

VERSLAG van de hybride vergadering van de Statencommissie Milieu en Mobiliteit van 27 oktober 2021

Voorzitter:

T.M.S. Vrielink

Aanwezige woordvoerders:

ir. H.P. van Essen (gedeputeerde), A.J. Schaddelee (gedeputeerde), ir. R.G.H. van Muilekom (gedeputeerde), J.J. Bart (GroenLinks), S.A. Berlijn (FvD), G. Bikker (CDA), A.C. Boelhouwer (GroenLinks), H. van Deún (PVV), B. van den Dikkenberg (SGP), M. van Elteren (GL), M.C. Fiscalini (FvD), N. Groen (GL), N. Haan-Mourik (CU), H. de Harder (ChristenUnie), F. Hazeleger (SGP), W.M.M. Hoek (50PLUS), drs. J.P. d'Hondt (PvdA), drs. B.C. de Jager (VVD), drs. E.A. Kamp (D66), H. Keller (PvdD), D. de Kruif (CDA), ing. D.A. Oude Wesselink (GroenLinks), A.M. Poppe (SP), R. van Reenen (50Plus), mr. S.F. van Ulzen (VVD), P. de Weerd (PvdD), ing. H.I. Wolting (ChristenUnie)

Van ambtelijke zijde aanwezig:

dr. R.J. Poort (adjunct-griffier), G.J. van der Kroon (Notuleerservice Nederland)

1. Opening en algemeen

1.1 [Opening](#)

De [voorzitter](#) opent de vergadering om 13.38 uur en heet eenieder welkom. Zij staat stil bij het overlijden van de heer W. Wijntjes en drukt namens de commissie haar medeleven uit.

1.2 [Vaststellen agenda](#)

Het voorstel is om de Zomernota en de begroting samen te bespreken. De commissie gaat daarmee akkoord.

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld

1.3 [Mededelingen](#)

Gedeputeerde [Van Muilekom](#) meldt dat de WHO op 22 september jl. de advieswaarden voor mobiliteit heeft aangescherpt voor wat stikstofdioxide en fijnstof betreft. Het betreft een drastische wijziging en dat geeft direct problemen voor de haalbaarheid van de huidige gehanteerde normen. Met het huidige beleid gaan die nieuwe normen niet gehaald worden. De stuurgroep Schone Lucht Akkoord gaat gebruik maken van de consultatiemogelijkheid van de herziening. De aanscherping moet wel serieus genomen worden. Als hij meer informatie heeft, zal hij de commissie hierover informeren.

Gedeputeerde [Van Essen](#) heeft informatie over de recente ontwikkeling inzake het Energiefonds Utrecht. Het bestuur van de stichting heeft vorige maand aangegeven de positionering van het fonds op korte termijn tegen het licht te zullen houden. De aanleiding hiervan is dat de fondsmanager met ingang van november vertrekt bij het Energiefonds. Utrecht en het bestuur van de stichting hebben afgesproken een voor volgend jaar geplande evaluatie met een jaar te vervroegen.

Het doel van de evaluatie is om terug te kijken naar de afgelopen tijd tegen de achtergrond van de problematiek rond de positionering en strategie van het Strategiefonds voor de komende periode.

Hij komt nog terug over de opzet van de evaluatie. Hij hoopt dat er in de komende commissievergadering of in die daarna een stuk ligt, op basis waarvan dit verder met elkaar besproken kan worden.

1.4 [Ingekomen stukken M&M](#)

Er zijn geen ingekomen stukken.

1.5 [Vaststellen verslagen commissie Milieu en Mobiliteit](#)

Er zijn geen opmerkingen aangaande de verslagen.

1.6 [Termijnagenda en lijst moties M&M](#)

De heer Hazeleger wil het liefst dat heel gedetailleerd schriftelijk wordt teruggekomen op wat de commissie nog precies kan verwachten als het gaat om de PIP bij Maarsbergen en de verkeersveiligheidsaudit die nog gaat plaatsvinden. Hij wil weten wat er gaat gebeuren en hoe de commissie daarover geïnformeerd wordt en wanneer dat verwacht kan worden.

Gedeputeerde Van Essen zegt die informatie toe. Er zal zo snel mogelijk in deze kwestie beschikt gaan worden.

1.7 Rondvraag

De heer De Jager heeft een vraag betreffende de verbreding van de rondweg Oost Veenendaal en de opschorting van die activiteiten in verband met het uit te voeren onderzoek naar de stikstofproblematiek. Hij ziet het verkeer daar toch weer toenemen. Dat leidt tot allerlei signalen over stagnatie van het verkeer aldaar. Hij vraagt zich af of er niet nu al maatregelen genomen kunnen worden, die tot verbetering leiden van de huidige situatie.

Hij wil ook weten in hoeverre er contact is tussen de gedeputeerde en de wethouder om te bekijken wat er binnen de huidige omstandigheden wel gedaan kan worden.

Gedeputeerde Schaddelee meldt een aantal weken geleden nog in Veenendaal op bezoek te zijn geweest. Toen heeft hij met de wethouder ook over deze zaak gesproken. Zij zien de noodzaak van deze werkzaamheden duidelijk in. Hij heeft recentelijk nog laten nagaan hoe het staat met de planning. De realisatie was gepland in het tijdvak 2024-2027. Door de stikstofproblematiek is er vertraging opgetreden. Er is echter zo dat de invoering van de Omgevingswet is vertraagd en dat heeft in dit geval het gelukkige effect dat de oorspronkelijke planning toch gehaald gaat worden. Er moet tussen nu en een aantal maanden een oplossing komen voor het stikstofprobleem. Daarover is hij in gesprek met de gemeente, dat hangt voor een groot deel af van de ontwikkeling van landelijke wetgeving en landelijke middelen die daarvoor beschikbaar komen. Hij is vrij intensief betrokken bij het proces rond de stikstof. Hij durft zijn hand er echter niet voor in het vuur te steken dat het qua stikstof via de oorspronkelijke planning op tijd wordt rond gekregen. Men ligt op dit moment echter nog wel op koers. Hij heeft gekeken of er zaken naar voren gehaald kunnen worden, maar dat blijkt niet mogelijk. Het lastige is dat hier niet sprake is van een dominante richting, die extra geholpen kan worden. Hij zegt toe de kwestie nogmaals te laten bekijken.

De heer Oude Wesselink vraagt aandacht voor de veiligheid op de N210, met name waar het de bocht ten zuiden van de rotonde met de Mahonieweg betreft. Hij heeft elders gesuggereerd de mogelijkheid om daar een maximale snelheid van 60 km/uur te hanteren. Hem werd toen geantwoord dat grote wijzigingen pas mogelijk zijn bij het groot onderhoud in 2023. Wat hem betreft komt dat te laat, gezien het aantal verkeersongevallen in de afgelopen jaren.

Verder wijst hij op de beruchte Varkensboog: de verbinding van de A28 naar de A27 in zuidelijke richting. Ook hier gebeuren regelmatig ongelukken en ook hier is de regiemsnelheid 80km/u. De Varkensboog kent allerlei verkeersveiligheid bevorderende voorzieningen. Dergelijke voorzieningen ontbreken echter op de N210, terwijl die boogstraal nog veel krappert is.

Er is al eerder om een verlaging van de verkeerssnelheidslimiet aldaar gevraagd. Zijn verzoek aan de gedeputeerde is daarom of er gekeken kan worden naar kortetermijnmaatregelen, zoals het hanteren van een adviessnelheid van 60 km/u en meer attentie verhogende maatregelen.

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan dat het antwoord kortweg nee moet zijn. Hij legt uit dat de kwestie procesmatig ingewikkeld ligt. Er zijn hierover vragen gesteld door 50Plus en die antwoorden komen volgende week. Het lastige in deze bocht is dat de beeldvorming na recente ernstige ongevallen heel kritisch is, terwijl de bocht in de 20 daaraan voorafgaande jaren niet voor problemen heeft gezorgd. De bocht voldoet ook aan alle normen.

Als dan de vraag is wat er gedaan kan worden, dan is het allereerst zo dat de bocht in 2023 aan de beurt is voor groot onderhoud. Dan gaat een aantal grote maatregelen genomen worden, die de verkeersveiligheid moeten verbeteren. Op korte termijn is het lastig om heel ingrijpende dingen te doen. Toch wil hij een aantal zaken doen, zoals o.a. het opruwen van het asfalt van de bocht

De heer Oude Wesselink is blij met de toezegging van de korte termijn maatregelen en hij vraagt de gedeputeerde aan te geven waarom een verlaging van de maximum snelheid naar 60 km/u op korte termijn niet mogelijk is.

Gedeputeerde Schaddelee wijst op het proces waarin bekeken wordt op basis van studies waar de snelheid verlaagd kan worden. Hij weet niet welke prioriteit deze bocht heeft in het proces van die snelheid verlagerende maatregelen. Hij gelooft niet zo in het nu al plaatsen van borden.

1.8 Grote projecten

Gedeputeerde Van Essen geeft een korte toelichting op het punt van de congestie in het elektriciteitsnet. Hij wijst erop dat Tennet onlangs een congestie heeft afgekondigd op het hoogste netvlak van het elektriciteitsnet. Dat kwam als een verrassing, omdat het zo snel al aan de orde is. Hij heeft de commissie hierover via een memo reeds geïnformeerd. Er vindt nu een congestieonderzoek plaats, dat antwoord moet gaan geven op de vraag op welke manier er op korte termijn ruimte vrijgespeeld kan worden. Voor de uitbreiding van het net is wellicht wat meer tijd nodig. Hij heeft op korte termijn een gesprek gepland met Tennet om deze problematiek te bespreken.

De PVV heeft hierover art. 47-vragen gesteld, die hij zo spoedig mogelijk zal beantwoorden. In regioverband is er ook een informatiesessie met steden in aankomst, namelijk in november. Hij zal de vergadering de datum ervan in november nog doen toekomen.

De heer Van Deún meldt vanuit het land tegenstrijdige berichten te horen over de netcapaciteit. Hij vindt het fijn dat er een bijeenkomst komt met Stedin, maar met Stedin zijn echter verschillende coöperaties actief en hij had toch echt graag een toelichting van Tennet. Zijn concrete verzoek is daarom of Tennet in deze commissie een uitvoerige uitleg kan komen geven, waarbij met name op de toekomstprognose wordt ingegaan met de daaraan verbonden financiën.

Gedeputeerde Van Essen denkt dat dat mogelijk is. Dat kan bij voorbeeld via een informatiesessie samen met Tennet. Hij voldoet graag aan dit verzoek.

Mevrouw Poppe geeft aan niet zo geïnteresseerd te zijn in een informatiesessie. Zij ziet liever dat Tennet in de commissie komt. Dan kunnen ook politieke vragen gesteld worden en dat is niet mogelijk in geval van een informatiesessie.

De heer Hazeleger vraagt zich af hoe het kan gebeuren dat Stedin dat niet weet. Hij vraagt zich af wat de kwaliteit is van de communicatie van die bedrijven in Stedin.

Gedeputeerde Van Essen is van mening dat het niet een kwestie is dat Stedin het niet weet. Het was omdat Stedin overvallen werd door de snelheid, waarmee dat in deze provincie gebeurde. Hij stelt daarom nogmaals voor om Tennet uit te nodigen.

Mevrouw Van Ulzen wil weten of dit twee dagen na het stemmen op de RES bekend is geworden of dat het al daarvoor bekend was.

Gedeputeerde Van Essen antwoordt dat Tennet dat op 12 oktober bekend gemaakt heeft. Dus dat was nadat over de RES is besloten. Hij heeft hierover wel eerder zeer vertrouwelijk informatie ontvangen, omdat men wil voorkomen dat er een soort rush ontstaat op het moment dat zoiets wereldkundig wordt gemaakt. Hij zal hier nog uitvoerig op ingaan bij de beantwoording van de vragen van de PVV.

Gedeputeerde Schaddelee komt terug op het punt van de Rijnbrug. Hij heeft in het verleden aangegeven zich daar geen enkele zorgen over te maken, maar de zaken bleken later toch anders te liggen. Hij zegt toe om in de volgende vergadering hierop terug te komen. Hij kan niet garanderen dat hetgeen nodig is voor deze brug nog zal gebeuren in verband met houding van de andere provincie.

De heer De Jager wil weten of hij de gedeputeerde hoorde zeggen dat dit geluid vanuit Gelderland ook voor hem een verrassing was. Wat zegt dit over de daaraan voorafgaande communicatie? Hij hoort de gedeputeerde hier graag nader over.

Gedeputeerde Schaddelee was totaal verrast door de opstelling van Gelderland. Hij wist wel dat de extra kosten in Utrecht anders lagen dan in Gelderland. Aan de kant van Gelderland was men verrast over de kosten. Dus hij wist dat de discussie in Gelderland ingewikkelder lag dan in Utrecht, maar de afspraak was dat beide partijen na de zomer hun stinkende best zouden gaan doen om zaken voor elkaar te krijgen. Vanuit Gelderland werd nog gesteld dat men het als hun plicht zag om nog eens extra bij het Rijk aan te kloppen. Dat onderzoek naar mogelijke financiering loopt nog en wordt nu afgerond. Gelderland heeft halverwege echter aangegeven helemaal geen extra geld te hebben en de handdoek dus in de ring te gooien. Dat heeft hem wel verrast.

Mevrouw Poppe hoort de gedeputeerde zeggen volgende maand misschien met een nieuw Statenvoorstel te zullen komen. Zij wil echter voor nu weten hoe de gesprekken met Gelderland op dit moment gaan. Wat is de indruk aangaande hun bereidheid om nog met geld over de brug te komen? Als dat niet het geval is, dan heeft een nieuw Statenvoorstel geen zin, want Utrecht kan die brug in zijn eentje ook niet trekken.

Gedeputeerde Schaddelee wijst erop dat hij desondanks wel bezig is met het uitwerken van een Statenvoorstel. Hij vindt het belangrijk dat de Staten daar een uitspraak over doen en daartoe het benodigde budget onder ogen krijgen en daar een besluit over nemen.

Er wordt nu intensief met Gelderland gepraat en de druk wordt ook vanuit de regio opgevoerd. Hij hoopt dat Gelderland toch nog gaat bewegen. Hij kan echter geen uitspraak doen over wat een andere provincie gaat doen.

Mevrouw Poppe wil weten wat de pijlers van de brug kosten, want daar is iets mee aan de hand. Zij maakt duidelijk dat de Staten niet bereid zijn om die kosten als enige partij voor hun rekening te nemen. Dus wat zijn daar de consequenties van? Zij verneemt ook graag – schriftelijk – wat er allemaal al niet is uitgegeven aan die brug en hoe groot het resterende budget is.

Gedeputeerde Schaddelee denkt dat het relevant is dat de kostenverdeling van die pijlers wordt uitgezocht. Er is heel intensief met Rijkswaterstaat gesproken over de verbreding die zij gaan aanleggen op de brug van de twee provincies. Nu blijkt de staat van die pijlers niet te zijn, zoals verwacht werd. Ook het gesprek daarover loopt op dit moment nog. Het resultaat daarvan moet wel landen in het Statenvoorstel. Hij is van mening dat ook Rijkswaterstaat voor een deel van de kosten moet opdraaien.

De heer Kamp vraagt zich af wat nu gedaan kan worden. Hij suggereert dat iedere fractie contact opneemt met hun collega's in Gelderland om te bezien of zij die kunnen doen bewegen.

De heer De Jager wil weten of hij goed begrijpt van de gedeputeerde dat, toen deze zomer bekend werd dat de kosten hoger zouden uitpakken, er meteen bestuurlijk collegiaal overleg heeft plaatsgevonden met de gedeputeerde in Gelderland. In hoeverre wordt er nú collegiaal opgetrokken (al dan niet samen met Rijkswaterstaat) om te bekijken hoe dit financiële knelpunt kan worden opgelost?

Gedeputeerde Schaddelee legt uit dat dat collegiaal overleg voor de zomer direct heeft plaats gevonden. Daarbij heeft ook overleg plaatsgevonden met de directie van Rijkswaterstaat. Er was ook overleg met een bredere stuurgroep, waarin ook een aantal wethouders vanuit de regio deelnamen. Toen begin juni die kostenverhoging bekend werd, is vrij snel daarna die stuurgroep bijeengekomen. Toen zijn die cijfers met elkaar besproken. Dat was een zeer onaangename gewaarwording voor iedereen. Daarop is ook de Statenbrief toegestuurd (voor de zomer), waarin de financiële problematiek werd uitgelegd. Voor december is een Statenvoorstel toegezegd. Dat is allemaal in goed collegiaal overleg gegaan, maar dat overleg kwam onder druk te staan toen bleek dat Gelderland daar zijn eigen conclusies aan begon te verbinden. Er wordt desondanks wel gekeken hoe men er met zijn allen uit kan komen en ook hoe Rijkswaterstaat daarbij betrokken kan worden.

Mevrouw d'Hondt heeft een vraag over de juridische aspecten van deze onfortuinlijke brief. Zij dacht dat de weg over de brug een provinciale weg was, die gedeeltelijk onder Gelderland valt en gedeeltelijk onder Utrecht. Zij vraagt zich daarom af of Gelderland niet een wettelijke verplichting heeft om te voorzien in het onderhoud van die brug. Dus wat zijn de juridische implicaties van deze opstelling door Gelderland?

Gedeputeerde Schaddelee noemt dit een van de onderdelen, waarover met Rijkswaterstaat wordt gesproken. Van Italiaanse toestanden zal geen sprake zijn, omdat het nog vertrouwd is om van de brug gebruik te maken.

Utrecht wil de verbreding van de brug. Nu is onderzocht of de pijlers de uitbreiding van de brug aankunnen. Daarvan is nu de conclusie dat daar wat aanvullende maatregelen voor nodig zijn. Daarvan is de mening van Rijkswaterstaat dat de provincies dus die verbreding willen, en niet zij.

De heer Hazeleger is van mening dat de commissie nog weinig informatie krijgt over waar het overleg tussen Utrecht en Gelderland nu precies over gaat. Hoe stelt de gedeputeerde zich op tegenover Gelderland? Hijzelf zou boos zijn en volgens hem was de gedeputeerde dat ook. Hoe heeft de gedeputeerde die boosheid geuit en wat was de reactie van Gelderland? Wat wil men daar de regio bieden? Daarover leest hij niets in de brief van Gelderland. Hij stelt voor het gesprek verder te voeren uitgaande van de vraag wat Gelderland ziet als oplossing. Hij hoort graag hoe Gelderland daarop antwoordt. In de beantwoording van de technische vragen bij de Zomernota betreffende de pijlers wordt gezegd dat het onderzoek naar de pijlers eind oktober zal zijn afgerond. Nu dus. Hij is benieuwd of dat onderzoek reeds afgerond is.

Gedeputeerde Schaddelee heeft richting Gelderland getracht zo duidelijk mogelijk aan te geven dat hij niet blij was met hun opstelling. De kosten – richting de SP – die tot nu toe voor de brug gemaakt zijn, bedragen z'n drie miljoen euro. Het onderzoek naar de pijlers is afgerond. De kostenraming voor de pijlers op basis van dat onderzoek is ongeveer vier miljoen euro. De verdere verdeling van de kosten zal in het Statenvoorstel tot uitdrukking komen.

De heer Hazeleger stelt vast dat er dus een memo over is geweest.

Gedeputeerde Schaddelee legt uit dat dat was naar aanleiding van de technische vragen van de SP.

2 Ter bespreking

2.1 [Structuurvisie Zomernota 2021 \(2021MM128\)](#)

De heer Oude Wesselink heeft twee vragen over resp. de Eik- en processierups en over handhaving. In de voorliggende MOB staat dat de geoptimaliseerde ecologische maaibaarheid en het helpen van natuurlijke bestrijders, in 2021 het gebruik van preventieve bestrijdingsmiddelen met 50% gereduceerd is kunnen worden. Men hoopt dit in de komende jaren verder af te kunnen bouwen. Dat komt volgens hem niet overeen met eerdere toezeggingen van Gedeputeerde Schaddelee. Bij de Kadernota is namelijk toegezegd dat er eind 2021 een evaluatie plaatsvindt, waarbij gekeken wordt wat nodig is om het gebruik van Xentari op nul te krijgen. Er is ook toegezegd dat het streven is om het gebruik van Xentari in 2022 te stoppen. Dat is dus allemaal wat anders dan in de programmabegroting staat! Daar wordt alleen gesproken over 'afbouw in de komende jaren'. Hij hoort de reactie van de gedeputeerde hierop graag.

Mevrouw De Jong heeft een vraag op het terrein van milieu. In vervolg op technische vragen over het rapport van de Algemene Rekenkamer over de handhaving van de milieuwetgeving, stelt zij dat uit de beantwoording van technische vragen blijkt dat twee van die 500 veel bewegende bedrijven in de provincie Utrecht gevestigd zijn. Haar vraag is of het rapport van de Rekenkamer ertoe geleid heeft dat GS extra toezicht heeft ingesteld op deze twee bedrijven. Zijn die twee bedrijven mogelijk dezelfde bedrijven als die welke onder verscherpt toezicht staan van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied? Wanneer is er voor GS reden om PS te informeren over deze twee bedrijven?

Mevrouw Van Ulzen gaat in op de Energietransitie, programma 4 van het Zomerprogramma. Er wordt gezegd dat door drie aanwijsbare zaken er weinig initiatieven van de grond komen. Allereerst is dat een gebrek aan beschikbare capaciteit bij de gemeenten, hoge investeringskosten en landelijke wet- en regelgeving. Als men dat vasthoudt en vervolgens naar de begroting kijkt om te zien wat daarmee gedaan wordt, dan roept dat toch wat vragen op. Zij vindt dat er veel focus op de inclusieve energietransitie ligt zonder dat dat heel helder gedefinieerd als het om lage inkomens gaat. Zij denkt dat het tijd is om volledige inclusiviteit te benoemen en te betrachten, zodat iedereen – ook de midden en hoge inkomens – mee willen en kunnen doen. All inclusive, maar wel op een haalbare manier! De vraag is dus of de 10 miljoen euro van de provincie zich niet te eenzijdig richt op specifieke doelgroepen. Loopt men daarmee niet het risico dat de energietransitie de grotere doelen gaat missen?

Haar fractie zou graag meer aandacht zien voor echte oplossingen voor iedereen. Er is nu veel sprake van kleine subsidiepotjes, maar de energietransitie vraagt om grote maatregelen. Een pleidooi van de VVD is al een aantal jaren niet te denken in termen van één oplossing van zon of wind, maar het is én, én. Dat ziet zij niet terug in deze begroting.

Haar fractie komt nog met voorstellen bij de provinciale vergadering. Zij denkt aan de lobby en aan echte bijdragen zoals serieus geld in een revolverend fonds, investeringsvehicules, aandeelhouderschap, garantstelling, maar niet allerlei kleine zaken. Durf te kiezen met de blik op de toekomst!

Er moet ook ingezet worden op het feit dat de toekomst nú begint.

De heer De Jager gaat in op het punt Mobiliteit. Er is reeds gesproken over de vrijval van de bestemmingsreserve en het mobiliteitsprogramma met een bedrag van ruim 12 miljoen euro in verband met de ontwikkelingen van de oostelijke aansluiting en de N421 op de A12. Hij vindt het wel interessant om in dat kader te refereren aan de woorden van de gedeputeerde, die zei zijn stinkende best te zullen doen om de bereikbaarheid van het Krommerijngedebied te verbeteren en te garanderen, maar gegeven de ontwikkelingen wil hij afstappen van de gegevensreserve. Zijn voorstel is om dat bedrag in een soort algemene mobiliteitsreserve te stoppen, dit gezien de grote mobiliteitsopgaven in de toekomst. Daarover is vanochtend gesproken en gedeputeerde Strijk sprak van een soort spaarreserve. Dat vindt hij een interessant perspectief. Hij hoort graag de mening van de gedeputeerde.

Dan de fietsbrug bij Nigtevecht waar nog 626.000 euro bij moet in verband met extra onderzoekskosten in verband met de aanvaarbeveiliging. Hij vraagt de gedeputeerde een toelichting te geven dat de mededeling dat het netto krediet nul is. Wat is daar met een derde partij over afgesproken?

Verder leest hij dat P&R-Breukelen een extra bedrag van 380.000 euro krijgt, omdat er ook een bouwteam aanbesteed moet gaan worden. Heeft dat ermee te maken dat de provincie als organisatie te weinig inhoudelijke kennis heeft binnen het projectteam? Hij krijgt graag een nadere toelichting.

Bij 'Rijnbrug Rhenen' viel hem op dat bij de constructie waarin met meerdere financiers wordt gewerkt in één afspraak, niet het risico wordt benoemd, dat een van de partijen wellicht terugkomt op de afspraak en zijn verplichtingen niet nakomt. Zou dat niet altijd als risico benoemd moeten worden?

Dan de programmabegroting. Hij ziet dat hetgeen gesteld wordt over mobiliteit dat vooral de voortzetting is van het huidige beleid van de coalitie. Dat betekent dat er geen nieuwe investeringen in nieuwe wegen plaats vinden en slechts onderhoud en ad hoc maatregelen plaatsvinden.

Dan is er ook de 'fietstransitie' en de schaa sprong in het OV. Er zijn naar zijn mening onvoldoende structurele plannen en er is te weinig projectrealisatie. Er lijkt dus sprake te zijn van te weinig continuïteit en misschien ook te weinig realisme in de plan- en realisatiecyclus.

De structurele stijging van de programmakosten en de toenemende onttrekking aan reserves baren daarom alleen maar extra zorgen.

Alle onderzoeken tonen aan dat het totale mobiliteitssysteem in toenemende mate volledig vastloopt. Dat niet in de laatste plaats door de algehele groei, die zich voltrekt in de metropoolregio Utrecht. Daarom wil de VVD een samenhang in het investeren in alle vervoersvormen als onderdeel van een verbeterde ketenmobiliteit. Het verbaast hem dat er bij het college weinig concrete aandacht is voor de doorontwikkeling van vervoersknooppunten. De ontwikkeling van vervoersknooppunten wordt zelfs voor het tweede jaar op rij getemporeerd. Graag daar een reflectie op van de gedeputeerde.

Hij heeft nog een paar aanvullende vragen.

Allereerst één aangaande de N201, waarbij reeds eerder uitgebreid is stilgestaan. Toen werd ook gezegd wat beoogd wordt met die aanpassing van de N201. Volgens hem ging het daarbij niet alleen om

leefbaarheid en verkeersveiligheid, maar zeker ook om de doorstroming te verbeteren. Dit laatste wordt nog steeds door alle partijen omarmd als een belangrijk aandachtspunt. Dat ziet hij niet terugkomen in de begroting, hetgeen hij niet begrijpt.

Hij vraagt zich ook af wat het college beoogt met de verbetering van het kwaliteits- en goederenvervoer. Hij ziet daar weinig over terug en in de beantwoording van zijn technische vragen ziet hij een wat vaag antwoord waar gesteld wordt dat knelpunten, die al bekend waren, mogelijk(!) een plek hebben in de realisatie in 2022. Dat vindt hij symptomatisch, hetgeen aangeeft dat het niet concreet is wat het college beoogt met 'verbetering van het goederenvervoer'.

Dan het Merwedekanaal. Daarvan vraagt hij zich af wat het voor risico's zijn, waarvan daarbij sprake is. Hij hoort de gedeputeerde daar graag nader over.

Zijn laatste vraag betreft de focus op het OV, met name het hoogwaardig OV. In welke mate staat het college open om alternatieve vormen van hoogwaardig OV te blijven onderzoeken in relatie tot de totale mobiliteitsopgave in de komende jaren?

Mevrouw Bikker dankt voor de mooie woorden die gesproken zijn over haar overleden collega, die node gemist wordt. Het verlies is een enorme schok. Zij zegt een motie toe, waarin het geluid dat de heer Wijntjes altijd wilde laten horen goed zal doorklinken.

De heer Kamp drukt namens D66 ook zijn condoleances uit.

D66 heeft ten aanzien van de Zomernota geen opmerkingen. Naar aanleiding van de begroting heeft D66 technische vragen gesteld. Hij dankt het college voor de beantwoording van die vragen. Naar aanleiding daarvan heeft hij nog drie korte vragen. Allereerst de snelfietsroutes. Er wordt in dat kader een winstwaarschuwing afgegeven. Die snelfietsroutes vormen echter een speerpunt in het coalitieprogramma. Hij vraagt aandacht voor het idee om aan die voornemens vast te houden.

Het tweede punt is het netwerkperspectief, waarvan is toegezegd dat in 2022 het onderzoek wordt afgerond. Hij heeft gevraagd of tussentijdse oplossingen mogelijk zijn. Recent is de verbindingsweg N225 tussen Doorn en Driebergen aangepast. Hij heeft al eerder gevraagd of het regiem daar ook naar 60 m/u kan worden teruggebracht in verband met de grote school die zich daar bevindt. Hij vraagt zich af of de aanpassingen van de weg zodanig is dat dat lagere regiem rechtvaardigt. Waar wordt nog op gewacht wat dit traject betreft?

Hij heeft begrepen dat er in 2030 geen auto's meer verkocht mogen worden die op fossiele brandstof rijden. Uit de beantwoording van de technische vragen maakt hij op dat het vooral toch ook een verantwoordelijkheid is van pomphouders om zelf ook iets te gaan doen aan de infrastructuur qua het elektrische opladen. Hij begrijpt dat hier mogelijk een opgave ligt qua financiering. Hij hoort graag van de gedeputeerde wat de provincie daaraan zou kunnen doen.

Mevrouw d'Hondt is blij met het achterwege laten van investeringen in nieuw asfalt en met de grote aandacht voor de fiets. De PvdA kan daar heel goed mee uit de voeten. Zij maakt de gedeputeerde het compliment met het van start gaan van de proef met gratis OV voor ouderen. Zij kijkt met spanning uit naar de resultaten.

De heer Wolting heeft geen vragen betreffende de Zomernota. Hij is blij te zien hoeveel er geïnvesteerd wordt in mobiliteit met al die investeringen in mobiliteit. Gelukkig zijn er reserves die hierbij ingezet kunnen worden voor de inwoners. De schaa sprong zal nog heel wat investeringen vergen, voordat dat allemaal gerealiseerd is. Hij hoort daar in de toekomst graag nader over. Hij wenst de gedeputeerde veel succes met de verdere uitvoering van deze begroting.

De heer Deún heeft, zoals te doen gebruikelijk, geen inbreng wanneer het om de begroting in de Zomernota gaat. Hij kijkt uit naar het moment dat dat aan de orde is in PS.

De heer De Weerd houdt zijn bijdrage ook beknopt waar het de begroting betreft. Hij wil het allereerst hebben over de luchtwassers. Het streven is gericht op de permanente verbetering van de luchtkwaliteit. Hij denkt daarbij aan de verbetering van de werking van de luchtwassers in de landbouw. Het blijkt, naar aanleiding van zijn gestelde technische vragen, dat het mogelijk is om daar subsidie voor aan te vragen. Daar is het tot op heden nog niet van gekomen. Dat vindt hij een gelukkige omstandigheid, omdat

luchtwassers naar zijn mening een verhoogd risico op stalbranden vormen. Erkent de gedeputeerde dit gevaar? Erkent hij ook dat luchtwassers symptoombestrijding zijn en dat het probleem veeleer bij de bron moet worden aangepakt, namelijk door het houden van minder landbouwdieren. Dan kan er ook gestopt worden met de subsidieregeling, want er wordt toch geen gebruik van gemaakt. Hij hoort de gedeputeerde hier graag nader over.

Verder sluit hij zich graag aan bij de oproep van GroenLinks om een heldere ambitie te stellen in het stoppen van giftige bestrijdingsmiddelen.

Dan de divergerende dialoog, waarbij het gaat om een oplossing van de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid van de provinciale weg N230 tussen Maarsen en de Groene Toom. Hij vraagt zijn collega commissieleden eens te Googelen op 'divergerende dialoog'. Dan vindt men een tamelijk bizarre indeling van de openbare weg, waarbij het verkeer kortstondig naar de andere weghelft wordt geleid. Dat zou het aantal passages door verkeerslichten moeten verminderen en daarmee zorgen voor een vlottere doorstroming. Dit bestaat nog niet in Nederland. De vraag is dan ook waarom deze variant wordt overwogen op dit traject. Is het wel een veilige variant? Wat zijn de voordelen versus de nadelen? Wat zou zo'n experiment kosten?

De heer Hazeleger hoorde de heer De Weerd opmerken dat luchtwassers een risico in zich zouden dragen op stalbranden. Hij wil weten hoeveel procent van de stalbranden daardoor veroorzaakt wordt. Heeft hij daar meer informatie over?

De heer De Weerd zegt die informatie niet te hebben, maar het lijkt hem niet moeilijk de bedenken dat een elektrische installatie als een luchtwasser tot kortsluiting kan leiden. Bovendien moet de stal dusdanig worden dichtgemaakt dat die luchtwassers goed hun werk kunnen doen. Als er dan brand uitbreekt zijn de gevolgen direct heel groot. LBO heeft daar in het verleden haar zorg al over uitgesproken.

De heer Hazeleger vindt dat hierbij sprake is van selectief shoppen. Het is alsof de heer De Weerd argumenten zoekt tegen luchtwassers. In geval van stalbranden wordt er ook vaak verwezen naar het bestrijden van ongedierte. Is de heer De Weerd er ook voor om een subsidieregeling in het leven te roepen om ratten te kunnen gaan bestrijden?

De heer De Weerd benadrukt dat luchtwassers in feite symptoombestrijding zijn. Het stikstofprobleem kan beter bij de bron worden aangepakt. Het aantal dieren vormt de oorzaak van de uitstoot.

Mevrouw Poppe is het namens haar fractie niet zo eens met het feit dat de dienstregeling van het OV blijft zoals die is. Daar zitten wat haken en ogen aan. Zij dringt er bij de gedeputeerde lachend op aan niet zo lelijk te kijken. Gebleken is dat de NS niet heeft afgeschaald en bijna weer terug is op het normale reizigersaantal van voor corona. Dat is voor de SP een beetje het bewijs dat als men maar gewoon doorgaat met de dienstregeling, het gebruik van de bus snel weer wordt opgepakt. Zij hoort graag of de gedeputeerde versneld de dienstregeling weer gaat opvijzelen.

De heer Hazeleger dankt voor de Zomernota. Het punt van de volledige aansluiting is vanmorgen reeds in BEM besproken. Hij is het inhoudelijk met de gedeputeerde eens dat dat punt de aandacht blijft verdienen. Hij heeft één punt bij de Zomernota, namelijk de reserve voor de Verder-projecten, die vrijvalt, omdat die reserve leeg is. Hij wil weten of voor projecten, waarvan aangegeven is dat daaraan nog uitwerking gegeven gaat worden, nog voldoende budget is. Of is dat onderdeel van één grote pot waaruit alle ontwikkeling betaald moeten gaan worden?

Verder heeft hij een paar punten bij de begroting. Allereerst is er op pagina 217 geen streefwaarde opgenomen voor de uitstoot van CO₂, omdat gesteld wordt dat de provincie Utrecht daar heel weinig invloed op heeft. Dan moet men volgens hem ook het doel laten varen om in 2050 energieneutraal te zijn, want ook daar heeft de provincie geen invloed op!

Van grote windlocaties wordt gesteld dat in 2022 reeds begonnen wordt met het starten van provinciale procedures. Dat lijkt hem vrij snel, want eerst zijn toch de gemeenten aan zet. Blijkbaar is nu al voorzien dat binnen een jaar de eigen procedures gestart gaan worden. Waar is die verwachting op gebaseerd? Zijn derde punt betreft waterstof. Er wordt gezegd dat er sprake zou zijn van leads. Hij heeft geen idee van wat een lead is. Wat is de inhoud van een lead?

Tot slot: er is vertraging opgetreden bij de Dolderbergrotonde. Hij hoort graag wat duiding over hoe die vertraging is opgetreden.

Mevrouw Hoek meent te kunnen concluderen dat de parkeergarage in Breukelen nog gerealiseerd moet worden. Voor haar is het onduidelijk of er zonnepanelen op het dak van de parkeergarage komen gekoppeld aan oplaadpalen in de garage. Zij verwacht hierbij de steun van gedeputeerde Van Essen. Mocht dat nog niet meegenomen zijn, dan pleit 50Plus ervoor dit punt alsnog mee te nemen. Zij hoort daar graag een reactie op van de gedeputeerde.

Er gaat bezuinigd worden op de regiotaxi door sommige gemeenten, hetgeen iets is waar zij in het verleden reeds voor gewaarschuwd heeft. Haar fractie vindt dat hier sprake is van een zorgplicht betreffende de kleine kernen. Haar fractie is van plan met een motie of amendement te komen ten behoeve van het terughalen van de regiotaxi naar de provincie. Zij hoort de gedeputeerde daar graag nader over. Verder vraagt zij zich af of de rode contouren niet herzien kunnen worden. De meeste gemeenten hebben immers geen ruimte meer om uit te breiden.

Mevrouw d'Hondt reageert op hetgeen mevrouw Hoek zei over de regiotaxi. Zij vraagt zich af wat het voordeel is als het weer zal gaan zoals dat voorheen het geval was. De provincie deed toen immers alleen maar het beheer van de contracten van de regiotaxi en niet de uitvoering daarvan. Dus als het wordt zoals het toen geregeld was, zullen de gemeenten er weer net zo hard op bezuinigen als nu het geval is. Dus er zal een geheel nieuw voorstel gedaan moeten worden. De regiotaxi wordt nu betaald vanuit de Wmo en daarop wordt nu bezuinigd. Dus wat stelt mevrouw Hoek precies voor?

Mevrouw Hoek legt uit dat de gedachte is om de regiotaxi hoe dan ook te behouden en nu is het moment aangebroken dat de kosten geheel voor rekening van de gemeenten komen. Voorheen werden de vaste kosten betaald door de provincie. De provincie heeft dat overgedragen aan de gemeenten. Aangezien ook de gemeenten voortdurend gekort worden door het Rijk, is het aan de gemeenten om te bezien hoe ze die bezuinigingen opvangen en dat kan bijvoorbeeld leiden tot kortingen op de Wmo-voorzieningen of op jeugdzorg bijvoorbeeld. Dan kan niet meer geboden worden wat noodzakelijk is. De regiotaxi vervult een heel belangrijke rol. Zelfs de buurtbussen rijden 's avonds niet meer. Zij pleit er daarom voor de regiotaxi terug te halen naar de provincie qua basiskosten.

Zij zegt toe mevrouw d'Hondt te bellen om te zien hoe zij dit punt samen kunnen aanpakken.

Mevrouw d'Hondt herkent het beeld dat de gemeenten op allerlei terreinen worden gekort en zij is het ermee eens dat de provincie daarin haar standpunt moet bepalen, ook richting het Rijk. Maar zij vraagt zich af of dit iets gaat oplossen, want als de situatie weer wordt zoals het toen was, dan verkeert men van de regen in de drup, want de korting op de regiotaxi gaat dan net zo hard door, omdat de kosten voor het vervoer betaald worden door de gemeente. En dat blijft óók zo als de provincie die contracten weer gaat beheren. Zij speelt de kwestie graag door naar de gedeputeerde en hoort graag of deze een oplossing ziet. Dit ook in verband met agendapunt 2.5.

Mevrouw Hoek benadrukt dat in ieder geval het doel blijft de regiotaxi te handhaven voor de kleine kernen ook na 6 uur 's avonds.

Verder is er het punt van het herzien van de rode contouren. Bijna alle gemeenten hebben geen ruimte meer om binnen die contouren te blijven. Ondanks dat dit punt hier wellicht niet thuishoort, benadrukt zij te willen dat dit punt de nodige aandacht krijgt. 50Plus wil dus dat er aan deze kwestie aandacht wordt besteed door het college.

Gedeputeerde Schaddelee staat allereerst stil bij het overlijden van de heer Wijntjes. De heer Wijntjes zal gemist worden.

Hij gaat verder met de vragen van GroenLinks en het gebruik van Xentari. In 2019 is er gesproken over de bestrijding van de Eik- en processierups. Toen is gesteld dat er eind 2021 geëvalueerd zou worden om te bezien wat er voor nodig is om het gebruik geheel te stoppen. Toen is niet gezegd dat er na 2021 sowieso gestopt zou worden. Die evaluatie is nu gaande. Vandaar dat er in de begroting toch middelen zijn opgenomen die nodig zijn voor de bestrijding.

Mevrouw De Jong stelde een aantal vragen over die twee bedrijven. Dat zijn inderdaad de twee bedrijven die bekend zijn vanuit andere dossiers.

Over de vrijvallende bedragen betreffende de A12 en de ontsluiting van het Krommerijng gebied, benadrukt hij dat het commitment er nog volop is, maar er is voor gekozen om de reserves zo veel mogelijk af te bouwen. Hij denkt dat het goed is om het gesprek over de vraag of er nog voldoende geld is voor de enorme mobiliteitsopgave meer integraal te voeren in het kader van de Groeispromg 2040.

De fietsbrug bij Nigtevecht: Dat het krediet daar op nul staat heeft ermee te maken dat de werkzaamheden aldaar uitgevoerd zijn in opdracht van de provincie Noord-Holland. Rijkswaterstaat kwam echter met aanvullende eisen over die aanvaarbeveiliging. Die voorziening is inmiddels gerealiseerd. Alleen de vraag blijft over hoe dat betaald moet gaan worden. Dat gesprek loopt nog en dat is de reden waarom het nu zo in de begroting staat.

De heer De Jager meent dat dit toch iets anders is dan bij opmaakt uit de Zomernota. Hij ziet dat dan theoretisch toch het risico gelopen wordt dat de provincie moet opdraaien voor die 626.000 euro. Klopt dat?

Gedeputeerde Schaddelee meent dat dat niet klopt. Hij gaat ervanuit dat die kosten verhaald kunnen worden bij Noord-Holland en Rijkswaterstaat.

Dan de vragen betreffende de garage in Breukelen. De aanbesteding voor het bouwteam loopt nu en dat wordt eind december afgerond. Daar is die externe expertise voor nodig, want de provincie bouwt zelden zelf garages. Wat de zonnepanelen op het dak betreft, wijst hij erop dat die bij het oorspronkelijk ontwerp niet voorzien werden. Nu wordt gewerkt aan de uitwerking van de garage en daarbij zal worden bekeken of er geld is voor die zonnepanelen.

Mevrouw Hoek legt uit dat haar voorstel is om die zonnepanelen te koppelen aan de oplaadpalen binnenin de garage. Hier zijn voorbeelden van in den lande. Dus het wiel hoeft niet te worden uitgevonden.

Gedeputeerde Schaddelee vindt de samenhang van die drie zaken weliswaar logisch, maar het kost wel geld!

Mevrouw Poppe denkt niet dat het verstandig is om die laadpalen in(!) de garage te plaatsen, want zij heeft onlangs geconstateerd dat bij brand, die brand dan niet te blussen valt.

Gedeputeerde Schaddelee gaat verder met de vragen van de heer De Jager over de Rijnbrug en de N201. De focus is nu echter meer verlegd naar leefbaarheid en verkeersveiligheid. Daarmee is het echter niet zo dat er niets meer gedaan wordt aan doorstroming. Die drie dingen hangen zeer nauw met elkaar samen. Daarom is het raar om dat uit elkaar te trekken, maar de focus ligt toch meer op de leefbaarheid en verkeersveiligheid.

De heer De Jager wijst erop dat de tekst in de begroting hem heeft getriggerd. Daar wordt expliciet aangegeven dat het om leefbaarheid en veiligheid gaat, maar daar wordt helemaal voorbij gegaan aan het punt van de doorstroming. Hij hoort de gedeputeerde zeggen dat dat ook belangrijk is, maar het staat er niet. Dat is gek!

Gedeputeerde Schaddelee herkent de verbazing van de heer De Jager gezien de daarover gevoerde debatten. Hij is echter zo dicht mogelijk bij de debatten gebleven, die toen in de Staten zijn gevoerd. Het kwaliteitsnet Goederenvervoer is inderdaad nog niet concreet genoeg. Dat komt omdat nu gewerkt wordt aan een actieplan, dat er in 2022 moet zijn.

Over het Merwedekanaal lopen er onderhandelingen met de provincie Zuid-Holland, maar hij weet niet wat daarvan de actuele stand van zaken is.

De heer De Jager geeft aan al twee jaar niet te weten wat precies de stand van zaken is. Vandaar dat hij het punt opnieuw naar voren heeft gebracht. Dus zodra de gedeputeerde meer informatie heeft hoort hij dat graag zo spoedig mogelijk.

Gedeputeerde Schaddelee geeft een verdere technische uitleg, waarbij hij erop wijst dat de discussie over de eigendomsoverdracht nog loopt.

De heer De Jager begrijpt dat, maar het gaat hem om het punt betreffende gedeputeerde Strijk.

Gedeputeerde Schaddelee zegt toe samen met collega Strijk te bezien of er een memo opgesteld kan worden.

Richting de heer Kamp en diens zorg over de snelfietsroutes en de bijdragen daarbij vanuit gemeentes, zegt hij die zorgen te begrijpen, want voor gemeenten ligt die financiële kwestie soms lastig. De provincie tracht daar altijd zo coulant mogelijk te zijn, maar anderzijds kan het niet zijn dat fietspaden gratis worden geleverd. Dat lokale commitment is ook nodig. Dit heeft nog niet geleid tot routes die niet uitgevoerd kunnen worden.

De aanpassingen tussen Doorn en Driebergen heeft hij op dit moment niet scherp, maar hij zal dat uitlaten zoeken. Hij komt binnenkort met een uitwerking. Verder was er de vraag hoe omgegaan wordt met het elektrisch laden. Vanaf 2030 mogen er alleen nog maar elektrische voertuigen worden verkocht. De verwachting is echter dat in 2030 zo'n 25% van het wagenpark elektrisch is. Dat percentage ligt nu op 8%. Interessanter is de vraag of de infrastructuur die ontwikkeling kan bijhouden. Die vraag is ook in het IPO richting het Rijk, maar ook richting de gemeenten aan de orde geweest. De VNG heeft aangegeven dat dat vraagstuk te groot is voor hen. Daarom hebben de provincies een jaar geleden gezegd de regie daarvan tot zich te trekken. Het proces krijgt dus de aandacht die het verdient. De provincies werken ook aan de regionale mobiliteitsplannen, die een provinciale vertaling zijn van de klimaatakkoorden.

Dan de vragen van de heer De Weerd over de divergerende diamantweg. Dat idee is overwogen, omdat hierbij sprake is van een beperkte ruimte met verkeersstromen die sneller en op een veilige manier langs elkaar moeten gaan. Toen is door iemand de divergerende diamant bedacht. Dat is een model dat reeds in Frankrijk en de VS wordt toegepast. Daar zijn de ervaringen erg positief, want het blijkt in de praktijk heel verkeersveilig te zijn.

De heer De Weerd wil weten of het niet zo is dat het model van de divergerende diamant juist meer ruimte gaat innemen.

Gedeputeerde Schaddelee geeft toe dat de oplossing zoveel ruimte nodig heeft, dat de oplossing voor die situatie niet in aanmerking komt.

Dan de vragen van de SP over het OV-jaarplan. Hij keek daar een beetje lelijk bij, omdat hij er juist zo trots op is dat de provincie Utrecht de enige provincie is, die in 2022 niet verder afschaalt. Dat is een prestatie van formaat! Hij kent de cijfers van de NS en die zijn toch anders dan mevrouw Poppe aangaf. Zowel de NS als het Streekvervoer zitten nu weer op een reizigerspercentage van 70%. Het was overigens niet een vrijwillige keuze om te krimpen, maar dat krimpen was een harde eis van het Rijk om die beschikbaarheidsvergoeding te kunnen krijgen.

De heer Hazeleger wilde weten of er nog voldoende geld is voor de afwikkeling van VERDER. Voor dat pakket zijn er nog reserves en die zijn ongemoeid gebleven. 'Leads' wordt hier gebruikt in de commerciële betekenis van het woord: hoeveel klanten wil je binnenhalen? Leads is dus letterlijk een nieuwe deelnemer.

De heer Hazeleger zegt zo vrij te zijn dat niet te geloven. Volgens hem was de vraag ook voor de heer Van Essen. Zijn vraag ging over waterstof als energie voor de bebouwde omgeving. Hij hoort daar straks de heer Van Essen graag nader over om dan ook uitgelegd te krijgen wat leads echt betekent.

Gedeputeerde Schaddelee gaat verder met het punt van de beperking op de Donderbergrotonde. Daar is sprake van een kleine vertraging, omdat er extra onderzoeken nodig zijn. Er wordt geprobeerd de vaart erin te houden.

Hij deelt de analyse van mevrouw Hoek over de regiotaxi niet helemaal. Het Rijk heeft bepaald de regiotaxi een gemeentelijke aangelegenheid te maken. Daar kan hij verder niets aan veranderen. De financieringsstroom gaat nu naar de gemeente. Hij betwijfelt of het een slimme route is om de bekostiging weer via de provincie te laten lopen, want ook dan gaat het geld via de gemeenten, die dan de discipline zouden moeten hebben om die gelden buiten de bezuinigingsdruk te houden. Hij wijst erop dat Utrecht nog

de enige provincie is die zich actief bezighoudt met de regiotaxi. Daarbij is sprake van een zeer warme overdracht naar gemeenten. Hij denkt niet dat het erin zit dat Utrecht als enige provincie de huidige landelijke manier waarop het georganiseerd is, zal kunnen terugdraaien. Het is niet zo dat de provincie die financiering ooit heeft losgelaten. Dat is onder druk van het Rijk gebeurt.

Mevrouw Hoek hoort de gedeputeerde zeggen dat het Rijk geld heeft overgemaakt naar de provincie om de regiotaxi te bekostigen. Het beheer van de regiotaxi is naar de gemeente gegaan. Nu zouden de gemeenten rechtstreeks het geld krijgen van het Rijk. Ze vraagt of zij het zo goed begrijpt. Zij heeft namelijk altijd begrepen dat het geld uit de begroting komt van de provincie.

Gedeputeerde Schaddelee antwoordt dat de gemeenten een Wmo-budget krijgen, waaruit ze o.a. de regiotaxi moeten financieren. Dat doen ze ook en de provincie deed voor een aantal jaren daar wat geld bij. Die extra bijdrage wordt nu geleidelijk afgebouwd.

De heer De Jager zegt er waarde aan te hechten van de gedeputeerde nader te horen hoe hij denkt over het plan van het college om de ontwikkeling van verkeersknooppunten te temporiseren. Hij denkt dat het belangrijk is van die temporisering af te zien, gezien de groeiende vraag naar mobiliteit. Hij hoort de gedeputeerde daar graag nader over.

Gedeputeerde Schaddelee benadrukt ook het grote belang van de vervoersknooppunten in te zien. Dat moet echter in samenhang worden gezien met wat daarover in de Omgevingsvisie is vastgelegd. In die zin herkent hij de woorden van de heer De Jager niet dat daarbij sprake zou zijn van afbouwen. Er is eerder sprake van een verschuiving in de begroting naar de ontwikkelopgave in het OV-domein. Het gaat om de samenhang tussen die twee elementen. Hij zal er nog eens naar kijken.

De heer De Jager wijst erop dat het gaat om knooppunten waar meerdere vervoersvormen bij elkaar komen. De ketenmobiliteitsgedachte dus. Hij heeft niet gezegd dat het college aan het afschalen is. Hij heeft echter de begroting geciteerd, waarin gesproken wordt van temporiseren.

Gedeputeerde Van Essen gaat allereerst in op de VVD-vragen betreffende de energietransitie en de karakterisering daarvan als 'te veel gericht op een beperkte groep en op uitsluitend zon en wind'. Dat komt op hem over als een soort karikatuur van het programma Energietransitie. Dat is namelijk veel breder dan dat. Mevrouw Van Ulzen roept op groot te denken, maar dat is ook precies waar het programma zich op richt! Tegelijkertijd is het echter zo dat niet overal de noden kunnen worden weggenomen. Het is een aanpak die juist gericht is op opschaling. Een onderdeel van die aanpak is de energietransitie en die richt zich niet alleen op de mensen met een kleine portemonnee. Hij herkent dus niet het beeld dat het alleen om een heel specifieke groep zou gaan. Natuurlijk gaat het ook om meer dan alleen zon- en windenergie. Er gebeurt ook zoiets als aquathermie, geothermie en de super belangrijke energiebesparing! Mevrouw Van Ulzen wijst er terecht op dat er aan de financiële kant grote uitdagingen liggen. Er zijn vanuit het Rijk veel fondsen waarop teruggevallen kan worden. Zijn beleid is erop gericht om dat soort middelen naar de provincie toe te trekken omwille van die opschaling. Hij werkt daarbij nauw samen met de gemeenten. Hij roept de partijen op de geluiden en ervaringen vanuit hun achterban op dit gebied met hem te delen, want dat kan aanleiding zijn om in bepaalde situaties extra ondersteuning te bieden. Dan de vraag van D66 over de oplaadbare infrastructuur voor elektrische auto's. De planning van die oplaadbare infrastructuur wordt nadrukkelijk afgestemd op de groei van het aantal elektrische auto's. In de begroting worden de middelen vrijgemaakt met betrekking tot de aansluiting op het elektriciteitsnet. Dat raakt ook weer aan de schaarste in de capaciteit op dat gebied. Dat past meer in de integrale programmering.

Dan de vragen van de SGP. Hij begrijpt de vragen over de streefwaarden van CO2-uitstoot. De provinciale ambitie is om uiterlijk in 2050, maar in feite 'zo spoedig mogelijk', aan die streefwaarden te voldoen. Er staat in de begroting inderdaad dat daarop niet gestuurd kan worden. Dat is misschien iets te kort door de bocht, want dat geldt voor meer zaken. Het heeft er echter ook mee te maken dat de streefwaarden voor die jaren nog niet bekend zijn. Hij begrijpt het ongemak van de heer Hazeleger op dit gebied. Dan de vragen over provinciale startprocedures in 2020, waarbij het gaat om de projecten uit de regionale energiestrategie. Er wordt ook iets gezegd over de resultaten voor komend jaar, namelijk dat in lijn

met het Klimaatakkoord de locatiekeuzes geborgd worden, maar ook dat de vergunningaanvragen en -procedures voor die opwekking tijdig gestart gaan worden. Dat betekent dat men medio volgend jaar scherper moet hebben welke locaties het betreft; wie voor die verschillende locaties dat gaat trekken en hoe dat traject met elkaar wordt voorzien. Dat zal per locatie verschillen, hetgeen mogelijk tot de gezamenlijke conclusie zal leiden dat de provincie daar in een locatie aan zet is. Het kan ook zijn dat dat voor de gemeenten geldt. Het kan ook leiden tot de conclusies dat er meer locaties nodig zijn. Bij de RES is afgesproken dat het college de Staten daarbij zullen consulteren.

De heer Hazeleger gaat het vooral om de suggestie dat erin 2022 al een PIP zou kunnen zijn. Dat vindt hij ontzettend snel. Naar zijn mening is het niet mogelijk om nu al een conclusie te trekken in de trant van dat gemeenten niet ver genoeg komen. Dit ook tegen de achtergrond van het situatie op het net.

Gedeputeerde Van Essen stelt dat het hierbij niet alleen om de provincie gaat. Ook van de gemeenten wordt verwacht dat men medio volgend jaar bereid is dat traject in gezamenlijkheid af te leggen. Anders gaan we 2025 niet halen. Het gaat dus om een procedure voor meerdere jaren. Er staat dat de procedure in 2022 gestart wordt.

De heer Hazeleger wijst er ter verduidelijking op dat de gedeputeerde nu reeds zegt dat er volgend jaar al gestart kan worden met de procedure. Dat betekent dus dat men volgend jaar al denkt te weten hoe ver gemeenten komen en of er een provinciale ingreep nodig is. Dat gaat ongelooflijk snel! En dat legt een enorme druk op gemeenten!

De heer Bart zegt moeite te hebben met de beeldvorming die geschetst wordt, volgens welke het allemaal ontzettend snel gaat. Maar het gaat om een proces waar men al heel lang mee bezig is! Ook vanaf andere organisaties wordt er aangedrongen op de nodige haast. Dat weet de provincie ook.

De voorzitter schorst hiermee de vergadering voor vijf minuten.

De voorzitter heropent de vergadering.

Mevrouw Van Ulzen denkt, in verband met hetgeen de heer Hazeleger zei, dat de RES zo is aangenomen dat na de verkiezingen procedures pas in gang gezet zouden worden.

Gedeputeerde Van Essen meent dat het klopt wat mevrouw Van Ulzen zegt. Er staat echter in het Statenvoorstel dat medio volgend jaar de balans wordt opgemaakt. Dat betekent dat het niet ondenkbaar is dat men medio volgend jaar tot de conclusie komt dat het voor bepaalde delen van de RES wenselijk is dat ook de provincie daar een rol in krijgt. Mocht men dan tot de conclusie komen dat bijvoorbeeld het geheel aan plannen onvoldoende is, dan zal er een projectbesluit genomen moeten worden voor onderzoek van de gemeenten, maar ook om ervoor te zorgen dat het doel dichtbij behaald wordt. Hierbij wil hij ook benadrukken dat de wereld niet stilstaat. Het kan ook zijn dat op kortere termijn een initiatiefnemer zich bij hem meldt met een plan, waarop men nul op het rekest krijgt bij de gemeenten, waardoor men een beroep doet op de provincie. Dan kan de provincie niet zeggen 'sorry, maar het loket is dicht'.

De heer Hazeleger meent dat nu de zoeklocaties nog zodanig vaag zijn, dat het voorbarig is om ervan uit te gaan dat over een jaar de gemeenten wel weten welke windmolens waar geplaatst moeten gaan worden. Dat geldt ook voor de provincie, die op dat moment in staat zal moeten zijn om te bepalen waar in de RES-regio nog niet voldoende wordt gerealiseerd en wat de provincie dan voor een PIT moet gaan doen. Dat acht hij onrealistisch. Dat betekent namelijk dat er een grote druk op gemeenten gelegd wordt, die bovendien volgend jaar verkiezingen hebben.

Gedeputeerde Van Essen wijst er richting de heer Hazeleger op dat er in het Klimaatakkoord bepaald is dat in 2025 die vergunningen geregeld zullen zijn. Terugrekenend betekent dit dat volgend jaar die zaken helder moeten zijn. Het beeld dat nog helemaal niet bekend is waar energie opgewekt kan worden, bestrijdt hij. Verder is het zo dat op het moment dat een projectproces wordt gestart, het niet zo is dat op

de meter nauwkeurig bekend moet zijn waar een windmolen komt. In zo'n proces is ook ruimte voor participatie, voor verder onderzoek en voor verdere afwegingen en invulling.

Mevrouw Van Ulzen wil weten of dit betekent dat de gedeputeerde de oproep vanuit de Staten om pas na 2030 aan de gang te gaan nu ook serieus gaat nemen en niet alleen zon en wind.

Gedeputeerde Van Essen constateert dat dat slaat op de hele transitie na 2030, maar volgens hem ging het nu om het onderdeel 'opwekking in relatie tot de regionale energiestrategieën'. Daarvan zijn de beoogde resultaten opgenomen in de begroting. Daar gingen de vragen over. Natuurlijk moet er ook naar 2030 gekeken worden. Zijn verwachting is dat dat alles veel van de organisatie gaat vragen de komende jaren, maar dat betekent niet dat gemaakte afspraken teniet gedaan kunnen worden.

Mevrouw Van Ulzen benadrukt dat het inderdaad zo is dat er nu niet gestopt moet worden, maar zij hoopt op dezelfde passie voor de tijd na 2030.

Gedeputeerde Van Essen benadrukt dat de energietransitie niet klaar is per 2030. Ook dan zal de volledige inzet geboden moeten worden.

Hij gaat verder met de vraag van 50Plus over de rode contouren. Hij wijst erop dat de rode contouren geen onderdeel uitmaken van het omgevingsbeleid, omdat die contouren zijn losgelaten in de Omgevingsvisie. Nu worden de termen binnen- en buitenstedelijk gebied gebruikt. Bouwen in buitenstedelijk gebied, is onder voorwaarden mogelijk. Daarover worden afspraken gemaakt in het regionaal programmeren Wonen en Werken. Er zijn zo'n 8 locaties buiten de rode contouren waar gebouwd gaat worden. Er wordt dus nu een andere aanpak gebezigd.

Dan nog het puntje van de heer Hazeleger betreffende 'leads'. Dat is een akelige Engelse term, waarmee zoiets als kansen voor projecten wordt bedoeld of 'lijntjes' voor concrete projecten.

Gedeputeerde Van Muilekom wil het nog even over luchtwassers hebben. De PvdD had daar een vraag over inclusief het politieke statement dat te nemen als argument om subsidies te stoppen, hetgeen weer zou leiden tot minder vee. Er loopt echter een onderzoek over toezicht en handhaving op dit moment. De commissie zal van de uitkomsten op de hoogte worden gesteld, zodra die er zijn.

De voorzitter constateert dat hiermee dit onderwerp voldoende behandeld is. Zij stelt voor verder te gaan met punt 2.6

2.2 [Structuurvisie Programmabegroting 2022 \(2021MM129\)](#)

2.3 [SB Innovatieprogramma Gezonde Leefomgeving \(2021MM121\)](#)

Mevrouw De Jong vindt het fijn dat het programma er is en dat er verbreding wordt gezocht. Het gaat niet alleen om problemen als geluid en vervuiling. Het is goed dat ook de stap naar zaken als de groene leefomgeving wordt gezet. Er staat (op pag. 4) dat het uitgangspunt moet zijn 'De basis op orde' om daarnaast allerlei initiatieven te ontwikkelen.

Zij vindt dat de nota vol staat met interessante en belangrijke dingen, maar soms vindt zij de tekst niet strak genoeg. Zij vraagt of het mogelijk is de samenvatting wat meer te stroomlijnen.

Een kleine dissonant: In de Statenbrief staat zoiets als 'de Staten gaan erover, maar desalniettemin willen wij het volgende aan u voorleggen'. Zij zou het fijn vinden als er een wat ander taalgebruik gebezigd wordt.

Mevrouw Van Ulzen is het eens met de tekstuele kritiek van mevrouw De Jong. Ook zij vindt dat de tekst wat korter had gekund en stilistisch wat minder uitbundig.

Er wordt melding gemaakt van veel goede bedoelingen, maar zij vraagt zich af of dat allemaal een provinciale taak is waar 2,2 miljoen euro aan uitgegeven moet worden. Zij vraagt zich af wat er fout gaat als aan dit programma geen gevolg wordt gegeven. Een van de concrete zaken, die zij ziet, betreft ruimtelijke oplossingen. Verder miste zij vaak concreetheid.

De heer Berlijn sluit zich aan bij de voorgaande sprekers. Hij spreekt van ambtenarentaal. Naar zijn mening kan het hele stuk teruggebracht worden tot twee A-viertjes. Toch gaat het om een belangrijk onderwerp. Er wordt continu benadrukt hoe belangrijk de leefomgeving e.d. is. Daar is hij het wel mee eens, maar hij mist de concretisering. Hij mist vooral dat niet duidelijk gemaakt wordt wat de gevolgen zullen zijn van de bevolkingsgroei en de daarmee verbonden hoeveelheid nodige natuur, die nodig is om die groeiende aantallen mensen te kunnen laten recreëren. Er wordt gesteld dat er keuzes gemaakt moeten worden, maar die keuzes ziet hij nergens verwoord. Dat vindt hij jammer.

Er wordt gesteld dat het belangrijk is om de basis op orde te hebben, maar wat is dan die basis? Hij vraagt daar meer aandacht voor.

Mevrouw Bikker kan zich aansluiten bij de tekstuele kritiek op het stuk. Zij begrijpt de bedoeling van het stuk: Het stimuleren van een gezonde leefomgeving. Zij veronderstelt dat de achtergrond van dit stuk is de gezondheid van de stedelijke omgeving. Zij vindt dat de nota dat uitademt, maar het zou allemaal wat concreter kunnen. Zij vraagt zich ook af of er ook een uitvoeringsprogramma komt ten aanzien van het buitenstedelijke gebied. Daar gaat het om andere aspecten van 'gezondheid'. Zij kan zich voorstellen dat die aspecten niet in dit stuk meegenomen kunnen worden, maar in het stuk gaat het wel om de vraag hoe de gezondheid in de provincie in het algemeen bevorderd kan worden. Zij hoort de gedeputeerde daar graag nader over.

De heer Wolting is het eens met de genoemde doelstellingen en hij ziet graag dat Utrecht daarop in zou zetten. Utrecht als koploper op het gebied van gezond leven. Waar ligt echter de focus. Waar zit de samenhang van zaken zoals 'vitale wijken' met dit stuk? Hij vindt het belangrijk dat daarin veel meer helderheid komt. Hij kan zich niet aan de indruk onttrekken dat dit een praatstuk wordt waar de ambtenaren van de provincie en die van de gemeente over praten zonder dat daar een budget achter zit. Dan gebeurt er in feite niks. Wat gaat er concreet met de inwoners gebeuren als dit stuk uitgevoerd wordt? Die concreetheid ontbreekt.

De heer Van Deún benadrukt ook zijn kritiek op de schrijfstijl van dit stuk. Ook burgers moeten dit kunnen begrijpen. Hij is niet gelukkig met dit stuk. Hij gelooft ook niet dat hij het met dit stuk ooit eens zal worden, want er staan geen concrete doelen in verwoord.

Mevrouw Poppe vond de tekst ook moeilijk leesbaar. De nota is vaag en moet concreter. Wie bepaalt wat 'gelukkig zijn' of 'gezond zijn' is? Dat moet toch vooral de burger zelf bepalen. Zij vindt namens haar fractie niet dat de provincie de hardst groeiende of meest competitieve regio zou moeten zijn. Dat zijn secundaire doelen.

Wat zij het meest mist is het antwoord op de vraag wat de oplossingen zouden zijn voor het stedelijk gebied qua leefbaarheid. Zij is nieuwsgierig te horen hoe het college dat invult.

De heer Hazeleger sluit zich aan bij alle opmerkingen die zijn gemaakt ten aanzien van de leesbaarheid van dit stuk. Het gaat hem er vooral om hoe concreet men is. Daar ontbreekt het aan. Het stuk is een programma waarvan hij verwacht dat aangegeven wordt wat er gedaan gaat worden, wat het commitment is. Dat soort zaken mist hij in het stuk.

Er wordt gezegd dat tussentijdse informatie wordt gedeeld op social media en de website. Dat is prachtig, maar hij gaat er toch vanuit dat die informatievoorziening gewoon via de reguliere kanalen blijft verlopen.

De heer Van Reenen benadrukt dat de leefbaarheid een belangrijk onderwerp is en dat geldt voor alle bebouwde kommen binnen de provincie. Hij vraagt zich af welk probleem nu eigenlijk opgelost wordt. Dat ontbreekt! Hem bekruipt het gevoel dat het stuk vooral geschreven is voor de grootste bebouwde kommen binnen de provincie. Welk probleem gaat hiermee opgelost worden, zo vraagt hij zich af. En wat zullen de resultaten zijn als er aan die oplossingen gewerkt gaat worden? Dat inzicht ontbreekt in het stuk.

Hij vraagt zich ook af waarom er geen aandacht gevraagd wordt voor 'jongeren en gezond gewicht', maar ook voor sportfaciliteiten, ook voor ouderen.

Gedeputeerde Van Muilekom wijst erop dat het gaat om een innovatieprogramma. Het is de bedoeling om daarmee input op te halen. In het begin van de tekst had men in moeten gaan op de vraag waarom een innovatieprogramma nodig is. Dat zou hebben bijgedragen aan een grotere concreetheid. Het staat er wel, maar blijkbaar komt dat er niet voldoende uit. In het begin zou ook duidelijker gesteld moeten worden wat er gebeurt als aan dit programma geen gevolg wordt gegeven. Ook zou er concreter ingegaan moeten worden op wat er concreet gedaan moet worden en hoe dat dan moet gebeuren.

Er zijn grote vraagstukken rond innovatiedoelstellingen, waarbij het de bedoeling is om die met kennisinstellingen, de gemeenten, maar ook met private partners te bespreken. Dan wordt in gezamenlijkheid bekeken hoe de problematiek in elkaar steekt, waar tegenaan gelopen wordt e.d. Daar moet de inspiratie en input uit voortkomen, die in de reguliere programma's zijn invulling moet krijgen. Vervolgens zet hij uitgebreid uiteen hoe een verdere concretiseren van ingewikkelde zaken samen met andere partners kan leiden tot een concrete aanpak van vraagstukken.

Hij heeft nu vanmiddag gehoord dat men vindt dat er heel veel dingen staan in deze tekst, maar dat men een grotere concreetheid wenst. Er moeten ook prioriteiten gesteld worden.

De vraag wat de burgers hier allemaal van merken en vinden, is een moeilijke als het gaat om het nadenken over innovatie, want een concrete aanpak bepalen is iets waar inwoners niet direct iets van merken, maar dat wel van belang is om de mensen te bereiken. Maar als een gemeente met bijvoorbeeld een verdere verstedelijking aan de gang gaat, dan is het wel belangrijk dat inzichten rond een bepaalde innovatieve aanpak tot inspiratie leiden.

Hij heeft de wens gehoord om in vijf tot tien pagina's duidelijk uiteen te zetten wat de doelen zijn, hoe die bereikt worden, wat de prioriteiten zijn. Belangrijk daarbij is ook een helder taalgebruik.

Het is ook zeker niet de bedoeling om minder aandacht te besteden aan kleinere kernen.

Mevrouw Van Ulzen geeft aan het op prijs te stellen als de gedeputeerde terugkomt met een bekorte versie van dit stuk. Daarbij zou ook aangegeven moeten worden wat in het geheel precies de provinciale taken zijn.

Gedeputeerde Van Muilekom zegt toe de nota terug te zullen brengen tot zo'n 10 pagina's. Daarmee zal hij terugkomen in de commissie.

2.4 [Memo Stand van zaken varend ontgassen \(2021MM110\)](#)

De heer Hazeleger heeft de gedeputeerde ooit gevraagd hoe het staat met varend ontgassen en hoe het zit met ketelligplaatsen. Er werd geantwoord dat dat zaken zijn die landelijk worden opgepakt. De provincie heeft vooropgelopen in het verbieden van het varend ontgassen. Hij vindt dat er daarbij ook een verantwoordelijkheid ligt bij de provincie waar het het bieden van faciliteiten betreft om het ontgassen mogelijk te maken. Hij vindt dat dit aspect in deze brief te makkelijk als een landelijke aangelegenheid wordt opgevat.

Mevrouw Bikker wijst op een interessante proef met e-noses en zij is benieuwd of daar al resultaten van bekend zijn. Zij vraagt zich af of het mogelijk is die resultaten op internet te reproduceren. Is de gedeputeerde daartoe bereid?

Gedeputeerde Schaddelee wijst erop dat er nu op landelijk niveau wordt bekeken hoe dat verbieden van het ontgassen in gezamenlijkheid kan plaatsvinden. Daarbij moet ook duidelijk gemaakt worden waar er wel ontgast kan worden. Er bestaat een Task Force aangaande locaties voor het ontgassen. In de tussentijd wordt door overheden bekeken wat er lokaal nodig is. Er is een tussentijdse evaluatie en op het moment dat daarvan resultaten bekend zijn, worden die met de commissie gedeeld. Hij weet niet precies wanneer die resultaten er zijn, maar die komen binnenkort.

Hij bekijkt samen met collega Van Muilekom hoe de luchtkwaliteit ook hiermee verbeterd kan worden op dit onderdeel.

De heer Hazelager geeft aan niet tevreden te zijn met deze beantwoording en zegt toe hier nog een keer op terug te komen.

Mevrouw Bikker vindt het fijn dat erop teruggekomen wordt, maar dan hoort zij wel graag wanneer zij op de hoogte gesteld gaat worden van de resultaten van de evaluatie.

Gedeputeerde Schaddelee legt uit dat er in 2020 gestart is en dat er voor 2022 een evaluatie is voorzien. Hij zegt toe dat de resultaten van die evaluatie er in het eerste kwartaal 2022 zullen zijn.

2.5 [SB Ondertekening stadsakkoord Utrecht Toegankelijk \(2021MM124\)](#)

Mevrouw d'Hondt is blij met de ondertekening van het stadsakkoord en van de intentie van de provincie om hieraan mee te werken. Zij heeft een suggestie betreffende het supportersvervoer voor de voetbalwedstrijd van FC Utrecht. Door die 8% OV-vermindering zijn daar gaten in gevallen, hetgeen met name vervelend is voor mensen met een beperking. Zij vraagt zich af of de gedeputeerde daar iets op zou kunnen verzinnen. Aangezien voetbalstadions een van de weinige plaatsen zijn waar mensen van alle lagen van de bevolking samenkomen, denkt zij dat het in het kader van inclusiviteit en de Sociale Agenda een goed idee zou zijn als het zou lukken om mensen uit alle rangen en standen, met en zonder beperking, hier naartoe te laten gaan.

Gedeputeerde Van Muilekom denkt als trekker van de Sociale Agenda dat het een goede zaak zou zijn als het in het kader van het stadsakkoord met Utrecht zou lukken om de concessiehouders zover te krijgen dat zij ook voor de doelgroepen, die mevrouw 'd'Hondt zojuist noemde, op willen komen. Hij ziet het stadsakkoord als een soort voorbeeld voor andere gemeenten. Hij denkt dat het goed is dat iedereen mee kan doen, handicap of geen handicap.

Hij laat de verdere beantwoording van de vraag van mevrouw 'd'Hondt over aan collega Schaddelee.

Gedeputeerde Schaddelee zegt in de kwestie te zijn gedoken met de vraag hoe het gaat rond stadions. Hij is het ermee eens dat het een goede zaak is om dat soort plekken goed bereikbaar te houden, ook met het OV. Die afschaling gold ook ten aanzien van FC Utrecht. FC Utrecht is toen expres geschrapt en in het kader van de maatregelen is het helaas nog steeds niet mogelijk om die weer toe te voegen. Hij heeft wel geconstateerd dat zodra er wedstrijden zijn in het stadion de plek goed ontsloten is door het OV. Er rijden dan ook extra pendelbussen op het moment dat de wedstrijden beginnen en eindigen. Hij kan zich voorstellen dat het voor mensen met een beperking toch een wat hachelijke onderneming is om aan dat vervoer deel te nemen. Daarom is gezocht naar goede alternatieven en dat is de regiotaxi. Hij hoopt dat het spoedig weer mogelijk is de rest van het OV ook weer mee te laten doen.

2.6 [SV Aanleg rotonde N224-N226 in Woudenberg \(2021MM118\)](#)

De heer De Jager geeft aan dat zijn fractie dit voorstel steunt.

Mevrouw Bikker geeft aan dat haar fractie zich daarbij kan aansluiten. Zij is het eens met het voorstel, dat zij graag steunt.

De heer Kamp is namens zijn fractie ook blij met dit voorstel. Hij hoort graag de visie van de gedeputeerde over het vrachtverkeer in geval rekeningrijden op de snelwegen wordt ingevoerd. In dat geval wordt verwacht dat het vrachtverkeer ook over deze polder komt met zijn gevolgen voor de woningbouw van Woudenberg.

De heer Wolting geeft aan dat zijn fractie ook het voorstel steunt.

De heer Deún is ook blij met het voorstel.

De heer De Weerd meldt dat dit voorstel nogal wat vragen heeft opgeroepen in zijn fractie. Hij kan zich voorstellen hoe een knie-rotonde tot een betere doorstroming kan leiden. De huidige drukte vindt vooral plaats op de zgn. 'piepmomenten'. Wat is echter bekend van de herkomst en de bestemming van het verkeer dat gebruik maakt van de rotonde? Hoeveel toename wordt er per modaliteit verwacht in de nabije toekomst? Het wordt voor mogelijk gehouden dat het verkeer over tien jaar weer kan stagneren. Dan kan weer overwogen worden om een rotonde-doseerinstallatie te plaatsen. Maar daarmee is men dan

weer terug bij af! Hierdoor is voor de PvdD een knie-rotonde geen oplossing voor de langere termijn. Hij ziet liever dat er wordt ingezet op ontmoediging of op een betere spreiding over de dag van het autoverkeer.

In de huidige situatie is de oversteek voor fietsers niet optimaal te noemen. Hij mist echter cijfers of onderzoek. Is bekend hoeveel ongelukken op jaarbasis plaatsvinden op deze rotonde en waarbij fietsers betrokken zijn? Het blijkt niet mogelijk dat de voorgestelde fietstunnel een recht verloop gaat hebben onder de weg. Daardoor moeten er extra maatregelen bedacht worden voor de sociale veiligheid. Dus hoe wenselijk is deze oplossing dan eigenlijk? Van de onderzochte, maar afgevalen omfietsroute is niet bekend hoeveel langer die route dan zou zijn. Waarom zou die route sociaal onveiliger zijn? Hij hoort dat graag.

Als derde mogelijkheid wordt voorgesteld om een aanliggende busbaan te realiseren langs de oostelijke toerit van de rotonde. Hij vraagt zich af hoe veilig deze oplossing is. Mogelijk is zo'n baan ruimtelijk niet inpasbaar.

Bovendien wordt gesteld dat niet alle verkeer door deze maatregelen in de toekomst gefaciliteerd kan worden. Er wordt daarbij gezegd dat enige wachttijd in de spits geaccepteerd zal moeten worden. Hoe is dit dan anders dan de huidige situatie, waarin wachttijdvorming niet wordt geaccepteerd? In hoeverre is dit nu een kwalitatief hoogwaardig gebruik de openbare ruimte?

Door corona was het niet mogelijk om op de gebruikelijke manier de inspraak te realiseren. Zijn voorstel is om dat nu alsnog proberen te realiseren. Verder vraagt hij zich af of in het overzicht van investeringen de kosten zijn meegenomen voor de aankoop van aangrenzende stukken grond.

De heer Hazeleger wil weten of de heer De Weerd wel eens geprobeerd heeft om hetzij met de auto of met de bus 's morgens rond acht uur van Scherpenzeel naar Zeist te rijden. De bus doet er 's morgens een half uur over om over de rotonde te komen! Daarom vraagt hij zich af of de heer De Weerd de problematiek ter plekke kent.

De heer De Weerd kent de situatie wel in de avondspits. Hij ontkent ook niet dat er momenteel sprake is van een probleem. Hij vraagt zich alleen af of de voorgestelde maatregelen de beste zijn. Wat zijn fractie betreft is de toekomstbestendigheid van de voorgestelde knierotonde niet voldoende. Daarom zal de fractie die voorstel niet steunen.

Mevrouw Poppe spreekt van een mooi plan en wil weten in hoeverre het plan duurder is geworden door het tunneltje erbij.

De heer Hazeleger is het op een paar punten eens met de PvdD. Hij vindt het echter wel een goed voorstel. Hij weet uit onderzoek dat op de N224 25% van het verkeer een rit van minder dan 15 km maakt. De overige 75% maakt een rit van meer dan 15 km. Een fors deel daarvan maakt een rit van meer dan 25 km. Dat begint dus op bovenregionaal verkeer te lijken. Daarom pleit hij ervoor breder te kijken dan alleen de N224 en de rotonde en ook het regionale plaatje te bekijken. In de tijd dat de N224 bij Renswoude afgesloten was, was het op de N224 veel rustiger. Dat zegt iets over de herkomst van het verkeer. Daarom is het belangrijk het grotere plaatje ook in het oog te houden. Er moet bekeken wat daarmee gedaan kan worden in de contacten met de regionale en landelijke overheid.

De heer Oude Wesselink wil weten of de heer Hazeleger zegt dat als de N224 wordt afgesloten de rest van de N224 dan veel rustiger is. Is de heer Hazeleger daar dan verbaasd over?

De heer Hazeleger legt uit dat toen er bij Renswoude werkzaamheden waren, de druk op de N224 bij Woudenberg behoorlijk minder was. Dat laat zien dat het verkeer dat over de N224 rijdt niet direct verkeer is dat allemaal via de N224 naar de bestemming rijdt, maar dat het kennelijk gaat om een breder regionaal plaatje is, dat regionaal opgelost moet worden.

Mevrouw De Kruif zegt straks bij het volgende agendapunt op de problematiek van de N224 terug te zullen komen. Zij wijst voor nu op de ponten en het stukje Maarsbergen-Woudenberg, de A12 en A20, dat een heel groot probleem is. Dan komt het stukje waar de heer Hazeleger zojuist aan refereerde ook nog aan bod. Zij heeft daar straks een aanvulling op.

De heer Hazeleger vindt het belangrijk voor nu op het grotere plaatje te wijzen. Hij vindt het belangrijk dat dat plaatje ook onder ogen wordt gezien. Hij geeft aan dat zijn fractie het voorstel van harte steunt.

De heer Van Reenen begrijpt de redenering van de heer Hazeleger en hij begrijpt uit diens woorden dat als het bij Renswoude dichtzit het in Woudenberg rustiger is. Renswoude ligt op de grens met Gelderland. Zegt de heer Hazeleger dus dat het grootste deel van het verkeer uit de provincie Gelderland komt?

De heer Hazeleger schetst de situatie alsof er op de A12 file is. Dan zou men er bij Maarn af kunnen gaan en dan zou men binnendoor kunnen gaan om bij Veenendaal weer op de A12 te gaan. Dat soort problemen zijn allemaal dingen die zich vertalen op de N224 en N226. Zijn punt is dat die problemen, zeker bij de A30/A1, in het regionale overleg aangekaart kunnen worden. Dat soort grote oplossingen zal positieve gevolgen hebben voor het verkeer op de N224 en N226.

De heer Van Reenen zegt zijn vragen ook te stellen in verband met de positie over de Rijnbrug, waarbij een provincie zegt ermee te stoppen, terwijl Utrecht hiermee wellicht een probleem oplost voor diezelfde provincie. Dat lijkt hem in deze fase niet zo'n goed idee.

De heer Hazeleger is van mening dat ook wanneer de problemen op de A30/A1 opgelost worden, de doorstroming op dit knooppunt, zeker richting de toekomst, nog steeds iets is om zelf op te pakken. Dat is aan de provincie Utrecht en als deze provincie zijn problemen oplost, dan heeft men ook een betere positie tegenover Gelderland om te zeggen dat zij dat ook moeten doen. Daarom is hij ook enthousiast over dit voorstel.

Hij vindt het ook goed dat OV en de fietsveiligheid ook gelijk worden aangepakt. Hij is wel een voorstander voor de aparte strook voor het OV. Volgens hem is dat voor het OV een grote winst. In verband met de fietsveiligheid staat hij achter de aanleg van de tunnel. De sociale veiligheid vindt hij wel een punt en hij vraagt zich af wat daaraan gedaan gaat worden. Waarom is het niet mogelijk om gewoon een rechte tunnel te maken?

Verder merkt hij op dat een en ander voor de direct omwonenden consequenties zal hebben. Als het niet lukt om stukken grond in bezit te krijgen, zal dat gevolgen hebben voor het project. Hoe zeker weet de gedeputeerde dat dat allemaal gaat lukken?

De heer Van Reenen ziet dat hierdoor de leefbaarheid en verkeersveiligheid van Woudenberg omhoog gaat. Daarom is hij voor dit voorstel.

Gedeputeerde Schaddelee denkt dat het goed is om soms wat stevige maatregelen te nemen op het gebied van doorstroming, die samenhangen met verkeersveiligheid en leefbaarheid, waarbij hij richting de heer De Jager kijkt. Hier nu ligt een behoorlijke opgave en hij denkt dat de onderlinge gevoerde debatjes laten zien dat het hier niet gaat om een weg die alleen maar van A naar B gaat, maar van behoorlijk belang is voor alle aanwonenden en dan niet alleen van Woudenberg, maar ook van Scherpenzeel en Renswoude. Het gaat veelal om lokaal en regionaal verkeer, waarbij het gaat om mensen die relatief lange afstanden rijden voor woon- en werkbestemmingen. Dat maakt dat de relatie, zoals de heer Kamp die ziet met het rekeningrijden, iets is om mee rekening te houden. Juist om die reden is dit probleem meegenomen in het monitoringsnetwerk. Het gaat ook om heel veel vrachtverkeer. Mocht blijken dat er sprake gaat zijn van misbruik, dan is er nog de mogelijkheid om op andere plekken in de provincie dit onderdeel te laten zijn van een herzien netwerk. Daarvan is nu nog geen sprake, maar het wordt wel gemonitord.

Richting de heer De Weerd verklaart hij dat deze een aantal dingen stelt, die hem bijna in verwarring brengen. Zijn wedervraag aan de PvdD is of hij in de vragen een pleidooi beluistert voor ingrijpendere, grotere oplossingen. Is dat wat de PvdD bedoelt?

Wel ziet hij dat deze investeringen allemaal nut hebben, omdat de huidige congestie wordt opgeheven. Als dan gewezen wordt op het accepteren van enige wachtrijvorming in 2030 dan is er wel sprake van het hoogste scenario en een wachtrijvorming die anders is dan de huidige. Dan nog blijft staan dat er

een behoorlijke oplossing wordt geboden m.n. voor het OV en de fiets. Dat maakt ook dat het verkeer beter doorstroomt voor het autoverkeer.

Dan de vragen in verband met de sociale veiligheid, zoals door een aantal partijen gesteld. Er zijn dan globaal twee oplossingen. Ofwel men legt een tunnel aan die meer rechttoe-rechtaan is en daardoor sociaal veiliger is. Hij is kort geleden met collega Vlam te situatie wezen bekijken. Daardoor weet hij zeker dat het allemaal past, maar er moeten wel een of twee huizen voor gesloopt worden. Vandaar het voorstel zoals dat nu voorligt. Er moet daarom wel een zo veel mogelijk open en goed verlichte tunnel van gemaakt worden omwille van de sociale veiligheid. Dat er niet voor de omrijroute is gekozen komt door de situatie ter plekke, omdat die omrijroute een behoorlijk stuk door weilanden zou gaan lopen met slecht zicht vanaf de weg. Dat is dus sociaal onveiliger dan een tunnel met een bak.

Bij de totale kosten zijn de kosten voor het verwerven van gronden inbegrepen.

De SP wilde weten hoeveel die fietstunnel extra kost. Dat is 8,1 miljoen euro extra.

De heer Hazeleger opperde het idee dat als het om zoveel bovenregionaal verkeer gaat, de minister te vragen mee te betalen. Daar gelooft hij echter niet zo in.

De heer Hazeleger wijst erop dat hij daarbij niet dacht aan deze tunnel, maar er zijn wel nog problemen op te lossen, zoals die van de A1-A30. Bij de A28 ligt ook nog een knooppunt bij Hoevelaken. Daarbij gaat het volgens hem om wegen die van het Rijk zijn. Misschien zou het helpen ook dat soort punten nog eens te benadrukken.

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan dat dat te maken heeft met de vraag hoe daar naar gekeken wordt. Vanuit de regio wordt de druk maximaal op de ketel gehouden, zodat het Rijk daarin wat meer tempo geeft aan de uitvoering daarvan.

De voorzitter constateert dat hiermee dit agendapunt voldoende beantwoord is en een hamerstuk zal zijn.

2.7 [SB Ongevallen trams met ontsporing \(2021MM114\)](#)

Dit punt is uitgesteld naar de volgende commissievergadering, 1 december a.s.

2.8 [Memo Voortgang N224 Stationsweg Oost Woudenberg \(2021MM126\)](#)

De heer Hazeleger is blij dat deze memo er nu ligt en een paar goede oplossingen bevat qua verkeersveiligheid. Hij heeft gewezen op het belang van de participatie en de vraag hoe ver men mensen laat meedenken, zodat zij van te voren weten waarover zij nog mee kunnen denken. Hij is blij dat er een stoep komt aan beide kanten van de weg, hoewel dat nog een hele operatie zal worden. Hij hoort graag hoe de gedeputeerde dat ziet.

Een ander punt is de ontsluiting van de bedrijven die daar zitten. Er staat dat de gemeente dat oppakt, maar hij vindt het belangrijk dat de provincie daar ook in meedenkt en faciliteert. Het heeft ook consequenties voor de aansluiting op de N224. Hij wordt graag geïnformeerd over hoe die gesprekken lopen. Hij heeft reeds aandacht gevraagd voor de twee punten: geluid en luchtvervuiling. In de beantwoording van die vragen werd gezegd dat er nog een soort tweede ronde komt met nog meer aandacht voor geluid en lucht. Hoe ziet dat eruit?

Mevrouw De Kruij dankt voor het uitgebreide onderzoek. Woudenberg strijdt al heel lang voor deze zaak. Zij is blij met deze maatregelen, die maken dat men zich in Woudenberg gehoord voelt. Toch zijn er nog zorgpunten.

In de memo wordt gesteld dat de normen voor verkeersbewegingen gehanteerd worden. De geplande woningbouw in Woudenberg kan pas doorgaan wanneer de N224 opnieuw ingericht is. Daarover heeft de fractie zorgen. Bekend is dat de klankbordgroep graag een nieuwe rondweg had gehad, maar zij begrijpt dat dat niet een oplossing zou bieden. Het CDA is blij met de oplossing die er voor nu ligt. Maar de toekomst baart zorgen.

Gedeputeerde Schaddelee dankt voor de complimenten, die hij graag doorgeeft. Het vorige agendapunt ging over de verbetering van de doorstroming en de bereikbaarheid en was een product uit het verdere pakket. Er ligt een groot pakket aan maatregelen waar het de bereikbaarheid en doorstroming betreft.

Toen men aan het onderzoek begon was men van mening dat het niet zo zeer om de doorstroming en de bereikbaarheid gaat. De vraag was meer hoe het zit met de norm voor de verkeersbewegingen. Er werd uitgegaan van de verkeersbeweging die men nu in beeld heeft en die gerelateerd is aan de woningbouw in Hoevelaken en de ontwikkelingen in Scherpenzeel.

Er is wel naar de enorme verkeersdruk gekeken tegen de achtergrond van hoe dat op een zodanig goede manier kan worden opgelost voor met name de omwonenden, dat daarmee de leefbaarheid erop vooruit gaat. Daar richtte het onderzoek zich op en daar zijn dan ook de maatregelen op gericht. Dat gebeurt in nauwe samenhang tussen gemeente en provincie. Daarbij wordt ook nadrukkelijk gekeken naar de participatie door omwonenden. Er zal een participatietraject gestart worden.

Verder is nog een nadere uitwerking in petto van maatregelen rond luchtkwaliteit en geluid.

Hij is ook in gesprek geweest met Gelderland betreffende de vraag hoe het hele tracé het best kan worden aangepakt tot aan de rotonde bij Scherpenzeel. De huidige erfaansluitingen zijn in beeld in verband met de aanleg van het trottoir, dat op een zo goed en veilig mogelijke manier gerealiseerd moet worden.

Mevrouw De Kruif weet dat er door degene die zij vervangt aandacht is gevraagd voor de doorstroming op die plek. Wat de toekomst betreft ligt daar wel het probleem van de luchtvervuiling en de veiligheid voor fietsers en bewoners. Zij ziet echter nog niet hoe de doorstroming op die plek, de Stationsweg, voor de toekomst beter gemaakt kan worden. Het gaat alleen maar drukker worden, waardoor de doorstroming alleen maar lastiger zal worden. Zij weten wat daar specifiek aan gedaan gaat worden.

Mevrouw De Haan-Mourik wijst erop dat er veel gedaan wordt om de situatie in te regelen op de auto. Zij is weliswaar blij met de maatregelen, maar tegelijkertijd vindt zij dat ook andere vervoersmodaliteiten dan de auto gestimuleerd moeten worden. Dat geldt zeker voor de fiets.

De heer Hazeleger vindt het wel erg makkelijk om de zwarte piet van die woonwijken bij de gemeenten neer te leggen. De provincie heeft dat goedgekeurd. Hij neemt aan dat de vestiging (??). Het is van belang om dat soort dingen te faciliteren als men een beetje wil groeien en de bewoners een betaalbare woning wil kunnen aanbieden. Hij vindt het veel te kort door de bocht om te zeggen dat de gemeente dat dan maar moet oplossen.

Mevrouw De Haan-Mourik wil de verantwoordelijkheid niet bij de gemeente leggen. Het gaat om een gedeelde verantwoordelijkheid. Maar zij hoort ook geluiden uit Woudenberg waaruit blijkt dat er veel reuring is over de uitbreidingen, zoals die van bedrijventerreinen. Tegelijkertijd ligt er ook de mobiliteitsvraag, die zo goed mogelijk opgelost moet worden. Dat is inderdaad een heel complexe puzzel. Richting mevrouw De Kruif benadrukt zij dat de provincie in dat geheel niet alles kan oplossen.

Mevrouw De Kruif denkt dat het, zeker gezien de huidige woningbouwcrisis, belangrijk is dat gemeenten die die ruimte wel hebben, die woningen wel bouwen. Er zijn genoeg gemeenten die die ruimte niet hebben. Daarnaast is er nu ook het probleem van de doorstroming. Verder benadrukt zij dat het transport een van de grootste problemen is op de Stationsweg Oost.

Mevrouw De Haan-Mourik is het helemaal eens met het college om nu geheel in te zetten op het ook in de kleine kernen zoeken naar de beste plek. Een mooi voorbeeld vindt zij Vijfheerenland, waar heel veel vrachtverkeer toegeleid is naar een aldaar gerealiseerd bedrijventerrein. Er kan dus gestuurd worden op transport. Daarnaast moet gezocht worden, ook in die regio.

Gedeputeerde Schaddelee benadrukt dat de dingen in samenhang met elkaar bezien moeten worden. Als men in Woudenberg van mening is dat de gemeente moet kunnen groeien, maar men het tegelijkertijd nu al als te druk ervaart, dan ontstaat spanning tussen beide meningen. Hij herinnert eraan in dat kader al eerder benadrukt te hebben, dat als men het autoverkeer te druk vindt, de reflex niet moet zijn meer autowegen aan te leggen, maar dat er dan juist gekeken moet worden naar manieren waarop de bereikbaarheid en de doorstroming op een andere manier georganiseerd kunnen worden. Daarom is het belangrijk dat men twee dingen doet. Allereerst is dat hetgeen nu reeds gebeurt in samenhang met gedeputeerde Van Essen qua woningbouw in de regio en daarnaast is er het vraagstuk van de bereikbaarheid, die goed op elkaar afgestemd moeten worden.

2.9 [SB Vaststellen Vervoerplan 2022 U-OV en Syntus Utrecht \(2-21MM115\)](#)

Mevrouw [Bikker](#) herinnert aan de zaken die vanuit een andere vergadering zijn meegegeven betreffende de bereikbaarheid van het buitengebied. Er zijn brieven meegegeven en die zijn ondertekend door een aantal honderden mensen! Daarmee onderstrepten zij het belang dat zij hechten aan het ook in de avonden bereikbaar blijven van de buitengebieden door die bus. Dit punt ziet zij echter niet terug in de stukken. Is dit dan wel meegenomen? Zij wijst in dat verband op het belang van die bereikbaarheid voor de werkgelegenheid, die zonder de bus in gevaar komt.

Mevrouw [Poppe](#) heeft de stukken gezien en daarin duidelijk de bezwaren van het ROCOV gelezen over de inspraak en de participatieprocedure. Vorig jaar is de participatieprocedure ook grotendeels online gebeurd en daar heeft haar fractie toen ook al bezwaar tegen gemaakt. Dit jaar wordt het weer zo gedaan, terwijl reizigers en belangengroepen op die wijze te weinig inspraak hebben, naar haar idee. Dat is niet goed!

Verder wil zij weten wat er is gebeurd met de adviezen van het ROCOV. Ook het fenomeen buurtbus wil zij benoemd hebben. De SP is voorstander van een goed net met beroepschauffeurs. De verantwoording voor passagiers vindt zij veel te groot voor vrijwilligers. Daar zijn beroepsmensen voor nodig. Al eerder is gebleken dat zij het niet eens is met de gedeputeerde over de stelling dat er geen geld is voor opschaling. Er is namelijk een coronapotje dat afgeschaald is. Waarom kan dat potje niet gebruikt worden om de bus weer op te schalen? Daar blijft de SP op hameren.

Tot slot wil zij graag voorgerekend zien wat precies de kosten zijn van het feit dat er in 2022 meer werkdagen zijn dan in 2021. Er staat geen bedrag bij, maar het punt triggert haar wel.

Gedeputeerde [Schaddelee](#) geeft aan dat een aantal van de laatste vragen reeds gesteld en beantwoord zijn voor de zomer. Hij verwijst mevrouw Bikker daarnaar terug. Er zijn twee dingen die hij nu wil zeggen. Het is goed om de reactienota (zie de bijlagen) [\(??\)](#) Vervoerplan 2022 erbij te pakken. Daarin is uitgebreid ingegaan op gestelde vragen.

De (ongemakkelijke) overall reactie is dat de provincie in 2022 minimale ruimte heeft om extra op te schalen. Evengoed blijft alles 7 dagen in de week, via de 'flex', goed bereikbaar met het OV! Verder benadrukt hij dat Utrecht als enige provincie in 2022 niet verder hoeft af te schalen op het OV.

Mevrouw [Poppe](#) wil weten waarom het coronapotje niet kan worden aangesproken.

Mevrouw [Bikker](#) hoort het antwoord op de vraag van mevrouw Poppe ook graag. Zij kan verder het onderdeel dat zij noemde in die consultatienota's niet terugvinden. Daarom wil zij weten of dat punt wel meegenomen is. Verder benadrukt zij dat als er zoveel menen achter een vraag staan, het lichtzinnig is als dat zo terzijde geschoven wordt. Zij denkt dat dat niet goed is.

Mevrouw [De Haan-Mourik](#) wil het belang onderstrepen van na te kunnen gaan wat er wel of niet met de adviezen van het ROCOV is gedaan.

Naar aanleiding van de technische vraag van het SGP is zij blij dat de concessie gehandhaafd kan blijven voor 2022. De aansluiting van bus op trein in het geheel van de mobiliteit acht zij van groot belang. Daarom vindt zij het antwoord op die vraag vrij algemeen. Veenendaal-De Klomp is weliswaar geen IC-station, maar wel een station waar IC-treinen stoppen. Daarom zou zij een meer gelaagd antwoord willen. Deze vraag mag schriftelijk beantwoord worden.

De heer [Hazeleger](#) wijst erop dat sinds corona de SGP altijd de lijn van 'afschalen OV' heeft gesteund. Ook voor volgend jaar zal de SGP dat doen. Nu speelt echter wel het knelpunt dat die aansluiting tussen bus en trein er niet is. Dan wordt wel tegen ROCOV gezegd dat dat jammer is, maar dat er geen geld meer voor is, terwijl men 9 miljoen euro laat vrijvallen uit een potje dat bedoeld is om dit soort knelpunten op te pakken. Als die financiële ruimte er niet is, hoe komt dat dan?

Gedeputeerde [Schaddelee](#) wijst erop dat in geval van Veenendaal-De Klomp de dienstregeling wat aangepast is juist ten behoeve van een betere aansluiting op de treinen. Dat valt te lezen uit het materiaal, maar kennelijk niet duidelijk genoeg.

Met betrekking tot het coronapotje wijst hij op de regels die de provincies met het Rijk hebben moeten uitonderhandelen omwille van die beschikbaarheidsvergoeding. De provincies krijgen volgend jaar tot september van het Rijk een beschikbaarheidsvergoeding van tientallen miljoenen euro's. De afspraak die daaronder ligt is dat op het moment de provincie er extra geld in gaat steken, dat regelrecht ten koste gaat van de bijdrage van het Rijk. Dat maakt dat dat coronapotje er wel voor ingezet kan worden, maar dan worden wel in Den Haag de champagneflessen ontkurkt en niet in Utrecht!

De heer Hazeleger concludeert dat dat dus betekent dat als ook maar een klein beetje geld vrijgemaakt wordt om een paar extra bussen te laten rijden om die aansluiting op de treinen beter te maken, dat direct consequenties heeft voor die bijdrage vanuit het Rijk. Dus dat vrijmaken van geld kan gewoon niet, want men zou dan de dief van eigen portemonnee zijn.

Gedeputeerde Schaddelee legt uit dat die redenering klopt.

De heer Hazeleger meent dat dat dus betekent dat er wél extra geld in het vervoer gestopt kan worden. Daar zit hij wel mee, want hij wil weten wat het gaat kosten om die aansluitingen te verbeteren. Hij begrijpt wel dat dat dan dubbel zo duur wordt.

Mevrouw Bikker wijst erop nog geen antwoord te hebben gekregen op haar vraag hoe het kan dat de mening van zo veel burgers zo maar terzijde wordt geschoven. Verder hoort zij een soort voorstel aankomen ten aanzien van deze twee knelpunten. Kan er niet bekeken worden of er tot een oplossing gekomen kan worden? Zij zou daar een groot voorstander van zijn.

De heer Van Reenen wil nog reageren op de gedeputeerde die erop wees een dief te zijn van eigen portemonnee. Hij meent dat belastinggeld op een zo goed mogelijke manier besteed moet worden. Gaan zitten hannesen met geld dat men wel of niet van de Rijksoverheid krijgt, vindt hij een verkeerde gedachtegang. Het gaat om het probleem met het OV.

Gedeputeerde Schaddelee wijst er richting de heer Van Reenen op dat wel met hem eens te zijn, maar hij draagt de verantwoordelijkheid voor het provinciale OV. Dat betekent dat hij op de dubbeltjes en kwartjes moet letten om ervoor te zorgen dat daar zo weinig mogelijk pijn door gevoeld wordt en dat je met de middelen zo veel mogelijk kan doen.

Richting het CDA antwoordt hij het een lastige discussie te vinden als hij het toespitst Ameide. Dat heeft ermee te maken dat dit een lijn was die ook vóór Corona al een slechte bezetting had. We hebben in het verleden ook wel eens een keer een hele wijk uit Amersfoort op de tribune gehad, die zeiden 'hoe kan je het nou maken de (?)lijn in Amersfoort te laten vervallen. Toen heeft hij tegen de bewoners van die wijk gezegd 'nou prima, we laten die bus nog één jaar rijden, maar belooft u dan dat u net zo massaal als u nu op de tribune zit ook in die bus gaat zitten.' Vervolgens was toch het jaar daarna de constatering dat dat niets heeft gedaan. Dus soms zit het in de perceptie van mensen dat ze heel graag een bus willen hebben, maar dat het bijna een gevoelskwestie is, terwijl er in de praktijk weinig gebruik gemaakt wordt van de bus. Dat zie je hier in Ameide ook, terwijl op – en ik wil op zich niets afdoen aan de kwaliteit. We bieden er wel Uflex aan, je moet dan alleen in plaats van dat je naar de bushalte loopt dat via de telefoon aanvragen. Maar je kan op ieder moment het vervoer krijgen wat je wil, op het kwaliteitsniveau wat je wil. En hij snapt wel dat het iets anders voelt dan bij een bushalte staan, waar de bus standaard komt, maar hij wil ook niet net doen alsof Ameide totaal verstoken is van OV, want dat is ook niet zo.

De voorzitter sluit hiermee dit deel van de vergadering af. Het is dan 17.34 uur.