou worden, doordat er daardoor meer verkeer komt en fietsers een dubbele oversteek moeten maken. Ook door de Staten is aangegeven geen voorstander te zijn van een bypass en is er vervolgens gekeken naar de mogelijkheid van een fietstunnel. Nu blijkt dat een tunnel op die plek niet te realiseren is, omdat dan de rotonde verlegd moet worden en er of in een monumentale laan gekapt moet worden of een cultuurhistorisch belangrijk pand gesloopt moet worden. Dit is niet wenselijk.

Richting de SGP geeft de gedeputeerde aan dat er geen middelen vrijvallen. Dit zat in de studiefase en daar is een soort stelpost voor. Maar er was nog geen hard bedrag gereserveerd wat nu vrijvalt.

Om de veiligheid te verbeteren, zal de Bikescout verder verbeterd en geoptimaliseerd worden. Ook in de inrichting zijn er in de afgelopen jaren al een aantal dingen verbeterd en aangepast ten opzichte van de foto's uit 2019. En er zullen nog meer verbeteringen worden aangebracht. De provincie werkt continu aan de veiligheid, maar dat heeft op deze plek wel bijzonder de aandacht.

De heer Kamp geeft aan dat er veel ongenoegen is bij de inwoners van Leersum, omdat er heel vroeg een conclusie is getrokken. De heer Kamp pleit ervoor vóór de definitieve besluitvorming met de inwoners in gesprek te gaan en de mogelijkheid van een fietsbrug daarin mee te nemen. Dit is namelijk nog niet onderzocht.

De heer Hazeleger geeft aan dat de gedeputeerde in zijn brief heeft geschreven dat de rotonde Donderberg als studieproject voor achttien miljoen euro in het MIP was opgenomen en dat deze bij de eerstvolgende actualisatie eruit wordt gehaald. Klopt het dat dat bedrag dan vrijvalt?

Gedeputeerde Schaddelee onderkent dat nog niet alle varianten zijn onderzocht. Een fietsbrug is een vrij creatieve oplossing. De persoonlijke ervaring van de gedeputeerde hiermee is niet positief. Qua inrichting betekent het dat mensen dan de mogelijkheid ontnomen moeten worden alsnog de rotonde te gebruiken. Zonder vervelend te willen doen, benadrukt de gedeputeerde dat er slechts een vrij beperkte capaciteit is qua mensen die verkeersveiligheidsstudies kunnen doen. De vraag is of het wenselijk is deze mensen eindelijk vast te houden op een project waarvan de conclusie is dat er beperkt winst te behalen is. De gedeputeerde heeft hier zelf grote moeite mee. Dit is de reden dat de gedeputeerde aan GS heeft voorgesteld dat niet te doen en deze mensen studies te laten doen op plekken waar nog handelingsperspectief is.

De gedeputeerde geeft aan dat het budget van achttien miljoen euro niet meetelde in de kapitaallasten. Dus in die zin is er geen vrijval. In het MIP is een voorziening voor studies in de studiefase. Daarbinnen valt die vrij, maar er is maar een bepaald percentage gedekt vanuit al die studieprojecten.

De voorzitter constateert dat het agendapunt voldoende is besproken.

De voorzitter schorst de vergadering tot donderdag 23 juni om 19.30 uur.