

VERSLAG van de digitale vergadering van de Statencommissie Milieu en Mobiliteit van 12 mei 2021

Voorzitter:

T.M.S. Vrieling

Aanwezige woordvoerders:

A.J. Schaddelee (gedeputeerde), S.A. Berlijn (JA21), G. Bikker (CDA), I. Bouabid (Lijst Bittich), A.C. Boelhouwer (GroenLinks), A. Donker (SGP), M. Eggermont (SP), M. van Elteren (GroenLinks), M.C. Fiscalini (JA21), N. de Haan-Mourik (ChristenUnie), G.J. de Groot (VVD), 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), A.R.S. Karatas (GroenLinks), drs. A.H.L. Kocken (VVD), A.J. Koerts (ChristenUnie), G.G.J. Mulder (PvdA), ing. D.A. Oude Wesselink (GroenLinks), R. van Reenen (50PLUS), H. Rikkoert MSc. (ChristenUnie), A.G. van Schie (VVD), T. Schipper (SP), drs. W. Ubaghs (PVV), mr. S.F. van Ulzen (VVD), L.E. Veen (D66), P. de Weerd (PvdD), W.J.A. Weyers (JA21), C. Westerlaken (CDA), ing. H.I. Wolting (ChristenUnie), W. Wijntjes (CDA)

Van ambtelijke zijde aanwezig:

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

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom.

2. Vaststellen agenda

De voorzitter geeft aan dat deze voor haar eerste commissievergadering in het teken staat van het mislopen van het geld uit het groeifonds.

Gedeputeerde Schaddelee wenst de nieuwe commissievoorzitter succes. In de gemeenteraad van Utrecht is door de wethouder toegezegd contact op te nemen met de provincie om een gezamenlijke bijeenkomst over het groeifonds te organiseren. Spreker legt bij deze het aanbod voor aan de commissie, in lijn met een eerdere motie van de VVD.

De voorzitter stelt vast dat de commissie daarmee akkoord gaat. De inspraak vindt vandaag bij agendapunt 3 plaats.

Zij constateert dat de agenda is vastgesteld.

3. Statenmemo Nationaal Groeifonds (2021MM45)

De voorzitter geeft aan dat vooraf schriftelijke vragen zijn gesteld en beantwoord. Ook zijn er nog vragen van GroenLinks binnengekomen.

Inspreker

Zie de [inspreektekst van inspreker](#) de heer Spier over de toegenomen reistijd met openbaar vervoer.

De voorzitter gaat over op vragen vanuit de commissie aan de inspreker.

De heer Oude Wesselink merkt op dat bij de Uithoflijn reistijdverbetering geen doel was, maar wel een vergroting van de capaciteit. Is die lijn erin geslaagd?

De heer Spier wijst erop dat in 2013 snelbus 12S is opgeheven en daarna ook andere snelbusverbindingen. Het openbaar vervoer is daardoor duurder en de capaciteit is niet omhoog gegaan. De reistijden nemen toe. Een kwart van alle bussen naar de Uithof is verdwenen, nadat de Uithoflijn ging rijden.

De heer Donker vraagt wat de inspreker vindt van de reistijden in alle nieuwe plannen voor het groeifonds.

De heer Spier geeft aan dat omdat reizigers in Noord-Holland meer de metro zullen nemen, er meer ruimte ontstaat voor hogesnelheidstreinen naar Schiphol. De reistijd gaat er voor de reiziger een kwartier op achteruit vanwege de overstap op de metro, terwijl de trein nu rechtstreeks naar Schiphol rijdt. Ook voor bewoners van Overvecht en Weesp is dat een nadeel.

De heer Eggermont vraagt of het gaat om de reistijd voor de huidige reiziger of voor iedereen vanuit huis naar de bestemming.

De heer Spier heeft al in 1993 de route bekeken van Centraal Station naar de Uithof. Dat kan men vergelijken met wat er is en wat verdwijnt, en de gevolgen voor de reistijden van halte naar halte. Voor de Noord/Zuidlijn is in Amsterdam het hele netwerk aangepast aan de hand van de postcodes. Daarbij bleek dat er langere reistijden zijn ontstaan voor de meerderheid van de bevolking. Ten onrechte houdt men bij het groeifonds geen rekening met reistijden.

Mevrouw Bikker vraagt of de opheffing van buslijnen leidt tot congestie op Utrecht Centraal.

De heer Spier bevestigt dat het opheffen van snelbus 12S veel congestie veroorzaakt omdat er meer stopbussen nodig zijn.

Commissie

De heer Oude Wesselink vindt het jammer dat aan Utrecht geen geld is toegekend. Bij andere proposities is slechts een reservering toegezegd. GroenLinks heeft er nog aanvullende vragen over gesteld. De criteria waren veeleisend en de aanvraag moest in korte tijd worden opgesteld. Hopelijk gaat dat in de toekomst beter met het nieuwe groeifonds, met het resultaat uit de onderhandelingen voor een nieuwe coalitie en met andere financieringsmogelijkheden. Utrecht is nu nog een autostad, wat leidt tot een groot ruimtebeslag, veel schadelijke uitstoot en verminderde leefbaarheid.

Wandelen, fietsen en openbaar vervoer moeten voorrang krijgen. Nu is het belangrijk vooruit te kijken om de regio duurzaam en bereikbaar te houden, naast lering trekken uit het proces.

De heer De Jager geeft aan dat de VVD en SP de aanzet hebben gegeven voor deze bespreking, met dank voor de beantwoording van de vragen. Ook zijn er al dan niet bewust stukken met PS gedeeld. Utrecht heeft de eerste ronde gemist. De VVD is geen voorstander van eenzelfde aanpak in de tweede ronde. Het moet anders. Voor de grote maatschappelijke opgaven zoals woningbouw, arbeidsplaatsen, mobiliteit en energietransitie is veel geld nodig. Het nationaal groeifonds bood de kans veel geld te vergaren, maar Utrecht heeft zich met de propositie te veel in het middelpunt van de wereld geplaatst, zonder rekening te houden met de doelen van nationale economische groei op langere termijn. Dat blijkt ook uit de terugkoppeling van de adviescommissie. In een volgende stap moet de relatie met de economische groei, innovatie en pilots in het belang van de BV-Nederland nadrukkelijker zichtbaar worden. Vanuit het perspectief van het groeifonds is het doel van de verstedelijking niet relevant. Zijn er mogelijkheden om de draaischijffunctie van Utrecht nadrukkelijker aandacht te geven, niet alleen met een focus op openbaar vervoer en fiets maar ook op autoverkeer en goederenvervoer? Dan gaat het om mobility as a service en mogelijkheid van deelauto's. Ook zou een nadrukkelijker relatie gelegd kunnen worden met de ontwikkeling van life sciences in Utrecht en het belang hiervan voor de ontwikkeling van Nederland, waarbij een combinatie gemaakt kan worden tussen het research en development potentieel op het USP en het benutten van de productiemogelijkheden van de maakindustrie op Lage Weide. Ziet het college mogelijkheden daar aandacht aan te geven? Qua modal shift zou een schaa sprong in het ov een reductie betekenen in de autonome groei van het autoverkeer. Klopt dat? Of is het een absolute reductie? Men moet op zoek naar innovatiemogelijkheden in de provincie, bijvoorbeeld bij de pilot Vehicle to Grid en duurzame woningbouw bij Rijnenburg, met de integratie tussen duurzame mobiliteit en energietransitie. Dan wordt Utrecht de batterij van Nederland. Een ander voorbeeld is het goederenvervoer in de historische binnenstad, met Lage Weide als innovatieve en duurzame goederenoverslag.

Mevrouw d'Hondt vraagt waarom de heer De Jager alleen de woonwijk Rijnenburg noemt. Er worden ook andere wijken gerealiseerd, bijvoorbeeld de Merwedekanaal-zone waar volop wordt geëxperimenteerd met duurzame mobiliteit.

De heer De Jager gaf slechts een voorbeeld. Men moet meer mogelijkheden van innovatie zoeken in relatie tot de criteria van het groeifonds. Voor het college was het lastig op korte termijn te reageren op de mogelijkheden van het groeifonds, maar er wordt al lang gesproken over de behoefte aan 4 tot 5 miljard euro om alle plannen in de regio te realiseren. Vanuit BO-MIRT is slechts 380 miljoen euro gereserveerd. Wat betekent het als ook de tweede ronde geen geld voor Utrecht zou betekenen? Welke andere opties zijn er dan? 100% financiering vanuit het groeifonds zal niet lukken, dus men moet nadenken over alternatieve financieringsmogelijkheden. De VVD is benieuwd naar het verdere proces. Welke stappen ziet het college voor zich, ook qua duidelijke rolverdeling tussen provincie en gemeente Utrecht? De terugkoppeling vanuit het groeifonds stelde immers ook vragen over de governance. Hoe ziet de samenwerking met derde partijen eruit, zoals Rijkswaterstaat en ProRail? Wat betekent dit alles voor de lobby richting Den Haag? Hopen op het nieuwe kabinetsakkoord en een aanpassing van de criteria van het groeifonds lijkt niet realistisch.

De heer Oude Wesselink vraagt waarom de leiding van het proces niet gezamenlijk kan plaatsvinden, zonder hiërarchie.

De heer De Jager vraagt vooral om duidelijkheid om de aanvraag gezamenlijk tot een succes te maken, dit om misverstanden te voorkomen. Ook volgens de adviescommissie van het groeifonds was de governance niet duidelijk. Ervaringen met de Uithoflijn wezen op hetzelfde probleem.

De heer Berlijn wijst op de gevolgen van het mislopen van geld uit het groeifonds. Het plan rammelt aan alle kanten. Het doel van het groeifonds is gericht op het nationale belang, terwijl de aanpak van Utrecht nu erg lokaal is. Om de tramlijnen te vullen zijn meer woningen nodig, zo was de onterechte redenering, terwijl men op die manier het ov wil ontlasten. Rijnenburg heeft een nationaal belang. Utrecht moet meer innovatief gaan denken, maar helaas ziet JA21 die inzet nog steeds niet terug. De aanpak moet anders. Spreker is benieuwd naar de aansluiting van de groeiambities op de economische kracht van de regio.

Mevrouw Bikker sluit zich namens het CDA aan bij de vorige sprekers. Het is jammer dat de propositie van GS is afgewezen. Die was gericht op een regionale schaa sprong van het openbaar vervoer met een verstedelijkingsopgave. Wat is daarvan de betekenis voor de hele regio en provincie, wat betreft de ontsluiting van de mobiliteitsvraagstukken? Over de onderbouwing van het voorstel zijn goede adviezen uitgebracht door TNO en EO (economisch onderzoek). In het vervolg moet men er lering uit trekken, zeker op het gebied van het proces. PS moet ook gaan over de kaderstelling van de visie en de financiën. Hoe denkt GS daarover?

Mevrouw Veen vindt het vervelend dat het voorstel is afgewezen. D66 wil vooral kijken naar de toekomst. Hoe wil GS verder, hoe kan men lering uit de gang van zaken trekken voor de toekomst? Had de VVD gekozen voor een andere aanpak? Heeft die fractie ook landelijk gelobbyd voor dit voorstel?

De heer De Jager heeft de nodige voorstellen ingebracht om de innovatie te benadrukken. Kan D66 daarmee instemmen?

Mevrouw Veen is er zeker voor, maar zij vroeg naar de landelijke lobby van de VVD.

De heer De Jager wijst erop dat de VVD met D66 deel uitmaakt van een demissionair kabinet. In een eerder interpellatiedebat in PS heeft spreker al aangegeven alternatieven te willen bespreken om de kansen goed te benutten, gezien de grote maatschappelijke opgaven. Hopelijk kan de provincie zich in de tweede ronde beter positioneren.

De heer Berlijn vraagt D66 hoe die fractie de kansen voor het groeifonds ziet in relatie tot het nationale belang.

Mevrouw Veen staat vierkant achter de hoofdlijnen van het voorstel. Nu moet men het plan aanscherpen en beter uitwerken. Later kan de commissie de details uitgebreider bespreken.

De heer De Jager vraagt om duidelijkheid van D66. Het rapport van Utrecht Nabij is als aanvraag ingediend, daarbij voorbijgaand aan de eisen van het groeifonds. Blijkbaar voldoen de doelen van het plan niet. Men kan niet volstaan hetzelfde plan opnieuw in te dienen.

Mevrouw Veen bevestigt dat een nieuw plan moet worden opgesteld. Zij staat nog steeds achter het doel van het ingediende plan. Nu is aanscherping nodig.

De heer Donker wijst op de kritiek van de deskundigen. Bevat het plan niet veel mankementen?

Mevrouw Veen herhaalt dat men terug naar de tekentafel moet, maar D66 staat in essentie achter het stuk.

De heer Eggermont gaat in op de bedachte oplossingen bij de doelen. Moeten die niet opnieuw worden bekeken? Is D66 het met GS eens over het afwijzen van de kritiek op de aanpak?

Mevrouw Veen vindt dat de provincie gebruik moet maken van het duidelijke rapport.

De heer Weyers merkt op dat het groeifonds 20 miljard euro bedraagt. Daarvan is meer dan 10% geclaimd door Utrecht. Denken GS en mevrouw Veen niet dat de provincie financieel heeft overgevraagd, waardoor de kans op succes klein was? Moet de omvang niet kleiner worden gemaakt en moet men niet meer inzoomen op de criteria van het fonds?

Mevrouw Veen vindt het een vraag voor de gedeputeerde.

Mevrouw d'Hondt sluit zich aan bij de bijdrage van GroenLinks. Het plan is met stoom en kokend water tot stand gekomen. Het is vervelend maar niet onlogisch dat de beoordelingscommissie benadrukt dat de logica van het plan voldoet maar dat de onderbouwing op een paar punten beter kan. GS moet die kritiek ter harte nemen en het huiswerk beter doen. De PvdA heeft vertrouwen dat het dan goed komt. De suggestie van de heer De Jager over meer innovatie is goed. Bij woningbouwopgaven moet men eerst zorgen voor een goede ontsluiting, en niet andersom zoals JA21 beweerde.

De heer De Jager wijst erop dat door de tijdsdruk de bestaande plannen van Utrecht Nabij zijn ingediend, zonder rekening te houden met de criteria van het groeifonds. Ziet de PvdA dat anders? Mevrouw d'Hondt beaamt dat er geen tijd was om de bestaande plannen te herschrijven. Vanwege de criteria is de aanvraag mislukt, maar met meer tijd kan het alsnog lukken om de plannen beter te onderbouwen.

De heer Berlijn merkt op dat er voldoende reizigers nodig zijn om de ov-lijnen te kunnen vullen. Daarom moeten er woningen worden gebouwd. Dat is de vreemde redenering van het plan.

Mevrouw d'Hondt wijst erop dat het nationaal groeifonds nu juist is bedoeld om meer ov te realiseren vanwege de woningbouwopgaven. Het is een kip-ei-discussie.

De heer Donker gaat in op de stelling dat de totstandkoming van het plan met stoom en kokend water moest worden opgesteld. Al in 2019 is het groeifonds aangekondigd. Daar is onvoldoende op tijd op geanticipeerd door GS.

Mevrouw d'Hondt vindt 2019 geen lange termijn. Het zou goed zijn met de commissie eens te kijken naar de modellen en de onderbouwing van het tracébesluit voor de ring A27 Utrecht. Ook die modellen rammelen aan alle kanten, al was er geen sprake van tijdsdruk. Er zijn daar jaren aan voorbereiding vooraf gegaan. Eén jaar om een plan op te stellen aan de hand van criteria die kort van tevoren bekend werden, is kortdag. Ook wat betreft de governance is meer tijd nodig. Het hoofdidee van de propositie van Utrecht is goed, maar kritisch kijken naar de nadere uitwerking is zeker op zijn plaats. Dan maakt men meer kans in de volgende tranche.

De heer De Jager wijst op het belang van geld uit het groeifonds, los van de specifieke invulling. Het volgende voorstel moet voldoen aan de criteria. Daar moet de discussie nu over gaan.

Mevrouw d'Hondt is het deels eens. De provincie is niet volledig de mist ingegaan, zo blijkt uit het rapport. Op een aantal punten mist men de onderbouwing. Daar moet aan worden gewerkt.

Mevrouw Rikkoert is benieuwd naar het verdere proces. De CU vindt dat men helder zicht moet krijgen op de criteria. De nu gestelde criteria lijken wat verouderd en het Rijk blijkt de draaischijf niet als nationaal of bovenregionaal aan te merken. Hoe gaat de gedeputeerde de evaluatie met het Rijk insteken? Is het mogelijk een proforma-beoordeling te vragen voordat de propositie definitief wordt ingediend?

De heer Ubaghs is niet positief over de gang van zaken. Het lijkt op een herhaling van de campagne om van Utrecht de cultuurhoofdstad van Europa te maken, ook met een gigantisch bid dat werd afgewezen. Ook toen nam niemand verantwoordelijkheid. De PVV vraagt of de provincie moet opdraaien voor de financieringsbehoefte van de stad Utrecht, ook in verband met het debacle van de Uithoflijn. Wie gaat de regie nemen? Iedere keer is de uitkomst hetzelfde omdat men niet wil leren van het afschieten van de Utrechtse plannen of van eerdere debacles zoals bij de Uithoflijn.

De heer Oude Wesselink wijst op de reactie van GS op de vragen van meerdere partijen. Moet het antwoord van de gedeputeerde vandaag niet worden afgewacht voordat men harde uitspraken doet?

De heer Ubaghs vindt dat men verantwoordelijkheid moet nemen en niet moet recht praten wat krom is. Dit college neemt net als de vorige colleges geen verantwoordelijkheid voor wat er mis gaat. De heer De Weert geeft aan dat de ingediende plannen omvangrijk zijn en dat het oordeel vrij negatief was op veel punten. Het plan rammelt, dus er is nog veel werk aan de winkel. Het tekort aan tijd leidde ertoe dat de commissieleden via de media van de plannen moesten vernemen. Dat moet in het vervolg anders. Zag het college de criteria niet aankomen? Waren de spelregels wel duidelijk, bijvoorbeeld dat de woningbouw en arbeidsplaatsen niet zouden worden meegerekend? De PvdD vindt dat men eerst meer duidelijkheid moet verschaffen voor de volgende ronde. Het gaat om drie hoofddoelen bij de plannen. De woningnood bleek geen onderdeel van de criteria. Het duurzaam economisch herstel werd door het college ingevuld met twee lightrail-verbindingen en de upgrade van station Lunetten. Is dat laatste echter geen doel maar een effect van de plannen? Spreker was verbaasd over de reactie van het college op de kritiek. Waarop is het optimisme over de tweede ronde gebaseerd? De provincie moet vooral uitgaan van de eigen kracht en de plannen goed onderbouwen, zonder zich te veel afhankelijk te maken van de ontwikkelingen in Den Haag.

De heer Eggermont is blij met de inbreng van de PvdD. Het ingediende plan kost bizar veel geld. Dat maakte de kans op succes kleiner. Het hangt samen met hoe de gemeente en provincie het idee van de schaa sprong willen opzetten. Het voldoet te weinig aan de te behalen doelen. Het lukt al jarenlang niet de modal split te wijzigen omdat de focus helaas niet wordt gelegd op het verbeteren van de reistijd, maar wel op investeringen in nieuwe infrastructuur. De SP is teleurgesteld dat het college geen antwoord geeft op de kritiek op de filosofie van de schaa sprong. Een paar nieuwe tramlijnen zullen het hele netwerk niet kunnen verbeteren. De focus moet op de reistijd worden gelegd. Dan kan men de doelen halen. Grijpt de gedeputeerde de afwijzing aan om de filosofie onder de loep te nemen?

Mevrouw d'Hondt is benieuwd naar concrete voorstellen om te komen tot reistijdverbetering, zonder dat die veel geld kosten.

De heer Eggermont wijst daarvoor naar de onafhankelijke onderzoeken en de inspreker de heer Spier, ook ten aanzien van de metro. Versterking van de dikke lijnen vergt enorme investeringen, maar dat verbetert de reistijd voor de reiziger niet. Beter is het meer buslijnen naar de Uithof te laten rijden, zodat een versterking van het hele netwerk wordt gerealiseerd met minder investeringen.

De heer De Jager geeft aan dat de terugkoppeling van de commissie een onderscheid tussen lightrail en trams maakt, naast de bussen. Kan de inzet op trams verschil maken, als alternatief voor de dure investeringen voor lightrail?

De heer Eggermont antwoordt dat de exacte modaliteit niet veel uitmaakt, maar centraal moet staan de reistijd van deur tot deur, inclusief de overstap, om de modal split te kunnen wijzigen. Bij lightrail en trams duurt het langer om de enorme investering weer terug te verdienen. Een kleiner plan maakt meer kans.

Mevrouw d'Hondt begrijpt het pleidooi voor meer buslijnen, maar lege bussen kosten ook veel geld. Is de SP bereid te bekijken hoe het versterken van het netwerk innovatief kan lukken, bijvoorbeeld door allerlei flex-concepten goed uit te werken?

De heer Eggermont wijst erop dat met flex-concepten de reistijd niet naar beneden gaat, gezien de wachttijd voordat men daadwerkelijk wordt vervoerd. Hij is er minder optimistisch over dan de PvdA. De innovatie zit vooral in het uitgangspunt van de reistijd.

De heer Donker gaat in op de misser of flater die de provincie heeft geslagen omdat de aanvraag niet paste in de kaders van het groeifonds. Waarom heeft het college zich daarvan niet van tevoren op de hoogte gesteld? Betekent de afwijzing geen bestuurlijke imagoschade? Hoe is het proces verlopen? In de tweede helft van september 2020 kwam de uitnodiging van het ministerie met een deadline van 1 oktober 2020 om de plannen in te dienen. In minder dan twee weken is een aanvraag van 2,1 miljard euro opgesteld. Hoe kan dat en waarom kwam de uitnodiging twee weken voor de deadline?

De Statenbrief van 8 november 2020 gaf aan dat de propositie al in februari 2020 klaar was, maar dat het ministerie er geen prioriteit aan verleende. In de bijlage staat de datum van 21 april 2021. Betreft dat een stuk na de afwijzing van de aanvraag? De aanlevering van de stukken lijkt slordig verlopen. Waarom heeft TNO de stukken van Goudappel niet ontvangen? Over de onderbouwing door het college zijn eerder al kritische vragen gesteld. Ook de rapporten van de experts zijn er kritisch over, maar de gedeputeerde beweerde dat de beoordeling van de commissie positief was over de samenhang van bereikbaarheid, woningbouw en extra arbeidsplaatsen. De plannen waren te omvangrijk en onvolledig volgens diezelfde commissie om door het groeifonds te worden bekostigd. Een lightrail naar Papendorp is volgens de beoordelingscommissie onnodig en niet onderbouwd. Ook over het station Lunetten worden kritische noten gekraakt. In reactie op al deze kritiek merkt de gedeputeerde alleen op dat hij de kritiek serieus neemt en het oordeel ongefundeerd op onderdelen vindt. Die reactie is te gemakkelijk en verdient een betere onderbouwing. De SGP vraagt om helderheid over het verloop van het proces en een goed inhoudelijk antwoord op de kritiek van de experts.

De heer Van Reenen geeft aan dat Utrecht de draaischijf van Nederland is. Het getuigt volgens 50Plus van arrogantie om 20% van het budget aan te vragen voor al bestaande plannen. De aanvraag is terecht afgewezen. Dat geeft de kans om de plannen inhoudelijk te verbeteren. De betekenis voor de hele provincie en de integraliteit van economie en woonvisie moeten beter en innovatief tot hun recht komen bij de tweede poging. Het moet gaan om de inwoners zoveel mogelijk tegemoet te komen.

De heer Oude Wesselink merkt op dat alle andere mobiliteitsprojecten ook een grote aanvraag hebben ingediend. Juist mobiliteit is kostbaar, of het nu gaat om een snelweg of een ondergrondse metrolijn.

De heer Van Reenen wijst erop dat het groeifonds voor het hele land is bedoeld. De reistijd voor de inwoners moet leidend zijn, om zo comfortabel en snel mogelijk te kunnen reizen en door innovatief om te gaan met de ov-knooppunten, ook voor pakket afhalen, fietsreparatie of een supermarkt. De plannen zijn met stoom en kokend water tot stand gekomen, zo wordt geweerd, maar er was voldoende tijd voor. De propositie is ingediend zonder instemming van PS. Voor de tweede tranche moet er wel instemming van PS zijn, zodat deze beschouwingen vooraf plaatsvinden in plaats van achteraf. Dan komt een gedragen stuk tot stand, met waarschijnlijk een positiever resultaat.

De heer Bouabid kan zich vinden in de vragen van de PvdD en de eerste vraag van de SGP.

De voorzitter gaat over op de beantwoording door de gedeputeerde.

Gedeputeerde Schaddelee is het eens met alle sprekers dat het spijtig is dat de aanvraag in de eerste tranche is gemist. Het gaat immers om grote opgaven, qua gezonde verstedelijking en andere transitie. Naast de bouwopgave van 100.000 woningen gaat het om de bereikbaarheidsopgave, de energietransitie en opgaven voor de natuur. Dat alles kost geld. Uitgaan van eigen kracht van de regio is terecht maar die kan niet de miljarden euro's verschaffen die nodig zijn voor de noodzakelijke schaa sprong. Mobiliteit is nodig om wonen en werken mogelijk te maken. Die opgave is niet nieuw. Er zijn al eerder plannen opgesteld. Men is al decennia bezig met de opgave van verstedelijking en er wordt ook al veel gerealiseerd, bijvoorbeeld de Uithoflijn en andere bereikbaarheidsprojecten. De verschillende transitie betekenen een grote financiële opgave, zodat de kans van het groeifonds met beide handen is aangegrepen. Van het eerste begin van een dergelijk fonds is de provincie in actie gekomen, zeker toen het fonds concretere vormen aannam. Toen zijn diverse gesprekken met het ministerie van I&W gevoerd. Dat was immers nodig om een propositie in te kunnen dienen bij het ministerie van EZ. Afgelopen zomer is flink gelobbyd, gezien de grote opgaven en het werk aan de MIRT-verkenning. De metropoolregio's Amsterdam en Rotterdam/Den Haag kregen een kans voor het groeifonds, maar tegen Utrecht werd gezegd dat er ook nog een tweede tranche zou komen. Vanuit de grote urgentie en de druk op de woningmarkt heeft het college er bij het ministerie op aangedrongen om Utrecht te laten meedoen met de eerste tranche.

Half september 2020 kwam de uitnodiging, waarna allerlei experts van het Rijk en de regio zijn betrokken om de propositie op te stellen. Dat ging onder stoom en kokend water.

De heer De Jager vraagt of er onduidelijkheid bleef bestaan over de criteria, onder regie van het ministerie van I&W.

Gedeputeerde Schaddelee antwoordt dat er op rijksniveau een paar keer heen en weer is bewogen, zelfs ook na het indienen van de proposities. Dat betrof de criteria en de omvang van het groeifonds. Zo zou het fonds eerst maar liefst 100 miljard euro bedragen. Halverwege de wedstrijd zijn de spelregels aangepast, onder andere bij de weging van de MKBA (meerjaren kostenbaten analyse). In het vervolgtraject kijkt men er aandachtiger naar, ook met het ministerie van I&W en het CPB. Lastig was dat de agglomeratiekracht terzijde is geschoven, ook voor de metropolen Amsterdam en Rotterdam/Den Haag. De commissievoorzitter Dijsselbloem heeft dat ook aangegeven bij de persconferentie. Het groeifonds kon niet voldoende tegemoetkomen aan de gigantische opgaven van de ov-schaalsprong en bereikbaarheid. Het Rijk moet er andere oplossingen voor verzinnen.

De heer Ubaghs waardeert de uitleg maar de uitkomst is triest. De lobby heeft geen effect gehad.

Gedeputeerde Schaddelee is het eens dat de uitkomst triest is. Hij zoekt de oorzaak ook niet alleen bij anderen. Van de analyse moet men leren. De gesprekken met het Rijk gaan door, gezien de grote verstedelijkingsopgaven, terwijl de beoordelingscommissie de plannen prematuur noemde. Dat is ingewikkeld. Wanneer kan de regio dan wel gaan bouwen? Grondig te werk gaan is nodig en het is ook goed dat het Rijk de lat hoog legt. Al langer dan tien jaar is men erover in gesprek geweest.

De heer Berlijn vraagt of pas eind 2022 een besluit over de IC-status van Koningsweg wordt genomen.

Gedeputeerde Schaddelee wijst erop dat er nog een heel traject voorafgaat aan het besluit. In de MIRT-verkenning van eind 2019 is met het Rijk afgesproken om de kansen te verkennen van het verplaatsen van het huidige station Lunetten om Utrecht Centraal te ontlasten. De IC-status wordt op een later moment verkend, waarbij men samen zal optrekken met de NS en ProRail. Afgelopen jaren zijn veel studies gedaan, ook met Rijkswaterstaat, NS en ProRail. Men ziet veel potentie in een IC-station, gezien het nut voor de hele regio en de betekenis voor overstappende passagiers. In de propositie zat ook het doortrekken van de lijn naar Zeist en het versterken van lightrail naar Nieuwegein, ook van belang voor de regionale busverbindingen.

Mevrouw Bikker vindt de overstap op station Lunetten van grote betekenis voor de hele regio en provincie. Om welke overstappers gaat het dan?

Gedeputeerde Schaddelee wijst op de vele lijnen naar en van dat station. Een warme pleitbezorger van de schaalspog is bijvoorbeeld de wethouder van Stichtse Vecht. Alle stukken zijn openbaar gedeeld met de Staten. Spreker gaat in op de rekenmodellen en de landelijk effecten. Het verkeersmodel regio Utrecht is met alle partners opgesteld. Het bevat een beter detailniveau dan het nationale rekenmodel. Het is jammer dat de commissie het oordeel versmalt met nationale reistijdmodellen. De economische dimensie is onderdeel geweest van de propositie, maar de groei en de nieuwe werkgelegenheid zijn door het CPB ook buiten de MKBA-beschouwing gelaten. Met de ministeries I&W en BZK is de afgelopen jaren samengewerkt, maar nu moet Utrecht het ministerie Economische Zaken intensiever gaan betrekken bij het proces. Utrecht is het hart van de BV-Nederland.

De heer De Jager vindt de bijdrage aan de economische ontwikkeling van Nederland van doorslaggevend belang bij de criteria van het groeifonds. De VVD stelt voor de concrete relatie te leggen tussen regionale ontwikkeling en nationale groei.

Gedeputeerde Schaddelee vindt dat een terecht punt. Men is bezig met integrale plannen voor een gezonde verstedelijking, en de werkgelegenheid is er onderdeel van. Voor het groeifonds is een doorrekening nodig wat betreft de nationale betekenis. Die economische opgave moet beter worden toegelicht, waarbij de suggesties van de VVD worden meegenomen in de tweede tranche. Voor de herkansing van de propositie is men intensief in gesprek met de verschillende ministeries en het CPB. Zijn collega's in Amsterdam en Rotterdam-Den Haag moeten ook binnen een paar maanden een grote regionale bijdrage gaan leveren aan wat eigenlijk een rijksopgave is. Daarom is een evaluatie vanuit het Rijk nodig voordat de tweede tranche ingaat. Voor de nodige alternatieve

financieringsvormen is het mobiliteitsfonds van I&W ontoereikend. Daarnaast heeft het ministerie BZK een woonfonds, naast de eigen begrotingen van gemeentes en provincie zelf. De transitie vragen enorme investeringen. Daar is nu niet in voorzien.

De heer Oude Wesselink heeft begrepen dat op het in stand houden van de huidige infrastructuur moet worden bezuinigd ten gunste van nieuwe infrastructuur. Is dat mogelijk?

Gedeputeerde Schaddelee antwoordt dat men daarvoor moet gaan kijken naar het beheer en onderhoud, evenals de risico's. Dat gesprek vindt plaats bij de kadernota. Bij de modal shift wordt een afname voorzien van het autoverkeer in de stad en een afname van de absolute toename in de regio. Het Rijk is leidend voor het groeifonds, namelijk het ministerie van I&W om de propositie van Utrecht in te dienen bij EZ. Utrecht werkt intensief samen met Rijkswaterstaat, NS en ProRail. Het college is niet arrogant geweest, ook gezien de aanvragen van Amsterdam met 3,9 miljard euro en Rotterdam/Den Haag met 8,6 miljard euro. Er is door Utrecht zo realistisch gekeken naar wat nodig is. Het verdere proces betreft de uitwerking van de omgevingsvisie. PS is daar al eerder bij betrokken geweest voor de kaderstelling en ook voor de begroting. De focus op reistijd is een terecht suggestie. In de MIRT-verkenning zal men de reistijd-tool zo transparant mogelijk in beeld brengen en aan de commissie presenteren.

De voorzitter sluit de bespreking af. Er komt nog een gezamenlijke bijeenkomst met de gemeenteraad van Utrecht.

De heer De Jager stelt in verband met de tijdsdruk bij deze vergadering voor het gesprek voort te zetten in een tweede commissievergadering over dit onderwerp. Wanneer kan die worden gepland? De voorzitter constateert dat GroenLinks het eens is met de VVD, evenals JA21, CDA, CU, SGP, 50Plus, Lijst Bittich en PvdD. De fracties D66 en PVV zijn al afwezig, en de PvdA heeft geen behoefte aan een tweede bespreking. De SP geeft aan het gesprek te willen voeren als de evaluatie klaar is. Met de griffie wordt een extra commissie ingepland. Een datumvoorstel volgt nog binnen een week. Gedeputeerde Schaddelee vindt het goed een extra commissievergadering te plannen op het moment dat duidelijk is of Utrecht gaat meedoen aan de tweede tranche. Eind oktober 2021 moeten de proposities daarvoor zijn ingediend. Rond de zomer is er ook duidelijkheid over de evaluatie, dan kan men zoeken naar een goed moment voor een extra vergadering in juni of juli 2021.

4. Sluiting

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