

VERSLAG van de openbare vergadering van de Statencommissie Milieu & Mobiliteit van 23 juni 2022

Voorzitter:

Mevrouw J. van Gilse

Aanwezig:

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

Van ambtelijke zijde aanwezig:

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

Opening en algemeen

1. Opening

De voorzitter heropent de openbare vergadering om 19.32 uur en heet de aanwezigen welkom.

3. Mededelingen

De voorzitter deelt mee dat voor agendapunt 13, statenvoorstel Netwerkperspectief provinciale wegen 2040 (PS2022MM12) een derde inspreker is aangemeld. De inspreker heet de heer Dirksen en hij zal inspreken namens burgerinitiatief 'Bunschoterstraat leefbaar'. De commissie is hiermee akkoord.

Ter bespreking

12. Initiatiefvoorstel Provinciaal onderzoek investeringsmogelijkheden versnelling Energietransitie (PS2022MM32)

Mevrouw Van Ulzen licht het initiatiefvoorstel toe. Het initiatiefvoorstel is opgesteld door de heer Janssen en mevrouw Van Ulzen samen. Het initiatiefvoorstel omvat het verzoek om een onderzoek uit te laten voeren naar investeringsmogelijkheden voor de versnelling van de energietransitie. De VVD vindt de energietransitie belangrijk. Die transitie bestaat uit verschillende onderdelen, waaronder de Warmtevisie en de besparing die hierbij hoort.

Bij het opstellen van de toekomstbegroting dit voorjaar, is hier in de fractie uitgebreid over gesproken. De conclusie was dat deze energietransitie in de provincie echt wel een versnelling kan gebruiken. Alleen, de vraag was hoe. De heer Janssen is deskundig op het gebied van financiën. Er is namelijk ook een serieuze onderbouwing nodig. En de energie-inhoud is al eerder toegelicht door de VVD. Heel in het kort was het uitgangspunt: als de provincie een groot bedrag tot haar beschikking zou hebben, hoe zou dit dan effectief ingezet kunnen worden om tot die versnelling van de transitie naar emissieloze energie en besparingen te komen? De noodzaak hiervan is bekend, zeker in het licht van het huidige tijdsframe.

In het gesprek over de aanpak was de conclusie dat er een degelijk onderzoek nodig is om dit in rij en gelid te zetten. Zo zijn er verschillende opties: een garantstelling, een subsidie, een fonds, alleen maar innovatie stimuleren of een aandeelhouderschap. Dit laatste werd ook genoemd in het rapport van Twynstra Gudde. Per mogelijkheid is volgens de VVD heel belangrijk om scherp te hebben wat de effecten zijn: financieel, juridisch, de risico's en hoe zet je het weg in de tijd; en is het dan ook effectief voor de versnelling? De VVD geeft de voorkeur aan een revolverend fonds waar mogelijk. Op die manier kan er namelijk hetzelfde bedrag voor meer versnelling in worden gezet. De VVD denkt en hoopt dat hiermee een gemeenschappelijk doel van de Staten onderzocht kan worden. Belangrijk daarbij is nog te vermelden dat het de bedoeling is dat het in januari 2023 op de plank ligt. Daarmee kunnen degenen die de volgende coalitie gaan vormen en alle partijen het gebruiken voor hun verkiezing en voor coalitievorming als input om te kijken hoe in de volgende periode zo goed mogelijk de provincie haar rol kan pakken in dit dossier.

Tot slot geeft de spreker aan dat het leuk was om te zien dat Twynstra Gudde eigenlijk ook op deze lijn zit om te kijken hoe er met meer focus vanuit de provinciale rol ingezet kan worden op een versnelling van de energietransitie.

Eerste termijn commissie

De heer Bart complimenteert mevrouw Van Ulzen en de heer Janssen met dit initiatiefvoorstel. Iedereen weet hoeveel tijd het statenwerk kost en om daarnaast nog met een eigen initiatiefvoorstel te komen, dat verdient een compliment. Het is fijn om te zien dat de VVD-fractie in het algemeen de urgentie van de energietransitie steeds meer ziet. Dit is belangrijk. In de basis is GroenLinks positief over dit initiatiefvoorstel. Het is goed om op een rijtje te hebben wat nou precies de financiële mogelijkheden zijn die de provincie heeft om binnen haar rol de energietransitie te versnellen.

In het voorstel ligt onder andere focus op brede welvaart, waarbij ook gekeken wordt naar wat een goede maatschappelijke kosten-batenanalyse is van de inzet die de provincie dan doet. Dat betekent: verder kijken dan alleen de financiële kant. Dit is een goed aspect in dit voorstel. Ook complimenten hiervoor. De vraag is hoe zich dit verhoudt tot de revolverendheid van het fonds mocht bijvoorbeeld uit een MKBA komen dat een eenmalige investering zinniger is dan een revolverend fonds. Het is goed naar die kaderstelling te kijken bij de opdrachtverlening aan een extern bureau: wat heeft de voorkeur; hoe bereken je wat het meest efficiënt is?

In het voorstel wordt gevraagd om een analyse en inzicht in het huidige en toekomstige vraag en aanbod als het gaat over energieopwekking en welke hindernissen er dan spelen. Dat is breder dan alleen financiële instrumenten. De provincie heeft ook een belangrijke ruimtelijke taak. Dit is bijvoorbeeld ook terug te zien in de regionale energiestrategieën. GroenLinks is van mening dat het belangrijk is dat de provincie daar ook haar rol in pakt. Het heeft daarom de voorkeur om in dit initiatiefvoorstel niet alleen de focus te leggen op een onderzoek naar de financiële middelen, maar ook aandacht te hebben voor de vraag welke andere stappen de provincie moet zetten om de energietransitie te versnellen. Dit is deels bekend, maar dat moet in ieder geval wel in die analyse aan het einde zitten. Ook op landelijk niveau zijn er veel grote fondsen met ambities, maar uiteindelijk moet de overheid ook gewoon haar wettelijke taak en het ruimtelijk instrumentarium oppakken. Daarom hoopt GroenLinks op steun van de VVD om ook daarin als een provincie een meer actieve rol te pakken om die transitie te versnellen. Bij de RES'en loopt het namelijk spaak. Hoe kijkt de VVD hier tegenaan?

In het initiatiefvoorstel komen de aspecten van brede welvaart terug. Het klinkt logisch dat een van de onderzoeksresultaten zal zijn dat het nodig is aandacht te hebben voor die mensen die de energietransitie nu niet zelf kunnen financieren. GroenLinks pleit ervoor dit aspect duidelijk in de kaders op te nemen. Dit is ook meteen de vraag aan de gedeputeerde hoe daar tegenaan kijkt.

De heer Berlijn complimenteert de VVD met dit initiatiefvoorstel. JA21 is geen groot voorstander van de energietransitie; laat staan een versnelling hierop. Toch ziet de fractie een positief punt en heeft daar ook een vraag over. Er wordt gesproken over robuuste energievoorziening uit verschillende bronnen. De vraag is of kernenergie daar ook onder valt. In dat geval is JA21 genoeigd positiever over het voorstel te denken.

Mevrouw Bikker complimenteert met het initiatiefvoorstel. De energietransitie en hoe hier met elkaar naartoe gewerkt kan worden, is naar de mening van het CDA enorm belangrijk. Het CDA heeft vragen over het initiatiefvoorstel:

- Waaruit is de genoemde tachtig miljoen euro opgebouwd? Moet dit bedrag al worden gereserveerd of betreft dit initiatiefvoorstel met name het onderzoek en wordt daarna een plan gemaakt?
- Wat voegt dit voorstel toe, de winst, aan de huidige lijn? Er worden al verschillende onderzoeken gedaan, maatregelen genomen en activiteiten uitgevoerd.
- In hoeverre komt het onderdeel besparingen terug? Wat het CDA betreft is dit een zeer relevant onderdeel van dit grote vraagstuk. In dit kader bedoelt het CDA met besparingen: wat kunnen particulieren, overheden, bedrijven, et cetera hierin doen?

De heer Overkleef complimenteert de VVD met dit initiatiefvoorstel: voor al het werk wat erin is gaan zitten, maar ook inhoudelijk. D66 deelt de urgentie. D66 heeft een vraag, eigenlijk in het verlengde van wat GroenLinks eerder vroeg over hoe dit initiatiefvoorstel zich verhoudt tot de regionale energiestrategieën. Deze bieden een meer ruimtelijk perspectief; in dit initiatiefvoorstel wordt een financieel pad gekozen. Is het initiatiefvoorstel ondersteunend aan de energiestrategieën, is het een aanvulling op of is het echt een nieuw pad, een nieuwe manier, om de provinciale doelen te bereiken?

Mevrouw De Boer-Leijma is namens de PvdA enthousiast over dit initiatiefvoorstel. De spreker sluit aan bij de eerdere sprekers, zoals D66 ten aanzien van de kaders en GroenLinks ten aanzien van mensen met een kleine beurs. De tachtig miljoen euro is veel geld, maar de provincie Utrecht heeft veel inwoners en de uitdaging is groot. Dus dit geld is nodig om echt iets te bereiken. Er wordt om € 200.000 voor onderzoek gevraagd. Welke berekening ligt hieraan ten grondslag? Het klinkt als een groot bedrag namelijk.

Verder is de PvdA benieuwd, om het wat concreter te maken, welke partijen en initiatieven in aanmerking komen voor de subsidie o.i.d.. Kan het bijvoorbeeld ook om voorstellen gaan waarbij particulieren met een kleine portemonnee geholpen worden om hun huis te isoleren? Of een provinciale klimaatbus die rondrijdt en voorlichting geeft en misschien ook daadwerkelijk hulp biedt?

De PvdA is benieuwd naar de reactie van de gedeputeerde, maar vooralsnog is de PvdA vooral heel enthousiast.

De heer De Harder geeft aan dat de fractie blij verrast is met dit concrete voorstel van de VVD. Dank daarvoor. En daarnaast ook de complimenten. De ChristenUnie onderschrijft de onderliggende motivering van de VVD en de noodzaak om goed en gestructureerd te kijken naar waar de provincie de energietransitie kan versnellen. De ChristenUnie heeft twee vragen.

- Dit onderzoek richt zich op de grootschalige investeringsmogelijkheden, maar de ChristenUnie is ook gecharmeerd van het huidige programmaplan met de huidige lijnen. Klopt het dat dit aanvullend is op die lijnen van het huidige programmaplan?
- De genoemde tachtig miljoen euro is een richtbedrag, zo staat in het initiatiefvoorstel. Dit blijkt onvoldoende uit de beslispunten. Klopt het dat dit een denkrichting is? Is de VVD-fractie bereid om dat in de beslispunten wat scherper te formuleren?

De heer Ubaghs geeft namens de PVV aan enthousiast te zijn over de tijd die in dit initiatiefvoorstel is gestoken, maar niet over het voorstel zelf. De PVV is geen groot voorstander van de energietransitie, laat staan een versnelling hierop. Dit is ook het eerste bezwaarpunt. Investerings moeten aan de markt worden overgelaten, zo is de mening van de fractie. Als marktpartijen niet willen investeren, dan is er misschien wat mis.

De spreker zoekt naar de verhouding tussen het gevraagde bedrag voor het onderzoek, € 200.000, en de uiteindelijke investering van tachtig miljoen euro. Tijdens zijn studie Economie heeft de spreker nooit gehoord dat een dergelijk hef-boomeffect mogelijk is.

De heer Hazeleger vraagt de heer Ubaghs of hij het stuk heeft gelezen.

Dat is het geval, geeft de heer Ubaghs aan.

De heer Hazeleger geeft aan dat wat de heer Ubaghs zei op geen enkele manier recht doet aan het voorstel.

De heer Ubaghs memoreert dat in het voorstel staat dat dit de beste manier is om vanuit de provinciale rol een investering van tachtig miljoen euro te doen. Dit betekent een investering van € 200.000, waarna er tachtig miljoen euro uitkomst.

De PVV zal tegen het initiatiefvoorstel stemmen.

De heer Eggermont onderstreept het belang om over te gaan op schonere vormen van energie en vindt het een goede zaak om de energietransitie te versnellen. Hier is de provincie Utrecht niet op ingericht. Infrastructuur, leveringsnelheid en robuuste energievoorziening uit verschillende bronnen zijn de uitdagingen. Het fonds gaat uit van het fondsvermogen van tachtig miljoen euro. Heeft de initiatiefnemer al een beeld van hoe die tachtig miljoen euro zal worden uitgegeven? Gaat het om concrete investeringen, zoals de upgrade van het stroomnetwerk? Gaat het geld naar de RES'en? Gaat de provincie zelf stroom opwekken of een provinciaal energiebedrijf oprichten? Of moet het onderzoek duidelijk maken wat de provincie met het geld gaat doen? Tot slot is de vraag in hoeverre er ook wordt nagedacht over energieopslag.

De heer Hazeleger geeft namens de SGP aan de achtergrond van dit voorstel goed te snappen. Een gericht fonds kan op een creatieve manier bijdragen aan een fatsoenlijk en haalbare energietransitie. Intussen wordt er ook nagedacht over deelname aan Stedin voor de versterking van het net. De SGP zou meer regie en eigenaarschap willen op de opwek van energie. Wil de VVD erover nadenken om in dit onderzoek ook de optie te betrekken om een provinciaal energiebedrijf op te richten voor de opwek van energie? De SGP denkt dat hier mogelijkheden zouden kunnen liggen om de grote opbrengsten die vooral vanuit subsidies door grote bedrijven worden ontvangen naar de provincie te laten vloeien.

De heer Bart vindt deze suggestie interessant. Eerder zijn ideeën over een publiek warmtebedrijf gedeeld. Is de SGP er ook voorstander van om in het onderzoek mee te nemen of ook andere vormen van duurzame opwek – dus elektriciteitsopwek, wind, zon – in publieke handen kunnen komen?

De heer Hazeleger bevestigt dit. Wat de SGP frustrereert, is dat grote bedrijven met veel geld mensen in het landelijk gebied soms echt omkopen om achter hun plannen te gaan staan, waarmee de sociale infrastructuur in zo'n gebied wordt vernield. Vervolgens komt het geld voor een heel groot deel bij de bedrijven terecht. Vanuit de SGP is de vraag hoe dit voorkomen kan worden en dat de energietransitie op een verstandige manier wordt vormgegeven. Het voorstel van de VVD zou hier goed in kunnen passen.

De heer Bart herkent deze kwalificaties niet, maar het idee om de winsten in publieke handen te houden, daar kan de SGP GroenLinks zeker op vinden.

Mevrouw Hoek geeft namens de fractie van 50PLUS aan niet echt enthousiast te zijn over alles wat met de energietransitie te maken heeft, maar de fractie staat niet afwijzend tegenover dit onderzoek. Mevrouw Hoek neemt het voorstel mee terug naar de fractie voor besluitvorming.

Mevrouw Demir complimenteert namens DENK met het initiatiefvoorstel. De spreker heeft de volgende vragen:

- Wat is de onderbouwing van de genoemde bedragen?
- Een van de voorwaarden is dat de uitvoering extern belegd zou moeten worden. Gaat dit om de uitvoering van de plannen die uit het onderzoek naar voren komen? Hier maakt DENK zich zorgen over, omdat er signalen zijn dat de kennis in het provinciehuis op specifieke onderwerpen tekortschiet. DENK is van mening dat het belangrijk is op dit soort onderwerpen de uitvoering binnenshuis te houden.

DENK is ook benieuwd naar de reactie van de gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Essen complimenteert de VVD met dit initiatiefvoorstel. Dit kost immers veel tijd, naast al de andere taken voor de provincie. En ook de wijze van uitwerking verdient complimenten: het is een degelijk voorstel op een heel belangrijk onderwerp. Het college is positief over het voorstel. Het past bij de fase waar de energietransitie op dit moment in zit. Met de ROM samen wordt gewerkt aan innovaties en opschaling van nieuwe technieken of diensten. Maar tegelijkertijd is dit ook de fase waarin opschaling, het toepassen en grote investeringen om tot die opschaling te komen heel erg belangrijk zijn. Financiering, garantstellingen en financiële instrumenten zijn daarbij cruciaal. Het college ziet dit voorstel vooral als een oproep om te gaan onderzoeken hoe de provincie daar nog meer een rol in kan pakken. Dit past bij de rol van de provincie en de energietransitie en zeker ook zoals bij hoe het college deze periode is gestart en daar invulling aan heeft gegeven. De gedeputeerde zit dit voorstel dan ook in het verlengde van het Programma Energietransitie.

De gedeputeerde zal een aantal specifieke punten benoemen.

Er staat het een ander in over warmtetransitie. Het onderwerp energiebesparing is heel erg belangrijk in de energietransitie. Het gaat over nieuwe bronnen, maar minstens zo belangrijk is de energiebesparing onder andere in de gebouwde omgeving, maar ook breder dan dat. Het is verstandig om bij de zoektocht naar financiële instrumenten het onderwerp besparing niet uit het oog te verliezen.

Er staan in het voorstel oplossingen die passen binnen de provinciale rol voor de energietransitie. Dit is wettelijk niet heel strak vastgelegd. Dus daar zitten nogal wat vrijheidsgraden. Klopt het dat dit in lijn is met de rollen zoals die ook in het Programma Energietransitie zijn bedacht? Daar zou dit namelijk heel goed bij passen.

De interpretatie vanuit de gedeputeerde is dat dit initiatiefvoorstel aanvullend is op het programma. En dat het zich met name richt op de financiële kanten. Daar is behoefte aan.

Er wordt in het voorstel ook gezegd dat het aanvullend moet zijn op bestaande fondsen en financieringsinstrumenten. Dat vindt de gedeputeerde heel belangrijk. De ROM wordt ook genoemd. Aanvullend brengt de gedeputeerde het Energiefonds Utrecht onder de aandacht. Samen met de gemeente Utrecht was de provincie Utrecht daar initiatiefnemer van. Dit fonds richt zich met name op het mkb. Het is een revolverend fonds. Er zijn ook veel nationale fondsen voor VvE's op het gebied van warmte en isolatieleningen. Het is belangrijk dat in dit onderzoek wordt gekeken waar eigenlijk de leemte zit in dat hele aanbod van financieringsinstrumenten waar de provincie specifiek een rol in zou kunnen pakken, uiteraard ook kijkend naar wat andere provincie doen. Misschien kan ook een provinciaal energiebedrijf of warmtebedrijf een interessant spoor zijn.

Er waren een paar vragen specifiek voor de gedeputeerde. GroenLinks vroeg aandacht voor mensen met een kleine beurs. Daar is de aanpak inclusieve energietransitie voor in het leven geroepen. Het is goed in dit onderzoek breed te kijken naar hoe de energietransitie versneld kan worden. Dit aspect past daar goed in. Tegelijkertijd is een fonds wat specifiek gericht is op het versnellen en massa maken op zich ook al een goede ambitie. Zo leest de gedeputeerde dit voorstel dan ook. Er is urgentie, behoefte aan schaalgroottes. En hoe kan de provincie daar een bijdrage aan leveren?

Mevrouw Hoek vraagt of er nog een tweede termijn komt.

De voorzitter zal dit later in de vergadering inventariseren.

Mevrouw Hoek heeft namelijk aanvullende vragen:

- Zijn er ook randvoorwaarden voor de aanvragen van het budget? Het kan volgens 50PLUS niet zo zijn dat dit fonds alleen beschikbaar komt voor grote bedrijven. Wat is de mening van de VVD hierover?
- Wordt er een percentage eigen bijdrage gevraagd bij de toekenning van een aanvraag?
- In het stuk wordt gesteld dat de voortgang trager verloopt dan gewenst. Kan de VVD dit toelichten? En welke versnelling gaat dit voorstel dan opleveren? Dit staat namelijk niet in het voorstel.
- 50PLUS stelt voor om bij het gevraagde besluit onder drie toe te voegen 'met schone energie'.

De VVD krijgt de gelegenheid de vragen van de commissie te beantwoorden.

Mevrouw Van Ulzen dankt voor de complimenten. Er is redelijk wat tijd in gaan zitten. Aanvullend spreekt de VVD waaradering uit voor de hulp vanuit de ambtelijke organisatie. Dit waren leuke gesprekken en goede inzichten.

GroenLinks vroeg in hoeverre dit initiatiefvoorstel alleen ingaat op de financiële kant, omdat er ook uitdagingen liggen op ruimtelijke vraagstukken en de uitvoering van de RES'en. Dit initiatiefvoorstel is met name gericht op de financiële opschaling, maar mevrouw Van Ulzen benadrukt wel dat het en-en is. De VVD houdt van groots denken. De VVD denkt dat het op dit moment ook nodig is om een beeld te krijgen van die opschaling.

De inclusiviteit en de kleine beurs, daarover zegt mevrouw Van Ulzen dat als opschaling mogelijk is, dit ten goede van iedereen komt. Op dit moment heeft bijna iedereen een probleem om het gas en licht te betalen. Dus het voorstel gaat echt over die grotere hoeveelheid die voor alle inwoners en bedrijven van de provincie van belang is.

JA21 heeft gevraagd of bij de robuuste energiebronnen kernenergie ook in beeld is. Kernenergie is zeker emissieloos. Dus in die zin zal het zeker meegenomen worden. Tegelijkertijd tempert de spreker de verwachtingen ten aanzien van de waarschijnlijkheid van een bijdrage voor een kerncentrale in Utrecht, gezien de hoogte van de investering. Het gaat met name om welke financiële bijdrage met het provinciale instrumentarium ingezet kan worden om die energietransitie te versnellen.

Besparingen zijn meegenomen in het initiatiefvoorstel. De spreker onderstreept dat besparingen, naast emissieloze energie, onderdeel van het onderzoek moeten zijn van het financieel instrumentarium voor versnelling van de energie- en warmtetransitie. Dus als er een bedrijf of een initiatief is wat hierop ziet en wat een vliegwiel functie nodig heeft, dan is het voorstelbaar dat daar een financieel instrument voor beschikbaar wordt gesteld.

Hoe dit voorstel zich verhoudt met de RES'en, een vraag van D66. De RES'en moeten gewoon doorgaan. Het is wel een ander systeem. Dit is echt erbij bedoeld als opschaling. De RES'en gaan ook gewoon door, maar dit gaat niet genoeg opleveren. Dat vraagt een grotere inzet op leveringszekerheid voor alle inwoners.

De PvdA vroeg of ook kleine partijen een beroep kunnen doen. De gedeputeerde heeft aangegeven dat hiervoor onder andere het energieprogramma wordt ingezet. Dat blijft, als de nieuwe coalitie dat ook wil. Dit initiatiefvoorstel gaat over een ander niveau van opschaling en is aanvullend op het bestaande instrumentarium. Het gaat er wel om, om met meer focus echt grotere stappen te kunnen nemen en als vliegwiel te kunnen functioneren. De vorm – een fonds of anders – is nog niet bekend. Maar dat ziet dus niet op de dingen waar het huidige energieprogramma al mee bezig is. Dat is immers al beleid.

De SP / Socialisten Utrecht hadden een vraag over opslag. Dit ook heel belangrijk. Dit valt in de categorie innovatie, omdat het nog niet zo makkelijk is op dit moment. Als daar financiën voor nodig zijn als garantstelling of voor het uitproberen van innovatieve oplossingen, dan is dit een belangrijk onderdeel om te kunnen versnellen. Dus dat hoort er zeker bij.

De spreker vindt de gedachte van de SGP om als provincie bedrijfsmatig energie op te wekken interessant. Dit had de VVD niet voor ogen bij het opstellen van dit initiatiefvoorstel. De VVD ziet echt op de vliegwiel functie en niet om het hele systeem anders in te richten. Mogelijk dat de gedeputeerde hierover met de SGP van gedachten wil wisselen.

Het eventuele aandeelhouderschap van Stedin kan naar mening van de spreker ook in dit onderzoek meelopen. Dit hangt ook af van de ontwikkelingen omtrent de aanvraag die Stedin bij de provincie heeft gedaan. Het is in ieder geval interessant om het fenomeen aandeelhouderschap te voorzien van risico's, voordelen en nadelen, of het nou van Stedin is of van iemand anders.

De heer Hazeleger heeft uit het antwoord begrepen dat wel onderzocht kan worden of de provincie aandeelhouder kan worden, maar niet of de provincie zelf een provinciaal bedrijf kan opzetten. De heer Hazeleger is van mening dat daarmee versneld kan worden en ook dat de investering dan terugverdient kan worden. Kan de VVD het verschil aangegeven tussen aandeelhouderschap en een energiebedrijf.

Mevrouw Van Ulzen geeft aan dat dit onderwerp niet hoog in het voorhoofd zat bij het opschrijven van dit voorstel. Aandeelhouderschap is een puur financieel instrument. Waar de heer Hazeleger op doelt is echt bedrijfsvoering. Dit voorstel is gericht op de financiële instrumenten, maar de spreker sluit dit scenario niet uit als dit een vraagstuk is wat naar voren komt in een dergelijk onderzoek. Het gaat uiteindelijk om die versnelling.

De vertraging van de energietransitie, een vraag van 50PLUS, blijkt uit de beperkte voortgang van de RES'en en het spannende deel of de boden gehaald kunnen worden. En ook het feit dat de plannen ingehaald worden door de realiteit, zoals bijvoorbeeld met het dichtdraaien van de gaskraan, en dat de provincie nog lang niet klaar is om die energie zelf op te wekken.

De heer Ubaghs vraagt of mevrouw Van Ulzen bewust de inbreng van de PVV negeert.

Mevrouw Van Ulzen heeft niet die intentie. Mevrouw Van Ulzen beantwoordt een aantal vragen en de heer Janssen zal zijn deel van de vragen, waaronder de vragen van de PVV, beantwoorden.

Mevrouw Bikker heeft mogelijk het antwoord op haar vraag inzake de besparingen gemist.

Mevrouw Van Ulzen heeft deze vraag inmiddels beantwoord.

De heer Janssen beantwoordt de meer financieel gerichte vragen.

GroenLinks heeft de vraag gesteld over de invulling van het begrip revolverend en of dat betekent dat het altijd revolverend moet zijn. Daar waar het kan: revolverend. Maar daar waar dat niet kan, omdat er een exploitatietekort is, maar wel publieke toegevoegde waarde levert – dat zit een beetje in die brede welvaartsbenadering; soms zijn er investeringen nodig die maatschappelijk effect opleveren, maar niet direct financieel rendement – kan een deel ook niet revolverend ingezet worden.

Door verschillende fracties is om een onderbouwing van die tachtig miljoen euro gevraagd. Dit is op twee manieren tot stand gekomen. In de eerste groeisporgbrief uit 2021 is zestig miljoen euro als eerste inschatting door het college genoemd. Dit is als ijkpunt genomen. En in de eigen toekomstbegroting was het mogelijk tachtig miljoen euro vrij te spelen voor dit vraagstuk. Dit is terug te vinden in de stukken van november 2021. Deze tachtig miljoen euro is geen hard gegeven voor de VVD. Het kan ook meer of minder zijn. Tegelijkertijd geeft dat bedrag van tachtig miljoen euro wel aan dat het om serieus geld gaat. Het gaat om grote projecten, als het aan de VVD zou liggen.

Dit is de ene kant van de onderbouwing. In de toekomstbegroting van de VVD zijn daar voorstellen voor gedaan. Het idee was om dat in tien jaar tijd bij elkaar te sparen, maar wanneer dit wordt vertaald in aandeelhouderschap, dan is dat een financiering vanuit de balans. Een andere mogelijkheid is de inzet van een deel van de provinciale reserves. Er is een positief jaarrekeningresultaat van een aantal miljoen. Dus er zijn verschillende dekkingsbronnen. In het onderzoek wordt ook gevraagd mee te nemen hoe de dekking van die tachtig miljoen euro verzorgd kan worden.

Dit initiatiefvoorstel is bedoeld als aanvulling op het bestaande instrumentarium. Als het gaat over wat dit toevoegt, geeft de spreker aan dat er een gat zit tussen de gemeenten en het Rijk. Ook is er een gat tussen de markt en de overheid. Die hiaten wil de VVD vullen. Zo zijn er bijvoorbeeld bepaalde zaken die voor een markt misschien niet direct interessant zijn, maar die maatschappelijk wel heel relevant kunnen zijn; met name in de infrastructuur. Er is geen principieel verschil tussen het aanleggen van een weg of het aanleggen van energie-infrastructuur. Dit kunnen publieke taken zijn. De overheid heeft daarin ook een rol en die rol kan ook helpen bij de doelstellingen zoals genoemd.

De PvdA heeft gevraagd om een onderbouwing van de € 200.000 voor het onderzoek. Dit is afgestemd met de ambtelijke organisatie. Een deel is de ambtelijke begeleiding en om de aanbesteding te doen, et cetera. Ervaringen met andere onderzoeken leren dat een beetje stevig onderzoek al snel € 100.000 kost. Dit hogere bedrag geeft ook wat marge.

De heer Ubaghs vraagt of hij goed heeft begrepen dat de heer Janssen suggereert dat het ook maatschappelijke investeringen zijn? Dat in die tachtig miljoen euro ook overheidsinvesteringen zitten.

De heer Janssen geeft aan dat deze tachtig miljoen euro overheidsgeld is.

De heer Ubaghs vat samen dat er € 200.000 wordt uitgegeven als overheid om tachtig miljoen euro te investeren als overheid.

De heer Janssen refereert in zijn antwoord aan de eerdere vraag van de heer Ubaghs hoe deze twee bedragen zich tot elkaar verhouden. De tachtig miljoen euro is een richtbedrag voor een publieke investering, deels misschien revolverend. Dus dat dat deels weer terugkomt. De VVD reserveert € 200.000 om te onderzoeken of en op welke manier die tachtig miljoen euro iets toe kan voegen, zodat het geld gericht ingezet kan worden.

De heer De Harder heeft eerder gevraagd om de inkadering van de uiteindelijke investering scherper in het beslispunt terug te laten komen. Het voorstel is helder. Het gaat dus met name om het beslispunt.

De heer Janssen geeft aan dat dit mogelijk is. De heer Janssen nodigt de heer De Harder uit daar buiten de orde van de vergadering over van gedachten te wisselen.

50PLUS heeft gevraagd naar de randvoorwaarden voor besteding van die middelen. De VVD heeft een aantal voorwaarden genoemd: staatssteun moet vermeden worden, het moet passen binnen provinciaal beleid voor aanbesteding en het moet passen binnen de kaders die zijn gesteld aan verbonden partijen en vennootschappen. Dus dat zijn al randvoorwaarden. Verder hoopt de VVD dat het onderzoek een aantal handvatten zal opleveren.

50PLUS heeft het ook over een eigen bijdrage. Daarin is voorzien. Dit is die revolverendheid. Daar waar dat kan, is dat wenselijk. Daarnaast kan het zo zijn er puur publieke investeringen worden gedaan.

DENK heeft gevraagd waarom de VVD expliciet 'externe uitvoering' heeft benoemd. De provincie heeft zelf niet de kennis en capaciteit om breed bijvoorbeeld een energiebedrijf te runnen, infrastructuurprojecten uit te voeren of het beheer van fondsen op zich te nemen. Daar moeten professionele partijen voor ingeschakeld worden.

Tweede termijn commissie

De heer Bart dankt de VVD voor de toelichting. Aanvullend heeft GroenLinks nog twee korte reacties.

- Veel mensen worden geraakt, maar mensen met een kleine beurs worden in verhouding nog harder geraakt.
- De VVD maakt onderscheid tussen een publiek en een privaat energiebedrijf. Voor GroenLinks is het essentieel dat in het onderzoek wordt gekeken of een investering in een publiek energiebedrijf zinnig is. De VVD wil groot denken. Dan is dit zo'n onderwerp wat daar goed in zou passen. GroenLinks ziet daarin ook graag een toezegging van de gedeputeerde.
- Als het gaat over een fonds of investering wordt er ook gekeken wat de meest efficiënte inzet van middelen is. De provincie werkt nu al op andere onderdelen samen met verschillende organisaties. Dit maakt controle soms lastig. Heeft de VVD er al een beeld bij waar zo'n fonds zou moeten komen of hoe die investering er dan uit zou

moeten zien. Dit is ook een belangrijke vraag bij de keuze voor een provinciaal warmtebedrijf of iets in die richting.

De heer Berlijn vat samen dat er wordt gekeken hoe tachtig miljoen euro belastinggeld gespendeerd kan worden om ervoor te zorgen dat bedrijven nog meer winst kunnen maken. Klopt dit?

Mevrouw Bikker vraagt of de besparingen inderdaad de besparingen zijn voor de drie categorieën die mevrouw Bikker eerder noemde: de bedrijven, de overheden en de particulieren.

De heer Overkleef vraagt of de status van het initiatiefvoorstel ten opzichte van alle andere initiatieven die al lopen in de provincie nog helderder kan worden weergegeven, zodat daarover geen verschil van mening kan ontstaan.

De heer Ubaghs biedt zijn excuses aan aan de heer Hazeleger, omdat de heer Ubaghs zijn vraag verkeerd heeft geïnterpreteerd. Verder voegt de spreker toe dat hij het gek vindt om eerst € 200.000 te investeren om daarna nog tachtig miljoen euro te investeren.

De heer Eggermont vraagt in hoeverre de VVD de opties om zelf een energiebedrijf op te zetten echt serieus overweegt c.q. onderzoekt. Het lastige aan het antwoord van de VVD eerder was dat alle opties openstaan, maar anderzijds de organisatie dit niet aankan. Met die tachtig miljoen euro is het mogelijk om te onderzoeken in hoeverre de provincie zelf zo'n soort bedrijf op kan zetten. Dit is iets anders dan de kennis en kunde zelf in huis te hebben.

De heer Hazeleger complimenteert en bedankt de indieners voor de tijd, voor de moeite om een initiatiefvoorstel te schrijven en ook voor de manier waarop de vragen zijn beantwoord. Inhoudelijk sluit de SGP zich aan bij de opmerkingen van GroenLinks. Ook dankt de spreker de heer Ubaghs voor zijn correcte rectificering.

Mevrouw Hoek geeft aan dat twee punten nog niet zijn beantwoord:

- In het stuk wordt gesteld dat de voortgang trager verloopt dan gewenst. Kan de VVD dit toelichting? Welke versnelling gaat dit voorstel opleveren?
- 50PLUS stelt voor onder beslippunt drie 'met schone energie' toe te voegen.

Mevrouw Demir sluit voor een deel aan bij de vraag van de heer Eggermont over het extern beleggen van de uitvoering. In het voorbeeld genoemd door de heer Janssen lijkt het erop alsof er al wordt voorgesorteerd op het onderzoek. Mevrouw Demir verwacht dat in de uitvoering van het onderzoek alles wordt meegenomen. Dus ook wat mogelijk door de provincie zelf uitgevoerd kan worden.

Gedeputeerde Van Essen krijgt de gelegenheid te reageren op de inbreng uit de commissie in de tweede termijn.

Gedeputeerde Van Essen dankt mevrouw Van Ulzen en de heer De Jager voor de zeer adequate beantwoording.

Het onderzoek kost € 200.000. Dat is veel geld. Maar het is belangrijk dat er een gedegen onderzoek ten grondslag ligt aan een fonds van tachtig miljoen euro. Dit is ook de reden waarom het college dit een goed voorstel vindt.

De gedeputeerde merkt op dat er nog discussie is over de scope van het fonds en van het onderzoek. Het is goed van tevoren de scope niet te strak af te bakenen. Als het bijvoorbeeld gaat om een publiek warmtebedrijf om warmtenetten te runnen of een revolverend fonds wat bijdraagt aan private warmtebedrijven of iets daartussenin, dat is een glijdende schaal. Er is ook een warmtewet in de maak, waar met name ook gekeken wordt naar publieke warmtenetten. Dat is waarschijnlijk een van de voorwaarden. Dat maakt dat het verstandig is het perspectief van een publiek warmtebedrijf of energiebedrijf waar de provincie op wat voor manier dan ook bij betrokken is, bij dit onderzoek te betrekken.

De heer Ubaghs is van mening dat, ondanks dat het personeel schaars is, een voorbereiding van een investering tot de normale werkzaamheden van een organisatie, dus ook van de provincie, behoort. Waarom is het dan nodig extra € 200.000 uit te geven voor iets wat normaal tot het takenpakket hoort?

Gedeputeerde Van Essen benadrukt dat het in dit voorstel gaat om het opzetten van een revolverend fonds of het opzetten van misschien zelfs een warmtebedrijf. Dit zijn geen taken die de ambtenaren dagelijks doen of daar veel kennis of expertise van hebben. Daarom is het verstandig om daar eerst grondig onderzoek naar te doen. Precies dit is beschreven in het initiatiefvoorstel.

De gedeputeerde voegt nog twee zaken over de scope toe. Het is verstandig om het onderzoek breed in te zetten. Een conclusie kan zijn dat de leemte en de toegevoegde waarde van de provincie juist zit in energiebesparing bij sportaccommodaties – een dwarsstraat. Of het zit vooral in het warmtenet. Of het zit vooral in geothermie, et cetera. Daarom is het goed het onderzoek breed in te steken om op basis van de resultaten een keuze te kunnen maken waar dan de provincie met forse eigen middelen echt het verschil kan maken.

De tweede opmerking betreft Stedin. Deze bestaande netbeheerder wil aandelen uitgeven en heeft de provincie en gemeenten gevraagd aandeelhouder te worden. Deze vraag moet sowieso worden beantwoord. Daarom is het verstandig voor nu dit verzoek los te koppelen van het initiatiefvoorstel. Het kan natuurlijk wel zo zijn dat in de toekomst deze twee zaken toch samenkomen.

De heer Berlijn is van mening dat er al heel veel bekend is. Niet alleen de provincie Utrecht is op zoek naar deze informatie. Daarmee herhaalt de heer Berlijn de vraag waarom dit onderzoek nodig is i.c. waarom er € 200.000 aan moet worden uitgegeven. Het gaat wel om belastinggeld.

Gedeputeerde Van Essen benadrukt dat het verstandig is om goed te weten wat je doet, voordat er tachtig miljoen euro belastinggeld wordt uitgegeven. De gemeente Tilburg wil een eigen energiebedrijf opzetten. In het coalitieakkoord van de gemeente Utrecht staan ook plannen in die richting. De gedeputeerde hoopt en verwacht dat ook die collega-overheden, voordat ze zoiets opzetten, eerst goed onderzoek doen.

De initiatiefnemers krijgen de gelegenheid voor de beantwoording in de tweede termijn.

Mevrouw Van Ulzen memoreert de vraag van GroenLinks en de gedeputeerde of het publiek warmtebedrijf of warmtenet meegenomen kan worden. Dit kan er zeker onder vallen.

De tachtig miljoen euro wordt niet uitgegeven aan bedrijven die dan winst gaan maken.

Het CDA wilde graag weten of onder besparing alle besparingen vallen. Mevrouw Van Ulzen antwoordt bevestigend. Het doel is 'versnelling energietransitie'. Dat kan op veel verschillende manieren. Het doel is om te kijken welke financiële instrumenten dan kunnen helpen. Als dat een instrument is wat over besparing gaat, dan kan dat over elke besparing gaan.

D66 wil graag een aanscherping dat het aanvullend is en hoe dit zich verhoudt tot de bestaande programma's. Mevrouw Van Ulzen stelt voor buiten de orde van de vergadering hierover van gedachten te wisselen en daar een aanvullende zin over worden opgenomen.

50PLUS heeft nogmaals naar de vertraging gevraagd. Eerder gaf mevrouw Van Ulzen aan dat de RES'en minder opbrengen dan voorzien. Het idee is om te versnellen door opschaling. Wanneer het issue groter wordt gemaakt, kun je met grotere bedragen een groter vliegwiel vormen om te kijken of die energietransitie zoveel emissieloze energie of besparingen of warmte kan opleveren, zodat iedereen in de provincie van energie kan worden voorzien.

De gedeputeerde heeft aangegeven dat de vraag van Stedin losstaat van dit initiatiefvoorstel. Het is inderdaad een specifieke vraag aan GS. Naar verwachting zal het onderzoek naar aandeelhouderschap meer in zijn algemeenheid ook de voor- en nadelen meenemen, want het is toch wel interessant. Een vraagstelling is bijvoorbeeld hoe de provincie als aandeelhouder effectief kan zijn.

De heer Berlijn heeft gezien dat TNO een white paper heeft waar concrete maatregelen aangedragen worden die nodig zijn om de energietransitie te versnellen. Een kennisagenda is daarbij gevoegd met vragen die een antwoord behoeven en verwijzing naar publicaties die dieper op de materie ingaan. De vraag aan mevrouw Van Ulzen is of zij daarmee bekend is. Waarom is het dan nog om € 200.000 uit te geven aan onderzoek als er al zoveel onderzoek is gedaan?

De heer Janssen geeft aan dat er inderdaad redelijk veel onderzoek is, maar dit is algemeen onderzoek. Er is behoefte aan specifiek onderzoek naar de Utrechtse situatie: wat kan Utrecht helpen; waar loopt de provincie Utrecht; en wat kan hier dan het verschil gaan maken? En dat is ook meteen het antwoord op de vraag of de provincie hiermee bedrijven helpt om winst te maken. Dat is niet het geval. De gaat bedrijven helpen om die energietransitie te versnellen. En als er winst gemaakt wordt, dan stappen bedrijven zelf. Soms wordt er geen winst gemaakt of soms is er een aanloop nodig. Dus op het moment dat een bedrijf winst gaat maken, daar komt dat revolverend vandaan. En in het geval van aandeelhouderschap, dan komt de winst naar de aandeelhouder toe. In aansluiting op gedeputeerde Van Essen pleit de heer

Janssen ervoor om de scope van het onderzoek breed te houden en niet die winst op voorhand uit te sluiten. Als dit helpt bij het behalen van de doelstelling, vindt de VVD het prima om ook daarnaar te kijken. De VVD is niet tegen de bedrijven, maar wel voor de inwoners van Utrecht.

De heer Berlijn geeft aan er niet tegen te zijn als bedrijven winst maken. Het gaat hier over een sector waar al veel subsidie naartoe gaat. Mogelijk komt daar nog tachtig miljoen euro bij. Het is wel belastinggeld en daar heeft JA21 moeite mee. Hoe gaat de VVD dit verantwoorden?

De heer Janssen neemt het voorbeeld van het warmtebedrijf van gedeputeerde Van Essen. Daar zit een soort investeringsgat in de startfase. Het is een investering met een heel lange terugverdientijd van zestig tot tachtig jaar. Zo'n bedrijf wordt niet door de markt opgericht. Dus dat is precies de reden. Dit is een vorm van marktfalen. Dit is een argument om als overheid daarin te stappen, net zoals de provincie provinciale wegen aanlegt. De VVD ziet geen principiële verschil tussen het aanleggen van een trambaan, een weg of energie-infrastructuur. Dat is publieke infrastructuur soms, en soms misschien ook niet. Maar daar waar het publiek is, kan dat gewoon publiek gefinancierd worden en is er ook een rechtvaardiging voor.

De SP, DENK en GroenLinks stelden een interessante vraag over fondsbeheer. Ten tijde van het schrijven van het initiatiefvoorstel ging het echt over fondsbeheer. Daar is specifieke deskundigheid voor nodig. De provincie beschikt daar op dit moment niet over. Tegelijkertijd, als er voordelen zouden zijn aan het in eigen huis organiseren, is het goed dit mee te nemen in het onderzoek. Gevoelsmatig lijkt het verstandig om dit extern te organiseren, maar wel met inachtnaam van wat GroenLinks aangaf over het goed regelen van de controle en verantwoording.

50PLUS heeft verzocht aan punt 3a het woord 'schone energie' toe te voegen. Uiteraard is de VVD niet voor vieze energie. Tegelijkertijd hoopt de VVD met dit voorstel een brug te slaan naar de verschillende partijen en de verschillende gedachten. Dus kernenergie vindt de een schoon en de ander vindt het niet schoon. Voorafgaand aan die discussie is de VVD heel voorzichtig om allerlei woorden waar mensen verschillende ladingen in kunnen leggen al heel stellig op papier te zetten.

De voorzitter constateert dat het agendapunt voldoende is besproken. Het Initiatiefvoorstel Provinciaal onderzoek investeringsmogelijkheden versnelling Energietransitie (PS2022MM32) komt met een klein debat terug in de eerstvolgende Statenvergadering.

13. Statenvoorstel Netwerkperspectief Provinciale wegen 2040 (PS2022MM12)

De heer Dirksen spreekt in namens burgerinitiatief 'Bunschoterstraat leefbaar'. Van zijn hand is er ook in de agendastukken een brief met betrekking tot het advies opgenomen. De heer Dirksen vertegenwoordigt honderd mede-omwonende gezinnen langs de Bunschoterstraat. De gemeenteraad van Amersfoort heeft afgelopen dinsdag een motie aangenomen die oproept om te kiezen voor zestig kilometer per uur op de Bunschoterstraat. Die motie is bijna raadsbreed aangenomen. Als basis voor de keuze van de afweging nemen zij dat de weg een groene, duurzaam-veilige en prettig leefbare weg moet worden. De vraag dringt zich dus op: waarom komt het netwerkperspectief voorlopig tot een andere conclusie? Het afwegingskader ziet er heel redelijk uit, maar het staat of valt met de manier waarop de geformuleerde vragen beantwoord worden. Er zijn een aantal aandachtspunten waarvan de inspreker er drie wil voorleggen.

Ten eerste gaat het om de definitie van leefbaarheid. De score op het punt leefbaarheid wordt bepaald als gemiddelde van een aantal zaken. De geluidsscore op woningen van omwonenden, de vraag of er een stiltegebied aanwezig is, de vraag of er een natuurgebied aanwezig is, de vraag of er wildaanrijdingen plaatsvinden en tenslotte de vraag of de luchtkwaliteit oké is. De geluidsbelasting van omwonenden weegt via die weging maar voor 1/8 deel mee in de totaalscore. Ter plaatse is geen stiltegebied aanwezig. Er is ook geen natuurgebied; het is direct langs de bebouwde kom. Er zijn dus ook geen wildaanrijdingen en de luchtkwaliteit lijkt, voor zover de WHO-normen nog niet zijn aangepast, nog oké te zijn. Dus door die weging lijkt er op de Bunschoterstraat niet of maar zeer beperkt een leefbaarheidsprobleem te zijn, terwijl de ervaring van de genoemde huishoudens anders uitwijst.

Het tweede aandachtspunt betreft de manier waarop de doelmatigheid van snelheidsverlaging getoetst wordt in het geval van geluidsbelasting. Voor parameters waar geen wettelijke grenswaarden voor gelden, is ervoor gekozen om ongeveer honderd van de drieduizend wegvakken, waar de belasting het zwaarste is, als rood – dat wil zeggen: meest problematisch – aan te merken. Vervolgens is gekeken langs welke van de drieduizend wegvakken van de provincie – dat zijn dus wegdelen van ongeveer honderd meter – die geluidsbelasting het zwaarste is. Dat klinkt op zich wel redelijk, maar dan blijkt dat bijna al die honderd wegvakken zich bevinden bij provinciale wegen binnen de bebouwde kom, waar al

een snelheid van vijftig of vaak dertig kilometer per uur ook geldt. Als doelmatigheids criterium voor de vraag of je van tachtig naar zestig gaat, is dat een beetje een vreemd criterium. En dan blijkt dus ook dat op grond van dat criterium eigenlijk geen enkele weg buiten de bebouwde kom in aanmerking komt of qua doelmatigheid goed scoort voor die snelheidsverlaging naar zestig kilometer per uur.

Dan is er nog een derde punt. Deze heeft betrekking op de versie van Duurzaam Veilig, die wordt toegepast. Er lijkt een oudere versie van Duurzaam Veilig toegepast te worden en dit is er waarschijnlijk de oorzaak van dat de geloofwaardigheid van de snelheid als kwalificatiefactor gezien wordt. Dus dat wil zeggen dat als het lastig geloofwaardig te krijgen is, als er uitdagingen liggen, dat de weg daarom af zou vallen. Duurzaam Veilig 3 stelt echter dat de fysieke veiligheid als eerste leidend is voor de keuze van de juiste snelheid en dat binnen dat gegeven vervolgens het zo goed mogelijk geloofwaardig gemaakt moet worden. Dus in die zin sluit de volgorde in het afwegingskader niet aan op Duurzaam Veilig 3. Deze zaken, en nog een aantal andere keuzes, dragen ertoe bij dat zestig kilometer per uur langs de Bunschoterstraat in het kader van dit netwerkperspectief in onze optiek onterecht niet in beeld komt. En dat geldt waarschijnlijk – dat zou nog aandacht verdienen – ook voor andere wegen in soortgelijke situaties: provinciale wegen direct langs woonwijken.

De commissie krijgt de gelegenheid tot het stellen van vragen.

Mevrouw Hoek vraagt of de Bunschoterstraat tussen Bunschoten en de A1 ligt of vanaf de A1 richting Amersfoort.

De heer Dirksen geeft aan dat het deel vanaf Amersfoort tot de A1 Bunschoterstraat heet; vanaf de A1 tot Bunschoten heet het de Amsterdamseweg.

Mevrouw Hoek memoreert dat er op de Bunschoterstraat eerst veel rotondes waren. De gemeente Amersfoort heeft dat weer tot kruispunten teruggebracht. Is daardoor de snelheid verhoogd? Is dit de reden waarom men definitief naar zestig kilometer per uur wil?

De heer Oude Wesselink heeft de volgende vragen:

- De gemeenteraad van Bunschoten heeft een motie aangenomen. Hoe kijkt de heer Dirksen aan tegen deze motie?
- De heer Dirksen noemde een aantal fundamentele punten wat erg raar lijkt te zijn in de huidige aanpak van het netwerkperspectief. Is de heer Dirksen ook van mening dat het netwerkperspectief opnieuw moet worden opgesteld?
- De heer Dirksen gaf een punt aan ten aanzien van de geloofwaardigheid en verkeersveiligheid. Kan de gedeputeerde aangeven of hij laatste normen van Duurzaam Veilig wil naleven?

Mevrouw Bikker vraagt of dit gaat over het stukje Coelhorsterweg tot aan de rondweg richting de A1?

Daarnaast is mevrouw Bikker benieuwd wat de kern van het betoog is. Klopt het dat het gaat over de leefbaarheid voor de inwoners en dat het voor de leefbaarheid heel relevant is dat de maximumsnelheid naar zestig kilometer per uur gaat?

De heer Kamp vraagt namens wie de heer Dirksen spreekt. De heer Kamp heeft een artikel in het AD van 22 juni 2022 gevonden met de kop 'Bewoners en politiek eisen een snelheidsverlaging op gevaarlijke racebaan, provincie zegt nee'. Hieruit maakt de spreker op dat een deel van de bewoners wel een snelheidsverlaging willen. Wat is de verhouding van de voor- en tegenstanders?

De heer Eggermont geeft aan dat dit punt al langer speelt. Heeft de heer Dirksen hierover eerder al contact gehad met provincie? Hoe ging de provincie om met die verschillende zaken die u noemt ten opzichte van het gemiddelde? Zag de provincie mogelijkheden om daar op een andere manier mee om te gaan?

De heer Dirksen start met de vraag van 50PLUS inzake de kruispunten. Er is één kruising gemaakt. Deze is het dichtst bij de A1. Daar bevond zich vroeger een rotonde. De snelheid is daar lokaal over een heel erg korte afstand verlaagd naar zestig kilometer per uur. Het is de inspreker niet bekend wat dat gedaan heeft met de gemiddelde snelheid.

De heer Dirksen heeft contact gehad met beleidsmedewerkers van de provincie. Dit was een goed en intensief contact over veel zaken. Er bleek een mogelijk verschil van inzicht. De heer Dirksen heeft geprobeerd dit betoog eerst daar te houden, maar meld zich nu bij deze commissie.

In de motie van de gemeente Amersfoort gaat het over het deel vanaf de stadsgrens van de gemeente. Dat is de brug over De Eem aan de A1, de rotonde bij de A1. De Coelhorsterweg ligt nog iets van de grens van de bebouwde kom af, maar dat is een vrij kort stuk. Waarschijnlijk heeft de gemeenteraad daar de overweging gemaakt om het dan als één geheel te behandelen, omdat er anders in een paar honderd meter te veel snelheidswisselingen zijn. De problematiek bij deze weg speelt niet zozeer op dat stukje, want daar is nu een zonneveld en lege weilanden.

De kern van het betoog, dat is als omwonende de leefbaarheid, maar toch ook de veiligheid. Omwonenden merken dat met name de ventwegen erg onveilig voelen. Er wordt daar, ook door vrachtwagens en bussen, tachtig kilometer per uur gereden. Deze snelheid staat gelijk aan die op de snelwegen. Er is daar een heel kort stukje gras en een heggetje en daar rijdt het verkeer langs. Dus dat voelt voor de fietsers en de voetgangers, en de vele recreanten daar, niet veilig. Het betoog richt zich mede op de veiligheid, omdat dat terecht een belangrijk aandachtspunt is waar politiek gehoor voor bestaat. De inspreker benadrukt dat de leefbaarheid, de geluidsbelasting, vaak als een comfortzaak gezien wordt. Maar jaarlijks ondervinden veel mensen gezondheidsschade, of overlijden zelfs, als gevolg van geluidsbelasting van verkeerslawaaï. Het is daarmee ook een gezondheidsproblematiek.

De heer Dirksen kent de motie van de gemeente Bunschoten. Deze motie lijkt enigszins strijdig met de Amersfoortse motie. Het stuk tussen de A1 en Bunschoten is daadwerkelijk een heel ander stuk weg. Ook op basis van de aandachtspunten geeft dat geen aanleiding om daar tot een andere conclusie te komen. Dus het betoog om daar tachtig kilometer per uur te handhaven is niet strijdig met het betoog voor zestig kilometer per uur op de Bunschotenstraat.

De heer Oude Wesselink wees erop dat de heer Dirksen fundamentele punten benoemd. De heer Dirksen nuanceert dit door te zeggen dat voor deze specifieke locatie, en misschien in het algemeen voor provinciale wegen direct langs woonwijken, een aantal zaken optellen tot een situatie wat tot ander resultaat zou moeten leiden. De vraag bij de totstandkoming van het netwerkperspectief was: wat willen we hiermee bereiken? Dan is het de moeite waard om terug te blikken en te kijken of het resultaat conform verwachting is. Dat betekent niet dat het hele perspectief overnieuw moet, want er zitten ook heel veel waardevolle dingen en goede afwegingen in. Het belangrijk dat ook uit te voeren. Maar bij deze situatie hoopt de heer Dirksen dat de Staten anders zullen beslissen. De oproep is te kijken naar andere wegen waar soortgelijke problematiek speelt.

De heer Dirksen kent het artikel uit het AD. De heer Dirksen heeft contact gehad met deze journalist. Er is geen sprake van twee groepen. De heer Dirksen pleit voor snelheidsverlaging en is niet op de hoogte van een initiatief tegen snelheidsverlaging. De inspreker heeft het draagvlak in de wijk gepeild. Op één of twee reacties na was dat eigenlijk unaniem.

De heer Schaddelee dankt de heer Dirksen vanwege het feit dat hij in het voortraject heel veel moeite heeft gestoken in het in gesprek zijn met de provincie en ook hier inspreekt. De gedeputeerde onderschrijft het grootste deel van zijn betoog. Het is een heel goed pleidooi waarom de provincie op heel veel plekken, en het liefst overal, naar zestig kilometer per uur wil. De zoektocht die twee jaar geleden begon, startte met de vraag of het realistisch is en veilig te realiseren om overal van tachtig naar zestig kilometer per uur te gaan. Het rapport en dit netwerkperspectief zijn daarvan het resultaat. Een van de belangrijkste uitgangspunten is dat je de leefbaarheid wil vergroten zonder op verkeersveiligheid in te boeten. Het is goed om met die bril en vanuit die focus naar deze locatie te kijken. Het probleem gaat over leefbaarheid, geluidsoverlast over snelheidsovertredingen; en daarmee dus ook over verkeersveiligheid. De vraag is of die problemen worden oplost door de snelheid te verlagen. Kijkend naar geluidsoverlast: de weg gaat niet helemaal door woonwijken; het is feitelijk een randweg. Aan de bebouwingkant zijn geluidswerende maatregelen en aan de andere kant zijn wat woningen, maar geen woonwijk. Bij een verlaging van tachtig naar zestig kilometer per uur scheelt dat voor de meeste omwonenden daar één of twee decibel. Dus de winst uit deze snelheidsverlaging is beperkt.

De winst die die te behalen is door de snelheid te verlagen, dat is op deze plek een lastige. Dit is een twee keer tweebaansweg. De provincie heeft bij dit onderzoek de meest actuele versie van Duurzaam Veilig gebruikt. Dan blijkt dat het buitengewoon lastig is om een twee keer tweebaansweg geloofwaardig in te richten op zestig kilometer per uur. Over deze weg rijden dagelijks ruim dertigduizend voertuigen. Er zal nog behoorlijk wat woningbouw verderop in Langs Eem en Spoor plaatsvinden. Dat betekent dat het aantal verkeersbewegingen niet zal afnemen, maar eerder zal toenemen. Wanneer die plek ook naar zestig kilometer per uur gaat, ontstaan er eigenlijk alleen maar grotere snelheidsverschillen. Dus het wordt onveiliger op de weg zelf, tenzij die weg zodanig wordt aangepast dat er geen dertigduizend voertuigen per dag meer kunnen passeren. Dan komt er op die plek qua bereikbaarheid een heel ander issue. Daarmee is het middel erger dan de kwaal. Het vraagt wel heel veel samenhang ook met de gemeente. Er is nu een bijna unanieme

motie door de gemeenteraad aangenomen. De provincie heeft in het voortraject, zowel ambtelijk als bestuurlijk, veel contact gehad met Amersfoort, maar de gedeputeerde heeft niet vernomen dat de gemeente op die plek liever zestig kilometer per uur zou willen. Dus als daar nu een motie ligt, dan is het goed om daarover in gesprek met de gemeente te gaan over hoe zich dit verhoudt tot het beleid op andere plekken; en hoe kan dit op een goede manier met elkaar worden afgestemd. Een risico van een afwaardering is dat er verdringing ontstaat richting lokale wegen. Daardoor kan de verkeersveiligheid verder onder druk komen.

Er liggen nu twee moties. De motie uit Bunschoten roept op tot behoud van tachtig kilometer per uur en in de motie uit Amersfoort wordt opgeroepen tot een verlaging naar zestig kilometer per uur. Het gaat inderdaad over twee verschillende delen van de weg, maar qua wegbeeld vindt de gedeputeerde het ingewikkeld. De A1 naar Bunschoten, een eenbaansweg met relatief weinig verkeer, blijft tachtig kilometer per uur; en de weg van de A1 richting Amersfoort met drie keer zoveel verkeer en ingericht als een twee keer tweebaansweg wordt zestig kilometer per uur. Een van de criteria is dat een beslissing uit te leggen moet zijn. Deze situatie is in die context lastig.

De heer Dirksen geeft aan dat op meerdere onderdelen het netwerkperspectief afwijkt, zelfs strijdig is, met Duurzaam Veilig 3. Het afknippen van de capaciteit kan hier natuurlijk niet aan de orde zijn. Duurzaam Veilig 3 en de factsheet snelheid en snelheidsmanagement van het SWOV geeft een heel aantal andere manieren, anders dan het terugbrengen van het aantal rijstroken, waarop er wel een geloofwaardige inrichting gerealiseerd kan worden. Die angst voor de geloofwaardigheid van de inrichting kan in Duurzaam Veilig 2 nog worden aangegeven. In Duurzaam Veilig 3 is dat veranderd door psychologica, een veel complexer begrip waarin heel veel andere zaken aan de orde komen. Ook de technologie in de voertuigen, maar ook de verantwoordelijkheid van de automobilist. De fysieke veiligheid staat voorop. Die sluit op de Bunschoterstraat niet aan bij tachtig kilometer per uur. Als dit een fysiek veilige tachtig kilometer per uur weg wordt, dan wordt het een soort snelweg. Dat betekent bomenkap, rails erlangs zetten of obstakels afschermen. Op basis van Duurzaam Veilig 3 is er geen ontkomen aan, zeker niet met motie Geurts; doel: nul verkeersslachtoffers in 2050, een halvering in 2030. Sluipverkeer is hier niet aan de orde. De stap naar dertig kilometer per uur binnen de bebouwde kom is in Amersfoort voor de enige weg waar risico bestaat op sluipverkeer al gemaakt. Verder zit nu de stap naar dertig kilometer per uur niet in het netwerkperspectief.

De voorzitter dankt de spreker voor zijn inbreng en vervolgt met de inhoudelijke behandeling van het statenvoorstel.

De heer Eggermont is van mening dat het plan in de kern goed is. Gezien het brede draagvlak in Amersfoort ten aanzien van deze weg, is het goed hier opnieuw te bekijken of het mogelijk is. De spreker vraagt naar aanleiding van de suggestie van de spreker of dit op meerdere locaties in de provincie speelt.

De heer Hazeleger vraagt hoe de heer Eggermont de motie uit Amersfoort afweegt tegen de motie uit Bunschoten, die precies het tegenovergestelde bepleit.

De heer Eggermont heeft begrepen dat het over twee verschillende delen van de weg gaat die op twee verschillende delen van de A1 liggen. De heer Eggermont vindt het geloofwaardig dat een weg die vanaf de ene kant van de snelweg komt een ander regime heeft dan een weg aan de andere kant de snelweg. Dus die twee moties kunnen goed met elkaar in overeenstemming gebracht worden.

De heer De Jager vraagt of de heer Eggermont zich ervan bewust is dat de motie van de gemeente Bunschoten ook verwijst naar het ziekenhuis wat binnen de gemeente Amersfoort ligt, maar wat Bunschoten ook als verzorgingsgebied kent, waar af en toe ziekenwagens vandaan uitrukken. Hierbij spelen ook aanrijtijden een rol. De N199 is een belangrijke aanrijroute richting het centraal station, zodat inwoners van Bunschoten daar de bus kunnen pakken. Daar wordt in de motie naar verwezen. Dus Bunschoten is ook afhankelijk van het snelheidsregime op het deel wat binnen de gemeente Amersfoort valt.

De heer Eggermont is zich hier zeer van bewust. Het snelheidsregime is voor hulpdiensten niet zozeer van belang. Ook kan de heer Eggermont zich voorstellen dat het voor auto's makkelijker is om aan de kant te gaan om hulpdiensten voorbij te laten gaan als ze langzamer rijden dan wanneer ze harder rijden. Dus in die zin zijn de twee moties goed met elkaar in overeenstemming te brengen.

De heer De Jager vraagt of de heer Eggermont zich ook niet kan vinden het afwegingskader op dat punt. De VVD hecht daar wel veel waarde aan.

De heer Eggermont heeft begrepen het dictum alleen iets over het gedeelte van de A1 naar Bunschoten zegt.

De heer De Jager geeft aan dat de overwegingen in de motie, ook dat is onderdeel van de besluitvorming, duidelijk gesteld zijn.

De heer Eggermont is stellig dat het altijd over het dictum gaat. Overwegingen kunnen altijd geschrapt worden. In de overwegingen zijn de hulpdiensten genoemd, maar naar de mening van de heer Eggermont is dit bij lagere snelheden niet zozeer het probleem. Kijkend naar het dictum sluiten de twee moties elkaar niet uit.

De heer Eggermont vervolgt zijn betoog. De spreker pleit ervoor dat het goed is het regime niet alleen maar te laten gaan over het model en de precieze afwegingskaders. Er is duidelijk gemaakt waarom er misschien lokaal soms anders naar gekeken kan worden. Is het mogelijk om dit deel van het plan te wijzigen?

Mevrouw Demir acht het standpunt van DENK over de inspraak bekend, aangezien in Amersfoort de fractie van DENK tegen de motie heeft gestemd. Over het voorstel heeft de spreker nog een aantal vragen:

- De verwachting is dat er in de toekomst ook op woningbouw of andere gebieden ontwikkelingen zullen zijn die invloed zullen hebben op de plannen die nu in het netwerkperspectief staan. Wat zijn de gevolgen daarvan?
- Ook in het financiële stuk is aangegeven dat de maatregelen nog niet heel inzichtelijk zijn. Daarom is het ook niet mogelijk om hieraan een exact financieel plaatje te koppelen. Kan de gedeputeerde toelichten welke gevolgen dit heeft?

Mevrouw Hoek geeft namens de fractie van 50PLUS aan het een mooi voorstel te vinden. 50PLUS is van mening dat eigenlijk nergens in de provincie een hogere maximumsnelheid dan tachtig kilometer per uur zou mogen zijn. Hiermee doelt 50PLUS op de Zuilense Ring voor wat betreft het deel wat van de provincie Utrecht is. De maximumsnelheid op het gemeentelijke deel is namelijk beperkt tot vijftig kilometer per uur. Eerder kon de maximumsnelheid niet worden verlaagd naar tachtig kilometer per uur, omdat de provincie in het Europese aanbestedingstraject van de trajectcontrole zat. Die trajectcontrole is er nu. Wanneer is de provincie vrij om zelf te bepalen dat deel van de Zuilense Ring terug te brengen naar tachtig kilometer per uur? Dit is ook de wens van zo'n tienduizend omwonenden.

De Staten hebben op 15 december unaniem een motie van 50PLUS aangenomen over Spengen. Dit zou in het netwerkperspectief worden toegevoegd aan de twintig onveilige oversteeklocaties. Dit is niet gebeurd. In het dictum is gevraagd passende maatregelen te nemen om een oversteekplaats te plaatsen op de N401, kruising Spengen; een snelheidsverlaging naar zestig kilometer per uur te realiseren en dit aan te geven met zestig kilometer per uur-borden; dit te doen vooruitlopend op de uitvoering van het onderhoudsplan van de N401 in zijn totaal; voor 1 maart te onderzoeken hoe de onderhoudswerkzaamheden ter hoogte van Spengen meer prioriteit in de plannen kunnen krijgen, zodat er wel vroegtijdig en zo spoedig mogelijk snelheidsverlagende maatregelen bij de kruising van de hoogte van Spengen genomen kunnen worden. Tot op de dag van vandaag is niet bekend wat daar precies gaat gebeuren en wanneer. De toezegging destijds was dat dit naar voren zou worden gehaald.

De heer Hazeleger heeft de volgende vragen en opmerkingen:

- De SGP is van mening dat dit stuk getuigd van een eenzijdige benadering. Het gaat in dit stuk uitsluitend over leefbaarheid. Dit is een belangrijk punt, maar er is ook nog heel veel te doen om doorstroming. De SGP heeft hier eerder aandacht voor gevraagd. De SGP had gehoopt dat er ook een duidelijke analyse zou liggen om te kijken waar extra wegen en rondwegen nodig zijn.
- Binnen het doel van dit stuk, dus leefbaarheid, is er opnieuw sprake van een verenging. Er wordt vrijwel alleen gekeken naar de maximumsnelheid. Waarom wordt ook hier niet breder gekeken naar leefbaarheid in alle aspecten?
- Hoe is de input van externen meegenomen? Het Utrechts Fietsoverleg heeft een aantal heel concrete punten aangedragen, waarvan de SGP had verwacht dat deze aan de voorkant meegenomen zouden worden.
- Wat de SGP ook tegenhoudt om het voorstel te steunen, is dat heel veel op één grote hoop wordt gegooid. Mevrouw Hoek noemde een paar voorbeelden van heel concrete dossiers. Met argumenten omkleedt wordt vanuit GS aangegeven dat zo'n suggestie ingewikkeld is of niet kan worden uitgevoerd. Het gevoel bekruipt dat daar mogelijk wat achter zit. Nu worden er generieke maatregelen afgekondigd. Waarom kan er niet per locaties worden beoordeeld wat nodig is, waar draagvlak voor is in de omgeving? Het voordeel daarvan is ook dat bij de bespreking van een dergelijk kaderstellend stuk geen discussies over lokale situaties gevoerd hoeven te worden.
- De heer Hazeleger noemt in dit kader de N2226. Dit is een type II-weg geworden. De N226 loopt dwars door het dorps hart van Woudenberg. Betekent dat in het centrum van Woudenberg een keuze voor ondergronds?

Of is daar eigenlijk geen rekening mee gehouden en is die mal te groot getrokken? De kernvraag aan de gedeputeerde: wat ging er mis in de huidige benadering – wat is er per traject nodig –dat er een nieuwe aanpak nodig is?

De heer Ubaghs heeft de volgende vragen en opmerkingen:

- De spreker benadert dit punt niet als partijpoliticus, maar als kerndeskundige veiligheid. De spreker worstelt enorm met dit voorstel, omdat de belangrijkste vraag is: wat kost veiligheid? Concreet: wat kost een dode of een gewonde? Dat is heel cru, zo geeft de spreker aan, maar dat zijn vraagstukken die leven. In 2004 heeft de rechter daar een uitspraak over gedaan naar aanleiding van een ongeval met vijf doden. De rechter heeft bepaald dat de verantwoordelijke steigerbouwer een boete kreeg van € 250.000. Omgerekend is dit € 50.000 per overledene. Dat kengetal is sindsdien blijven leven, ook in het bedrijfsleven. De worsteling van de spreker concentreert zich met name op wat op bladzijde drie staat over de doelen onder 'en daar staat tegenover'. Aan de ene kant wordt ingezet op het verbeteren van de veiligheid – in dit geval de verkeersveiligheid – en aan de andere kant staan daar nadelen tegenover in de vorm van kosten. Daarop inzoomend: iedereen is voor minder geluidsoverlast voor omwonenden of verbetering van de verkeersveiligheid; vermindering van de CO₂-uitstoot – daarover verschillen partijen van mening; verbetering van de oversteekbaarheid voor fauna en fietsers: prima. Vervolgens staat er "minder ritten die met de auto worden gemaakt". De vraag is of dat wel zo is, want er staat bij de kanttelingen dat zonder aanvullende maatregelen de veiligheid in het algemeen verslechterd, omdat de aanrijtijd van de hulpdiensten iets langer wordt. En er staat dat "de exploitatiekosten voor het openbaar vervoer bij een gelijkblijvend ov-aanbod toenemen". Als de kosten van het ov door deze maatregel stijgen, is de verwachting dat men dan voor de auto kiest. Maar er staat wel dat er door deze maatregelen minder autoritten zullen zijn. Dit spreekt elkaar dus tegen.
- Er wordt ook gesteld dat de economische positie van de provincie iets verslechterd. Dit heeft te maken met die kosten.
- De afweging die speelt bij de aanrijtijd van hulpdiensten is enerzijds dat er waarschijnlijk minder slachtoffers als gevolg van de snelheidsverlaging zullen zijn ten opzichte van de extra slachtoffers als gevolg van de langere aanrijtijden. Die vraag kan de spreker niet beantwoorden. De gedeputeerde waarschijnlijk ook niet. Hier zit met name die worsteling in. De PVV heeft hierin nog niet haar standpunt bepaald.

De heer Wolting geeft namens de ChristenUnie aan blij te zijn met het netwerkperspectief. Er is goed onderzoek gedaan en dit uitgebalanceerde stuk is daarvan het resultaat. Hiermee kunnen stappen worden gemaakt om dit verder te ontwikkelen.

De heer Wolting memoreert de inspraak over de Bunschoterweg. Er ligt een motie uit Bunschoten over een ander stukje weg. Bunschoten en Amersfoort gaan ieder over hun eigen wegen. Daarom pleit de ChristenUnie ervoor voorzichtig te zijn met de weging van moties van gemeenten over de gemeentegrens heen. Hier worstelt de fractie mee. Tegelijkertijd is het wel een cruciaal stuk. De ChristenUnie vindt het vreemd dat er in de voorbereidingen – de gedeputeerde gaf dit al aan – uitgebreid Amersfoort uitgebreid is gesproken. Blijkbaar is er ambtelijk en vanuit het college ten opzichte van de gemeenteraad een andere mening. Dit geeft spanning in dit soort processen om tot dit soort documenten te komen. Zoals gezegd, de ChristenUnie worstelt met de motie van Amersfoort. De ChristenUnie begrijpt ook wat de gedeputeerde daar zegt. Waar zit de balans? Als leek op verkeersgebied is het lastig die afweging te maken. Wat betekent dat in de praktijk als de weg bij Amersfoort zestig kilometer per uur wordt? Gaan mensen dan harder rijden? Of is deze snelheid passend? En mag er vanuit de stikstofdepositie van de weggebruikers worden gevraagd minder snel en stabiel te rijden, zodat dit een besparing op de stikstofuitstoot oplevert? Ook dit is onderdeel van de afwegingen.

De heer Mulder is namens de PvdA blij dat het netwerkperspectief er nu ligt. Dit afwegingskader, ook met het uitgangspunt om de leefbaarheid te vergroten zonder in te boeten op de veiligheid, spreekt de PvdA aan. De spreker herkent de worsteling van de ChristenUnie. De PvdA neigt ernaar dit statenvoorstel ook consequent door te voeren, en de afwegingen en het statenvoorstel volledig te steunen, maar is ook benieuwd naar de reactie van de gedeputeerde.

Tot slot sluit de PvdA zich aan bij de vraag van 50PLUS over de Zuilense Ring.

De heer Eggermont vraagt hoe de PvdA aankijkt tegen de vraag waarom er niet per traject een lokale afweging gemaakt kan worden. De SGP stelde deze vraag eerder ook aan de gedeputeerde.

De heer Mulder geeft aan dat het zeker niet de bedoeling is om halsstarrig met het model om te gaan. Het voordeel is wel dat hier een mooi afwegingskader ligt waarlangs de verschillende specifieke omstandigheden getoetst kunnen worden. Maatwerk blijft dus mogelijk.

De heer Kamp plaatst dit statenvoorstel in een wat breder perspectief. Voorafgaand aan de inventarisatie twee jaar geleden speelde met name de opstelling van bepaalde leden, maar ook die van Gedeputeerde Staten. In de vorige periode was vooral de houding ten aanzien van snelheidsverlaging: nee, tenzij. Nu is de houding: ja, we willen dat wel. De gedeputeerde heeft meerdere keren aangegeven voorstander te zijn van maximaal zestig kilometer per uur op alle provinciale wegen. D66 is van mening dat dit maatwerk moet zijn. Met het voorliggende afwegingskader kan die lokale afweging gemaakt worden. De drie insprekers waren in hun inspraak positief over het netwerkperspectief.

D66 vindt dit een goed voorstel, ook als het gaat om de integraliteit. Het klopt, het is een model, maar dit model bestaat uit verschillende ingrediënten. Er wordt in die zin ook integraal gewerkt door rekening te houden met landbouwverkeer, er wordt ook rekening gehouden met fijnstof. Dus in die zin is de heer Kamp verbaasd dat collega's opmerken dat het niet integraal is. En des te meer verbaasd is hij, omdat de Staten tot nu toe met infosessies hierin zijn meegenomen. Een halfjaar geleden is aan de Staten de vraag voorgelegd of de Staten kunnen werken met dit model. Vanuit de Staten is niet aangegeven hier niet mee te kunnen werken. Daarom vindt de spreker het merkwaardig dat de Staten nog het een en ander missen nu de eerdergenoemde moties in Bunschoten en Amersfoort zijn aangenomen.

In een zin staat dat belanghebbenden bezwaar aan kunnen tekenen ten aanzien van het besluit over het netwerkperspectief. Wie zijn belanghebbenden? Zijn dit de weggebruikers of de omwonenden? En kun je als belanghebbenden ook bezwaar aantekenen als zij die verlaging niet willen, maar ook bijvoorbeeld een verhoging willen houden?

De heer Hazeleger vraagt waarom er überhaupt de wens is om een model te gebruiken? Waarom blijft de oude methode niet gehandhaafd, waarbij per traject wordt gekeken welke aanpak er nodig is? Daarin kan de vraag meegenomen worden of zestig kilometer per uur een optie is.

De heer Kamp antwoordt dat een model helpt om ook een transparante en eerlijke afweging te maken. In de politiek, maar ook in het bestuur, gaat het erom dat er een zekere zin van gelijkwaardigheid is en uitlegbaarheid van de besluiten.

De heer Kamp hoort in de bijdragen dat veel partijen worstelen met dit statenvoorstel. De heer Kamp zelf worstelt met de bijdrage van de PVV en de relatie met de kosten. Als je eigen dochter of zoon dood wordt gereden, dan gaat het niet meer om geld. Daarom wil de spreker wegblijven van de vraag wat een leven kost. De spreker heeft daar vanuit zijn menszijn erg veel moeite mee om op die manier politiek te bedrijven.

De heer Ubaghs geeft aan dat dit in de een vraagstuk is waar je van weg wilt blijven, zeker wanneer het over iemands eigen familie gaat. Daar zit precies de worsteling. Maar deskundigen op het gebied van verkeersveiligheid worden dagelijks met deze vraag geconfronteerd. Deze opmerking van de heer Kamp vindt de spreker te makkelijk, want een politicus zich daarmee afsluit van wat er in de maatschappij speelt omtrent dit wezenlijke vraagstuk. Iedere keer wordt de afweging gemaakt: wat kost het en wat is veiligheid waard? De heer Kamp is van mening dat een leven niet in geld is uit te drukken. Dit maakt het tot een onzinnige discussie, omdat niemand het antwoord op die vraag weet. Wat is het doel en de bijdrage van deze opmerking?

De heer Eggermont snapt niet waarom de heer Kamp enerzijds weg wil blijven van een technocratische benadering – hoeveel geld kost een slachtoffer? – en aan de kant juist kiest technocratische benadering waarin het model centraal staat. Een model waarin de lokale situatie en de mening van bewoners niet wordt meegenomen.

De heer Kamp geeft aan dat dit wordt geponeerd als een tegenstelling, terwijl dit geen tegenstelling is naar zijn mening. Bij iedere begroting wordt een afweging gemaakt met de beschikbare middelen. Die keuze moet worden gemaakt. Dit is wat anders dan het simplificeren van wat een leven kost. Er is geen antwoord te geven op de vraag wat een leven kost. De heer Kamp wil daarom wegblijven van deze discussie.

De heer Ubaghs neemt hier afstand van. De cijfers over 2021 zijn nog niet bekend, maar in 2020 zijn er 18.353 rechtszaken gevoerd waar het juist over dit soort vragen ging. De rechter is gedwongen over dit vraagstuk een uitspraak te doen.

De heer Kamp kan niets met deze opmerking. Dit is misschien ook de reden waarom de heer Ubaghs en hij aangesloten zijn bij verschillende politieke partijen.

De heer Ubaghs stelt dat dit niets met politiek te maken heeft.

De heer Kamp wacht de beantwoording van de gedeputeerde af als het gaat om onderwerpen als de N234 en de N441 waar collega-commissieleden vragen over hebben gesteld. Vooralsnog is D66 heel positief over dit statenvoorstel.

Mevrouw Bikker geeft namens de fractie van het CDA aan dat met deze uitgangspunten van het netwerkperspectief is de provincie goed op weg. Veel zal ook afhangen van de concrete uitvoeringspraktijk, maar het CDA is zeer te spreken

over de uitgangspunten en de hoofdlijnen. De verlaging van de maximumsnelheid naar zestig kilometer per uur om zo kwetsbare verkeersdeelnemers te beschermen, vindt het CDA een goede maatregel.

Het CDA vestigt in deze bijdrage graag de aandacht op een bijzondere doelgroep: elektrische fietsers en schoolgaande scholieren. Er zijn veel oversteekplaatsen. Deze worden ook benoemd in het netwerkperspectief. Het CDA heeft bij inwoners, ouders, uitgevraagd in hoeverre zij zich hierin herkennen en of er ook nog andere knelpunten op door scholieren veelgebruikte routes zijn. Dit zijn er behoorlijk veel. De leerlingen moeten gebruikmaken van deze oversteken, omdat zij leerplicht hebben en naar school moeten. Mevrouw Bikker noemt er enkele. Er is nog geen check gedaan vanuit het CDA in hoeverre er een overlap is met wat in het netwerkperspectief is aangegeven. Het verzoek is de extra punten mee te nemen in het netwerkperspectief.

Het CDA ondersteunt het voorstel ten aanzien van de verlaging naar dertig kilometer per uur op de parallelwegen, ook gezien het gevaar van de grote snelheidsverschillen bij de verschillende verkeersgebruikers op de parallelwegen.

Het CDA heeft eerder aandacht gevraagd voor de verkeerssituatie rondom middelbare scholen. Opvallend is dat uit de ongevalinformatie blijkt dat het aantal verkeersslachtoffers onder "elektrische fietsers in de leeftijdscategorie van scholieren tijdens de lockdowns daalde van 30 tot 50%". Dus hier aandacht voor vragen, heeft resultaat. Dit staat los van de discussie eerder, want er kan geen misverstand over zijn dat een leven zeer kostbaar is.

De heer Berlijn vraagt of mevrouw Bikker hiermee suggereert dat de oorzaak ligt in dat er minder auto's reden? Tijdens de lockdown waren scholieren namelijk ook gewoon thuis. Dus wellicht is deze daling veroorzaakt doordat er minder fietsers op de weg waren.

Mevrouw Bikker geeft aan dat er minder fietsers in de categorie scholieren op de weg waren. Om die reden waren er minder verkeersslachtoffers. Daar kan een bepaalde gevolgtrekking uit worden gehaald. Mevrouw Bikker begrijpt niet wat de heer Berlijn hier niet aan begrijpt.

In het verkeersmodel wat gebruikt wordt om fietsersstromen te meten, zit niet de mogelijkheid om ook scholierenstromen te meten. Dat lijkt een detail, maar misschien is het wel goed om dat mee te nemen.

Tot slot heeft mevrouw Bikker de volgende vragen aan het college:

- Is het college bereid om gevaarlijke knelpunten op oversteekplaatsen op de routes van scholieren aan te pakken en prioriteit te geven? Wil het college daar ook de inventarisatie van het CDA bij betrekken?
- Wil Gedeputeerde Staten wegversmallingen op de zestig kilometer per uur-wegen – dit gaat om 82 zones – naar voren halen? En niet wachten tot het groot onderhoud, want 2040 is nog ver weg. Dit gaat om de routes waar scholieren moeten oversteken.
- Is het college bereid om te kijken naar het verzoek van de Fietsersbond om aldaar een middeneiland te plaatsen waar mogelijk en nodig?
- Wil het college, als het gaat om de korte termijn, ook kijken naar voorlopige maatregelen, zoals het aanbrenge van bijvoorbeeld verkeerstekens, tot de tijd dat het echt wordt aangepakt?
- Het CDA ondersteunt het verzoek van de inwoners, zoals zojuist verwoord door de inspreker, om in het kader van leefbaarheid zestig kilometer per uur aan te houden op het stuk richting A1- Bunschoterweg en vooral ook de parallelweg in het kader van de veiligheid naar dertig kilometer per uur te brengen. Het CDA verzoekt de gedeputeerde het voorstel over dit wegdeel te heroverwegen.
- Wil Gedeputeerde Staten met het waterschap in overleg treden aangaande de parallelwegen in de provincie Utrecht om de maximumsnelheid naar dertig kilometer per uur te verlagen?

De heer Berlijn refereert aan het afwegingskader op pagina 29. Die doorlopend, volgt daar vrij makkelijk en consequent een snelheidsverlaging naar zestig kilometer per uur uit. De vraag is dan ook of het afwegingskader wel het juiste instrument is om de noodzaak van een snelheidsverlaging te bewerkstelligen. En, is dit perspectief niet simpelweg een opmaat naar een algehele snelheidsverlaging op de provinciale wegen, zoals de wens van de gedeputeerde eigenlijk is? JA21 wil ervoor waken dat dit perspectief niet een verkapt ontmoedigingsmiddel is voor automobilisten. Is bekend hoe automobilisten zelf, die toch ook vaak inwoners van de provincie Utrecht zijn, denken over dit netwerkperspectief? Tot slot, welke eventuele gevolgen kan dit in de nabije toekomst hebben voor de bocht bij Mijdrecht? Heeft het perspectief invloed op de beslissing of de bocht er wel of niet uitgehaald gaat worden?

De heer De Jager geeft aan dat de VVD zich herkent in wat de SGP eerder zei over de scope van dit perspectief. De VVD had graag gezien dat deze wat meer aspecten zou behandelen dan alleen een snelheidsverlaging, maar ook andere zaken die met wegen samenhang.

De VVD herkent en ondersteunt de bijdrage van JA21 en is benieuwd naar de reactie van de gedeputeerde.

D66 refereerde al aan uitspraken van de gedeputeerde zo'n 2,5 jaar geleden om de maximumsnelheid op alle provinciale wegen terug te willen brengen naar 60 kilometer per uur. De VVD was daarop tegen om de argumenten die terecht nu ook in het voorstel Netwerkperspectief Provinciale Wegen worden genoemd. Naast bereikbaarheid is veiligheid in het verkeer een belangrijk speerpunt voor de VVD. In die zin kan de VVD zich vinden in het verlagen van de maximumsnelheid naar zestig kilometer per uur op provinciale wegen ter hoogte van oversteekplaatsen voor langzaam verkeer, zoals dat staat omschreven in het document. De fractie kan zich dan ook vinden in het afwegingskader uit dit netwerkperspectief, hoewel de fractie evengoed nog benieuwd is naar de reactie van de gedeputeerde op de verwijzing van JA21 naar het stroomdiagram. Het terugbrengen van de maximumsnelheid op alle parallelwegen naar 30 kilometer per uur klinkt in beginsel vanuit een veiligheidsperspectief ook sympathiek, maar de VVD vraagt zich wel af of de parallelwegen in de provincie zo eenduidig zijn dat dit een algemene snelheidsverlaging op alle parallelwegen nodig maakt.

In aanvulling op het voorgaande en in relatie tot het netwerkperspectief heeft de VVD de volgende vragen en opmerkingen:

- Is het mogelijk en wellicht zelfs gewenst om de strikte koppeling tussen een parallelweg en de maximumsnelheid van 30 kilometer per uur op bepaalde plaatsen los te laten als dat beter aansluit op de situatie?
- In het netwerkperspectief wordt gezegd dat er nog onduidelijkheid bestaat over de haalbaarheid van benodigde wegaanpassingen. Is hier nog onvoldoende over bekend of zijn er wellicht toch al wel ideeën? Zo ja, welke zijn dat?
- In hoeverre is gebruikmaken van camera's een effectief en betaalbaar alternatief voor het geloofwaardig aanpassen van wegen ten behoeve van de handhaving van de maximumsnelheid?
- Klopt het dat in de tabel over de MKBA – in het statenvoorstel op pagina vier en vijf – dat de MKBA – dus de maatschappelijke kosten-batenanalyse – een netto zwaar negatief effect laat zien?
- Klopt het dat ten onrechte op pagina 21 van het netwerkperspectief nog staat “een snelheidslimiet van zestig kilometer per uur op de provinciale wegen buiten de bebouwde kom: dat is het uitgangspunt”. De perceptie is dat het stuk nu op een heel andere manier is opgebouwd.
- Veel van de provinciale wegen die op basis van het afwegingskader in aanmerking komen voor een lagere maximumsnelheid, liggen in de Utrechtse Heuvelrug. Dat heeft natuurlijk impact op de mogelijkheid om verkeer af te handelen. Welke impact heeft dat op mogelijke woningbouw in dat deel van de provincie in relatie tot de mobiliteitstoets uit de Omgevingsvisie?

De heer Oude Wesselink dankt namens GroenLinks de gedeputeerde van harte voor het netwerkperspectief, inclusief het afwegingskader. De fractie is heel positief dat er nu duidelijk ligt onder welke voorwaarden een regimesnelheid van zestig kilometer per uur wenselijker is en wanneer een snelheid van tachtig kilometer per uur nog wel mogelijk is. Formeel wordt in het perspectief gesproken over 'zestig, tenzij'. De argumenten om grootschalig de snelheid naar zestig kilometer per uur te verlagen is dan ook groot.

- Als eerste de verkeersveiligheid. Een snelheidsverlaging van tachtig naar zestig kilometer per uur zorgt voor een daling van 63% ernstig gewonden en 73% minder verkeersdoden. Dit is aanzienlijk.
- Automobilititeit is een bron van stikstof. Een lagere snelheid en ook kleinere snelheidsverschillen geven minder stikstofuitstoot. GroenLinks is er daarom ook voorstander van dat het mobiliteitssysteem bijdraagt aan het verlagen van de stikstofuitstoot.
- Bij een lagere snelheid neemt de voertuigdichtheid toe en dus daarmee ook de capaciteit van een weg. Ook zal een provinciale weg met zestig kilometer per uur minder aantrekkelijk zijn als alternatief voor autosnelwegen wanneer deze ook in de avond en nacht naar honderd kilometer per uur gaan.
- Ten aanzien van de leefbaarheid zijn de voordelen van zestig kilometer per uur bekend. De spreker is geschrokken van de cijfers over gezondheidsschade als gevolg van geluidsoverlast. Dit is meer dan alleen maar overlast.

De heer Hazeleger vraagt of de heer Oude Wesselink op de hoogte is van de rechterlijke uitspraak over het gebruik van de snelheidsreductie van 130 naar 100 in de stikstofplannen.

De heer Oude Wesselink is daarvan niet op de hoogte.

De heer Hazeleger stelt voor om deze erbij te pakken. De heer Hazeleger was er ook vanuit gegaan dat bij een verlaging van de snelheid de stikstofuitstoot naar beneden gaat, maar de rechter oordeelt daar anders over.

De heer Oude Wesselink heeft een beeld nu deze context is geschetst en kan de vraag beantwoorden. De heer Oude Wesselink heeft begrepen dat er nauwelijks een effectverschil was. De oorzaak hiervan is dat op deze wegen tachtig kilometer per uur geldt. Dit is ook te lezen in dit netwerkperspectief. Daarin is een omrijdend effect te zien, omdat de aanname was dat gemeentelijke wegen gemaximeerd zijn op vijftig kilometer per uur. Dit is niet realistisch, want op deze wegen wordt de maximumsnelheid verlaagd naar dertig kilometer per uur.

De heer Oude Wesselink vervolgt met het onderwerp verkeersveiligheid. De VVD stelde de vraag over het negatieve resultaat van de MKBA. De reden hiervan is dat er wordt gerekend met vreemde cijfers: een uur in de file is duurder dan een uur korter leven.

Met deze argumenten in het achterhoofd, gecombineerd met het feit dat er ook nog indirecte voordelen zijn – zoals een hoger gebruik en de schonere vervoerswijze – vraagt GroenLinks zich echt af waarom nog zoveel wegen tachtig kilometer per uur blijven. Daarom overweegt GroenLinks een motie in te dienen om het netwerkperspectief nog beter te maken door vaker te kiezen voor verkeersveiligheid en leefbaarheid. De gedeputeerde zei eerder dat bij een lage snelheid juist de leefbaarheid en verkeersveiligheid afneemt. De spreker vraagt een toelichting hierop van de gedeputeerde: de leefbaarheid en verkeersveiligheid nemen juist aanzienlijk toe bij een lagere snelheid. De heer Oude Wesselink spreekt de hoop uit dat Duurzaam Veilig bij vooral die uitgangspunten kan blijven teneinde een duurzame mobiliteitstransitie te krijgen.

Gedeputeerde Schaddelee krijgt de gelegenheid voor een reactie op de inbreng vanuit de commissie in de eerste termijn.

De gedeputeerde dankt voor alle bijdragen. Voorafgaand aan de beantwoording gaat de gedeputeerde in op waarom dit traject is gestart. In de mobiliteitstransitie gaat het niet langer meer om doorstroming en bereikbaarheid als het enige issue, maar is er gekanteld naar hoe een gezonde mobiliteit gerealiseerd kan worden en wat daarvoor nodig is. Daarom is de provincie gaan wegen met factoren die eigenlijk traditioneel minder vaak gewogen worden. Dat is vervat in een model. Richting de SGP geeft de gedeputeerde aan dat er in het verleden ook een afwegingskader was. Dit was de Notitie Snelheidsregimes provincie Utrecht. Deze gaf een onderbouwing voor de keuze om op zoveel mogelijk plekken tachtig kilometer per uur te handhaven. Nu is er een nieuw netwerkperspectief met een nieuw model. Dit model is niet bedoeld als een routeboek wat altijd tot een juiste oplossing komt. Dit model moet wel inzicht geven in de gevolgen van te maken keuzes op het grote netwerk van wegen. Dat is de grote toegevoegde waarde van dit model: er is nu voor het eerst inzicht in wat het effect op het hele wegennet is als er aan een van de knoppen wordt gedraaid. De gedeputeerde onderschrijft dat een oplossingsrichting altijd geënt moet zijn op een specifieke wensen van een locatie. Vervolgens kunnen op basis van die inzichten keuzes gemaakt worden.

D66 vroeg wie in dit kader belanghebbenden zijn en hoe de bezwaarprocedure werkt. Het is niet mogelijk tegen dit afwegingskader bezwaar te maken. Dat kan wel op het moment dat de provincie bij een trajectaanpak een verkeersbesluit gaat nemen. Wie de belanghebbenden zijn, dat wordt per casus gewogen. Bij het aantekenen van bezwaar moet iemand aantonen belanghebbend te zijn. Als dat is aangetoond, wordt het bezwaar gewogen. Bij dit soort trajecten wordt het oordeel van de politie of hulpdiensten zwaar meegewogen.

De gedeputeerde snapt het ongemak wat door sommige van de commissieleden wordt ervaren op het moment dat veiligheid een prijs krijgt. Dit is een gevoelige en complexe materie. Wel is in het afwegingskader gekwantificeerd wat de waarde is van veiligheid. Dat is een gegeven in de verkeerskunde.

De gedeputeerde wil de heer Ubaghs oproepen de verschillende onderdelen goed tegen elkaar af te wegen, want er zijn geen gemakkelijke keuzes rond veiligheid. Het is goed om op dit soort onderwerpen ook goed te twijfelen en te wegen en te wegen en uiteindelijk tot een oordeel te komen.

Er is nauw overleg geweest met hulpdiensten. De marge die de hulpdiensten op dit moment hebben, wordt in de modellen in ieder geval iets kleiner op het moment dat er trajecten in zitten waar de snelheid naar beneden gaat. Dat heeft ermee te maken dat hulpdiensten een bepaald percentage boven de maximumsnelheid mogen zitten. Dus als de maximumsnelheid naar beneden gaat, dan betekent dat dus ook iets voor de aanrijtijden. Dat was ook een aspect wat werd ingebracht bij de discussie rond Amersfoort.

De heer Eggermont vraagt of er onderzoek ten aanzien van de aanrijtijden in combinatie met Bunschoten is gedaan naar dit specifieke traject. Zo ja, wat was de uitkomst van dat onderzoek?

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan dat er extra gesprekken met de hulpdiensten hebben plaatsgevonden in de afgelopen twee jaar, maar meer in generieke zin. Het is de gedeputeerde niet bekend of ook specifiek over deze weg is gesproken. In algemene zin volgen de hulpdiensten dit met bovengemiddelde zorg, omdat ze inderdaad kijken of ze kunnen voldoen aan de wettelijke normen voor de aanrijtijden en ook vanuit de drive die ze uiteraard vanuit hun professie hebben om zo snel mogelijk op locatie te kunnen zijn.

De heer Ubaghs vraagt of er ten aanzien van de hulpdiensten de afweging is besproken tussen aan de ene kant de besparing van het aantal slachtoffers door verlaging van de verkeerssnelheid ten opzichte van de verhoging van het aantal slachtoffers doordat de aanrijtijd wordt verlengd? De spreker realiseert zich dat deze afweging moeilijk is.

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan dat dit wel degelijk is besproken. De gedeputeerde vond dit zelf ook een moeilijke afweging. Die afweging is op basis van dit model eigenlijk niet te maken. In die zin liep de gedeputeerde tegen dezelfde vragen aan als waar de heer Ubaghs mee worstelt. Een model helpt bij het denken, maar een model mag het denken nooit overnemen. Daarom moet er per casus naar bevind van zaken worden geoordeeld wat op een bepaalde plek de meest veilige keuze is, waarbij enerzijds de veiligheidswinst meetelt en anderzijds inderdaad andere aspecten zoals bijvoorbeeld aanrijtijden van de hulpdiensten. Dit zijn echte dilemma's. Het doel is in ieder geval om voor die stukken waar gekozen wordt voor zestig kilometer per uur de effecten voor de veiligheidsdiensten zoveel mogelijk te mitigeren.

De gedeputeerde zijn twee soortgelijke wegen zoals die in Amersfoort bekend. Dit naar aanleiding van de vraag van de SP / Socialisten Utrecht. De ene is de NRU. Deze is over het hele tracé tweebaans en voor het provinciale deel is de maximumsnelheid honderd kilometer per uur. Het andere traject met een vergelijkbare intensiteit qua verkeersaantallen is de N233 bij Veenendaal. Dit wordt een tweebaansweg.

Naar aanleiding van de vraag van mevrouw Hoek geeft de gedeputeerde aan dat in het netwerkperspectief is opgenomen dat de Zuilense Ring naar tachtig kilometer per uur gaat. Er wordt al nagedacht over een nieuwe ronde en groot onderhoud. Begin 2023 komt Gedeputeerde Staten met een voorstel hiervoor. Voor dit deel moet ook het Openbaar Ministerie worden overtuigd, omdat destijds door het Openbaar Ministerie de voorwaarde is bedongen dat het OM mee wil doen aan de trajectaanpak. Maar dat betekent dat de maximumsnelheid honderd kilometer per uur blijft.

DENK vroeg naar de relatie met woningbouw. In dit afwegingskader is niet alleen gekeken naar leefbaarheid en gezondheid en dat soort aspecten, maar er is ook gekeken naar bereikbaarheid. In dit afwegingskader is meegenomen wat op dit moment het aantal voertuigen per dag op die weg is en wat de prognoses tot 2040 zijn.

Spengen, waar 50PLUS naar vroeg, staat wel in dit netwerkperspectief als een van de oversteken die zullen worden aangepakt. Op last van de Staten is dit naar voren gehaald. Eerder deze week heeft de gedeputeerde de Staten geïnformeerd dat dit door capaciteitsgebrek nog niet is gedaan, maar er wordt wel aan gewerkt om dat te doen.

De SGP mist doorstroming en vindt dit een verenging op leefbaarheid. Het was inderdaad de bedoeling om de discussie wat weg te halen bij alleen maar doorstroming en bereikbaarheid; en een focus aan te brengen op gezondheid en leefbaarheid. Dit netwerkperspectief is daar het resultaat van. Er zijn ook een aantal scenario's uitgewerkt. Uiteindelijk kwam dit samen in een wegging in wat het beste gedaan kan worden op de verschillende plekken. De SGP noemt het een generiek verhaal. Daar is de gedeputeerde het niet mee eens. Er worden juist veel voorbeelden genoemd. En juist de kracht van het onderliggende model is dat er per locatie doorgerekend kan worden wat de impact is.

De brief van het Utrechts Fietsoverleg wordt meegenomen. Het Utrechts Fietsoverleg is in de afgelopen twee jaar ook betrokken bij deze studie. Mocht dit naar aanleiding van de brief nodig zijn, zal er overleg plaatsvinden met deze organisatie.

De ChristenUnie vroeg naar stikstof in relatie tot verlaging van de maximumsnelheid. De stikstofreductie bij een snelheidsverlaging van tachtig naar zestig is modelmatig gezien minimaal. De gedeputeerde kan de gedachtegang wel volgen, maar de modellen laten het niet zien. Daarnaast is het oordeel van rechters ook relevant voor de wegging.

De heer Eggermont vraagt of deze uitspraak überhaupt relevant is, omdat het een heel andere casus betreft. Het gaat hier over het uitwijken van verkeer naar tachtig kilometer per uur-wegen. Dan zou juist die verlaging van 130 naar 100 juist wel meer gaan wegen. Dat met name zit in die rechterlijke uitspraak.

Gedeputeerde Schaddelee refereert aan een van de vragen of stikstofwinst profijt zou kunnen hebben voor PAS-melders. Dat is niet het geval.

Op de vraag van de ChristenUnie met betrekking tot Amersfoort en een verlaging naar zestig kilometer per uur geeft de gedeputeerde aan dat dit niet realiseerbaar is, omdat tachtig kilometer per uur nu al niet afdwingbaar is. Dit zou ook niet voldoen aan de normen van Duurzaam Veilig. Op de vraag van de VVD of camera's ingezet kunnen worden om die snelheid af te dwingen, heeft de gedeputeerde gemerkt dat het in de praktijk werkt, maar de provincie mag geen camera's plaatsen. Het Openbaar Ministerie mag dat wel, maar zij geven aan dat dit het sluitstuk van een geloofwaardige weginrichting is en dat eerst de weg geloofwaardig ingericht moet worden. Mocht uit data blijken dat het dan nog nodig is, kan het Openbaar Ministerie overwegen camera's te plaatsen.

De PvdA heeft terecht gewezen op balans. Dit zit ook in het stuk.

De gedeputeerde dankt het CDA voor de inventarisatie die zij hebben gedaan. Het is fijn als mensen mee willen denken. Bezorgde ouders zijn extra kritisch, omdat het de veiligheid hun kinderen betreft. Daarom is het juist goed om dat soort dingen in te brengen en te kijken hoe daarmee om te gaan. De gedeputeerde vraagt het CDA om deze inventarisatie met hem te delen. Ook de collega's die meer in algemene zin met verkeersveiligheid te maken hebben, kunnen deze informatie gebruiken.

De gedeputeerde vindt het verzoek van de Fietsersbond over het middeneiland interessant. Dit idee zal ook worden meegewogen of het kan. Dit past ook in het beleid om wegen continu veiliger te maken. Daarmee wacht de provincie niet tot 2040.

Het CDA vroeg naar de waterschapswegen. Daar zijn inderdaad ook de nodige ventwegen. De provincie is met het waterschap in gesprek. De wens voor verlaging naar dertig kilometer per uur zal bij het waterschap onder de aandacht worden gebracht. Het waterschap is wel zelf wegbeheerder en maakt haar eigen afwegingen. Maar ze kunnen wel geholpen zijn met de kennis opgedaan in de provincie.

Onder de vraag inzake de N199 ligt de veronderstelling dat de provincie niet voornemens is de snelheid op de parallelweg te verlagen naar dertig kilometer per uur. Dat is niet het geval. In principe worden alle parallelweg dertig kilometer per uur, tenzij het noodzakelijk is op specifieke parallelwegen tot een andere keuze te komen. Tegelijkertijd heeft de gedeputeerde geen reden voor ogen om hiervan af te wijken. Hier wordt een notitie voor gemaakt. Dit onderwerp hangt ook samen met wat er gebeurt rond landbouw, verkeer, et cetera.

In antwoord op een van de vragen van JA21 geeft de gedeputeerde aan dat dit geen opmaat is naar een algehele snelheidsverlaging naar zestig kilometer per uur; het is eerder een afmaat naar het oorspronkelijke idee om alle wegen zestig kilometer per uur te maken. Alles is zo goed mogelijk gewogen en daar is dit het voorstel het resultaat van. Het is ook niet bedoeld als ontmoediging om auto te rijden, alhoewel de modellen wel zeggen dat het mogelijk een uitkomst zou kunnen zijn op sommige plekken. Het is afhankelijk van de politieke smaak hoe dit wordt gewaardeerd.

Een terechte vraag is de vraag over de mening van automobilisten. In de afgelopen jaren is ook gesproken met de vertegenwoordiger van de automobilisten, zoals bijvoorbeeld de ANWB, de BOVAG, transportorganisaties zoals TLN. Hun oordeel is ook meegenomen in dit netwerkperspectief.

En nee, dit heeft geen invloed op de bocht bij Mijdrecht voor dit moment.

De VVD heeft gevraagd naar de haalbaarheid van wegaanpassingen. De plekken die in het netwerkperspectief zijn genoemd worden aan de hand van dit netwerkperspectief naar zestig kilometer per uur gebracht. Vervolgens wordt gekeken naar de haalbaarheid: wat is een realistische manier van inrichten? Dat zal per traject moeten worden ingevuld. Het college heeft ervoor gekozen om dit budgettair neutraal erin te zetten. Over zo'n drie tot vijf jaar zal worden gekeken in hoeverre dat realistisch is. Dan zijn er inmiddels een aantal trajecten afgerond en kan daar een oordeel over worden gevormd.

GroenLinks heeft een goede uitleg gegeven over de negatieve resultaten die nu in de MKBA naar voren komen. Bij een strikte hantering van de MKBA's levert reistijd financieel meer op dan tijd van leven. Ook de gedeputeerde vindt dit

merkwaardig, dit is soms ook hoe dingen in economische modellen gewogen worden. Modellen zijn mooi, maar het blijft wel zaak zelf na te blijven denken.

Er zijn inderdaad relatief veel wegen op de Utrechtse Heuvelrug die worden afgewaardeerd. Wat betekent dit voor de woningbouw? Er is gekeken naar de hoeveelheid verkeersbewegingen nu, maar ook hoeveel dat er over tien, twintig jaar zijn. De gedachte is dat dat nog steeds past op de Utrechtse Heuvelrug. Dit was nog voordat de meest recente stikstofplannen bekend werden. Deze maken misschien grootschalige woningbouw op de Utrechtse Heuvelrug, gezien alle NNN-gebieden, nog wat ingewikkelder. Dus zeker tegen die achtergrond is de inschatting dat dit past.

De gedeputeerde is getriggerd door de aankondiging van een motie door GroenLinks, waarin opgeroepen wordt leefbaarheid en gezondheid vaker de doorslag te laten geven en dat dan te vertalen naar dus ook meer snelheidsverlagingen. Andere partijen hebben zich hierover niet uitgelaten. In reflectie op dit voornemen, geeft de gedeputeerde aan dat er veel kennis en deskundigheid in de totstandkoming van dit netwerkperspectief is gestopt. De gedeputeerde heeft twee jaar geduwd op het liefst zoveel mogelijk naar zestig kilometer per uur. De gedachte is dat dit op dit moment het maximaal haalbare is.

Tweede termijn commissie

De heer Ubaghs heeft geprobeerd zijn inbreng niet politiek te doen. De spreker heeft zich enorm gestoord en zelfs geërgerd aan de opmerking van de heer Kamp, door te zeggen: daarvoor ben je PVV'er of daarvoor D66'er. Wanneer D66 niet terugkomt op zijn eerdere standpunt, zal de spreker zijn fractie adviseren het voorstel niet te steunen. De heer Ubaghs realiseert zich daarmee afbreuk te doen aan het genuanceerde betoog van de gedeputeerde, die wel zijn waardering uitsprak.

De heer Eggermont vraagt hoe de winst van de gemeente Amersfoort uiteindelijk wel in dit statenvoorstel terecht kan komen. De gedeputeerde heeft in het algemeen aangegeven dat het misschien mogelijk is dat niet op alle parallelwegen dertig kilometer per uur zal gelden. Het beslispunt kan hierop worden geamendeerd, waarbij benoemd wordt voor welke wegdelen dit al dan niet zal gelden. Kan de aangeven of dit model leidend is of dat ook andere afwegingen die de Staten maken uiteindelijk ook in deze besluitvorming terecht kunnen komen? En zo nee, waarom niet?

Mevrouw Hoek vraagt of er een memo kan met de informatie die de gedeputeerde heeft gedeeld over de Zuilense Ring. Dit heeft nieuwswaarde, want het is een signaal dat het opgepakt wordt.

Wat Spengen betreft blijft het antwoord wat vaag, zo is de mening van 50PLUS. Hoeveel jaar is het naar voren gehaald bijvoorbeeld? Maar er is ook geen beeld bij van wat er precies gaat gebeuren. Aanvullend geeft mevrouw Hoek aan dat de weg gevaarlijk is, omdat er hard wordt gereden en er geen verlichting is richting Spengen.

De heer Kamp dankt de gedeputeerde voor de goede beantwoording. D66 is benieuwd met welke moties de verschillende fracties gaan komen. Richting de heer Ubaghs geeft de spreker aan het wel merkwaardig te vinden dat de PVV haar steun voor het statenvoorstel onthoudt gebaseerd op zijn inbreng dat een leven niet in geld kan worden uitgedrukt. De heer Kamp is van mening dat hij daarmee de mensen die op de PVV hebben gestemd en de mensen in de provincie daarmee tekortdoet.

De heer Ubaghs geeft aan dat de heer Kamp zich geen zorgen hoeft te maken over zijn kiezers. Zij waarderen juist wat de heer Ubaghs doet, dit waarschijnlijk in tegenstelling tot de D66-kiezers. De inbreng was juist niet gebaseerd op partijpolitieke overwegingen, maar wel vanuit het oogpunt van de dagelijkse worsteling van rechters en beroepsbeoefenaars in de veiligheid over dit vraagstuk. De heer Ubaghs wil dat de heer Kamp afstand neemt van zijn eerdere uitspraken. Mocht dat niet gebeuren, zal hij de PVV-fractie adviseren om tegen te stemmen en ook de fractievoorzitter vragen dit in de Staten naar voren te brengen.

De heer Kamp geeft aan geen behoefte te hebben aan een reactie.

Mevrouw Bikker geeft aan dat het CDA voornemens is een motie in te dienen met betrekking tot de veilige oversteekplaatsen voor middelbare scholieren.

Gedeputeerde Schaddelee krijgt de gelegenheid voor een reactie in de tweede termijn.

Richting de SP / Socialisten Utrecht wil de gedeputeerde drie onderdelen toelichten. In de beslispunten staat nu: parallelwegen naar dertig kilometer per uur. Hoe dit vormgegeven zal worden, wordt nog uitgewerkt. In beginsel kan de gedeputeerde zich niet voorstellen dat er een locatie is waar niet gekozen zal worden dertig kilometer per uur, maar ook dit wordt nog verder uitgewerkt.

De gedeputeerde heeft de brief van de gemeente Amersfoort gezien. Deze was begeleidend bij de motie meegestuurd. De gedeputeerde ziet dit als een uitnodiging om daarover bestuurlijk met elkaar in gesprek te gaan. De gedeputeerde spreekt zijn vertrouwen uit over het proces. Wat de gedeputeerde nog wel mee wil geven: als de provincie op grond van het netwerkperspectief en alle denkkraft en onderzoeken van de afgelopen jaren aangeeft een snelheidsverlaging op de N199 van tachtig naar zestig kilometer per uur te willen, dan moeten – in alle eerlijkheid – alle wegen in de provincie zestig kilometer per uur worden. Er zijn namelijk niet zoveel wegen die ook zo breed zijn en waar zoveel verkeer overheen gaat dan juist deze weg. Dat zijn alleen de N233 bij Veenendaal en de NRU. Deze zijn ook tweebaans en hebben ook een ander snelheidsregime. De gedeputeerde benadrukt het belang van een consequente besluitvorming.

De gedeputeerde geeft aan dat de Staten inmiddels meerdere schriftelijk zijn geïnformeerd over de ontwikkelingen rond de Zuilense Ring. In het MIP is aangekondigd dat dit in 2023 aangepakt gaat worden.

Vorig jaar is uitgebreid de aanpak rond Spengen besproken. Dat zal met name gaan door bebording en verlichting. De details zullen middels een voorstel met de Staten worden gedeeld.

De motie van mevrouw Bikker ziet de gedeputeerde met belangstelling tegemoet.

De voorzitter constateert dat het agendapunt voldoende is besproken. Het statenvoorstel Netwerkperspectief Provinciale wegen 2040 (PS2022MM12) komt met een normaal debat terug in de eerstvolgende Statenvergadering.

14. [Statenbrief Monitor Verkeersveiligheid \(PS2022MM26\)](#)

Dit agendapunt is opgevaardeerd op verzoek van de SGP.

De heer Hazeleger heeft het college drie vragen gesteld en daarbij de suggestie gedaan deze vooraf technisch te beantwoorden, zodat de heer Hazeleger daar tijdens de commissievergadering op zou kunnen reageren. Dit is niet gebeurd. De drie vragen zijn:

- Hoe kan de stijging van dodelijke slachtoffers onder jongeren worden tegengaan?
- Hoe kan de stijging onder senioren van 70+ worden tegengegaan?
- Hoe kan worden voorkomen dat capaciteitsgebrek aan de kant van de provincie – zie daarvoor de beantwoording van de vragen bij de jaarrekening over de wilddetectiesystemen N226 – leidt tot aanrijdingen met wild?

Gedeputeerde Schaddelee heeft de perceptie dat de beantwoording op die vragen, maar ook die van GroenLinks, al was gedeeld met de Staten

De heer Hazeleger geeft aan dat in zijn bestand de vragen van GroenLinks en het CDA zijn beantwoord.

De voorzitter geeft aan dat alle antwoorden zullen worden gedeeld met de Staten.

De voorzitter constateert dat het agendapunt voldoende is besproken.

16. [Memo Jaarrapportage Utrechts Samenwerkingsmodel Natuurtoezicht 2021 \(PS2022MM62\)](#)

Dit agendapunt is opgevaardeerd op verzoek van de SGP. Dit agendapunt stond oorspronkelijk geagendeerd voor de commissie M&M van 20 april 2022.

De heer Hazeleger wil naar aanleiding van de beantwoording nog één onderwerp benoemen en tot één onderwerp oproepen. De heer Hazeleger maakt zich zorgen over het gebrek aan bewapening van groene boa's die niet in dienst zijn van de provincie, maar juist in dienst van terreinbeherende organisaties. Voor de eigen boa's is dit nu goed geregeld. Nu blijkt dat de wapens van de groene boa's van de terreinbeherende organisaties weer zijn afgepakt. Dit ligt onder de rechter. De spreker pleit ervoor dit onderwerp scherp op het netvlies te houden, ook als de rechter uitspraak heeft gedaan.

Het tweede waar de heer Hazeleger aandacht voor wil vragen, is de zeer gebrekkige samenwerking tussen de politie en de groene boa's. De laatste tijd, sinds de nationale politie, is de samenwerking met groene boa's heel stroperig geworden. De groene boa's geven zelf aan amper een politiebureau binnen te kunnen komen, zeker als ze niet in dienst zijn van de provincie, maar van een terreinbeherende organisatie. Het beeld is dat de provincie best een goede samenwerking heeft met de groene boa's, ook van de terreinbeherende organisaties. De beantwoording op de eerder gestelde vragen was op dat punt nog niet concreet genoeg. Wat zet de provincie concreet in, in de overlegstructuren die in de beantwoording zijn genoemd?

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan dat de besluitvorming ten aanzien van de bewapening inderdaad aan het Openbaar Ministerie is. De gedeputeerde deelt de zorgen van de heer Hazeleger op dit punt, maar de provincie heeft op dit moment weinig mogelijkheden.

De gedeputeerde geeft aan dat het overleg tussen de groene boa's en de politie lastig is. Dit heeft te maken met de organisatiestructuur van de politie, het heeft te maken met het feit dat de nationale politie zich heel anders is gaan organiseren, het heeft ook te maken met een groot capaciteitsgebrek bij de politie. Dus het is niet alleen maar onwil, maar het is ook omdat bijvoorbeeld contactpersonen wisselen van standplaats.

De gedeputeerde heeft periodiek overleg met de groene boa's en met de terreinbeheerders. De eerstvolgende staat gepland op 6 juli. Dit is vanuit het Utrechtse samenwerkingsmodel. Dit probleem is daar ook meermaals geagendeerd. Op initiatief van de provincie zijn er gesprekken geweest waar de gedeputeerde bij zat, maar ook mensen van de politie, vanuit de terreinbeherende organisaties en een aantal mensen namens de boa's. Daar zijn afspraken gemaakt om de samenwerking te verbeteren. Het heeft dus de aandacht. De provincie spant zich in om deze twee groepen op regelmatige basis goed met elkaar in gesprek te laten gaan. De gesprekken gaan soms over heel praktische dingen. Bij het volgende gesprek is ook een van de burgemeesters aanwezig, zodat hij vanuit zijn rol in de driehoek dat nog eens extra kan borgen.

Mevrouw Hoek heeft een punt van orde. Wordt agendapunt 14 tijdens deze vergadering behandeld?

De voorzitter geeft aan dat de behandeling van dit agendapunt schriftelijk wordt afgedaan. Eventuele vragen of opmerkingen kunnen worden ingediend bij de griffie.

De heer Hazeleger vraagt aanvullend of het mogelijk is in de vergaderplanning van woensdag 6 juli rekening te houden met het eerdergenoemde overleg met onder andere de groene boa's.

Verder is de heer Hazeleger benieuwd wat de inzet wordt van dit overleg. Een van de concrete knelpunten is dat boa's van terreinbeherende organisaties niet in het Basisregistratie Personen kunnen, zodat ze niet heel snel iemand kunnen checken. Ligt dit knelpunt bijvoorbeeld op tafel?

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan dat 23 juni 2022 een kamerbrief is gepubliceerd door het ministerie die belast is met de toerusting van boa's met geweldsmiddelen. De gedeputeerde heeft de brief nog niet gelezen, maar zal de inhoud – mogelijk bevat deze brief handvatten om tot zaken te komen – wel meenemen naar het overleg op 6 juli.

De provincie heeft de afgelopen twee keer het punt ten aanzien van de toegang tot de basisregistratie met de politie besproken. Er is op dat punt geen onwil, maar het is wel weer juridisch ingewikkeld. Het gesprek hierover krijgt in het volgende overleg een vervolg. Inmiddels is bekend dat boa's toegang krijgen tot het rijbewijsregister van het RDW om bijvoorbeeld op straat de identiteit makkelijker vast te kunnen stellen. De eerste groepen die daartoe toegang krijgen, zijn: boa's werkzaam bij een overheidsorganisatie uit de domeinen I, II en IV. Dit zijn de gemeentelijke handhavers, de groene boa's en de boa's in het openbaar vervoer. Het doel is om ervoor te zorgen dat dat in 2023 is geregeld. Wat het complexer maakt: er zijn verschillende soorten groene boa's. Er zijn boa's in overheidsdienst – zij hebben wat andere bevoegdheden – en boa's van terreinbeherende organisaties, van private organisaties. Het is juridisch nog wat ingewikkeld om hen ook diezelfde bevoegdheid te geven. Er wordt nog onderzocht hoe dit mogelijk gemaakt kan worden.

De voorzitter constateert dat het agendapunt voldoende is besproken. De voorzitter dankt de commissieleden voor hun bijdrage.

Sluiting

30. Sluiting

Niets meer aan de orde zijnde, sluit de voorzitter de vergadering om 22.57 uur.