

VERSLAG van de digitale vergadering van de Statencommissie Milieu en Mobiliteit van 31 maart 2021

Voorzitter:

drs. J.H. van Oort

Aanwezige woordvoerders:

ir. H.P. van Essen (gedeputeerde), A.J. Schaddelee (gedeputeerde), S.A. Berlijn (JA21), G. Bikker (CDA), I. Bouabid (Lijst Bittich), A.C. Boelhouwer (GroenLinks), H. Chidi (D66), H. van Déun (PVV), A. Donker (SGP), M. Eggermont (SP), M. van Elteren (GroenLinks), J.C.A.M. van Gilse BSc. (VVD), N. de Haan-Mourik (ChristenUnie), 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), M. Lejeune (PvdA), ing. D.A. Oude Wesselink (GroenLinks), R. van Reenen (50PLUS), A.G. van Schie (VVD), drs. W. Ubaghs (PVV), mr. S.F. van Ulzen (VVD), L.E. Veen (D66), P. de Weerd (PvdD), ing. H.I. Wolting (ChristenUnie), W. Wijntjes (CDA)

Van ambtelijke zijde aanwezig:

dr. R.J. Poort (adjunct-griffier), M. Bollinger (verslag, Notuleerservice Nederland)

1. OPENING EN ALGEMEEN

1.1. Opening

De voorzitter opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom.

1.2. Vaststellen agenda

De voorzitter wijst op het verzoek van mevrouw Van Ulzen tot het bespreken van het stuk van de PARK inzake de RES'en (agendapunt 3.1.), daarbij gesteund door een aantal fracties. Vandaag ziet de voorzitter daar geen mogelijkheid voor vanwege de volle agenda, zodat bespreking op een later moment plaatsvindt.

Mevrouw Lejeune is zich niet van bewust het verzoek van de VVD te hebben gesteund. Zij heeft vragen gesteld en die zijn afdoende beantwoord.

De voorzitter geeft aan dat bij agendapunt 2.3. zich een inspreker nog laat heeft aangemeld, namelijk de heer Prins. Zijn daartegen bezwaren?

De heer Wijntjes heeft er een mail over doorgestuurd maar nog geen antwoord ontvangen.

De voorzitter wijst erop dat GS over de beantwoording gaat. De griffier zal het nog bekijken.

De heer Oude Wesselink stelt voor beide sprekers inspraak te geven, tenzij de inhoud hetzelfde is.

De voorzitter kent de inspreksteksten niet.

De heer Eggermont pleit voor twee verschillende inbrengen.

De voorzitter ziet er geen bezwaar in. Hij geeft aan dat elke fractie vandaag 12 minuten spreektijd heeft.

Hij constateert dat de agenda ongewijzigd is vastgesteld.

1.3. Mededelingen

Gedeputeerde Van Essen geeft een mondelinge toelichting op de voortgang met het inpassingsplan spooronderdoorgang Maarsbergen. Het inpassingsplan is inmiddels onherroepelijk geworden.

1.4. Rondvraag

Er zijn geen vragen.

[1.5. Vaststellen verslag van de commissie MM van 10 februari 2021 \(2021MM219\)](#)

Het verslag wordt met enkele wijzigingen vastgesteld.

De voorzitter deelt mee dat de verslagen zijn geëvalueerd met het nieuwe verslagbureau om de kwaliteit aan te scherpen.

[1.6. Termijnagenda en lijst moties \(2021MM20\) versie 3-3-2021](#)

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan dat rond de uittreedbaarheid fauna Merwedekanaal de aanbesteding is geregeld. Hij wijst op de vierde kwartaalrapportage WTVS en het dossier over de Uithoflijn. Bij de toezeggingen staan de updates rond de VRT, zo heeft de gedeputeerde gesproken met winkeliersvereniging Nieuwegein over de wijze van eventuele compensatie.

Voor het tracébesluit A27 zullen GS een voorzet geven voor een reactie. Per 1 april 2021 wordt de knoop doorgelicht over herinrichting parallelweg N229 Odijk-Werkhoven. Op de N402 is naar aanleiding van een ongeluk bij Loenen de snelheid verlaagd. Eind 2021 is er duidelijkheid over maatregelen die bij groot onderhoud in 2022 kunnen worden genomen.

De heer Van Reenen dankt voor de aanpak N402.

De commissie heeft kennisgenomen van de termijnagenda en lijst moties.

[1.7. Ingekomen stukken M&M](#)

De commissie heeft kennisgenomen van de lijst met ingekomen stukken.

1.8. Grote projecten

Gedeputeerde Schaddelee heeft ditmaal geen mededelingen

2. TER BESPREKING

2.1. Statenvoorstel Tramkruising Symfonielaan Nieuwegein

De heer Oude Wesselink heeft complimenten voor de duidelijkheid en compleetheid van het voorstel. Het is een vrijliggend fietspad, wat overigens raar klinkt, want hij kruist wel de tramlijn. Waren er ook ongevallen tussen (brom)fiets en auto? Het is blijkbaar een bromfietspad? Is het niet veiliger om de bromfiets naar de rijbaan te brengen, zoals gebruikelijk is binnen de bebouwde kom? En zeker bij in de buurt van een school? Is er onderzocht om er een fietspad van te maken? Hij is benieuwd of de snelheid van de tram omhoog zal gaan vanwege de overwegbomen en naar de gevolgen ervan voor de dienstregeling. Dit zorgt vooral voor veiligheid, en vrijwel niet voor tevreden OV-reizigers en verbetering van de bereikbaarheid. Waarom dan toch betaling vanuit programma bereikbaarheid en tevredenheid? Het voorstel kan als hamerstuk in PS worden geagendeerd. De heer De Jager kan zich vinden in het voorstel. Het gaat hier om een specifieke situatie. Zijn er geen andere plekken om de veiligheid te verbeteren? Bij de AC Verhoefweg komt een verkeersbrug. Gezien de onveilige oversteek op veel tramkruisingen zijn er aanpassingen nodig. Ook zijn er afspraken nodig over rubberen profielen op de tramovergangen. Spreker vraagt om de status van de uitvoering daarvan. Een aantal haltes moet men gaan beveiligen. De heer Berlijn heeft geen vragen. Het is een prima voorstel. De heer Wijntjes is tevreden met het voorstel en de aanpak. Hij stelt voor de AHOB's te verplaatsen naar Nieuwegein. Mevrouw Veen kan het belang van de overwegbomen steunen, evenals het geld uit het budget voor bereikbaarheid en tevredenheid. Ook andere knelpunten moeten worden aangepakt. Mevrouw d'Hondt vindt het een goed voorstel. De aanleiding van het ongeluk was te betreuren. Nader onderzoek is echter niet nodig.

De heer Wolting geeft aan dat het voorstel wat hem betreft een hamerstuk in PS kan worden. De heer Van Deún wijst erop dat risico's al jaren bekend zijn, ook op andere kruisingen. In Loenen moest eerst een ongeluk gebeuren voordat maatregelen werden genomen. Spreker vraagt om een toezegging van de gedeputeerde over een deugdelijke analyse van alle kruisingen in de provincie.

De heer De Weerd vindt het tragisch dat er eerst een ongeluk moest gebeuren voordat de plek wordt aangepakt. Zijn er ook veiligheidsrisico's elders? Hoeveel tramkruisingen zijn er zonder overwegbomen? Is het mogelijk de fietspaden niet met twee rijrichtingen in te richten?

Wat gebeurt er met het voorstel als de gemeenteraad van Nieuwegein het plan om het fietspad tweerichtingen te maken, zou afwijzen? Gedeputeerde antwoordt dat Nieuwegein hier daags voor de commissie mee heeft ingestemd.

De heer Eggermont stelt voor navraag te doen bij de bestuurders. Komen de jaarlijkse kapitaallasten uit het beschikbare budget? Meer uitleg daarover is gewenst. De SP staat achter de maatregel.

De heer Donker betreurt het ongeluk met trieste afloop. De situatie is gecompliceerd. Een goede doorgang voor de tram is belangrijk, maar de veiligheid ook. Ook bij de Uithoflijn was er een botsing met een auto. De SGP vraagt de gedeputeerde om een rapport over de overgangen. Het voorstel kan als hamerstuk naar PS.

De heer Van Reenen wijst op de invloed van het gedrag van veel verkeersdeelnemers. Op de rotonde bijvoorbeeld nemen de sporters van hockeyteams vaak de kortste weg linksom. Ook vinden er vaak aanrijdingen plaats, vooral door het niet opvolgen van rood licht. 50Plus kan instemmen met voorstel.

Gedeputeerde Schaddelee hecht eraan stil te staan bij wat er is gebeurd. Er was een ernstig scooterongeluk waarbij een jongeman is gestorven onder de tram. Er is echter voldoende aandacht bij de provincie voor de verkeersveiligheid. Het gaat om zes geregistreerde ongevallen, allemaal met de tram.

De heer Van Deún heeft zijn betoog wellicht iets te gechargeerd geformuleerd, maar de aanpak kan veel beter, namelijk met een overzicht en een duidelijke analyse van de 2500 kruisingen.

Gedeputeerde Schaddelee was ietwat geïrriteerd over de bijdrage van de PVV omdat hij de verkeersveiligheid altijd op de eerste plaats zet, al kan het altijd beter. De 2500 kruisingen in de provincie worden voortdurend geanalyseerd.

De heer Oude Wesselink vraagt of het gaat om een fietspad en geen bromfietspad.

Gedeputeerde Schaddelee bevestigt dat.

De heer Wijntjes vraagt de heer Van Deún wat er moet worden veranderd aan de trambaan.

De heer Van Deún antwoordt dat over de tramlijn in Utrecht veel te doen is om vooral de kruispunten veiliger te maken, ook in het licht van de gevolgen voor het sneller rijden van de tram.

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan dat de snelheid van de tram niet omhoog zal gaan. Het programma bereikbaarheid en tevredenheid wordt binnen het ov-budget gefinancierd. Er zijn echter ook andere overwegen zoals de verstedelijkingsopgaven. In de wijken van IJsselstein zelf kruisen de trams ook ontsluitingswegen. Bij Nieuwegein is echter sprake van een andere situatie. Daar gaat het om een stadstram met 22 kruisingen zonder overwegbomen en drie met, en de Symfonielaan is de vierde. In IJsselstein zijn alle overgangen beveiligd.

De heer De Weerd vraagt waarom er in principe geen overwegbomen worden overwogen.

De heer De Jager wil voorkomen dat er ongelukken kunnen gebeuren. Hij herhaalt zijn vraag over de voetgangersbrug AC Verhoefweg en over rubberen profielen.

Gedeputeerde Schaddelee wijst op de taak van de NS in stedelijke gebieden. Er vinden door de provincie en gemeente regelmatig schouwen over de veiligheid plaats. Rubberen profielen zijn in dit geval niet nodig. Op andere plekken is de tram onderdeel van de weg, maar hier is dat niet het geval. Bij de AC Verhoefweg is de keuze gemaakt voor een voetgangersbrug.

De tramchauffeurs rijden op zicht, en daarom extra voorzichtig. De bestuurders is gevraagd naar de veiligheidsbeleving, waaruit bleek dat bij de Symfonielaan problemen waren met de zichtlijnen vanwege de schuine ligging van de weg ten opzichte van de trambaan. Daarom is besloten tot deze maatregel. AHOB's worden op gemeentelijke kruisingen geplaatst. Bij het spoor geldt een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de provincie en de gemeente. De gemeenteraad heeft ingestemd met het besluit. De kapitaallasten worden verwerkt in het MIP en MOP. Met een regelmatige veiligheidsschouw probeert men zoveel mogelijk ongevallen te voorkomen. Naast de

handhaving zijn campagnes nodig om het gedrag van de verkeersdeelnemers te veranderen. Daar moet men aandacht aan geven. Ook dat is vooral een zaak voor de gemeente.

De voorzitter gaat over op de tweede termijn.

De heer Van Reenen vindt de maatregel niet efficiënt als de bromfiets op de rijbaan moet rijden, omdat de slagbomen alleen op het fietspad komen.

De heer Donker sluit zich aan bij die vraag.

Gedeputeerde Schaddelee antwoordt dat de overwegbomen een volledige afsluiting vormen tussen de trambaan en de fietspaden aan weerszijden van de weg en in beide rijrichtingen. Er worden dus geen halve maar hele overwegbomen geplaatst om te voorkomen dat fietsers tussen de overwegbomen door kunnen slalommen. De overwegbomen en verkeerslichten voor het autoverkeer worden aan elkaar gekoppeld.

De voorzitter concludeert dat het voorstel als hamerstuk in PS kan worden geagendeerd.

2.2. Statenvoorstel participatieplan Nieuwe OV concessie 2025

De heer Oude Wesselink dankt voor het participatieplan. Hij vraagt zich af of de participatie van bewoners en doelgroepen wel voldoende aandacht krijgt in de brede aanpak. Die lijkt zich nu vooral te richten op de stakeholders, vervoerders, ROVER en ROCOV. Dat kan ten koste gaan van het belang van bijvoorbeeld de fietsers, de ouderen en andere kwetsbare groepen. Daarnaast zal het openbaar vervoer de negatieve gevolgen ondervinden van de coronacrisis en minder reizigers. Kan de gedeputeerde ook daarop nader ingaan? GroenLinks pleit voor participatie van alle inwoners en denkt na over een voorstel daarover in PS.

De heer De Jager vindt het goed dat dit participatieplan breder wordt getrokken. Hoe wordt ervoor gezorgd dat de inwoners en andere betrokkenen goed worden vertegenwoordigd? Hij vraagt naar de rol van de potentiële vervoerders bij het participatietraject. In verband met corona en de marktconsultatie zou het goed zijn vroegtijdig ideeën en wensen bij hen te inventariseren, ook bij partijen die wellicht een rol bij de aanbesteding gaan spelen. De VVD vindt het een goed voorstel.

De heer Berlijn is voorstander van een goede uitvoering van de participatie. Wordt er ook gekeken naar de ervaringen in andere provincies bij de concessieverlening en de participatie? Als betrokken partijen ook mee gaan beslissen, is goed verwachtingsmanagement nodig, evenals een transparante rolverdeling. Vanwege de coronacrisis zijn de vervoersprognoses niet meer representatief. Hoe gaat men daarmee om bij de concessieverlening en de participatie?

De heer Wijntjes vraagt of er voldoende kennis van de post-coronatijd voorhanden is, gezien de uitzonderlijke tijden. Het voorstel biedt een mooi en overzichtelijk plan voor de Staten. Het CDA is het eens met het voorstel, maar niet met de inbreng van GroenLinks. ROCOV biedt immers voldoende waarborgen voor betrokkenheid van allerlei groeperingen. Het zou goed voor de oordeelsvorming van de Staten zijn als korte memo's worden verstrekt hoe er is overlegd met de participanten.

Mevrouw Veen vindt het een lastig stuk, al is het inhoudelijk sterk over de brede participatie. Maar het is geen participatieplan voor het betrekken van de inwoners en de verschillende deelbelangen van doelgroepen. Die moeten er meer in worden meegenomen. D66 vraagt daarom om een reflectie van de gedeputeerde om het stuk in die zin aan te passen. Voor mensen met kleurenblindheid is het plaatje op bladzijde 5 onleesbaar. Dat moet helderder kunnen.

Mevrouw d'Hondt begrijpt dat fundamentele keuzes nodig zijn, gezien corona en de mobiliteitsvragen in het algemeen. Daarom is dit participatieplan belangrijk. Overigens is de PS geen stakeholder maar beleidsmaker. De doelen van participatie zijn niet helder beschreven. Voor de PvdA betekent participatie het vormgeven van de democratie. Het moet niet blijven bij afvinken. De ROCOV is een belangrijke club, maar ook een vergaarbak van allerlei deelbelangen, waarbij de kwetsbare groepen bovenaan dienen te staan. Die moeten actief meedenken over de concessie en verdienen meer aandacht in het plan. Inwoners worden volgens het stuk via de gemeente betrokken, maar ook de niet-reizigers moeten kunnen meedoen aan de participatie, zeker in tijden dat veel

mensen het ov mijden vanwege corona. Hoe ziet het tijdschema van de gunning van de concessie en de start van de exploitatie eruit? Dit in verband met de chaos die de vorige keer ontstond.

De heer Wolting wijst erop dat de nieuwe vervoersconcessie een moeilijke en uitdagende klus wordt. In het plan moet men de keuzes transparant maken. De stakeholders worden betrokken in de verschillende trajecten. Zo is er wel aandacht voor de rol van de gemeente en de ambtelijke organisatie, maar bestuurders worden pas aan het eind betrokken. Waarom? De CU zal meewerken aan een breder draagvlak bij de gemeentes en inwoners met een oproep aan iedereen om aan de participatie mee te doen. Ook andere fracties zouden dat moeten doen.

De heer De Weerd kan zich vinden in het voorstel. De coronacrisis moet aanleiding zijn met verschillende scenario's te werken. De stakeholders krijgen veel invloed. Gaat dat niet ten koste van het belang van inwoners, fietsers en andere groepen? Krijgt duurzaamheid aandacht in de nota van uitgangspunten, maar ook in de vorm van netwerken en investeringen?

De heer Van Deún sluit zich aan bij de heren Wijntjes en Oude Wesselink in verband met de gevolgen van corona. Er zal grote discussie bij de inwoners gaan ontstaan over de effecten van corona op het openbaar vervoer. In ROCOV gaat het om veel verschillende deelbelangen en het is de vraag of die niet met elkaar in tegenspraak zijn. De PVV is benieuwd naar de moties of amendementen van GroenLinks. Het gaat immers niet alleen om het informeren maar ook om het meedoen van mensen. Dat vereist een bredere participatie dan de stakeholders alleen.

De heer Eggermont merkt op dat de stukken feitelijk niet juist zijn, zo blijkt uit pagina 8 over de 'verplichte' Europese aanbesteding. Hij stelt voor dat woord te schrappen. Corona dwingt tot fundamenteel nadenken over de rol van de overheid wat betreft het openbaar vervoer. Over de participatie zijn goede vragen door GroenLinks gesteld. Wat betreft ROCOV moet men de deelbelangen nadrukkelijk meenemen in de participatie. Uit het stuk blijkt een voorkeur voor het intensief betrekken van de belangrijke stakeholders, maar men moet waken voor een zuivere procesgang tijdens de concessieverlening. PS is niet alleen stakeholder maar moet een grotere taak opzien in de besluitvorming.

De heer Donker wijst op de problemen bij het verlenen van de vervoersconcessie de vorige keer. Uit de evaluatie blijkt dat verbeterpunten nodig zijn. De concessie start eind 2025 en dan zal blijken dat onrendabele lijnen helaas worden geschrapt vanwege corona en onderbezetting. Daarom moeten de Statenleden nu goede kaders stellen. In ROCOV nemen allerlei partijen deel, maar scholieren hebben nu eenmaal andere wensen dan gehandicapten of ouderen. Kan de gedeputeerde daarop ingaan?

De heer Van Reenen vindt het een duidelijk en prima plan, al is er meer aandacht nodig voor post-corona. De ouderen en kwetsbaren moet men zeker betrekken bij de participatie.

De heer Bouabid sluit zich aan bij de vragen.

Gedeputeerde Schaddelee gaat in op de rol van PS. Naast de formele momenten dat PS aan zet is, is geprobeerd hen ook te betrekken bij de participatie, het proces en als onderdeel van het provinciaal bestuur.

De heer Eggermont wijst erop dat PS de kaderstellende besluiten neemt.

Gedeputeerde Schaddelee begrijpt dat.

Mevrouw d'Hondt wijst op het schema op pagina 8, waar staat aangegeven dat PS geen bevoegdheid krijgt bij de besluitvorming over het programma van eisen. Dat is aan GS. Waarom ligt het betrekken van alle inwoners bij de participatie in dit stadium minder voor de hand? Waarom deze verandering ten opzichte van de vorige concessie?

Gedeputeerde Schaddelee vindt het een goede vraag. Formeel is het participatie- en besluitvormingsproces niet anders geworden. PS stelt de nota van uitgangspunten vast, wordt geïnformeerd en adviseert over het programma van eisen en GS voert die uit, zo is de rolverdeling. Overigens loopt er nog een onderzoek van de rekenkamer naar de sturingsrollen in de Utrechtse ov-concessie. De resultaten van dit onderzoek worden medio juni 2021 verwacht.

De heer Wijntjes heeft bezwaar tegen de invulling van de rol van PS als adviseur, omdat die de kaders moet vaststellen.

Gedeputeerde Schaddelee vindt dat een goede suggestie waarnaar nog zal worden gekeken. Nu gaat het vooral om de inrichting van de brede participatie. De Wet Personenvervoer 2000 schrijft een beperkte vorm van participatie voor als minimum. Alleen de betrokkenheid van omliggende vervoersautoriteiten en het adviesrecht van ROCOV over het PvE is in de wet geregeld. Met dit plan wordt de participatie aanzienlijk verbreed. Kennisdelen en informeren is erg belangrijk. De materie is echter ook complex en vergt enige kennis van zaken. De meerwaarde van participatie met een bredere doelgroep moet niet worden overschat. Het beter en intensiever betrekken van een beperkt aantal stakeholders is in sommige fasen effectiever dan het betrekken van veel betrokkenen. Zoveel mensen, zoveel wensen. Openbaar vervoer is een collectief systeem en zal nooit aan alle individuele mobiliteitswensen kunnen voldoen. In de participatie kunnen de individuele wensen al snel de boventoon voeren.

De heer Oude Wesselink vraagt naar de rol van de gemeentes bij de participatie. Worden de inwonerspanels ook opgenomen in de plannen?

Mevrouw d'Hondt denkt dat bij ROCOV en Rover de deelbelangen van bijvoorbeeld ouderen of fietsers minder aandacht zullen krijgen, ten onrechte.

Gedeputeerde Schaddelee kan haar over die specifieke belangen geruststellen. Men gaat werken met panels om verschillende bewonersgroepen te betrekken en hen vragen voor te leggen. Ook krijgen individuen via de website de kans op inspraak. ROCOV vervult een wettelijke taak. In de participatie en de concessie staan de ov-reizigers centraal. Dat nu ook bovenwettelijke zaken qua participatie worden geregeld, maakt het ditmaal bijzonder. De doelstelling van het plan is de participatie zo integraal mogelijk in te richten.

De heer Wijntjes is het eens over het belang van ROCOV, maar aan hen kan opdracht worden gegeven in het advies duidelijk aan te geven dat er ook andere belangen bij een doelgroep bestaan. Dan is dat transparant voor PS om erover in debat te gaan.

Gedeputeerde Schaddelee vindt dat een terecht punt. Hij zal kijken hoe dat in het proces transparanter kan worden gemaakt zodat het ROCOV-advies ook een minderheidsopvatting zal weergeven. De onderdelen van dat advies komen ook terug in de reactienota. Er is gevraagd naar een marktconsultatie en de bijzondere situatie vanwege corona. Recent is een brief verstuurd dat men zelfs de zwartste scenario's uitwerkt. Die inhoud komt later aan bod en vandaag moet de focus liggen op de participatiekant. Men zoekt een breed en verdiepend gesprek op met de vervoerders en andere vervoerregio's over een redelijke marktuitleg voor de concessie. Daarbij is een level playing field essentieel. De uitvraag voor de nieuwe concessie ligt al een jaar stil.

De heer De Jager vraagt of de marktconsultatie een apart traject van het participatieproces is. Of nemen de vervoerders ook deel aan het participatieproces? Dat laatste lijkt hem waardevol. In sessies kunnen vervoerders deelnemen om de inzichten uit te wisselen. Waarom scheidt de gedeputeerde de inbreng van de vervoerders van die van bijvoorbeeld de ROCOV?

Gedeputeerde Schaddelee antwoordt dat de marktconsultatie onderdeel van het grotere geheel is, maar wel duidelijk wettelijk is ingekaderd. Het zijn twee sporen die gelijk op lopen tot de nota van uitgangspunten en het programma van eisen. Informeel kan men in sessies de inzichten met elkaar delen, maar de vervoerders moeten dan input geven voor een programma van eisen waar zij zelf op gaan intekenen. Een bepaalde proceszuiverheid is nodig, maar het is nuttig zoveel mogelijk voeling met de vervoerders te houden. De reactienota komt naar de Staten die er advies over indienen aan het college. Men moet blijven zoeken hoe men iedereen bij het participatieproces kan betrekken en ook nieuwe vormen erin bedenken. Een afvinkparticipatie is niet de bedoeling. Het plan biedt ruimte voor de nodige grondigheid naast innovatie en out of the box denken.

Mevrouw Veen mist de brede participatie met de burgers in het plan. Wat vindt er plaats op het gebied van de inwonersparticipatie?

Gedeputeerde Schaddelee begrijpt die vraag. Elke keer weer moet men bekijken hoe welke doelgroepen in het traject kunnen worden aangesproken. Overigens is dat ook een rol voor de gemeente. Bij de vorige concessiestart liep nog een langlopende rechtszaak, maar nu is er ruim voldoende tijd ingeruimd voor de implementatie. De heer Wolting deed terecht de suggestie de

gesprekken ook via de partijlijnen op te zoeken. Half april 2021 vindt een sessie met het Utrechts Verkeerberaad (UVB) plaats over de nieuwe concessie. Het netwerk van de provincie blijft continu in ontwikkeling, ook omdat ieder jaar de participatie rond het vervoersplan plaatsvindt. De duurzaamheid komt aan de orde bij de nota van uitgangspunten en bij de benen-op-tafelsessies, de komende maanden. Er is sprake van een transitie naar gezonde mobiliteit en duurzame keuzes. Wat betreft de Wet personenvervoer en de verplichte Europese aanbesteding heeft de heer Eggermont deels gelijk. Buiten het oude BRU-gebied moest er Europees worden aanbesteed en strikt formeel geldt dat niet voor het BRU-gebied. Maar er is geen eigen gemeentelijk vervoerbedrijf meer, zodat een inbesteding ook niet meer mogelijk is. Daarom kan de tekst op pagina 8 behouden blijven. De heer Eggermont geeft aan dat een aanbesteding verplicht is of niet. Hij stelt prijs op de juiste informatie zodat de mensen tijdens de participatie niet op het verkeerde been worden gezet. Gedeputeerde Schaddelee stelt voor het woord 'verplicht' tussen haakjes te zetten, omdat de aanbesteding voor een deel van de concessie niet verplicht is. Aan een aanbesteding ligt inderdaad een politieke keuze ten grondslag, maar dan nog is een eigen vervoersbedrijf noodzakelijk. Spreker is niet tegen een amendement van de SP.

De heer Wijntjes merkt op dat een erratum mogelijk is. Het gemeentelijk vervoersbedrijf is verzelfstandigd in een tijd dat alle regio's dat overwogen, maar dat hoefde niet vanwege bezwaar vanuit de drie restregio's. De markt is verstoord door corona. Kan de gedeputeerde bij zijn collega's van de vervoerregio's vragen of een scenario B mogelijk is voor het geval dat de aanbesteding niet zou lukken?

De heer Eggermont gaat in op de voorgeschiedenis. De verkoop van het Gvu vond plaats en tegelijkertijd was er een burgerinitiatief, terwijl er al een motie in de Tweede Kamer was aangenomen om de wet te veranderen voor de vierde regio in Utrecht.

De voorzitter stelt voor vandaag vooral in te gaan op het participatieplan.

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan dat de toekomst van het trambedrijf de komende maanden nog uitgebreid aan bod komt. Hij zal een memo opstellen over inbesteden versus aanbesteden. Een inhoudelijke discussie over de eventuele participatie-uitkomst of het jaarlijkse vervoersplan wordt ook later gevoerd.

De voorzitter gaat over op de tweede termijn.

Mevrouw Veen vraagt een concreet antwoord op de vraag over de kaders voor de inwonersparticipatie, anders dient D66 een amendement in.

Mevrouw d'Hondt ondersteunt die oproep.

De heer Wolting roept iedereen in de partijen op ook zelf actief de participatie onder de aandacht van de inwoners te brengen.

De heer Van Deún sluit zich namens de PVV aan bij GroenLinks over de suggestie over inwonerspanels. Kan dat in de memo worden meegenomen?

De heer Eggermont zal een amendement indienen om het woord 'verplicht' in het stuk te schrappen. Hij begrijpt de oproep van mevrouw Veen en mevrouw d'Hondt en wil graag meedenken over het indienen van een amendement.

De heer Donker roept op de participatie beheersbaar te houden. Anders voelen mensen zich later wel gehoord, maar blijkt hun inbreng toch niet ingevuld te zijn. Naar aanleiding van de participatie moeten de Staten in staat zijn hun kaders vast te stellen.

De heer Bouabid is ook niet tevreden met de antwoorden en onderstreept de vraag van D66. Betaalbaarheid en het betrekken van de inwoners zijn voor hem van groot belang.

Gedeputeerde Schaddelee heeft de discussie gehoord, ook over het betrekken van de inwoners. Het stuk gaat in op het werken met panels, op de website en de nieuwsbrief, naast andere manieren om de inwoners de mogelijkheid te geven hun reactie te geven. Niet iedere participatie heeft hetzelfde gewicht. Het gaat om een complexe materie zodat niet alleen is gekozen voor inwonersparticipatie

maar ook voor participatie door de stakeholders met kennis over een ov-systeem. Daarom moeten ROCOV en Rover een goede positie krijgen. Spreker kan tegemoetkomen aan het bezwaar van mevrouw Veen in de uitvoering, maar een zekere gelaagdheid in participatie heeft zeker zijn functie. Hij nodigt de fracties uit een motie of amendement in te dienen, maar vindt het geen goed idee zelf het plan weer te moeten gaan wijzigen.

Mevrouw Veen onderschrijft het belang van participatie door stakeholders en belangenorganisaties, maar mist concreetheid wat betreft de inwonersparticipatie in het stuk. Zij roept de gedeputeerde er zelf mee komen, aangezien er nog twee weken tot de Statenvergadering resten.

Gedeputeerde Schaddelee is dat niet van plan, ook omdat het lastig is precies te begrijpen hoe het stuk zou moeten worden gewijzigd. Inwonersparticipatie is geen doel op zich. Het is integraal onderdeel van het proces voor de volksvertegenwoordiging en het bestuur om het gesprek voortdurend aan te gaan. Ditmaal is expliciet de focus gelegd op de participatie van de stakeholders. De heer Bouabid begrijpt niet waarom de inwonersparticipatie weinig aandacht krijgt.

Mevrouw Veen verschilt van mening met de gedeputeerde, zodat een amendement van D66 nodig zal zijn om het stuk te kunnen steunen.

Gedeputeerde Schaddelee wijst er nogmaals op dat inwonersparticipatie al voldoende aandacht krijgt in het stuk.

De heer Oude Wesselink wijst op een citaat uit het stuk op pagina 9, waar hij moeite mee heeft. Men kiest bij de participatie van inwoners meer voor actieve participatie in de diepte via gemeentes, ROCOV en bestaande panels dan voor de breedte.

Mevrouw Veen bevestigt dat ook zij ontevreden over die alinea is.

Gedeputeerde Schaddelee kiest vanwege de complexe materie voor de diepte in plaats van de breedte. Dat laatste vindt wel plaats bij de participatie voor het jaarlijkse vervoersplan, met interviews met de reiziger. Nu gaat het om een concessie voor het openbaar vervoer. De breedteparticipatie wordt daarbij echter niet uitgesloten, bijvoorbeeld met de panels van de gemeente, de website en nieuwsbrieven. Het zwaartepunt ligt nu meer bij de diepte. Dat is een inhoudelijke keus.

De voorzitter rondt de discussie af. Er komt een amendement in de Statenvergadering, zo constateert hij, en een meerderheid van de commissie is voor een klein debat.

Hij schorst de vergadering kort, waarbij de resterende spreektijden in de chat worden aangegeven.

2.3. Statenvoorstel verlengen studiefase programma toekomst N201

De voorzitter geeft het woord aan de inspreker, zie [de inspreekteksten van de heer en mevrouw Prins](#).

Commissie

De voorzitter geeft aan dat de N201 eerder al uitgebreid door de commissie is besproken, ook in een technische sessie. Vandaag gaat het opnieuw om het Statenvoorstel voor een verlengde studiefase.

De heer Oude Wesselink dankt voor Statenvoorstel waarmee hij kan instemmen, zodat GS met een duidelijke opdracht verder kan. Dan is een goed besluit over een jaar mogelijk. Er is een verschil tussen bereikbaarheid en doorstroming, zo bleek uit de technische sessie. Die laatste draagt bij aan bereikbaarheid, maar een matige doorstroming hoeft niet direct te leiden tot een slechtere bereikbaarheid. GroenLinks hoopt dat volgend jaar aandacht wordt geschonken aan hoe de huidige bereikbaarheid is en hoe die met de nieuwe maatregelen zal zijn. Er zijn analyses gemaakt over doorstromingsknooppunten, verliesuren en wachttijden, maar geen analyse van de bereikbaarheid. Men moet vasthouden aan het belangrijkste beleidsdoel van een gezonde samenleving en dat betekent een goede leefbaarheid en verkeersveiligheid. Daar moet het om gaan zonder de bereikbaarheid uit het oog te verliezen.

De heer De Jager geeft aan dat er al veel is gesproken over de N201. Dat heeft hem de volgende inzichten gebracht. Er zijn vier grote knelpunten: de aansluiting met de A2, de situatie in Loenersloot,

de aansluiting met de N402 en de bocht bij Mijdrecht. Het oplossen van de eerste drie punten leidt tot een groter knelpunt bij de bocht bij Mijdrecht. Het omgekeerde geldt echter niet. In Stichtse Vecht is een motie aangenomen om te luisteren naar de bezwaren vanuit Loenersloot en te komen tot een oplossing met meer draagvlak. De VVD wil daar rekening mee houden. De gemeente De Ronde Venen heeft een brief aan de provincie gestuurd over hun zorgen over de verlengde studiefase. Prioriteit moet liggen bij de bocht bij Mijdrecht, vanwege de bereikbaarheid en doorstroming, maar zeker ook qua leefbaarheid en veiligheid. Voor het aanpakken van de bocht is er breed maatschappelijk draagvlak, zo geeft De Ronde Venen aan. Daarnaast zijn geluidswerende schermen bij Vinkeveen nodig, al dan niet gecombineerd met het aanpakken van de op- en afritten daar. Dat kan niet wachten tot het doorlopen van de studiefase. Een concept-amendement van de VVD wil rechtdoen aan de oorspronkelijk problematiek bij de doorstroming, waarbij bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid aspecten zijn.

De heer Kamp vraagt of niet een integrale aanpak gewenst is. Het totale project kost 115 miljoen euro en alleen de bocht kost al 31,2 miljoen euro. Blijft er dan voldoende geld over voor de andere maatregelen?

De heer De Jager vindt integraliteit prima, maar de bocht bij Mijdrecht staat op zichzelf en is niet afhankelijk van het oplossen van de andere knelpunten. Dat geldt wel voor andere knelpunten. Gezien het maatschappelijke draagvlak en het advies vanuit De Ronde Venen moet de bocht worden aangepakt. Dat kost geld maar het is een politieke keuze. Spreker is benieuwd naar de mening van de andere fracties over het VVD-amendement.

De heer Oude Wesselink vindt dat er wel een duidelijke relatie met andere knelpunten is. Geld ingezet voor de bocht kan niet meer worden uitgegeven aan de studie over de N201. GroenLinks pleit ervoor het complete voorstel voorop te stellen. Dat zal leiden tot een kosteneffectiever en kleiner pakket.

De heer De Jager vindt zijn voorstel kosteneffectief. Een kleiner pakket doet geen recht aan het besluit van twee jaar geleden. Daarom moet men nu de keuze maken de problematiek bij Mijdrecht op te lossen.

De heer Berlijn sluit zich namens JA21 aan bij de heer De Jager. Als de bocht met voorrang wordt aangepakt, is er een jaar de tijd om te bekijken hoe de andere knelpunten met minder geld kunnen worden opgelost. Hij is benieuwd naar de reactie van de gedeputeerde.

De heer Wijntjes merkt op dat geld een grote rol speelt. Daarom moet men een pakket kiezen dat kosteneffectief is. Daarvoor bestaat een meerderheid in de Staten, gelukkig genoeg.

De heer De Jager vindt kostenbewustzijn erg belangrijk in deze kwestie.

De heer Wijntjes merkt op dat de reikwijdte van het woord kostenbewustzijn voor de VVD kennelijk niet geldt voor de bocht bij Mijdrecht. De gemeente Mijdrecht vraagt van de provincie vooral om helderheid over de woningbouw en de betekenis ervan voor de infrastructuur, en over het bedrijventerrein. Pas dan is een bijdrage voor de bocht mogelijk vanuit die gemeente. Die bijdrage is weer relevant voor het kosteneffectiever maken van het hele pakket. Het CDA vraagt om gedegen overleg en harde afspraken met de betreffende gemeente, zoals is toegezegd. Vanuit de vastgestelde omgevingsvisie kan GS vervolgens bekijken wat er mogelijk is bij de bocht. Wellicht zijn er andere werkbare mogelijkheden. Dat gesprek met de gemeente moet plaatsvinden in de geest van de omgevingsvisie. Het kan best een paar maanden wachten.

De heer De Jager wijst erop dat de gemeente het knelpunt bij de bocht bij Mijdrecht wil verhelpen. Uiteraard hangt dat samen met de aspecten die de heer Wijntjes noemt. Nu een geforceerde uitspraak over het bedrijventerrein vragen is onverstandig, maar het concept-amendement vraagt om het gesprek met Ronde Venen aan te gaan om de obstakels uit de weg te nemen. Is de heer Wijntjes het eens met die inzet?

De heer Wijntjes wil pas met de bocht beginnen als het hele plaatje helder is. In het coalitieakkoord is er ook niet veel ruimte voor de suggestie van de VVD. De gemeente heeft aangegeven dat kan blijken dat 10 miljoen euro afdoende is, want ook zij willen niet dat de N201 een strakke snelweg wordt van Schiphol tot Hilversum. Het moet een regionale weg blijven. Voor die gemeente is de A2 de belangrijkste ontsluitingsweg.

De heer De Jager vraagt of de gemeente De Ronde Venen terugkomt op de inhoud van de brief aan de provincie. Zij hebben die inhoud deze week nog mondeling aan hem bevestigd.

De heer Wijntjes geeft een exegese van de brief waaruit blijkt dat er sprake is van enige dynamiek op dit punt. Hij vond de technische informatiebijeenkomst verhelderend. Het uitstel is achteraf gezien goed geweest. Spreker kan het voorstel in de Statenvergadering steunen.

De heer Kamp geeft aan dat er niet vier maar acht knelpunten zijn. Hij heeft tijdens de infosessie goed geluisterd. Bij schaarste is het nodig keuzes te maken. Wat de VVD aangeeft over het bedrijventerrein staat tegenover een ander deelbelang van bijvoorbeeld de fietsers. Daarom is een integrale benadering nodig. De studiefase van een jaar zal moeten uitwijzen welke aanpak het meest kosteneffectief is. D66 steunt het Statenvoorstel, en niet het VVD-amendement.

De heer De Jager vindt dat men niet voorbij kan gaan aan het feit dat de bocht bij Mijdrecht slecht is voor de leefbaarheid en veiligheid, naast de bereikbaarheid en doorstroming. Dat is een integrale benadering van het knelpunt. Ook de experts wijzen drie tot vier belangrijkste knelpunten aan, die meer prioriteit verdienen dan de andere.

De heer Kamp wijst nogmaals op de totale kosten van 115 miljoen euro, waarvan 31,2 miljoen euro alleen al voor de bocht. Men moet de kwesties integraal benaderen. De VVD wil nu al een greep uit het budget doen zodat er minder geld overblijft voor andere projecten.

De heer De Jager vindt die opmerking ongenueanceerd.

Mevrouw d'Hondt vindt dat alle knelpunten moeten worden aangepakt. Het Statenvoorstel is prima. Het beruchte bierviltje staat er niet in, waardoor twee fietstunnels uit de oorspronkelijke plannen zijn verdwenen. Kunnen die alsnog in de plannen worden opgenomen? De PvdA zal het amendement van de VVD niet steunen. Alle Statenvoorstellen moeten als grondregel altijd de volgende woorden bevatten: kostenbewust en adequaat.

Mevrouw De Haan geeft aan dat de drie pijlers van mobiliteitsprojecten zijn: doorstroming, veiligheid en leefbaarheid. Bij de aanpak van die knelpunten rond de N201 verbetert de doorstroming echter niet. In de technische sessie is de problematiek goed zichtbaar gemaakt. Het schrappen van de fietsmaatregelen doet de CU pijn. De fractie is het eens de studiefase te verlengen met een jaar, op zoek naar een kleiner en effectiever pakket en het sneller realiseren van bepaalde maatregelen. Opvallend was de invloed van een verbeterde doorstroming op de bereikbaarheid. Qua leefbaarheid rond het knelpunt Loenersloot streeft de provincie naar een extra opstelstrook en geluidswerende maatregelen, maar de beleving van de inwoners gaat niet in die richting, zo blijkt ook uit de inspraak vandaag. Kan men komend jaar nader tot elkaar komen? Kan de gedeputeerde ook ingaan op het verzoek om een MER in zijn studieplan? De bocht bij Mijdrecht is vooralsnog niet opgenomen, maar er wordt naar een optimalisatie gezocht. Daarin kan spreekster zich vinden. De CU steunt het VVD-amendement niet.

De heer Ubaghs is niet enthousiast over weer een vertraging. Afgelopen corona-jaar had goed kunnen worden gebruikt om de grootste knelpunten aan te pakken. De PVV zal tegen dit Statenvoorstel stemmen, en is voor het VVD-amendement over de bocht bij Mijdrecht.

De heer De Weerd is het eens met het verlengen van de studiefase, waarbij er vooral aandacht moet zijn voor de leefbaarheid, veiligheid en het milieu. Een MER is verplicht bij grote infrastructurele aanpassingen in de buurt van een N&N-gebied. Kan de gedeputeerde daarop nader ingaan? In de technische infosessie werd beweerd dat een snelheidsverlaging naar 60km p/u significante kosten zal betekenen voor de inrichting met chicanes. Maar er zijn toch ook 60km-wegen waar geen chicanes liggen? Er zijn ook andere maatregelen voor te bedenken, die niet veel hoeven te kosten. Gezien de klimaatcrisis is een snelheidsverlaging goed voor het beperken van de uitstoot. Kan dat punt worden meegenomen in de verlengde studiefase? De PvdD heeft moeite met het VVD-amendement vanwege het grote bedrag voor de bocht bij Mijdrecht en het voorstel over quick wins op het gebied van veiligheid en leefbaarheid, al klinkt dat laatste punt sympathiek. Dat wordt nog in de PvdD-fractie besproken. Kan de VVD het amendement opknippen tussen de bocht en de quick wins?

De heer Donker kan leven met een verlengde studiefase maar daarmee worden de knelpunten niet aangepakt, terwijl het toch om de leefbaarheid voor de omwonenden van de N201 gaat. De SGP

steunt het amendement van de VVD om een groot knelpunt weg te werken. Spreker vraagt aandacht in de studie voor de situatie bij Vinkeveen. Ook daar is de leefbaarheid in het geding.

De heer Oude Wesselink vraagt de SGP naar de relatie tussen leefbaarheid en doorstroming. Een betere doorstroming veroorzaakt vaak juist meer verkeer. Verbetering van de reistijd leidt tot langere afstanden en niet tot kortere reistijd. Dat leidt tot nieuwe problemen qua leefbaarheid op langere termijn.

De heer Donker wijst erop dat er iedere dag file staat, wat voor nogal wat luchtvervuiling zorgt. Een goede doorstroming is ook belangrijk voor de leefbaarheid. Een aanzuigende werking ligt niet voor de hand omdat automobilisten niet zullen kiezen voor een provinciale weg, maar ook dat aspect moet in de studie zeker worden meegenomen. Filevorming is een drama, maar bij de bocht speelt ook de kwestie van de ontwikkeling van het bedrijventerrein mee.

De heer Van Reenen is het eens met het Statenvoorstel maar heeft zorgen over de leefbaarheid. Voor Loenersloot is een MER zeker nodig, gezien de complexe problematiek. Kan de gedeputeerde daarop ingaan? De fractie 50Plus vindt een jaar langer de tijd niet nodig voor de bocht bij Mijdrecht. Die is het eens met het amendement van de VVD, maar daarbij is ook de samenwerking met provincie Noord-Holland nodig in financieel opzicht, en een snelle en duidelijke visie van De Ronde Venen op het bedrijventerrein en de woningbouw. De technische informatiebijeenkomst was verhelderend.

Gedeputeerde Schaddelee vond de waardering over de informatiesessie goed om te horen. De bereikbaarheid en de doorstroming worden meegenomen in de studiefase. De nadere analyse daarover wordt opgesteld. De brief van De Ronde Venen vraagt om prioriteit bij de bocht van Mijdrecht. Spreker vraagt zich echter af: wat maakt deze bocht nu zo berucht? Het is een bocht zoals vele andere. Alle knelpunten beïnvloeden elkaar onderling, financieel en vervoerskundig. Dat geldt ook voor de bocht. Het zou vreemd zijn het hele pakket door te rekenen en het duurste onderdeel alvast aan te pakken. Zou men vandaag beslissen de bocht snel aan te pakken, dan is de provincie nog jaren bezig voordat het echte werk gaat beginnen. Er ligt immers een grote opgave, met het verwerven van gronden en in verband met de stikstofopgaven. Het beste is de bocht zo integraal mogelijk te betrekken bij de andere opgaven. Met de wethouders van beide gemeentes vindt bestuurlijk overleg plaats tijdens het studiejaar, ook over wonen en werken. Bij Vinkeveen zijn kleine ingrepen nodig, zoals het verleggen van de invoegstrook. Die kunnen eerder worden opgepakt. De heer Wijntjes vindt dat de brief wordt gerelativeerd en dat doet geen recht aan zijn eigen ervaring. De provincie zou zelf ook moeten bekijken wat er op dit punt is gebeurd met die gemeente. Het verleggen van de weg betekent ook een grondruil.

Gedeputeerde Schaddelee vindt het een terecht punt waarover hij met de betrokken wethouder spreekt. Dan gaat het om het maken van combinaties en om een koppeling met wonen en werken. Wat nu voorligt is een integrale opgave, ook in financiële zin. De provincie Noord-Holland is betrokken bij het traject maar toont niet een grote gretigheid om financieel bij te dragen. Het bierviltje betrof een denkrichting waar men financieel ongeveer mee zou willen uitkomen. Het is jammer dat twee fietstunnels uitvallen, maar wellicht kan een amendement dat nog voorkomen. Het aantal gebruikers van die tunnels is echter klein. Dat is een afweging. Ook over de situatie in Loenersloot is overlegd met de wethouder. Leefbaarheid staat er onder druk, zo blijkt uit de filmpjes met heldere animaties. Bij Vreeland vindt een proef met de WhisWall plaats en wellicht later bij Loenersloot ook. Een MER is wettelijk verplicht bij grote werkzaamheden en bij Natura2000. Of men MER-plichtig is, moet komend jaar duidelijk worden. Dat hangt af van de te maken keuzes. Leefbaarheid en veiligheid zijn in de visie van de provincie belangrijke speerpunten als het gaat om bereikbaarheid. Maatregelen voor een snelheidsverlaging brengen significante kosten met zich mee. Met de netwerkstudie wordt de commissie erover bijgepraat, nog voor de zomer. De studie wordt ingezet om de keuzes voor de maatschappelijke opgaven en de investeringen beter in balans te brengen.

De voorzitter gaat over op de tweede termijn, al hebben een paar fracties geen spreektijd meer over.

De heer Eggermont heeft een punt van vergaderorde. Hij maakt bezwaar tegen het overzetten van spreektijden van de ene naar de andere fractie die geen spreektijd meer heeft.

De heer De Jager wijst erop dat men het antwoord op een vraag niet moet meetellen als spreektijd.

De voorzitter geeft aan dat daarmee rekening is gehouden.

De heer Wijntjes geeft de suggestie het gesprek met de gemeente De Ronde Venen aan te gaan in samenspraak met de gedeputeerden economische zaken en omgevingsvisie.

Mevrouw De Haan vraagt ook goed te kijken naar de communicatie met de inwoners van Loenersloot. GS moet met hen van gedachten blijven wisselen, al kan men het niet iedereen naar de zin maken. Extra inspanning op open communicatie is zeker nodig.

Mevrouw Hoek wijst erop dat de gemeente De Ronde Venen eerder grond heeft gekocht bij de bocht om de weg recht te trekken, het industrieterrein te vergroten en woningbouw te realiseren. De N201 wordt ook gebruikt als route naar de bloemenveiling. Mede daarom is het belangrijk de bocht bij Mijdrecht aan te pakken.

Gedeputeerde Schaddelee is blij met de oproep van mevrouw De Haan. Hij is on speaking terms met de bewoners en de dorpsraad van Loenersloot om hen te betrekken bij de plannen.

De voorzitter constateert dat de VVD een amendement zal indienen tijdens een klein debat in de Statenvergadering.

2.4. Statenbrief Uitvoeringsprogramma VTH 2021

De voorzitter geeft aan dat de schriftelijke vragen gisteren zijn beantwoord.

Mevrouw De Jong dankt voor de beantwoording. GroenLinks wijst op de aanbevelingen van het rapport van de commissie Van Aartsen gericht aan het Rijk, maar het betreft de omgevingsdiensten van provincies en gemeentes. Het oordeel was niet mals. De onafhankelijkheid en schaal van de omgevingsdiensten is zwak ontwikkeld en het toezicht is onder de maat. Hoe zit dat in de provincie Utrecht? Hoe kijkt de gedeputeerde tegen het rapport aan en tegen het feit dat er maar liefst twee omgevingsdiensten in de provincie zijn? In de omgevingsvisie staat dat VTH (Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving) wordt gebruikt ter ondersteuning van de omgevingsdoelen. Is dat een apart beleidsproces of komt er meer aandacht voor VTH bij de verschillende onderdelen? Ook is spreekster benieuwd naar de stand van zaken bij het bedrijf Van de Groep.

Mevrouw Van Gilse vindt het namens de VVD belangrijk dat er wordt ingezet op publieke waarden en dat men de inwoners niet lastig valt. Utrecht moet schoner en veiliger worden. Hoe denkt de gedeputeerde dat te kunnen toevoegen in het VTH-beleid?

De heer Berlijn vraagt over punt B onder hoofdstuk 3 uitleg over het rapport Samen op Weg.

De heer Wijntjes sluit zich aan bij de vragen van GroenLinks.

Mevrouw Chidi geeft aan dat D66 vragen heeft gesteld over de overdracht van de VTH-taken naar de gemeente in het kader van de Omgevingswet. Een infosessie is daarop toegezegd. Wanneer wordt die georganiseerd? Wanneer komen de antwoorden op andere gestelde vragen? Spreekster wil graag nog doorpraten over de gisteren verstuurd memo, maar daarvoor ontbreekt vandaag de tijd.

Mevrouw Lejeune begrijpt uit het antwoord op vragen dat de wens om te komen tot één omgevingsdienst nog steeds actueel is, maar daaruit klinkt weinig ambitie. Wat doet men er actief aan? De uitbreiding met 300 handhavingsuren is niet veel voor de door corona extra belaste natuurgebieden, gezien de biodiversiteit en bedreigde dier- en plantensoorten. Dat is een serieus probleem. Is het een optie het budget te verruimen zodat er meer uren kunnen worden ingezet?

De heer De Harder vond de reactie op de vragen van de CU nogal formeel van aard. Dat gaat over het bestuurlijke toezicht naar aanleiding van het rapport van de commissie Van Aartsen. Ziet de gedeputeerde mogelijkheden voor een inhoudelijke invulling van het procesmatige toezicht, bijvoorbeeld bij de brandveiligheid in zorginstellingen? Dat vraagt om het versterken van het IBT met als doel het VTH-proces te verbeteren.

De heer Ubaghs merkt op dat de VTH zijn favoriete onderwerp is. Er zijn twee omgevingsdiensten en al tien jaar geleden gaf de minister opdracht voor een fusie tussen de ODRU en RUD. In het stuk staat enkel iets vermeld over hun samenwerking. Moet nu worden geconcludeerd dat een fusieplan van de baan is? Vanwege corona is een aantal taken niet uitgevoerd, zo staat in de Statenbrief aangegeven, maar in het stuk zelf zijn er nauwelijks verschillen in uren tussen de afgelopen jaren. Wat is er aan de hand? Bij toezichtseffect en controle-intensiteit zijn de streefnormen in 2021 lager dan de realisatie van 2020, wat getuigt van weinig ambitie zonder toegevoegde waarde.

De heer Eggermont leest in het stuk dat de provincie uitgaat van vertrouwen in de samenleving, met een nadruk op de eigen verantwoordelijkheid van de mensen. De SP vindt dat een naïeve houding in het kader van het ketentoezicht, bijvoorbeeld wat betreft het bijmengen van bio-vermesting. Er is geen ondersteuning van de politie, maar het gebruik van geweld bij het toezicht is volgens spreker een kwalijke ontwikkeling. Blijft de provincie in gesprek met het Rijk over deze opsporingsambtenaren? Een aantal medewerkers gaat binnenkort met pensioen. Wat heeft het college nodig om de kwaliteitscriteria in de eigen organisatie te halen?

De heer Donker vindt handhaving een noodzakelijk kwaad. De SGP benadrukt dat die goed moet worden uitgevoerd. In sommige gebieden zijn veel uren gebruikt, bijvoorbeeld bij de luchtkwaliteit van het vliegverkeer. Kunnen de verschillende betrokken provincies op dat gebied niet beter samenwerken? Het gaat om het stellen van de nodige prioriteiten en het verdelen van de taken. Het zou goed zijn als bedrijven ook meer tevreden worden over de tijdige beantwoording van door hen gestelde vragen.

De heer Van Reenen dankt voor het leesbare stuk. 50Plus pleit voor één uitvoeringsdienst en het gezamenlijk optrekken met de gemeentelijke Boa's, zeker in verband met de drukte in de natuurgebieden in deze coronatijd. Is die samenwerking al tot stand gekomen en hoe ziet die eruit?

Gedeputeerde Schaddelee gaat in op de totstandkoming van het rapport van de commissie Van Aartsen. Het Rijk heeft vooraf er niet met de provincies over gesproken. De gedeputeerde deelt een groot deel van de analyse, evenals de oproep robuuster te zijn in de samenwerking en het bundelen van de omgevingsdiensten. De provincie streeft er al langer naar. Gedeputeerde Strijk is vanuit de portefeuille verbonden partijen aanspreekbaar op de rol van eigenaar van de omgevingsdiensten, en spreker zelf gaat over de uitvoeringsdiensten. Later deze week vindt een gesprek met de heer Strijk plaats over de duiding van het rapport Van Aartsen. Vanuit het Rijk is er de opdracht voor een fusie en voorgaande colleges hebben daartoe ook pogingen verricht. Dat leidde tot heftige weerstand, zodat een fusie meerdere keren is gestrand. Het Rijk heeft vervolgens besloten het bestaan van twee omgevingsdiensten in Utrecht toe te staan. Dat is geen ideale situatie en daarom is dit rapport een aanzet om het gesprek opnieuw aan te gaan.

De heer Ubaghs kent de voorgeschiedenis. Neemt de gedeputeerde nu afscheid van een mogelijke fusie?

De heer Donker merkt op dat robuustheid niet de kwaliteit van een organisatie bepaalt. Dat hangt enkel af van hoe men de zaken intern organiseert, zo wijzen de ervaringen elders met kleinere omgevingsdiensten ook uit.

Gedeputeerde Schaddelee begrijpt die opmerking. Het rapport Van Aartsen trekt echter duidelijke conclusies en die zal spreker met zijn collega Strijk bespreken. Men laat de ambitie niet los. Er zijn regelmatig noodverbanden nodig in VTH-verband om beide diensten aan te moedigen tot samenwerking, al gaat het in de praktijk best goed. De fusie wordt op een later moment in de andere commissie besproken. Spreker kan zich vinden in de vraag van de VVD over de publieke waarden. Dat gebeurt door een goede risicoanalyse te maken en er actief op te acteren en te controleren. Hij moet het antwoord schuldig blijven wanneer de informatiesessie zal plaatsvinden. Samen op Weg betreft het verbetertraject van de RUD. Het rapport gaat in op het interbestuurlijke toezicht op de omgevingsdiensten, maar het toezicht op verzorgingshuizen betreft het interbestuurlijke toezicht op gemeentes. Overigens is de gedeputeerde het eens met wat de heer Harder zei over het IBT. De deskundigheid van de heer Ubaghs is alom bekend. De streefnorm probeert men voortdurend te

optimaliseren, maar het gaat deels ook om het leggen van accenten binnen het beschikbare budget. Men moet keuzes maken. Op de vraag over vergisting komt nog een schriftelijk reactie, kort na het weekeinde. Er is een convenant met de gemeente over de Boa's en het Utrechtse natuurtoezicht is geëvalueerd. Daarover komt binnenkort een Statenbrief. Aan Van de Groep is gisteren een aangetekende brief gestuurd over de sluiting en beëindiging van de activiteiten, de komende weken.

Mevrouw Chidi vindt dat de informatiesessie op korte termijn moet worden georganiseerd, nog voor de zomer. Zij vraagt om helderheid over een fusie tussen de twee omgevingsdiensten voordat de Omgevingswet van start gaat. De financiële consequenties worden in de kadernota uitgewerkt voor 2022. Ook die informatie is nog dit jaar van belang, zodat bij de omgevingsverordening later dit jaar kan worden gesproken over de betekenis voor de belanghebbenden dat de provincie werkt met twee omgevingsdiensten en wat dat betekent voor de een-loket-gedachte. Die onderwerpen moet de gedeputeerde zeker met zijn collega Strijk bespreken.

De voorzitter geeft aan dat de griffier de infosessie zal oppakken.

Gedeputeerde Schaddelee zal de vragen met de griffie en zijn collega Strijk bespreken om de inhoud van de informatiesessie voor te bereiden.

De heer De Harder begrijpt het onderscheid tussen het toezicht op de gemeente en op de RUD. In de praktijk is de gemeente de beleidsbepaler en vindt de uitvoering plaats door gemeenteambtenaren of RUD-ambtenaren. Is die uitvoering op niveau? Het IBT moet ook naar dat soort taken kijken, zeker na het advies van de commissie Van Aartsen. Een extern bureau moet de kwaliteit meten.

Gedeputeerde Schaddelee zal die suggestie meenemen. Veel aandachtspunten van het rapport zijn verstandig.

De heer Ubaghs herhaalt zijn vraag over de urentabel. De uren verschillen de afgelopen jaren nauwelijks van elkaar, terwijl in de Statenbrief staat dat taken niet zijn uitgevoerd vanwege corona. De doelstelling in 2021 is lager dan de realisatie in 2020. Is dat voldoende ambitie?

Gedeputeerde Schaddelee antwoordt dat de urentabel een inschatting vooraf bevat, en niet de gerealiseerde uren. In de jaarrapportage 2020 zal er meer inzicht in de werkelijke cijfers te zien zijn. In 2019 gaat het om de daadwerkelijk gemaakte uren, maar in 2020 nog niet. Spreker zal de commissie er zo snel mogelijk over informeren. De prestatie-indicator staat vaak op 90%. Dat hangt samen met een budgetverhoging op onderdelen, die elk jaar moet worden overwogen.

Mevrouw De Jong heeft gevraagd naar de bedoeling van de passage over de omgevingsvisie en wacht nog op antwoord. VTH wordt meer als instrument ingezet voor de doelen op het terrein van de omgevingsvisie. GroenLinks legt echter de nadruk op de kwaliteit van VTH. Hoe gaat de provincie de kans aangrijpen die het rapport Van Aartsen biedt? Dan gaat het om de kwaliteit en robuustheid van de omgevingsdiensten. Gaan de gedeputeerden daarover in gesprek met het Rijk, ook over de financiën?

Gedeputeerde Schaddelee heeft het rapport uitgebreid besproken met alle VTH-gedeputeerden. Het Rijk moet nu ook boter bij de vis leveren, zo was de conclusie. Uit het rapport blijken zeker verbeterpunten mogelijk, maar de provincie Utrecht komt meerdere keren in het rapport positief aan de orde. Inderdaad, kritiekpunt was de kwestie van twee omgevingsdiensten. GS deelt de conclusies van het rapport over integraal beleid en betere samenwerking. In een vergunning kan de provincie bijvoorbeeld strenge emissie-eisen stellen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Dan gaat het om doelen rond luchtkwaliteit in de omgevingsvisie. VTH is geen doel maar een instrument om het doel te halen. VTH is dus een belangrijk instrument in de omgevingsvisie.

Mevrouw De Jong vindt dat men vooral orde op zaken moet stellen wat betreft de twee omgevingsdiensten.

De voorzitter sluit de discussie af.

3. TER INFORMATIE

- 3.1 Statenbrief Reactie advies samenwerkende Provinciale Adviseurs Ruimtelijke Kwaliteit: 'Regionale energiestrategieën en het Groene Hart (2021MM018)
- 3.2 Bericht splitsen besluitvorming over de RESsen inclusief extern bericht
- 3.3 Memo uitloop start VRT (tracé D)
- 3.4 Statenbrief Voortgangsrapportage 1 november 2020 t/m 31 december 2020 project Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT)
- 3.5 Statenbrief Stand van zaken Toekomstbeeld Openbaar Vervoer (TBOV) en treinverbinding Schiphol-Lelystad (OV SAAL)
- 3.6 Statenbrief Gezamenlijke zienswijze provincie Utrecht op Ontwerp-Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening
- 3.7 Memo VRT: start exploitatie op traject Nieuwegein Centrum-IJsselstein Zuid
- 3.8 Memo Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen

4. SLUITING

Mevrouw Boelhouwer neemt met bloemen afscheid van de commissievoorzitter de heer Van Oort, met dank voor zijn inzet (applaus).

De voorzitter dankt eenieder voor de goede samenwerking en wenst hun succes in de toekomst, ook voor mevrouw Vrielink als nieuwe commissievoorzitter.

De voorzitter dankt de aanwezigen voor hun bijdrage en sluit de vergadering.