

VERSLAG van de openbare vergadering van de Statencommissie Milieu & Mobiliteit van 26 januari 2022

Voorzitter:

Mevrouw L. Veen

Aanwezig:

ir. H.P. van Essen (gedeputeerde), ir. R.G.H. van Muilekom (gedeputeerde), A.J. Schaddelee (gedeputeerde), G. Bikker, J. Breur (SP), A. Donker (SGP), J. Van Gilse (VVD), H. De Harder (ChristenUnie), F. Hazeleger (SGP), K. De Heer (ChristenUnie), drs. J.P. d'Hondt (PvdA), S. Nagtegaal (PVV), D. Oude Wesselink (GroenLinks), P. Overkleeft (D66), A. Poppe (SP), R. Van Reenen (50PLUS), A. Van Schie (VVD) P. Weerd (Partij voor de Dieren), H. Wolting (ChristenUnie).

Van ambtelijke zijde aanwezig:

Dr. R. Poort (commissiegriffier), A. Smakman (Notuleerservice Nederland).

1. Opening en Algemeen

1.1 Opening

De voorzitter opent de hybride vergadering om 13.30 uur en heet de aanwezigen welkom en in het bijzonder de heer Van der Pouw-Kraan, de inspreker van vandaag.

De voorzitter heeft een bericht van verhindering ontvangen van de heer De Jager.

1.2 Vaststellen van de agenda

De voorzitter geeft aan dat er vandaag wordt gewerkt met 12 minuten spreektijd per fractie.

Akkoord.

1.3 Mededelingen

De voorzitter refereert aan de voorzittersmail waarin is verzocht aan te geven of de statenleden deel willen nemen aan Op pad met groene boa op 16 maart 2022 tussen 08.00 en 11.00 uur.

Gedeputeerde Van Essen heeft een mededeling over de congestie op het Utrechtse elektriciteitsnetwerk. Het congestieonderzoek van de netbeheerders wordt in april opgeleverd. In overleg met de netbeheerders benadrukken de gemeenten en de provincie Utrecht het belang om zo snel mogelijk duidelijkheid te kunnen geven. De gedeputeerde informeert de commissie zodra hier meer over bekend is. Aanvullend geeft gedeputeerde aan dat ook vanuit IPO in de kennismakingsgesprekken met de minister van Energie en Klimaat dit onderwerp ook op tafel komt: welke oplossingen zijn er voor de netproblemen?

De provincie ondersteunt dakeigenaren om ook in de tussentijd grote zonnedaken te kunnen realiseren. Een oplossing kan zijn dat een zonnedakinstallatie gekoppeld wordt aan een opslagsysteem. Een andere mogelijkheid is Piek 7 of het direct verbruik ter plaatse extra te stimuleren. Ter ondersteuning hiervan zal vanaf 1 februari 2022 een provinciaal project gestart worden door ook inzichtelijk te maken welke opties er zijn, wat deze opties financieel en technisch betekenen en welke aanbieders er zijn.

Gedeputeerde Van Muilekom heeft in week 3 namens alle ambassadeurs die zich bezighouden met de versnellingsaanpak asbestsanering een oproep gedaan aan de staatssecretaris Heijnen. Die oproep houdt in dat het rijk een veel actievere bijdrage zou moeten leveren aan de verwijdering van de asbestsanering. Het verwijderingstempo van de asbestdaken ligt namelijk op een historisch dieptepunt. Het rijk heeft zijn handen ervan af getrokken. Breed in den lande maakt men zich hier zorgen over. De hoop is dat dit onderwerp meer aandacht zal krijgen.

Gedeputeerde Schaddelee heeft de volgende mededelingen:

- Over de A27 is een rondvraag over gesteld. Dit onderwerp komt onder 1.7 aan de orde.
- Een update over de N201 komt onder de grote projecten onder 1.8 aan de orde.

- In de commissie RGW in week 3 is door D66 om een update over het gebruik van Xentari gevraagd bij de behandeling van het statenvoorstel Bodem en Water. De ambtelijke, technische evaluatie wordt de komende afgerond en ligt daarna bij de griffie ter inzage. De plaagdruk was het afgelopen jaar lager dan in de jaren daarvoor. Dat betekent dat er in het afgelopen jaar één keer is gesproken in plaats van twee keer per jaar. De inzet is om Xentari het komende jaar nog minder in te gaan zetten: alleen op hoogrisicolocaties. Het doel is het gebruik tot nul af te bouwen.
- De beide vervoerders – U-OV en Syntus – zijn gedwongen langer volgens de kerstvakantiedienstregeling te rijden. Dit heeft te maken met de afbouwende lockdownmaatregelen, waardoor de verwachting was dat er minder reizigers zouden zijn en er dus ook minder inzet nodig is. Naar verwachting zullen het aantal reizigers als gevolg van de versoepelingen toenemen. Vanuit de provincie is er intensief contact met de onderwijsinstellingen over het al dan niet geven van fysiek onderwijs. Op basis hiervan zal er meer openbaar vervoer worden ingezet. De andere reden heeft te maken met de personele bezetting bij beide vervoerders – dit speelt landelijk – als gevolg van coronabesmettingen en de quarantaineregels. Daarom is ervoor gekozen de kerstvakantiedienstregeling te continueren. Daarmee wordt de basisvoorziening geregeld en is het voor de reiziger voorspelbaar wanneer het openbaar vervoer rijdt.

De heer Hazeleger heeft de volgende vragen:

- Aan gedeputeerde Van Essen de vraag of de beloofde informatiesessie over het elektriciteitsnetwerk nog in de planning staat.
- Aan gedeputeerde Schaddelee de vraag wanneer de Jaarrekening 2019 van de U-OV beschikbaar is.

Gedeputeerde Van Essen geeft aan dat er vorig jaar inmiddels een informatiesessie heeft plaatsgevonden met TenneT en Stedin. Er is ook een systeemstudie naar het gehele netwerk gaande. Hiervan komt apart informatie beschikbaar en mogelijk ook een informatiesessie.

Gedeputeerde Schaddelee zal zorgdragen voor een schriftelijke beantwoording van de vraag.

Mevrouw Bikker vraagt aanvullend aan gedeputeerde Schaddelee of het continueren van de kerstvakantiedienstregeling goed wordt gecommuniceerd met alle reizigers.

Gedeputeerde Schaddelee beoogt dit goed mogelijk te doen. Hiervoor worden de geëigende kanalen gebruikt, zoals de website OV9292.nl en dergelijke. Er wordt geen actieve communicatie bij iedere halte aangeboden.

De heer Breur vult aan dat deze informatie wordt getoond op de displays bij de tramhaltes.

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan dat bij bushaltes met elektronische borden de informatie ook wordt gecommuniceerd.

1.4 Ingekomen stukken M&M

De commissie heeft kennisgenomen van de ingekomen stukken

1.5 Vaststellen verslagen commissie Milieu en Mobiliteit

De voorzitter heeft voorafgaand aan de vergadering geen opmerkingen ontvangen.

Het verslag van 1 december 2021 is aldus vastgesteld.

1.6 Termijnagenda en lijst moties M&M

De voorzitter heeft voorafgaand aan de vergadering geen opmerkingen ontvangen.

Aldus vastgesteld.

1.7 Rondvraag

De heer De Harder heeft om een update gevraagd ten aanzien van de rechtszaak rondom de Bibob-zaak van Van de Groep. De laatste informatie is dat er in 2021 een definitieve uitspraak verwacht werd. De vraag is wanneer deze uitspraak wordt gedaan.

Gedeputeerde Schaddelee bevestigt dat eind 2021 een uitspraak werd verwacht. De provincie heeft hierover regelmatig contact met de Raad van State. Door ziekte is het proces een aantal weken vertraagd, maar de verwachting is dat de uitspraak nu elk moment kan komen.

De heer Hazeleger heeft vragen gesteld over taxi's in de Leidseveertunnel. De fractiemedewerkers zijn een paar keer in de mailwisseling met gedeputeerde Schaddelee meegenomen.

Gedeputeerde Schaddelee bevestigt de vragen te hebben ontvangen. In de commissiebundel M&M van 1 december 2021 is het antwoord van GS op de brandbrief van de taxibranche met de Staten gedeeld. In de oplegnotitie is de kwestie belicht. De gedeputeerde geeft een samenvatting van deze informatie.

In reactie hierop geeft de heer Hazeleger aan dat hij onvrede in de taxibranche proeft over de manier waarop dit in overleg met de provincie is gegaan. Inzake de mailwisseling: alle brieven met de taxibranche zijn in de cc met de fractiemedewerkers verstuurd. De grootste onvrede betreft de pilot. Waarom is er niet voor gekozen toch de pilot te doen? In de beantwoording wordt gesproken over negen incidenten. De spreker neemt aan dat dit over de hele stad gaat. De spreker heeft de perceptie dat er om of in de Leidseveertunnel geen incidenten zijn geweest. De taxibranche moet door de gemaakte keuzes veel omrijden. De spreker pleit ervoor een pilot te doen om te kijken of het toch niet veilig kan.

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan dat de negen incidenten de geregistreerde ongevallen in de Leidseveertunnel betreffen. Daarnaast is de registratie mogelijk niet volledig. In eerste instantie was het bij de start van het project VKplus – de doorkoppeling door de tunnel van tramreizigers – de bedoeling dat er helemaal geen mogelijkheid meer was voor taxi's om van de tunnel gebruik te kunnen maken. In de afgelopen anderhalf jaar is kritisch gekeken of de provincie mogelijkheden zag. De uitkomst daarvan is dat de provincie wellicht één richting toe kan staan. Dit kan gezien worden als een pilot, want de gedeputeerde is nog in gesprek met de Inspectie om hen ervan te overtuigen dat deze manier veilig kan. De gedeputeerde heeft begrip voor de teleurstelling in de taxibranche, want de impact is groot.

De heer Van Schie heeft er begrip voor dat de veiligheid voorop staat. Dit is ook belangrijk. De VVD heeft er ook eerder vragen over gesteld en daar geen bevredigend antwoord op gekregen: of in de pilot gekeken kan worden of een mogelijkheid is in de nacht het taxivervoer in de Leidseveertunnel in twee richtingen als optie mee te nemen is, omdat er 's nachts niemand rijdt. Dan zou het jammer zijn als taxi's gedurende die uren om zou moeten rijden.

Gedeputeerde Schaddelee herkent deze suggestie. Hier is met de Safety Board en de Inspectie over gesproken. Zij zijn kritisch over dit idee, omdat een dergelijke keuze voor verwarring zou zorgen. Bij veiligheid moet juist dat voorkomen worden. Daarom is er voor één richting gekozen.

De heer Van Schie snapt dat duidelijkheid voor het grote publiek belangrijk is, maar in dit geval gaat het om één kleine, maar wel duidelijke doelgroep van gebruikers. Zij hebben zelf aangegeven dat ze goed georganiseerd zijn. Een verkeersbesluit is neembaar met tijdvakken. De spreker ziet daarom technisch weinig bezwaren. Daarom is het verzoek dit besluit te heroverwegen, omdat de taxibranche hier een stukje mee geholpen is en er geen extra veiligheidsrisico's zijn. De heer Hazeleger sluit zich aan bij de woorden van de heer Van Schie. Dit is een mooie handreiking aan de taxibranche en ook de spreker ziet geen veiligheidsrisico's. Aansluitend vraagt de spreker om een overzicht van de genoemde negen incidenten.

Gedeputeerde Schaddelee zegt toe dit overzicht te delen met de commissie. Ingaand op de suggestie benadrukt de gedeputeerde dat veiligheid voorop staat; de Inspectie en de Safety Board zijn er kritisch op. En ook omdat er geen garanties voor de veiligheid gegeven kunnen worden, volgt de gedeputeerde de ingezette lijn. De gedeputeerde is uiteindelijk bestuurlijk verantwoordelijk bij ernstige incidenten. Daarom is gekozen voor de veilige kant.

De voorzitter rondt de bespreking van dit onderwerp af.

De heer Van Schie heeft een vraag over de opwaardering van de A27. In het regeerakkoord staat dat er een alternatieve invulling voor met name de BAC in de planning is door de regio. De vragen zijn: wie is precies de regio? Hoe ziet het proces eruit om tot een alternatief te komen dat haalbaar en betaalbaar is, en die ook vervoerskundige waarde heeft vergelijkbaar met het andere traject? Ook de ontwikkeling van Rijnenburg wordt nadrukkelijk in het coalitieakkoord genoemd. De VVD ondersteunt dit van harte. De vraag is wat de rol is van PS, GS en de regiopartners, met name ook de gemeenten.

Gedeputeerde Schaddelee heeft grotendeels dezelfde vragen. Het regeerakkoord is onvoldoende duidelijk op dit punt en voor meerderlei uitleg vatbaar. Het college zal de komende week in gesprek gaan met I&W en op de kortst mogelijke termijn met de nieuwe minister om op die manier duidelijkheid te krijgen over wat er wordt bedoeld: wat is het tijdspad; wat is de inhoudelijke reikwijdte; hoe komen het rijk en de regio gezamenlijk tot een alternatief; waar moet het alternatief aan voldoen. De betreffende zinsnede lijkt te suggereren dat er een alternatief van de regio is. Deze is de gedeputeerde niet bekend. Rijkswaterstaat studeert al tien jaar op wat nu het tracébesluit is. De provincie en de regio hebben niet zoveel mensen, deskundigheid en tijd om tot een volwaardig alternatief te komen. Vanuit de stad is er al een voorzet gedaan. Deze wordt op 27 januari 2022 besproken in de raad. In aanloop daarnaartoe is er een brief opgesteld. Daarover is contact geweest met de provincie en het rijk. Het beeld wat daarin wordt geschetst komt niet geheel overeen met hoe

de provincie ernaar kijkt. Er zijn verschillende gremia waar de provincie het gesprek mee aangaat, zoals U Ned, UVVB, Ring Utrecht vanuit Rijkswaterstaat, om duidelijkheid te krijgen.

De heer Van Schie spreekt zijn teleurstelling uit dat er geen antwoorden zijn en dat onduidelijk blijft wanneer PS hierover wordt geïnformeerd. De inhoud van de brief van de gemeente Utrecht is bekend. Deze roept meer vragen op, omdat er scenario's worden geschetst die technisch onmogelijk zijn. Het verzoek aan de gedeputeerde is concreter te worden over het tijdsplan, wie de penvoerder is, wie de kosten voor zijn rekening neemt en wanneer PS hierover wordt geïnformeerd.

Gedeputeerde Schaddelee herhaalt dat hij dezelfde vragen heeft en spreekt de hoop uit deze vragen op korte termijn met de minister te kunnen bespreken. Zodra hier meer duidelijkheid over is, zal de gedeputeerde de Staten informeren. Hier hecht de gedeputeerde nadrukkelijk belang aan.

De heer Oude Wesselink is van mening dat er meerdere keren alternatieven zijn aangereikt door organisaties. Alternatieven die volledig zijn doorgerekend door verkeerskundige adviesbureaus, die compleet aan de voorwaarden van Rijkswaterstaat voldoen. Is het mogelijk deze te delen met gedeputeerde Schaddelee?

Gedeputeerde Schaddelee verwijst naar het SUUNTA-rapport. Deze is door de Kracht van Utrecht en de Vrienden van Amelisweerd opgesteld. Dit is een degelijk rapport met interessante opties die zeker een plek kunnen krijgen in het vervolgproces. Tegelijkertijd is het niet hét alternatief van de regio. Althans, in het regeerakkoord wordt gesproken over hét alternatief van de regio. De gedeputeerde heeft hier een andere mening over. Ook dit zal onderwerp van gesprek zijn.

De voorzitter rondt de bespreking van dit agendapunt af.

De rondvraag die door het CDA is gesteld, zal bij de inspraak worden behandeld.

1.8 Grote projecten

Gedeputeerde Schaddelee heeft een mededeling over de N201, de weg door de gemeente Stichtse Vecht en De Ronde Venen. In april 2021 hebben de Staten goedkeuring verleend om de studiefase te verlengen. De aanbesteding die daar direct op volgde betreft de opdracht aan een adviesbureau om plannen uit te werken om tot versobering te komen. Die opdracht is in augustus 2021 gegund aan bureau Witteveen+Bos, waarna zij in september zijn gestart. Helaas hebben de modelanalyses en personele wisselingen ervoor gezorgd dat er vertraging is ontstaan. De volgorde van het proces wijkt af, omdat de gedeputeerde er belang aan hecht eerst de studie eerst met de Staten te bespreken. Het concept van de studie wordt naar verwachting in mei 2022 met de Staten gedeeld in een stateninformatiebijeenkomst. Daarna volgt het participatietraject. Niet het hele traject wordt opnieuw gedaan, omdat er al heel veel input is geleverd. Wel worden de specifieke nieuwe plannen voorgelegd. De analyse van het participatietraject wordt na de zomer gedeeld met PS. De Staten kunnen hierop reageren. De gedeputeerde spreekt de hoop uit dat met dit tijdsplan eind 2022 een gedegen statenvoorstel het resultaat is, die rijp is voor besluitvorming door PS.

Mevrouw Bikker geeft aan dat er naast de N201 ook andere grote projecten lopen. Een daarvan is de U Ned Mobiliteitsstrategie. Deze is op 25 januari in een informatiesessie aan de orde geweest. Anderen zijn de schaaflong en de governance trambedrijf. Daarover worden de Staten geïnformeerd middels informatiesessies. Dat betekent dat deze niet in de commissie M&M worden behandeld. Het verzoek is daarom deze projecten in deze commissie toe te lichten.

Mevrouw Poppe sluit zich aan bij de woorden van mevrouw Bikker, temeer omdat tijdens een informatiesessie geen politieke vragen gesteld kunnen worden. Aanvullend heeft mevrouw Poppe een vraag over het participatietraject N201. De SP was eerder verbaasd over het participatietraject Nedereindse Plas. De vraag is of het participatietraject N201 meer gedegen wordt gedaan.

De heer Oude Wesselink geeft aan dat in de informatiesessies onderwerpen diep op de inhoud worden besproken. Wanneer deze onderwerpen ook worden geagendeerd voor commissievergaderingen ter voorbereiding op besluitvorming, is er ook de gelegenheid tot het stellen van (schriftelijke) politieke en technische vragen. Waarom is mevrouw Bikker van mening dat er minder informatiesessies moeten worden georganiseerd. Dit heeft tot gevolg dat de commissievergaderingen langer worden.

Mevrouw Bikker geeft aan dat het zeker niet de bedoeling is dat er minder informatiesessies worden georganiseerd. Deze zijn namelijk van grote toegevoegde waarde. Tegelijkertijd, op deze agenda staan grote projecten. Het CDA is er voorstander van om ook in deze commissie kort geïnformeerd te worden over de stand van zaken. Het is minder de bedoeling om politieke vragen naar aanleiding van die projecten te stellen.

De heer Overkleeft heeft de perceptie dat dit agendapunt met name is bedoeld om een update te geven over lopende grote projecten op het gebied van mobiliteit. Kan de gedeputeerde dit bevestigen c.q. ontkennen?

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan in antwoord op de vragen en opmerkingen:

- De Staten kunnen onderwerpen agenderen. Als er dus behoefte is, kunnen de onderwerpen uit de informatiesessies een meer politiek karakter krijgen. Tegelijkertijd is het minder efficiënt om alles wat in informatiesessies is gedeeld te herhalen onder het agendapunt Grote projecten. Dit moment wordt gebruikt om een update te geven.
- Het project U Ned wordt behandeld in de commissie voor de Omgevingsvisie, omdat hier heel veel ruimtelijke vraagstukken spelen en het niet alleen maar mobiliteit is.
- Vragen ten aanzien van het participatietraject worden behandeld in de commissie BEM. Daar is op 26 januari een Nota Participatiebeleid geagendeerd. Hierin is aandacht besteed aan het zo goed mogelijk organiseren van participatie.

1.9 Inspraak

De heer Van der Pouw-Kraan krijgt de gelegenheid in te spreken namens de groep jongeren die de petitie over het Openbaar Vervoer zijn gestart en de bezorgde inwoners van gemeente De Ronde Venen. Er zijn inmiddels 2800 handtekeningen verzameld. Begin december 2021 zijn de inwoners geïnformeerd over het schrappen van buslijn 130 als gevolg van de aanleg van de Uithoornlijn. Hierdoor was allereerst de intentie om buslijn 130 te laten rijden tot de halte Uithoorn Centrum, wat als gevolg had dat reizigers vanuit de Ronde Veense kernen richting onder andere Amsterdam Zuid, Haarlem en Leiden ruim een kilometer moesten lopen naar hun overstap op het Busstation in Uithoorn. Met een overstaptijd van slechts een paar minuten is dit niet haalbaar. Dit is aanhangig gemaakt bij de gemeente, provincie en ook de pers. Inmiddels is er een oplossing gevonden voor de periode vanaf maart in plaats van vanaf augustus. De inspreker is van mening dat deze oplossing op voorhand bedacht had kunnen worden, dit is de betrokken partijen aan te rekenen.

Het schrappen van de buslijn is een illustratie van de gang van zaken binnen de gemeente. Door de ligging van De Ronde Venen op het grensgebied van de vervoersregio's Utrecht en Amsterdam nemen geen beide de verantwoordelijkheid met als resultaat dat er geen bussen rijden. Sinds de nieuw concessie zijn er drie buslijnen tussen Mijdrecht en Amsterdam verdwenen. De andere lijnen compenseren dit niet onder andere omdat deze niet accuraat genoeg rijden om overstappen mogelijk te maken.

De indieners van de petitie verzoeken de Staten bij het vaststellen van de komende concessie aandacht te hebben voor de situatie van De Ronde Venen. De inwoners hebben baat bij een goede verbinding voor hun studie, naar familie of ziekenhuisbezoek.

De inspreker geeft tot slot een voorbeeld van de reistijd met het openbaar vervoer in vergelijking tot die met de auto. In deze tijd met aandacht voor de strijd tegen klimaatverandering lijkt goed functionerend openbaar vervoer een must.

De commissie krijgt de gelegenheid tot het stellen van vragen.

De heer Oude Wesselink dankt de inspreker voor zijn bijdrage. De spreker heeft onderzoek gedaan naar de reistijden via het openbaar vervoer. Hij komt op kortere reistijden uit. Waaruit is dit verschil te verklaren?

De heer Van der Pouw-Kraan geeft aan dat hierbij geen rekening wordt gehouden met de extra tijd die benodigd is als het openbaar vervoer niet op elkaar aansluit.

Mevrouw Bikker dankt de insprekers voor hun bijdrage. Het CDA heeft een rondvraag ingediend naar aanleiding van de petitie die in december is overhandigd aan de Commissaris van de Koning. Het CDA benadrukt het belang van openbaar vervoer voor de leefbaarheid en bereikbaarheid van De Ronde Venen. Met name voor jongeren en studeren worden nu getroffen. Door het opschorten van de lijnen 340 en 130 reizigers richting Aalsmeer en Schiphol worden getroffen. De vraag is of er een tijdelijke oplossing geboden kan worden door bijvoorbeeld SyntusFlex of een busverbinding. Het pleidooi is met deze jongeren naar een oplossing voor de korte termijn te zoeken. Mogelijk is de door de inspreker genoemde oplossing vanaf maart voldoende.

De tweede vraag is of de gedeputeerde kan toezeggen dat de petitie over de bereikbaarheid van De Ronde Venen in zijn algemeenheid wordt meegenomen in de nieuwe ov-concessie.

Gedeputeerde Schaddelee dankt de inspreker en het CDA voor het inzichtelijk maken van de problematiek. De gedeputeerde heeft begrip voor de frustratie die bij veel reizigers leeft en vooral ook de perceptie dat bij het schrappen van lijnen vaak naar gemeenten aan de randen van de provincie wordt gekeken. Dit verdient de aandacht van de provincie en is ook een ambitie van de provincie. Het is goed te kijken naar niet alleen de kernen, maar zeker ook in de buitengebieden.

Gedeputeerde Schaddelee zegt toe zich in te spannen om de kwaliteit van het openbaar vervoer. Om dit te ondersteunen overhandigt de gedeputeerde een minibus aan de inspreker met de belofte ervoor zorg te dragen dat de 'grote bus' blijft. De gedeputeerde onderstreept elementen uit de vragen gesteld door het CDA: het is belangrijk over de vervoersgrenzen heen te kijken bij de toekomstige ontwikkelingen van het openbaar vervoer en als overheden met elkaar daarover te communiceren. Een daarvan is de sociaaleconomische samenhang tussen de gemeente De Ronde Venen en de metropoolregio Amsterdam. Daar heeft de provincie ook te maken met de concessie Amstelland-Meerlanden van 2018, de concessie van de vervoerregio Amsterdam. Destijds heeft provincie Utrecht de noodklok gebeld omdat de provincie signaleerde dat er vanuit de regio Amsterdam terugtrekkende bewegingen waren, waardoor busverbindingen in dit gebied minder goed werden. De rol van de provincie was toen beperkt tot de buurconcessie die knelpunten aandraagt. De provincie heeft er destijds op aangedrongen om de buslijn naar Amsterdam als een verplichte lijn in die concessie op te nemen. Dit is helaas niet gebeurd. Inmiddels zijn de knelpunten zichtbaar.

Er is ook een busverbinding met Utrecht Centraal genoemd. De busverbinding van Breukelen naar Utrecht is in 2008 al ingekort. Vervolgens waren er aansluitingsproblemen met de trein in Breukelen. In de afgelopen jaren zijn hier verbeteringen aangebracht, zodat de bus en trein in Breukelen goed op elkaar aansluiten.

Als gevolg van de werkzaamheden in Uithoorn is de extra reistijd tussen Mijdrecht en Hoofddorp van vijf á tien minuten en extra overstappen. Buslijn 130 zal vanaf 7 maart weer doorrijden naar het busstation van Uithoorn. Er is ook met de vervoerregio Amsterdam overeenstemming bereikt over het inzetten van extra bussen. Hiermee worden zoveel mogelijk de ontstane gaten gedicht. Door de gemeente De Ronde Venen is een strategisch ov-plan opgesteld met het verzoek om samenwerking met de provincie. De provincie heeft dit omarmd. De provincie is met de gemeente in gesprek over verbeteringen. Het is tegelijkertijd goed te realiseren dat een bus of trein vanuit Utrecht niet rechtstreeks naar Amsterdam kan rijden, omdat het concessiegebied dan wordt overschreden. Wel kan er gekeken worden hoe de lijnen zo goed mogelijk op elkaar aansluiten.

In antwoord op de suggestie van het CDA geeft de gedeputeerde aan dat SyntusFlex niet geschikt is voor het vervoeren van een grote en continue stroom van reizigers. Dat is de reden waarom lijn 130 van 7 maart 2022 weer doorrijdt naar het busstation van Uithoorn.

Op de vraag of de petitie wordt meegenomen in de concessie geeft de gedeputeerde aan dat op dit moment de reacties uit de consultatieperiode rond het OV Netwerkperspectief worden verwerkt. Daarin wordt de petitie meegenomen als inbreng vanuit de regio. Het zit ook in het provinciaal Ambitienetwerk tot 2035 om voor deze verbinding het nieuwe concept van de Uliner uit te rollen. De intentie is deze hoogfrequente en robuuste ov-lijn onder andere vanaf De Ronde Venen richting Uithoorn te laten rijden, dit zo goed mogelijk in samenspraak met de vervoerregio Amsterdam.

Mevrouw Bikker dankt de gedeputeerde voor de beantwoording en kijkt met belangstelling naar het vervolg. De maatregelen zoals genoemd zijn positief. De vraag is of SyntusFlex tot de datum van 7 maart 2022 ingezet zou kunnen worden, omdat tot die tijd een gat is gevallen.

Gedeputeerde Schaddelee spreekt de hoop uit dat dit zo min mogelijk nodig is. Er zijn busverbindingen, maar soms moeten reizigers één of twee keer overstappen. SyntusFlex is geen busverbinding die continu een vaste route rijdt: de bus rijdt op afroep. Daarnaast vinden er werkzaamheden plaats op de busbaan bij Uithoorn, waardoor het stationsgebied daar niet goed bereikbaar is. Dus dit is maar voor een deel een oplossing.

De voorzitter rondt de bespreking van dit agendapunt af. De inspreker krijgt de gelegenheid tot het geven van een laatste reactie op wat is besproken.

De heer Van der Pouw-Kraan spreekt de hoop uit dat er een structurele oplossing komt.

De voorzitter dankt de inspreker voor zijn heldere verhaal en schorst de vergadering tot 14.40 uur.

2. Ter bespreking

2.1 [SV Rijnbrug Rhenen N233 aanvraag extra krediet \(2022MM20\)](#)

Eerste termijn commissie

De heer Oude Wesselink heeft de volgende vragen:

- Dit is een lastig statenvoorstel. Enerzijds onderschrijft GroenLinks sterk de bestaande behoefte aan het verbeteren van de infrastructuur. Aan de andere kant zou dit een gezamenlijk project met Rijkswaterstaat en de provincie Gelderland moeten zijn. Beide stellen vooralsnog geen (extra) geld beschikbaar. Waarom zou de provincie Utrecht een besluit nemen als inmiddels duidelijk is dat het project geen kans van slagen heeft? GroenLinks is ook benieuwd naar de mening van de andere fracties hierover.

- Wegens de haalbaarheid is het ook de vraag wat een eventueel alternatief zou kunnen zijn. Uit onderzoek bleek dat er geen andere opties zijn: het ontwerp kan niet nog soberder worden gemaakt; andere maatregelen zijn niet doeltreffend. Deze verbreding lijkt de enige optie. Welke opties zijn er nog om de provincie Gelderland en bij voorkeur ook Rijkswaterstaat over de streep te trekken?
- Komt er nog een MKBA voor het bedrag van € 67 miljoen beschikbaar? Is het wenselijk om dit überhaupt te besluiten zonder MKBA?
- Wanneer komen er eventuele alternatieven in beeld als de provincie Gelderland geen extra geld beschikbaar stelt?
- Welke mogelijkheden zijn er mocht dit project geen doorgang vinden? De problemen blijven dan bestaan voor Rhenen en dit is niet wenselijk.

De heer Van Schie heeft namens de VVD de volgende vragen en opmerkingen:

- De VVD is voorstander van investeringen in wegverbredingen en met name op deze plek. Dit is nodig voor de leefbaarheid, voor de economie en de bereikbaarheid van de hele regio rondom de Rijnbrug aan de kant van de provincie Utrecht, maar ook die van Gelderland. Het is daarom nuttig en noodzakelijk hier geld voor te reserveren.
- Bij de aansluiting van Houten-Oost op de A2 wilde de VVD geld reserveren op de balans voor noodzakelijke investeringen. Toen kwam de gedeputeerde tot een andere afweging, terwijl de budgetwens voor de VVD tussen beide projecten qua urgentie vergelijkbaar is.
- De VVD sluit zich aan bij eerdere vragen die gesteld zijn over de haalbaarheid en ook over het te behalen btw-voordeel. Is daar inmiddels zicht op?
- Rijkswaterstaat, het rijk, is eigenaar van de brug. Spelen de gesprekken met het rijk over U Ned daar ook een rol in? Maakt de bereikbaarheid van Foodvalley ook onderdeel uit in de gesprekken met het rijk van de mogelijkheden in de woningbouwopgave? In het coalitieakkoord worden daarvoor middelen ter beschikking gesteld. Voor de regio is het noodzakelijk investeringen daar ook aan gekoppeld zijn. Mogelijk zijn er mogelijkheden vanuit het rijk. Er zitten een nieuwe minister en een nieuwe gedeputeerde, mevrouw Witjes, in Gelderland op dit dossier. Verwacht de gedeputeerde dat zij zich zal inspannen om dit gezamenlijke project mogelijk te maken? Welke inspanningen zal gedeputeerde Schaddelee hiervoor doen?

De heer Breur is verbaasd over de inbreng van de VVD. De VVD profileert zich op financiële verantwoordelijkheid. En alsof het niets is, geeft de heer Van Schie € 30 miljoen aan een project dat, zoals het er nu voorstaat, gedoemd is te mislukken, omdat Gelderland zich heeft teruggetrokken. Kan de heer Van Schie zijn beweegredenen nader duiden?

De heer Van Schie benadrukt dat hiermee het geld nog niet wordt uitgegeven: het is slechts een reservering. De hoop is natuurlijk wel dat dit uiteindelijk tot een uitgave leidt, want dat betekent dat het project doorgaat. Daartoe hebben de Staten al besloten, de gedeputeerde is de plannen aan het uitvoeren. De heer Van Schie is van mening dat als er geloof is in het resultaat, er ook gekozen moet worden om te investeren. De VVD is voor dit project daartoe bereid.

Mevrouw Bikker is namens het CDA verheugd met dit statenvoorstel, omdat de provincie hiermee laat zien de daad bij het woord te voegen voor wat betreft de doorstroming en bereikbaarheid in de regio Rhenen-Veenendaal en laat zien doordrongen te zijn van de urgentie. Het CDA heeft de volgende vragen:

- De provincies gaan over de weg en het wegdek, het rijk over de brug en de pijlers. Stelt het rijk hiervoor middelen ter beschikking?
- De kredieten worden voor een periode van anderhalf jaar gereserveerd. Waarom is er gekozen voor deze termijn? Is dit lang genoeg? Het gaat immers om lange besluitvormingstrajecten, waarbij een aantal partners zijn betrokken.
- Het is op dit moment nog de vraag of de provincie Gelderland krediet beschikbaar stelt. Mocht dit niet het geval zijn, welke mogelijkheden ziet de gedeputeerde dan om de regio te ontlasten?

De heer Kamp is namens D66 blij met dit voorstel, als is het alleen al omdat de provincie Utrecht zich aan de afspraken houdt en haar verantwoordelijkheid neemt. Het gaat niet alleen om verkeer – auto, fiets en openbaar vervoer – maar ook om woningbouw en economische ontwikkelingen. Dit is een belangrijke verkeersader voor medewerkers van de Rijksuniversiteit in Wageningen, maar ook recreatief verkeer. Daarom is er alle reden voor om de daad bij het woord te voegen, ook omdat de intentie was deze plannen al eerder uit te voeren. D66 roept op voortgang te maken op dit dossier. Hoe langer dit duurt, hoe duurder het wordt. Het gaat om meer belangen dan alleen infrastructuur. De spreker memoreert een motie die door de Staten zijn aangenomen waarin GS werd opgeroepen in gesprek te gaan met GS van de provincie

Gelderland. Beide commissarissen van de koning waren betrokken bij dit overleg. De spreker is benieuwd welk besluit Gelderland zal nemen. PS Utrecht zal op 9 februari een besluit over nemen over het investeringskrediet van € 29,6 miljoen. Mogelijk is dit voor PS Gelderland een aanmoediging om hetzelfde te doen. De fractie van D66 heeft contact gehad met D66 in Gelderland. De heer Kamp spreekt de hoop uit dat andere fracties hetzelfde hebben gedaan om ook langs die lijn de noodzaak van de verbreding van de Rijnbrug onder de aandacht te brengen.

Mevrouw d'Hondt van de strategie in de lobbybrief samen als 'aan ons zal het niet liggen'. Het is goed dat de reserveeringsperiode is vastgezet op anderhalf jaar. Als het dan nog niet is gelukt, is het goed met dit project te stoppen. Wel heeft de provincie Utrecht dan maximale inspanningen geleverd. De spreker is benieuwd naar het vervolg.

De PvdA is niet per definitie voorstander van de verbreding van wegen: meer asfalt trekt meer verkeer aan. In dit geval is het echter wel een zinnige oplossing en zinniger ook dan de verbreding bij de stad Utrecht, waar aan het begin van deze commissievergadering over is gesproken. Kijkend naar de bereikbaarheid van de regio is het goed breder te kijken dan de stad Utrecht en ook de hele regio van de provincie en de randgemeenten erbij te betrekken. Daar is de Rijnbrug een interessante verbinding voor. De spreker stelt voor het geld wat niet wordt gebruikt wanneer de A27 bij Amelisweerd niet wordt verbreed, voor dit project te reserveren.

De heer Van Schie memoreert dat de PvdA eerder dergelijke voorstellen heeft gedaan. De heer Van Schie vraagt hoe deze projecten met elkaar matchen. Daarnaast is de heer Van Schie bang dat als alle projecten aan elkaar geknoopt worden er uiteindelijk niets tot stand komt. Daarom het pleidooi beide projecten en de middelen los van elkaar te zien. Mevrouw d'Hondt antwoordt dat dit geen serieus bedoelde opmerking was. Wel pleit mevrouw d'Hondt ervoor de € 1,9 miljard die beschikbaar is voor de A27 te verdelen over alle projecten waarvoor middelen nodig zijn. Daarmee kunnen veel wegen worden aangepakt en de doorstroming worden verbeterd.

De heer De Harder geeft aan dat dit project samen met de provincie Gelderland en het rijk gedaan moet worden. Het is goed voor de korte termijn dit statement te maken, want uiteindelijk gaat het om de route A30-A15. Deze moet gedegen worden aangepakt. Mocht deze verbreding niet doorgaan, hebben dan de wegverbeteringen tussen Rhenen en Veenendaal nog wel zin, want deze verbeteringen zijn geen daadwerkelijke verbetering als de brug niet doorgaat. De spreker spreekt de hoop uit dat er met de provincie Gelderland overeenstemming kan worden bereikt. Aanvullend geeft de spreker aan dat ook de ChristenUnie contact heeft met de fractie van de ChristenUnie van Gelderland.

De heer Nagtegaal pleit er namens de PVV pleit voor de verbreding door te laten gaan, omdat de brug een flessenhals blijft. De verbreding is daarom in ieders belang.

Wethouder Boerkamp van de gemeente Rhenen heeft op 21 december 2021 in het AD aangegeven dat de provincie Gelderland nog geen besluit heeft genomen over het al dan niet zich terugtrekken. Het college van de provincie Gelderland heeft wel al een ontwerpbesluit voor terugtrekking geschreven. Dat betekent dat PS nog een besluit zal nemen. Daarnaast is er ook een licht participatieproces gaande. Op 9 februari is er een hoorzitting waar de wethouder en bewoners in kunnen spreken. Daarvoor hebben aanzienlijk veel sprekers zich aangemeld. Deze hoorzitting is te volgen op de website van de provincie Gelderland. Op 16 februari wordt het ontwerpbesluit in de commissie behandeld, waarna op 23 februari definitieve besluitvorming in de Staten zal plaatsvinden. De heer Nagtegaal roept op dit proces te volgen, met name de hoorzitting. De spreker ziet ook geen alternatieven. Daarom pleit de spreker ervoor eerst de besluitvorming in Gelderland af te wachten, voordat PS Utrecht een besluit neemt en geld uitgeeft. De spreker vraagt de gedeputeerde hierop te reflecteren.

De heer De Weerd geeft aan dat er grote onzekerheden zijn die het nemen van een besluit bemoeilijken.

- Allereerst is daar de provincie Gelderland die aangeeft geen extra investeringsruimte meer te hebben. De besluitvorming moet daarover nog plaatsvinden. Aansluitend bij het pleidooi van de PVV is de vraag waarom dit onderwerp nu al in de commissie wordt behandeld.
- Daarnaast is er nog geen oplossing voor de problematiek rondom stikstof. Ook dit kan negatieve gevolgen hebben voor dit soort projecten.
- De conclusie op basis van verkeerskundig onderzoek is dat, ook al wordt de Rijnbrug verbreed, kan er in of na 2030 alsnog een verkeersknelpunt ontstaan ten noorden van de brug. En, meer asfalt trekt meer verkeer aan. GS wil de ontwikkelingen afwachten rondom de verbreding van de Rijnbrug alvorens zij structurele maatregelen wil treffen om dit knelpunt ten noorden van de brug aan te pakken. De Partij voor de Dieren ziet liever dat GS

afwacht met welke uitwerking het nieuwe kabinet komt omtrent bijvoorbeeld rekeningrijden, spitsmijden en daarnaast inzet op openbaar vervoer en innovatieve oplossingen zoals Smart Mobility. Dit zijn meer structurele en meer duurzame oplossingen dan meer asfalt.

De Partij voor de Dieren wil af van files en is er ook voorstander van dat bestaande infrastructuur goed wordt onderhouden. Een voorbeeld daarvan is het versterken van de brugpijlers. Maar gezien de genoemde onzekerheden vindt de Partij voor de Dieren het onverstandig om alvast tientallen miljoenen euro's vrij te maken voor meer asfalt: dit is in feite symptoombestrijding. Het beoogde doel van verbreding van de Rijnbrug, een impuls geven aan de duurzame bereikbaarheid, leefbaarheid en economische ontwikkeling van de regio wordt hiermee namelijk niet behaald.

De heer Breur geeft aan dat de Foodvalley-regio zeer ontevreden is over het voorgenomen besluit van de provincie Gelderland om zich terug te trekken uit het project, de gemeente Rhenen is zeer boos. De spreker had graag deze gevoelens ook gezien bij de commissiebehandeling van dit onderwerp. De provincie Utrecht heeft zelf onvoldoende financiële middelen om het project zelf te doen. De SP is van mening dat zolang Gelderland geen duidelijkheid geeft over de doorgang van het project of zolang het rijk geen financiële middelen ter beschikking stelt, kan de provincie Utrecht niet verder, maar ook nog geen besluit nemen in dit dossier.

De heer Oude Wesselink twijfelt over de routing eerst de besluitvorming in de provincie Gelderland af te wachten. Wanneer namelijk de provincie Utrecht wel al een besluit neemt, wordt hiermee een dringend verzoek bij de provincie Gelderland neergelegd om ook mee te doen.

De heer Breur vindt het een goed signaal wanneer de provincie Utrecht de besluitvorming van de provincie Gelderland afwacht, omdat daarmee duidelijk wordt gemaakt dat de provincie Gelderland een probleem heeft gecreëerd.

De heer Donker is blij met dit statenvoorstel. De SGP vindt het namelijk belangrijk dat de provincie Utrecht druk uitoefent door besluitvorming over de verbreding. De provincie Utrecht is er klaar voor om aan dit project te beginnen en geeft hiermee haar bereidheid aan. Het geld wordt gereserveerd en nog niet uitgegeven. Aanvullend geeft de spreker aan dat de SGP-fractie van PS Gelderland vóór verbreding is. De verbreding van de A27 is voor de gemeenten aan de rand van de provincie zeer belangrijk. Uiteraard betreurt de SGP het dat er zoveel geld mee is gemoeid en roept op dit project beter te stroomlijnen: ieder jaar vertraging kost tussen de vijf en tien miljoen euro.

De heer Van Reenen is voorstander van het verbeteren van de bereikbaarheid van de hele provincie en niet alleen van de stad Utrecht. Met dit statenvoorstel laat de provincie haar verantwoordelijkheid zien en is dus voor deze noodzakelijke investering. 50PLUS heeft de volgende vragen:

- Wat is het gevolg voor de regio rond Rhenen als Gelderland uiteindelijk niet mee blijkt te doen? Hoe kan de regio in dat geval ontlast worden?
- Omdat de gedeputeerde Van der Wal van Gelderland inmiddels minister in het nieuwe kabinet is, is de mening binnen het kabinet mogelijk gewijzigd. Wat was de inzet van gedeputeerde Van der Wal? Helpt dit nu hij minister is geworden?

De heer Nagtegaal refereert aan moties uit 2018 opgesteld door de SGP van de provincie Gelderland. Dit was een andere periode, maar toen lag de intentie er wel bij partijen zoals de PvdA om de Rijnbrug te verbreden. Daarom roept de spreker de fracties op in contact te treden met hun collega-fracties in Gelderland om hen ervan te overtuigen vóór verbreding te stemmen.

Gedeputeerde Schaddelee benadrukt dat de brug inderdaad de flessenhals is. De gedeputeerde heeft intern, maar ook met de provincie Gelderland, uitgebreid gesproken over mogelijke alternatieven. Ook is in de laatste tien jaar uitgebreid onderzoek gedaan naar alternatieven – niet alleen andere oplossingen, maar ook goedkopere oplossingen – maar geen enkele maatregel blijkt voldoende effectief te zijn, behalve het verbreden van de Rijnbrug. Om de gesprekken zuiver te houden, is daarom ook naar de provincie Gelderland aangegeven eventuele alternatieven niet meer mee te nemen in de gesprekken. Dit is ook de reden waarom de gedeputeerde niet verder in zal gaan op vragen vanuit de commissie over eventuele alternatieven.

De heer Van Reenen heeft gevraagd om een alternatief voor de problemen in de regio rond Rhenen. Wanneer Gelderland niet meedoet blijft er namelijk een probleem rond Rhenen bestaan.

Gedeputeerde Schaddelee is van mening dat het grootste probleem nu de leefbaarheid is: in de spits staat er een file van 2,5 kilometer. Daarvoor zijn twee oplossingen. Om ervoor te zorgen dat het verkeer goed uit kan stromen, moet de

brug worden verdubbeld. Om de instroom te voorkomen, zou je hekken rondom Rhenen moet zetten. Dat is geen goed alternatief, want dit is slecht voor de economie en de bereikbaarheid van de regio. Daarom is verbreding het enige alternatief. De heer De Weerd sprak over een mogelijk verkeersknelpunt ten noorden van de brug vanaf 2030. De gedeputeerde verwacht dat er dan mogelijk een iets langere wachttijd bij verkeerslichten zal zijn. Dit staat in geen verhouding met het knelpunt wat nu wordt ervaren.

De heer Oude Wesselink vraagt aanvullend of, als er puur gekeken wordt naar de leefbaarheid als gevolg van de file in Rhenen, een oplossing zou kunnen zijn om de file ergens anders te plaatsen. Dus het bufferen voordat er überhaupt in Rhenen verkeer komt.

Gedeputeerde Schaddelee concludeert dat er dan gekeken wordt naar waar een file wel wenselijk is. Uiteraard is dat nergens wenselijk. Een alternatieve locatie is bijvoorbeeld het buitengebied tussen Rhenen en Veenendaal, maar door dit mooie gebied fietsen veel mensen die ook liever niet de uitlaatgassen ruiken van de auto's in de file. Het is dus zaak het probleem op te lossen. Uit de studies is een heel goede oplossing gekomen. Met partners is hier heel hard aan gewerkt. Het is teleurstellend dat na al deze inspanningen een medeoverheid zich terugtrekt, omdat er extra kosten moeten worden gemaakt. De gedeputeerde benadrukt de gezamenlijke verantwoordelijkheid in dit project.

De opties richting Rijkswaterstaat zijn vrij beperkt. Rijkswaterstaat zit formeel op het standpunt dat zij beheerder zijn van de waterweg, de Nederrijn, die onder de brug stroomt, de pijlers en het beheer en onderhoud van de brug. Rijkswaterstaat ziet geen noodzaak tot verbreding, omdat er voornamelijk regionaal verkeer over de brug gaat. Dit blijkt ook uit de verkeersmodellen. Samen met gedeputeerde Van der Wal heeft de gedeputeerde vrij uitgebreid het gesprek gezocht met het rijk in de afgelopen jaren, maar het rijk kwam niet in beweging. Dit ging met name over het beschikbaar stellen van financiële middelen. De verwachting is niet dat het rijk van mening is veranderd nu dat mevrouw Van der Wal minister is geworden, vooral ook omdat de opstelling van Rijkswaterstaat altijd wat formeel was.

Ten aanzien van de opties bij de provincie Gelderland, is in het besluitvormingsproces PS nog aan zet. De vraag is wat tactisch gezien het slimste moment is. Een van de Staten zal namelijk als eerste een besluit nemen. In het geval Utrecht als eerste een besluit neemt, kan Gelderland dit zien als de ultieme uitgestoken hand, een aanmoediging. Aan de andere kant wordt hiermee ook de druk op Gelderland gemaximaliseerd. Mocht het project geen doorgang vinden, ligt dit maar aan één partij: Provinciale Staten van Gelderland. De gedeputeerde pleit ervoor het heft in eigen hand te houden en daarmee de druk te maximaliseren. En ook in navolging van het pleidooi van verschillende fracties contact op te nemen met de fracties in Gelderland en nogmaals het belang in de regio uitlegt. Als laatste de vraag: als het spaak loopt, laten we dan Rhenen zitten? Ja, dan laat Gelderland Rhenen zitten. De gedeputeerde ziet op dit moment geen andere oplossingen.

De gedeputeerde is niet genegen nogmaals een MKBA te doen. De vorige is in 2018 gedaan. Een MKBA opstellen is heel veel werk en kost veel geld. Uit de vorige MKBA bleek al dat deze ingreep zeer kosteneffectief is. De verwachting is – daar is een QuickScan op gedaan – dat het nu ook nog ruimschoots kosteneffectief is, omdat het nog binnen de bandbreedtes van 2018 zit.

De VVD vraagt waarom er voor dit project wel een krediet wordt verstrekt en niet voor de aansluiting op de A12. Er speelt een andere problematiek. Bij de A12 bij Houten gaat het over maximaal drieduizend voertuigen, terwijl het bij de Rijnbrug over ruim dertigduizend voertuigen gaat. Daarnaast ligt er voor de reservering voor de aansluiting op de A12 geen concreet plan. Daarom is het niet zinvol daar op dit moment een bedrag voor gereserveerd te houden. Ten aanzien van de Rijnbrug is in 2018 tot een aanpak besloten. Er ligt dus een concreet plan. Hier is extra geld voor nodig en dat is vervat in deze kredietaanvraag.

Er is nog geen zicht op het te behalen btw-voordeel. De gedeputeerde zal de commissie hierover informeren zodra deze informatie beschikbaar is.

De gedeputeerde heeft de woningbouwopgave in de regio benadrukt in de gesprekken met Gelderland, maar ook in de overleggen in de regio, zoals ook 27 januari 2022 aan de bestuurstafel in de regio Foodvalley. Daar is het ontwikkelbeeld Foodvalley-Arnhem-Nijmegen opgesteld, waarin een grote woningbouwopgave is opgenomen. Ook Gelderland stelt dit ontwikkelbeeld vast. Een van de randvoorwaarden die daar zijn benoemd, is verbreding van de Rijnbrug. Dus ook dat is een krachtig argument richting de provincie Gelderland, maar ook richting het rijk. Overigens richt U Ned zich vooral op de opgave in de regio rond de stad Utrecht en de U16.

De gedeputeerde heeft nog geen tijd gehad om kennis te maken met de nieuwe gedeputeerde in Gelderland, mevrouw Witjes. Zij is de avond voorafgaand aan deze commissievergadering voorgedragen. Maar uiteraard zal een kennismaking op korte termijn plaatsvinden. De gedeputeerde spreekt de hoop uit dat haar komst ook nieuwe mogelijkheden biedt.

De kredietaanvraag is voor anderhalf jaar. De werkzaamheden zullen langer duren dan die anderhalf jaar, maar de reservering is in afwachting van de keuzes die Gelderland gaat maken. Mocht Gelderland zich toch terugtrekken: er zijn binnen anderhalf jaar provinciale verkiezingen. Wellicht biedt dit mogelijkheden. En dan is er ook nog na de verkiezingen geld gereserveerd voor dit project.

De heer Oude Wesselink memoreert dat in het stuk staat dat er haast geboden is: wanneer het project vertraagt, worden de kosten hoger. Hoe staat dit in relatie met de oproep te wachten op de provinciale verkiezingen? Wat zijn de consequenties hiervan? Moet er dan opnieuw besluitvorming plaatsvinden? Welke risico is er op hogere kosten?

Gedeputeerde Schaddelee bevestigt dat uitstel geen goed idee is – Gelderland is in dat geval verantwoordelijk voor de oplopende kosten. Er is gekozen voor deze termijn vanuit tactische overwegingen. De gedeputeerde spreekt de hoop uit dat de besluitvorming in Gelderland snel plaatsvindt, ook om te voorkomen dat de kosten als gevolg van vertragingen, oplopen. De provincies werken met maatschappelijk geld, dit moet ook maatschappelijk renderen.

De heer Van Reenen geeft aan dat in het voorstel 'minimaal' anderhalf jaar staat en niet 'maximaal' anderhalf jaar.

Gedeputeerde Schaddelee bevestigt dat wat in het voorstel staat, correct is. De termijn van anderhalf jaar is bewust gekozen om in deze periode Gelderland in beweging te krijgen. Of het handig is het geld tot in het oneindige te reserveren, is de vraag: als dit project over twee, drie jaar weer wordt opgepakt, zullen de kosten zeer waarschijnlijk hoger zijn.

Refererend aan de oproep van D66, geeft de gedeputeerde aan dat er heldere moties – oproepen – liggen vanuit de provincie Utrecht richting Gedeputeerde Staten van Gelderland. Het is goed om richting Gelderland extra te benadrukken dat het nu of nooit is. De provincie Utrecht heeft in de afgelopen qua lobby er ook alles aan gedaan. Helaas heeft Gelderland daar tot op heden nog niet op bewogen.

De ChristenUnie vroeg naar de samenhang met de verbreding van de rondweg bij Veenendaal. Er is een relatie tussen die twee. Tot twee, drie jaar geleden was het zelfs één project. Ze zijn gesplitst voor het geval dat in een van beide verdraging zou ontstaan: het andere project zou dan door kunnen lopen. Aan de andere kant heeft de verbreding van de rondweg bij Veenendaal een belangrijke functie voor de ontsluiting van Veenendaal en met name ook de nieuwe woningbouw in Veenendaal-oost.

Ten aanzien van de stikstofproblematiek staat een en ander weggeschreven in het statenvoorstel, maar ook zijn de Staten daarover geïnformeerd middels een memo of statenbrief. Een oplossing voor het stikstofvraagstuk ligt binnen handbereik. Als Gelderland ook krediet beschikbaar stelt, kan dit binnen de kaders van de liggende planning worden opgelost. Ook is te zien dat het rijk nu doorpakt.

De SP ervaart beperkt emoties in de provincie Utrecht. De gedeputeerde ervaart dit anders. De gedeputeerde benadrukt dat ook hij met regelmaat boos is geweest en ook ervaart hij steun in de Staten. De gedeputeerde refereert hierbij aan een motie die bijna statenbreed bij de begroting is aangenomen, waarin het college is opgeroepen zich maximaal in te spannen richting Gelderland.

Ter afsluiting geeft de gedeputeerde aan dat er, ingestoken vanuit de woningbouwopgave en de stikstofproblematiek, verschillende ingangen richting het rijk zijn die de provincie kan benutten om extra middelen vanuit het rijk te krijgen. De verwachting is echter niet hoog. Daarom pleit de gedeputeerde ervoor dat de provincie als medeverantwoordelijke de verantwoordelijkheid pakt in dit project. Dit is de basis van dit statenvoorstel.

Tweede termijn commissie

De heer Van Reenen memoreert de woorden van de gedeputeerde dat wanneer Gelderland niet meedoet dan ligt de schuld van de problematiek ten aanzien van de doorstroom bij Rhenen bij de provincie Gelderland. Geeft de gedeputeerde daarmee aan dat in dat geval de file in Rhenen blijft bestaan?

De heer Breur geeft aan dat het grote probleem van de ontsluiting in Veenendaal-oost niet zozeer de breedte van de rondweg is, als wel het feit dat er maar één weg vanuit Veenendaal-oost op de rondweg uitkomt. Wat betreft de relatie

met de Rijnbrug denkt de spreker dat het flessenhalseffect alleen maar versterkt wordt op het moment dat de rondweg wel verbreed wordt en de Rijnbrug niet. De spreker vraagt de gedeputeerde daar nader op te reflecteren.

De heer Van Schie constateert dat er breed draagvlak is voor het verstrekken van het krediet, maar vraagt goed te kijken naar de financiële consequenties daarvan. Dat betekent namelijk wel dat hiermee het kapitaallastplafond van de provincie met betrekking tot investeringen in mobiliteitsprojecten wordt genaderd. Het college heeft aangegeven bij de kadernota met een oplossing te komen. Dit is nog onvoldoende concreet. Is het mogelijk hier al eerder stappen in te zetten? In ieder geval dit miljoen benodigd in de kapitaallastendekking voor het extra krediet direct toe te voegen aan het kapitaallastplafond en met wat daarvoor nodig is – een amendement of een motie – te komen tot een fatsoenlijke financiële dekking.

Mevrouw Bikker vraagt welke gevolgen het heeft wanneer Rijkswaterstaat geen financiële middelen ter beschikking stelt i.c. of het ook zonder hun bijdrage kan. Ten tweede pleit de spreker ervoor de Rijnbrug in relatie te zien tot Veenendaal-oost. Het gaat uiteindelijk om het oplossen van de problemen in die hele regio. De spreker vraagt de gedeputeerde te kijken, in het geval dat Gelderland zich terugtrekt, of het extra krediet ingezet kan worden ten behoeve van de regio.

Gedeputeerde Schaddelee gaat in op de vragen en opmerkingen van de commissie in de tweede termijn.

De gedeputeerde is er voorstander van om de schuldvraag te vermijden en ook geen woorden te gebruiken als 'laten we Rhenen dan stikken'. Uiteraard is het de intentie om de problemen in Rhenen op te lossen. Tegelijkertijd zijn de mogelijkheden vrij beperkt, tenzij de provincie Utrecht de hele aanpassing van de Rijnbrug betaalt. Hier is de gedeputeerde geen voorstander van: de provincie Gelderland heeft net zoveel baat bij een oplossing als de provincie Utrecht. Het kan dan niet zo zijn dat alleen de inwoners van de provincie Utrecht de kosten betalen. Zoals al eerder aangegeven is de gedeputeerde geen voorstander van maatregelen die verreweg niet het gewenste resultaat geven.

Er is samenhang in de hele regio. De rondweg heeft bijna een internationale functie. Kijkend naar de eigen verkeersmodellen is er relatief weinig verkeer dat zowel op of af de A12 gaat én over de Rijnbrug gaat. Dit is slechts 4-6% van het verkeer tussen de A12 en de A15. De A50 is de hoofdroute. Dus het is goed naar de samenhang te kijken, maar deze is iets minder sterk dan wat in het verleden werd gedacht. Dus zelfs als de verbreding van de Rijnbrug niet doorgaat, is de aanpak bij Veenendaal nog steeds belangrijk, ook voor de ontsluiting van de wijk.

De gedeputeerde is van mening dat binnen de financiële kaders er met dit een goed financieel voorstel voor dekking van dit bedrag wordt gedaan. Conform de financiële huisregels wordt bij de kadernota weer gekeken of het nodig is het kapitaallastenplafond te verhogen. Op dit moment is er geen aanvullende actie nodig.

De PVV heeft aangegeven dat mogelijk de inzichten na de hoorzitting kunnen wijzigen en heeft de voorkeur voor een normaal debat. De VVD overweegt een motie over het kapitaallastenplafond. De Partij voor de Dieren en de SP achten het Statenvoorstel nog niet beslissingsrijp. De voorzitter concludeert dat dit agendapunt voor de eerstvolgende Statenvergadering wordt geagendeerd als een klein debat.

De voorzitter rondt de bespreking van dit agendapunt af.

2.2 [SB Rioolwaterzuiveringsinstallatie Overvecht, Utrecht \(2022MM11\)](#)

De VVD heeft dit agendapunt opgeward.

Mevrouw Van Gilse geeft namens de fractie van de VVD aan dat het fijn is te lezen en te merken aan inwoners dat na een lange tijd en veel inspanningen door diezelfde inwoners, de VVD-fractie van de stad Utrecht, maar ook in de Staten, het nu de goede kant op lijkt te gaan met de overlast van de rioolwaterzuiveringsinstallatie Overvecht. De inwoners zijn hier lang de dupe van geweest. Daarnaast is het afwachten of het ook met warmer en vochtiger weer in de zomerperiode beter zal zijn. De spreker is teleurgesteld in de antwoorden op de technische vragen te lezen dat het college de perceptie heeft dat bewoners en PS altijd duidelijk en transparant geïnformeerd zijn. De gedeputeerde heeft aangegeven het te betreuren dat er veel klachten waren. Tegelijkertijd kent de spreker geen voorbeelden waarbij bewoners en PS zijn geïnformeerd over het overschrijden van de geurnormen in 2020, behalve dat er in een bewonersbrief is geschreven dat de provincie zich in zal spannen tot aan alle normen is voldaan. Hiermee is het onvoldoende duidelijk gemaakt dat de normen continu werden overschreden. De vraag is waarom voor deze manier van communiceren is gekozen. Klopt het

dat omwonenden niet op een andere manier duidelijk zijn geïnformeerd? Klopt het dat ook in de informatiebijeenkomst in 2020 met de omwonenden en de verantwoordelijke hoogheemraad niet duidelijk is gecommuniceerd over de overschrijding van de normen? Hoe voorkomt de gedeputeerde dit in het vervolg?

Gedeputeerde Schaddelee beantwoordt de vragen van de VVD:

- Het klopt dat het lastig uit de brief te halen is dat de geurnormen in 2020 zijn overschreden. Dit is vrij uitgebreid uitgelegd in de technische beantwoording van de vragen. In de zomer van 2020 waren de geurnormen namelijk nog niet scherp. Die discussie ontstond pas in oktober 2020. Het streven is zo goed en transparant mogelijk te communiceren op het moment dat de provincie aan zit is. In dit geval was het waterschap aan zet, de gemeente had een verantwoordelijkheid hierin. De gedeputeerde pleit ervoor de verantwoordelijkheid daar te leggen waar die hoort.
- Tijdens de bewonersbijeenkomst was de provincie vertegenwoordigd door de directeur van de RUD. De provincie heeft daar een toezichthoudende rol. Vanuit die rol heeft hij een toelichting gegeven op de rol van de provincie. Daarnaast heeft de provincie op andere momenten haar rol gepakt richting de gemeente en het waterschap. Het waterschap heeft ervoor gekozen om de rioolwaterzuivering daar opnieuw op te bouwen in plaats van op een andere locatie. De gemeente heeft ervoor gekozen om woningbouw te organiseren op een plek waar een rioolwaterzuivering is gevestigd. Het lijkt de gedeputeerde daarom niet terecht als de schuld bij de provincie wordt neergelegd. Inmiddels is de provincie in gesprek met deze twee overheden om vanuit haar toezichthoudende rol iedereen te wijzen op de verantwoordelijkheden. De provincie zal erop toezien dat de nu geldende geurnormen door iedereen gehanteerd worden en er zal worden gehandhaafd wanneer de geurnormen worden overschreden.

Mevrouw Van Gilse is verheugd te horen dat de overheden samen optrekken. Het is bekend dat de provincie een toezichthoudende en handhavende rol heeft. Is het mogelijk dat de gedeputeerde niet direct heeft gehandhaafd, omdat dit een medeoverheid betreft? Verschilt dit wanneer dit een bedrijf betreft?

De heer De Harder heeft in de week hiervoor gesproken met de inwoners van Overvecht. De inwoners zijn tevreden over hoe de situatie nu is. Het beeld dat er minder klachten zijn, klopt. Mocht het klachtenbeeld veranderen, is het verzoek de Staten hierover te informeren. Daarnaast heeft de spreker gesproken over het taalniveau van de brieven. Verder pleit de spreker ervoor het taalgebruik van de bewonersbrieven eenvoudiger te maken, c.q. de brieven niet door specialisten te laten schrijven en vervolgens te checken of de inhoud nog klopt. Het beeld is dat de inhoud van de brieven onvoldoende doordringt.

Gedeputeerde Schaddelee herkent het beeld niet dat er bij medeoverheden minder wordt gehandhaafd dan bij bedrijven. In het algemeen gesteld: er zijn vergunningen verleend, daar zitten voorwaarden aan en op het moment dat er klachten zijn, worden deze direct behandeld, ongeacht of het een bedrijf of medeoverheid is.

Gedeputeerde neemt de suggestie van de heer De Harder ter harte. Het taalniveau had al de aandacht, maar dit is een mooie oproep om hier meer inspanningen op te doen.

De klachten worden zoveel mogelijk op één punt verzameld, zodat duidelijk is waar mensen terecht kunnen met hun klacht. Mogelijk dat bij een toename van de overlast de omwonenden zelf al escaleren naar de provincie. Mocht het college vanuit haar toezichthoudende rol een toename in het aantal klachten zien, zullen de Staten hierover worden geïnformeerd.

De voorzitter rondt de bespreking van dit agendapunt af.

2.3 [SB Doorontwikkeling samenwerking tussen provincie en gemeente Utrecht op het gebied van openbaar vervoer \(2022MM10\)](#)

De SGP heeft dit agendapunt opgevaardigd.

De heer Hazeleger geeft aan dat de aanleiding voor het opwaarderen van dit punt het volgende citaat in de statenbrief is: "Daarnaast raakt het ook aan lopende trajecten als het ov-netwerkperspectief en het onderzoek naar de positionering van het trambedrijf waar uw staten de komende maanden apart over geïnformeerd worden en ook besluiten over nemen.

In de vervolgaanpak voor de doorontwikkeling van de samenwerking zal het resultaat van deze trajecten en uw besluitvorming waar relevant geïntegreerd worden.” En in het rapport staat op pagina 26: “In het verlengde hiervan ligt er mogelijk nog een vervolgvatwerking met de regionale partners hoe de samenwerking binnen U Ned en U10/16 verder verbeterd kan worden.” De SGP is van mening dat dit traject niet gestart kan worden zonder het vanaf het begin te integreren met de genoemde trajecten, zeker waar het gaat om de positionering van het trambedrijf. Die discussie is gaande. Er moet gezocht worden naar een toekomstbestendige oplossing buiten de provinciale organisatie. Dat betekent al snel een oplossing waarbij je er directe afstemming plaatsvindt met de gemeente Utrecht en de direct daaromheen liggende gemeenten. De spreker vindt het ongemakkelijk dat er buiten de discussie over het ov-netwerkperspectief en buiten het gesprek wat plaatsvindt over de positionering van het trambedrijf deze samenwerking wordt opgestart, waar al een intentieovereenkomst voor wordt getekend waarvan de spreker de inhoud niet kent en niet bekend is hoe zich dat verhoudt tot wat de provincie met het trambedrijf wil. De vraag is of de Staten inzicht krijgen in de intentieovereenkomst voordat deze getekend wordt. Het belangrijkste voor de SGP is dat dit wordt geïntegreerd met de discussie over de toekomst van het trambedrijf.

De heer Hazeleger citeert een van de ervaringen in de overall samenwerking op pagina 12: “In beide organisaties zijn oordelen over de ander voelbaar. Organisaties staan zowel fysiek als cultureel op een zekere afstand van elkaar. Dit speelt ook binnen projecten waar intensiever wordt samengewerkt.” De spreker kan zich voorstellen dat dit op korte termijn moet worden opgelost, maar de grote oplossingen die in het plan uiteindelijk geschetst worden, horen thuis in de discussie over de positionering van het trambedrijf.

Tenslotte geeft de spreker aan dat er wordt gesproken over een programmaplan. Deze zal sowieso samen worden gemaakt. Hoe worden de Staten en de gemeenteraad hierin meegenomen?

Gedeputeerde Schaddelee is er voorstander van dit soort ongemakken met elkaar te bespreken en te kijken of er een oplossing gevonden kan worden, zeker omdat er vaak verschillende beelden zijn bij hoe het gaat tussen de provincie en de stad Utrecht en de omliggende gemeenten. De gedeputeerde benadrukt dat voor de provincie ook vanuit het perspectief van het ov alle gemeenten volwaardig partner zijn. Via een reguliere overlegtafel, zoals het Utrechts Verkeeren Vervoerberaad (UVVB) waar alle wethouders uit de regio aan deelnemen, worden zaken zoveel mogelijk in afstemming met elkaar gedaan. Tegelijkertijd is het zo dat er veel wederzijdse afhankelijkheden zijn tussen de stad Utrecht en de provincie Utrecht. Dit is in deze brief en de onderliggende stukken uitgelegd. Dit gaat ook over de bestaande samenwerking. Daarom is het van belang een intentieovereenkomst met daarin de bestaande werkafspraken te sluiten om ervoor te zorgen dat die bestaande samenwerking zo goed mogelijk loopt. Dit is namelijk geen vanzelfsprekendheid. Voor de inhoud van zo'n overeenkomst wordt niet alleen gekeken naar het verleden – hoe werkte het toen, wat was er nodig – maar wordt er ook gekeken naar de ontwikkelingen die voorzienbaar zijn en welke impact deze kunnen hebben op de samenwerking. Die ontwikkelingen staan los van de samenwerking over de dagelijkse dingen. Er wordt nu nagedacht over de positionering van het trambedrijf; op 2 februari 2022 staat de tweede sessie daarover gepland. Stel dat de provincie hierin ingrijpende keuzes gaat maken, dan kan dat impact hebben op de samenwerking met de gemeenten. Dat betekent dat er in zo'n samenwerking ruimte gecreëerd moet worden, zodat dat later nog ingebracht kan worden. Ditzelfde geldt voor het ov-netwerkperspectief. Het zou kunnen dat daarin vergaande keuzes worden gemaakt, zoals bijvoorbeeld lightrail, busbanen of een ander systeem. Ook dit moet dan op een later moment in de bestaande samenwerking kunnen worden ingebracht. Dit is de routing die de gedeputeerde voor ogen heeft; en dus niet andersom, zoals de heer Hazeleger aangaf.

De heer Hazeleger is enigszins gerustgesteld door de laatste opmerking. Dat betekent dat de processen die binnen de provincie worden doorlopen – positionering trambedrijf en het ov-netwerkperspectief – leidend zijn en niet wat hier nu op tafel ligt. Kan de gedeputeerde dit bevestigen? Wel wordt in het rapport op pagina 19 melding gemaakt van een aantal structuren – programmaplan, uitvoeringsmodel en integraal model – die de discussie over de toekomstige samenwerking in relatie tot het trambedrijf wel complexer maken. De heer Hazeleger spreekt zijn zorg uit dat dit mogelijk kan gaan bijten met hetgeen de gedeputeerde nu voor ogen heeft. Mocht dit zo zijn, hoe gaat de provincie daar dan mee om?

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan in antwoord op een openstaande vraag uit de eerste termijn dat de intentieovereenkomst nog niet is getekend. Dit zal de komende maanden gebeuren.

De gedeputeerde bevestigt dat de provincie Utrecht in de lead is. De besluiten die door de Staten worden genomen, kunnen op een later ingebracht worden in die samenwerking met de stad, omdat besluiten ten aanzien van het ov vaak

raken aan zaken die in de stad moeten gebeuren. De schema's op pagina 19 laten dat ook zien. De puzzelstukjes die in het programmamodel worden opgenomen, daarover hebben de Staten eerst besluiten genomen.

De voorzitter constateert dat het CDA en de SP zich nog via de chat hebben gemeld voor aanvullende vragen.

Mevrouw Bikker geeft aan dat het ov in de stad Utrecht en in de provincie Utrecht onderdeel is van de ov-concessie waar de gehele U10 deel van uit maakt. De vraag is hoe de gedeputeerde de regio hierbij betreft, op gelijke wijze als de stad.

Mevrouw Poppe deelt de zorgen dat het beschikbare geld vooral wordt gebruikt voor de stad Utrecht en er voor de regio weinig overblijft en dat daar dus ook weinig vervoer overblijft. In het eerste deel van de statenbrief staat dat er mogelijkheden zijn onderzocht met inachtneming van de verantwoordelijkheden en de bevoegdheden van de bestaande taken. Daarmee is er dus niet verder onderzocht of er een vervoersautoriteit of een gemeentelijk vervoersbedrijf moet komen. De vraag is waarom dit niet is onderzocht. Dit zou namelijk een goed alternatief kunnen zijn.

Gedeputeerde Schaddelee geeft in antwoord op de SP aan dat dit is gelegen in de opdracht die provincie heeft gekregen vanuit de stad Utrecht c.q. de gemeenteraad. Daar is een eigen traject gevolgd. Dat is voor een deel hierin terechtgekomen. Het adviesrapport zegt daar het een en ander over.

De gedeputeerde benadrukt in antwoord op de vraag van het CDA dat het college altijd oog heeft voor de relatie stad-provincie. Eerder zei de gedeputeerde al dat alle gemeenten gelijk zijn. Waar er keuzes gemaakt moeten worden, is het aan de Staten om te bewaken dat het college niet al haar budget laat landen in het aanleggen van busbanen in de stad Utrecht. Terugkomend op de vraag van mevrouw Bikker: iedere gemeente heeft zijn eigen verantwoordelijkheid, de provincie heeft haar eigen verantwoordelijkheid. Wat daarbinnen speelt, daar moet zo transparant mogelijk over worden gecommuniceerd. Dit wordt ook beoogd met die samenwerking.

Mevrouw Poppe geeft aan dat het maar ten dele klopt dat de Staten budgetrecht heeft. Vervolgens gaat mevrouw Poppe in op de alliantie. In de praktijk blijkt het voor de Staten lastig in die gevallen haar controlerende taak uit te voeren. De spreker vraagt de gedeputeerde hierop te reflecteren.

Gedeputeerde Schaddelee benadrukt dat het juist de bedoeling van de alliantie is om zo transparant mogelijk te zijn over hoe die samenwerking is: hoe loopt het, welke structuren liggen eronder en wat de bevoegdheden van de verschillende partners zijn. Die samenwerking bestaat al; er wordt al heel veel uitgewisseld. Overigens met heel veel gemeenten in de provincie, maar gezien de belangen in de stad Utrecht en omdat 75% van de reizigers naar en uit de stad worden gebracht, is die uitwisseling met de stad Utrecht intensiever. Aanvullend geeft de gedeputeerde aan dat er geen sprake is van een getrapte democratie: de Staten zijn in de lead voor onderwerpen die de provincie aangaan; en de raad is in de lead over waar de stad over gaat. Mochten zaken elkaar kruisen, dan zorgt de samenwerkingsovereenkomst voor duidelijkheid.

De heer Hazeleger dankt de overige sprekers voor hun aanvullingen. Bij de discussie over de positionering van het trambedrijf en het ov-netwerkperspectief is het belangrijk scherp te zijn op de routing.

Aanvullend heeft de spreker nog de volgende vragen:

- Wanneer deelt GS de intentieovereenkomst met de Staten.
- Hoe worden de Staten en de gemeenteraad van de stad Utrecht betrokken bij het programmaplan?
- Er komt een bepaalde structuur: een programmamodel, uitvoeringsmodel of een integraal model. Als er besluiten worden genomen over bijvoorbeeld de positionering van het trambedrijf, hoe verhoudt zich dat tot de samenwerkingsovereenkomst?

Gedeputeerde Schaddelee beantwoordt de vragen:

- Beginnend bij de laatste vraag: de andere trajecten zijn leidend. Dus wanneer er bij de positionering trambedrijf voor wordt gekozen dat de stad Utrecht dat gaat doen of een ander bedrijf, dan is dat leidend. De gedeputeerde zal dan in samenspraak met de wethouder op basis van die nieuwe afspraak de samenwerkingsovereenkomst op dat punt aanpassen. De samenwerkingsovereenkomst volgt op de werkelijkheid en wordt aangepast op basis van nieuwe besluitvorming.
- De Staten zijn altijd in de lead. De Staten nemen bijvoorbeeld besluiten over welke investeringen er worden gedaan. Deze besluiten landen vervolgens in het programmaplan. Ditzelfde geldt voor besluiten die door de gemeenteraad worden genomen.

- De intentieovereenkomst moet nog worden opgesteld. De gedeputeerde zegt toe wanneer deze overeenkomst is vastgesteld, deze ter kennisname met de Staten te delen.

De voorzitter rondt de bespreking van dit agendapunt af.

3. Ter kennisname stukken

- 3.1 [SB Energieopwekking N233 \(2022MM01\)](#)
- 3.2 [SB 'Regionaal Toekomstbeeld Fiets provincie Utrecht' \(2022MM02\)](#)
- 3.3 [SB Intentieovereenkomst met de regio Amersfoort over de kwaliteitsverbetering van het Regionaal fiets-netwerk \(2022MM03\)](#)
- 3.4 [SB Vierde halfjaar rapportage Regiotaxi \(Q2 en Q3-2021\) \(2022MM04\)](#)
- 3.5 [SB Voortgang aardwarmte \(geothermie\) provincie Utrecht december 2021 \(2022MM05\)](#)
- 3.6 [SB Implementatie Strategisch Plan Verkeersveiligheid in de provincie Utrecht \(2022MM08\)](#)
- 3.7 [SB Reizigerstarieven openbaar vervoer 2022 \(2022MM09\)](#)
- 3.8 [Memo Kamerbrief bestuurlijke overleggen verstedelijking \(2022MM16\)](#)
- 3.9 [SB Rapportage tussentijdse doorrekening Actieplan Omgevingslawaai provinciale wegen 2018-2023 \(2022MM17\)](#)
- 3.10 [SB Actualisatie meerjarenplanning studies fiets, verkeersveiligheid en wegen \(2022MM18\)](#)
- 3.11 [SB Afwegingskader fietsbruggen en –tunnels \(2022MM19\)](#)
- 3.12 [Memo Voortgang monitoring Energietransitie dec 2021 \(2022MM21\)](#)
- 3.13 [Memo Voortgang rondom Stichting Energietransitie Utrecht \(SETU\) \(2022MM22\)](#)

Niets meer aan de orde zijnde, sluit de voorzitter de vergadering om 16.16 uur.