VERSLAG van de informatieve commissie Milieu en Mobiliteit van 15 januari 2020

Voorzitter:
mw. A.C. Boelhouwer

Aanwezig:
ir. H.P. van Essen (gedeputeerde), ir. R.G.H. van Muilekom (gedeputeerde), A.J. Schaddelee (gedeputeerde), J.J. Bart (GroenLinks), P.D.M. Bauduin Msc (FvD), mw. G. Bikker (CDA), mw. H. Bittich (DENK), ing. D.G. Boswijk (CDA), mw. F. Demir (DENK), H. van Déun (PVV), A. Donker (SGP), M.J. de Droog Msc. RA (D66), mw. N. de Haan (ChristenUnie), J.A. de Harder (ChristenUnie), F. Hazeleger (SGP), drs. C. de Heer (ChristenUnie), mw. W.M.M. Hoek (50PLUS), mw. drs. J.P. d'Hondt (PvdA), drs. B.C. de Jager (VVD), mw. M. de Jong (GroenLinks), drs. E.A. Kamp (D66), mw. N.A. Krijgsman (PvdA), drs. A. Mourik-Geluk (CDA), drs. J.H. van Oort (ChristenUnie), ing. D.A. Oude Wesselink (GroenLinks), mw. A.M. Poppe (SP), E. Strandstra LLB (PvdD), drs. W.J. Ubaghs (PVV), mw. mr. S.F. van Ulzen (VVD), mw. T.M.S. Vrielink (GroenLinks), mw. L.E. Veen (D66), ing. H.I. Wolting (ChristenUnie)

Van ambtelijke zijde aanwezig:
dr. R.J. Poort (adjunct-griffier), W. Voorneman-Rikkers (verslag)

---

1. OPENING EN ALGEMEEN

1.1. Opening
De voorzitter opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom.

1.2. Vaststellen agenda
De agenda wordt conform vastgesteld.

1.3 Verslag Statencommissie M&M informatief 27 november 2019
Het verslag wordt conform vastgesteld.

1.4 Ingekomen stukken
Brief Fietsvrienden Pijnenburg
De voorzitter deelt mede dat zich hiervoor een inspreekster heeft aangemeld.

De bijdrage van mevrouw Van de Linde, namens Fietsvrienden Pijnenburg, is als bijlage bij het verslag gevoegd. Kortheidshalve zij verwezen naar de inhoud.

De voorzitter stelt de commissie in de gelegenheid vragen te stellen aan de inspreekster.

De heer Kamp memoreert dat aan de provincie wordt verzocht haar rol te pakken. Geïnformeerd wordt wat de rol van de gemeente hierin is. De Fietsvrienden Pijnenburg dragen een oplossing aan in de vorm van een alternatief. Geïnformeerd wordt op welk grondgebied deze oplossing ligt en wat de reactie van de desbetreffende gemeente ten aanzien van het alternatief is.
Mevrouw Van de Linde antwoordt dat gesproken is met raadsleden van de gemeenten Baarn en Soest. Zij stellen echter dat de landgoedeigenaar in zijn recht staat omdat het zijn eigen grondgebied is. De Fietsvrienden Pijnenburg voelen zich daar dus niet erg gehoord om te kijken naar alternatieven.
Het alternatief loopt eveneens over het grondgebied van de landgoedeigenaar, zij het dat het een andere verbinding is. De Fietsvrienden Pijnenburg bepleiten dat alle partijen trachten met elkaar tot een goede oplossing te komen. Zij zijn betrokken burgers, die de landgoedeigenaar zijn gebied en zijn

wensen niet misgunnen; zij zijn bereid daarnaar goed te luisteren met het doel te trachten er met elkaar goed uit te komen in plaats van dat er ineens een hek staat, hetgeen ten zeerste wordt betreurd.

Mevrouw Bittich informeert of het fietspad over het gebied van de landgoedeigenaar m.n. wordt gebruikt voor recreatief fietsen of om van A naar B te komen.
Mevrouw Van de Linde antwoordt dat het om beide gaat; het gaat doordeweeks m.n. om woon-werkverkeer en ook scholieren maken veelvuldig gebruik van de route.

De voorzitter memoreert vervolgens dat de ingekomen brief is opgewaardeerd door GroenLinks.

De vraag van GroenLinks luidt als volgt:
"Opnieuw een reactie van de Fietsvrienden Pijnenburg. Want GS hebben op dit moment niet hun rol opgepakt volgens het convenant dat nog steeds geldig is. Kunnen GS de rol van coördinator vervullen en in gesprek gaan met alle partners van het convenant om ervoor te zorgen dat de afspraken worden nagekomen?"

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan dat de Fietsvrienden Pijnenburg een heldere casus op tafel leggen die schrijnend is. Terecht wordt dit gekoppeld aan de ambitie van de provincie om de Fietsprovincie van Europa en – zo mogelijk – de wereld te worden. Na de inspraak van de Fietsvrienden Pijnenburg in juni 2019 is de provincie in contact getreden met de gemeenten Baarn en Soest, die vervolgens intensief overleg hebben gevoerd met de landgoedeigenaar. Helaas persisteert hij in het dichthouden van het hek, waarmee hij in zijn recht staat omdat het gebied zijn eigendom is. Lastig in deze is dat het de landgoedeigenaar volgens spreker niet persé gaat om de eventuele overlast van fietsers. Rond zijn landgoed spelen allerlei zaken tussen hem en de gemeenten als gevolg waarvan hij kennelijk een daad heeft gesteld door het fietspad af te sluiten. De provincie kan de landgoedeigenaar niet dwingen om zijn landgoed open te stellen. Op grond daarvan wordt gefocust op een goed alternatief. In dat kader werkt de provincie samen met de gemeente aan een alternatief over de N234 en de N415. De budgetten zijn aanwezig en de programma's zijn nagenoeg gereed. De gemeente Baarn is in deze het bevoegd gezag en voert het project uit met voor een deel geld van de provincie. De uitvoering start in principe in het najaar van 2020 maar de gemeente is nog afhankelijk van enkele percelen grond.

Mevrouw Bittich informeert of er ten aanzien van het fietspad door Pijnenburg nog kan worden gekeken naar bv. verjaring i.c. of er assumptie van erfdienstbaarheid op rust dan wel op zijn minst of de landgoedeigenaar vanuit de provincie kan worden aangesproken op het fatsoen dat een hek niet van de ene op de andere dag maar in overleg wordt geplaatst.

De heer Oude Wesselink merkt op dat de beantwoording GroenLinks niet geheel tevredenstelt. De concrete vraag was om de in het convenant genoemde coördinerende rol op te pakken. In het convenant staat eveneens beschreven dat het fietspad moet worden gewaarborgd en dat stijgt in de visie van GroenLinks uit boven het recht van de landgoedeigenaar dat hij zelf kan bepalen wat hij met zijn grondgebied doet. Het convenant omvat veel meer. De landgoedeigenaar krijgt daarom ook veel van de provincie waar in de visie van GroenLinks wat tegenover mag staan.

Gedeputeerde Schaddelee antwoordt dat in juridische zin goed is uitgezocht wat er al dan niet mag. Juridisch heeft de provincie geen mogelijkheid om de landgoedeigenaar te dwingen het hek daar weg te halen anders dan dat in een slepende procedure terecht wordt gekomen. De provincie hoopt een alternatieve route sneller gereed te hebben. Dat is de reden dat de voorkeur van de provincie ernaar uitgaat in te zetten op de alternatieve route.
Spreker onderschrijft dat het convenant een aantal rechten en plichten noemt. Wellicht is het goed die rechten en plichten tegen elkaar af te strepen.

Er hebben gesprekken plaatsgevonden tussen de gemeenten en de landgoedeigenaar. De provincie is daar niet zozeer coördinerend in. Zoals gezegd is het lastige in deze dat er meerdere conflicten spelen tussen de gemeenten en de landgoedeigenaar. Het fietspad zou dan nu ineens voor de provincie aanleiding zijn om een soort mediatorrol te vervullen in een conflict dat het fietspad ver te boven gaan. Het College is daar geen voorstander van en staat op het standpunt dat de inzet op de alternatieve route het maximale is dat de provincie in deze kan doen.

Mevrouw Hoek informeert in algemene zin of een landgoedeigenaar niet 5% van zijn gebied moet openstellen als subsidie van de provincie wordt ontvangen.

Mevrouw De Haan merkt op dat in de provincie Utrecht meer landgoederen zijn waar fietspaden doorheen lopen. In verband met de toenemende recreatieve druk op de landgoederen pleit de ChristenUnie ervoor vanuit de portefeuille Natuur gesprekken te voeren met landgoedeigenaar over het gebruik van hun grondgebied om een situatie zoals die zich nu voordoet op Landgoed Pijnenburg in de toekomst te voorkomen.

Gedeputeerde Schaddelee bevestigt dat er ten aanzien van het openstellen van het landgoed regels zijn indien subsidie van de provincie wordt ontvangen. Dit is een bepaald percentage en gekoppeld aan tijden. Landgoed Pinenburg voldoet nog steeds aan die regel. Spreker meent dat de Staten vlak voor het reces daarover vrij uitgebreid schriftelijk zijn geïnformeerd vanuit de portefeuille Recreatie. Daarin staat eveneens voor een deel het antwoord op de vraag van de ChristenUnie.

De voorzitter rondt de bespreking af met de mededeling dat binnenkort een gesprek over Recreatie plaatsvindt. Wellicht dat dit als onderdeel kan worden geagendeerd dan wel in een van de vervolggesprekken kan worden meegenomen. Zij bedankt tot slot mevrouw Van de Linde voor haar komst en inbreng.

Brief gemeente Leusden over lijnvoering
De voorzitter memoreert dat dit onderwerp ook al ter sprake is gekomen bij de rondvraag in de vakcommissie hedenmorgen. Zij informeert of de commissie hierover nog het woord wenst te voeren.

Mevrouw Poppe merkt op dat zij hedenmorgen geen duidelijk antwoord heeft gehoord op de vraag of er nu wel of geen onafhankelijk onderzoek komt naar de sociale gevolgen van de omzetting van dunne- naar dikke lijnen.

Mevrouw d'Hondt geeft aan dat de PvdA blij is met de toezegging van het College hedenmorgen om in aanloop naar het Vervoerplan 2021 onderzoek te doen naar de sociale gevolgen en vervoersarmoede. Wat de PvdA betreft is daarmee de vraag over deze casus naar tevredenheid beantwoord.

De heer Hazeleger deelt mede dat de SGP zich aansluit bij het betoog van de PvdA.

Gedeputeerde Schaddelee merkt op dat de SP feitelijk vraagt of een onafhankelijk onderzoek kan worden ingesteld naar het eigen beleid van de provincie. Die vraag zou in zijn visie niet moeten worden gesteld. Hij heeft hedenmorgen toegezegd dat onderzocht wordt wat de effecten zijn van het provinciaal beleid op het thema vervoersarmoede en de sociale cohesie. Dat is geen onafhankelijk onderzoek maar een onderzoek dat de provincie zelf gaat doen en wellicht samen met de vervoerders. Als een onafhankelijk onderzoek gewenst wordt geacht, zal dit door de Randstedelijke Rekenkamer of een extern bureau moeten worden gedaan.

Mevrouw Poppe merkt op dat het antwoord duidelijk is.

De voorzitter rondt de bespreking over dit onderwerp af.

1.5 Inspraak
De voorzitter memoreert dat zich insprekers hebben gemeld over *ondertunneling Maarsbergen* en *PIP*.

De bijdragen van de heer Van Wely, namens bewoners Tuindorpweg, mevrouw Karelse, namens Dorpsraad Maarsbergen en de heren Hartvelt, namens de Vereniging Bewonersbelangen Maarn/Maarsbergen, zijn als bijlagen bij het verslag gevoegd. Kortheidshalve zij verwezen naar de inhoud.

Voorafgaand aan de bijdrage van de heer Hartvelt zet de heer Van der Horst, voorzitter Vereniging Bewonersbelangen Maarn/Maarsbergen (VBMM), uiteen dat de VBMM niet uit is op vertraging maar wil vooromen dat zij hier over enkele jaren weer zit omdat de gekozen oplossing niet goed is. Dat staan de Staten ook voor, omdat zij opdracht hebben gegeven tot een aantal onderzoeken. Het resultaat van die onderzoeken zijn vrij recent beschikbaar gekomen. De onderzoeken betreffen o.a. de doorstroom, de veiligheid, milieu en geluid. De VBMM gaat ervan uit dat de Staten deze rapporten op hun merites zullen beoordelen. In een eerder stadium heeft de VBMM aan GS om uitstel van de PIP gevraagd omdat op dit moment nog niet wordt beschikt over de reactie van GS op het resultaat van de onderzoeken waarin 40 aanbevelingen en verbeterpunten staan. De VBMM is zoals gezegd niet uit op vertraging maar wel op een goede duurzame oplossing.

Nadat de voorzitter heeft vastgesteld dat de commissie geen vragen heeft aan mevrouw Karelse, de heren Van Wely, Van der Horst en Hartvelt bedankt zij hen voor hun komst en inbreng.
Zij stelt de commissie vervolgens in de gelegenheid vragen te stellen aan het College.

Mevrouw d'Hondt memoreert dat de heer Van Wely vraagt om een nulmeting voor het geluid aan de Tuindorpweg en sprak over de € 8,5 ton voor geluidswerende maatregelen die een cumulatief effect zouden hebben. Geïnformeerd wordt of de nulmeting alsnog kan worden uitgevoerd en of de € 8,5 ton ook wordt opgenomen in het kostenoverzicht dat de Staten binnenkort tegemoet kunnen zien.

De heer Kamp memoreert dat dit onderwerp op 11 december 2019 in PS is besproken naar aanleiding waarvan een motie is aangenomen en op basis daarvan de toezegging is gedaan dat een aantal zaken nog wordt uitgezocht en uitgewerkt. D66 wacht de uitkomst daarvan met belangstelling af.
Volgende week vindt een werkbezoek op locatie plaats; D66 gaat ervan uit dat daarbij ook omwonenden aanwezig zullen zijn. Op 16 januari a.s. vindt eveneens een bijeenkomst plaats over Maarsbergen. Om dubbelingen te voorkomen wordt geïnformeerd wordt naar de relatie tussen die bijeenkomst en het werkbezoek.
De voorzitter licht toe dat de informatieavond op 16 januari a.s. m.n. de PIP betreft.

Gedeputeerde Schaddelee bevestigt dat de informatieavond voor omwonenden op 16 januari a.s. alleen over de PIP gaat; dat valt onder de portefeuille van gedeputeerde Van Essen.
Volgende week vindt een werkbezoek op locatie plaats; hij wijst er voorts op dat op 22 januari a.s. een symposium plaatsvindt over 'Heuvelrug in goede banen'. Dat haakt enigszins in op het betoog van de heer Hartvelt over integraal bekijken wat wordt gedaan in Maarsbergen maar ook in de hele regio. De Staten zijn daar eveneens welkom.
Spreker memoreert dat er in Maarsbergen sprake is van een gevaarlijke spoorwegovergang. De ondertunneling wordt gerealiseerd uit oogpunt van verkeersveiligheid. De provincie staat daarom voor de onderdoorgang zo snel mogelijk te realiseren.

Op verschillende plekken zijn feitelijke (nul)metingen uitgevoerd en daarnaast zijn rekenkundige metingen gedaan. Gebleken is dat er weinig verschil zit tussen deze metingen. Het is dus niet zo dat feitelijk meten persé iets nieuws toevoegt aan rekenkundig meten.
Geluidshinder van het spoor blijkt niet aan de orde te zijn. Uit het nalevingsverslag van de geluidsproductieplafonds, dat jaarlijks door ProRail wordt opgesteld, blijkt dat de geluidproductie onder het geldende plafond blijft. Daaraan zal echter bij de inpassing wel aandacht worden besteed zowel aan de Engweg- als aan de Tuindorpwegkant. Daarop wordt op een later moment nog teruggekomen.
Mevrouw d'Hondt begreep uit de bijdrage van de heer Van Wely dat er wel een nulmeting is gedaan aan de Engweg maar niet aan de Tuindorpweg. Het betoog van het College gaat meer over de algemene geluidsonderzoeken.
Gedeputeerde Schaddelee licht toe dat op verschillende plekken feitelijke metingen zijn gedaan en op verschillende plekken rekenkundige metingen. De rekenkundige metingen blijken vaak heel nauwkeurig te zijn.
Desgevraagd door mevrouw d'Hondt antwoordt spreker dat er op twee plekken zowel aan de Tuindorpweg- als aan de Engwegkant nulmetingen zijn uitgevoerd; daarop is vervolgen via rekenmodellen door geëxerceerd. Die blijken te kloppen.
De € 8,5 ton zit in de bedragen van de berekeningen.

De heer Hazeleger memoreert dat over dit onderwerp al veelvuldig is gesproken. Een van de punten die volgens de SGP nog over moet is het geluidsonderzoek omdat die destijds op de verkeerde snelheid is uitgevoerd. Wellicht is dat een mooie kans om de Tuindorpweg direct mee te nemen in een echte meting.
Aangegeven wordt dat de informatieavond op 16 januari a.s. m.n. over de PIP zal gaan. De SGP hoopt echter dat de bewoners tijdens die bijeenkomst in de gelegenheid worden gesteld alle onderwerpen te benoemen zodat breed inzicht wordt verkregen in van wat er leeft.

Mevrouw De Haan deelt mede dat de ChristenUnie zich aansluit bij de opmerking van de SGP over de bijeenkomst op 16 januari a.s. De provincie moet gaan voor een integrale aanpak.
Een van de aanbevelingen is dat de geluidsbelasting aan de Tuindorpweg hoog is. In het Coalitieakkoord staat dat de provincie inzet op een gezonde leefomgeving. De ChristenUnie acht het op grond hiervan van belang dat goed wordt gekeken of enige optimalisatie nodig is ten aanzien van het thema geluid. In dat kader sluit de ChristenUnie zich aan bij de PvdA.

De heer Oude Wesselink memoreert dat aangegeven is dat de metingen die op de Engweg zijn verricht modelmatig zijn verrekend naar de andere gebieden en dat die blijken te kloppen. Geïnformeerd wordt hoe gecontroleerd kan worden of dat klopt als er geen metingen zijn verricht. De vraag is of daarover meer informatie beschikbaar is.

Gedeputeerde Schaddelee licht ter verduidelijking toe dat aan beide kanten nulmetingen zijn uitgevoerd. Naar aanleiding van de alertheid van de SGP, dat van de verkeerde ontwerpsnelheid was uitgegaan waardoor de geluidsonderzoeken niet goed zijn doorgerekend, is een nieuw geluidsonderzoek toegezegd.
Het thema geluid krijgt veel aandacht en is een integraal onderdeel van gezonde mobiliteit. Bij de inpassing zal echter moeten worden bekeken welke belangen allemaal meegewogen worden en welke punten al dan niet optimaal kunnen worden bediend.
Op de informatiebijeenkomst over de PIP zijn uiteraard alle vragen welkom; spreker is daarbij helaas niet aanwezig vanwege een andere verplichting.

Nadat gedeputeerde Van Essen heeft toegelicht dat de informatieavond op 16 januari a.s. m.n. een technische insteek heeft om informatie te delen over het PIP-proces maar dat alle vragen kunnen worden gesteld, rondt de voorzitter de bespreking over dit onderwerp af.

De voorzitter memoreert dat zich insprekers hebben aangemeld over *de N201*.

De bijdrage van mevrouw Neisingh, namens tientallen organisaties, is als bijlagen bij het verslag gevoegd. Kortheidshalve zij verwezen naar de inhoud.

De heer Prins, inwoner Loenersloot, memoreert dat mevrouw Neisingh aangeeft namens tientallen organisaties te spreken. Hij hecht eraan op te merken dat de Dorpsraad van Loenersloot hierbij niet is betrokken.
Zijn bijdrage is als bijlage bij het verslag gevoegd. Kortheidshalve zij verwezen naar de inhoud.

De voorzitter stelt de leden van de commissie in de gelegenheid vragen te stellen aan de insprekers.

Mevrouw Veen merkt op dat D66 het manifest van mevrouw Neisingh interessant vindt. Het is in de geest van de tijd t.w. meer mensen in het OV en minder in de auto. Zichtbaar is dat al heel veel organisaties zijn benaderd en zich achter het plan scharen. Geïnformeerd wordt of er contact heeft plaatsgevonden met de NS en ProRail.
Voorts is de vraag of het ruimtelijk inpasbaar is op de gewenste locatie in de zin of er voldoende P-gelegenheid is.
Tot slot informeert zij of opengestaan wordt voor een mobiliteit-hub ter plaatse in de zin dat het niet alleen gaat over een treinstation maar ook eventueel over deelauto's/-fietsen om vanuit daar de reis te kunnen voortzetten.

Mevrouw Hoek merkt op dat nu wordt ingesproken door de Dorpsraad Loenen a/d Vecht, terwijl het treinstation in Loenersloot moet komen. Het valt 50PLUS op dat op het manifest geen logo's staan vanuit Loenersloot (bv. de school in Loenersloot en de Dorpsraad Loenersloot). Geïnformeerd wordt waarom dit initiatief niet gezamenlijk met de Dorpsraad Loenersloot is opgepakt.
50PLUS heeft signalen ontvangen dat een grote meerderheid in Loenersloot geen treinstation wil omdat gevreesd wordt voor eenzelfde situatie als in Breukelen en Abcoude waar veel forenzen hun auto's parkeren vanwege de hoge parkeertarieven in Amsterdam en Utrecht. De vrees bestaat dat als het P-terrein in Loenersloot vol is, forenzen hun auto's in de straatjes van Loenersloot gaan parkeren.
Geïnformeerd wordt of dit bekend is bij de Dorspraad Loenen a/d Vecht; overigens is ook een afgevaardigde van de Dorpsraad van Vreeland aanwezig, hetgeen weer een andere kern is.
Voorts wordt geïnformeerd of de Dorspraad Loenen a/d Vecht op de hoogte is van het rapport van Noord-Holland waarin een station op deze locatie wordt afgewezen omdat het verkeerde effecten oproept.

Mevrouw Neisingh hecht er in de eerste plaats aan op te merken dat de Dorpsraad Loenen a/d Vecht en de Dorpsraad Vreeland medeondertekenaar zijn van de brief. Zij is weliswaar lid van de Dorpsraad Loenen a/d Vecht maar spreekt thans niet namens deze Dorpsraad in maar als inwoner.
Met betrekking tot de ondertekening licht zij toe dat zij niet meer dan een steunbetuiging heeft opengesteld. Dat is vervolgens min of meer als een lopend vuurtje door de gemeente en regio gegaan. Zij heeft niet alle ondertekenaars benaderd en ook geen lijstje opgesteld over wie al dan benaderd zou moeten worden. De Montessorischool in Loenersloot heeft zij bv. wel gesproken; de school was enthousiast, wilde echter nog even overleggen en heeft dus nog niet officieel een logo doorgegeven. Het is niet de bedoeling partijen uit te sluiten, het is niet uitputtend en de steunbetuiging staat nog steeds open. Het is een ongoing process.
Er worden geen belangen afgewogen. Dat is aan de Staten. Het was haar m.n. te doen om te inventariseren of er belangstelling voor was en haar aanbod om die eventuele belangstelling door middel van een brief te ventileren richting de Staten.
De inpasbaarheid in de omgeving is een punt. Zij kan zich voorstellen dat de inwoners van Loenersloot geen enorme P&R willen zoals in Breukelen. Dat lijkt haar ook geen goed idee. Loenersloot is een kleine kern waar zij zich een bescheiden, knus station kan voorstellen waar

wellicht niet of met mate kan worden geparkeerd of heel duur. Daar zal goed naar gekeken moeten worden. Het is niet zo dat zij weet hoe de oplossing eruit moet zien; haar oproep luidt om in goed overleg met de lokale mensen de mogelijkheden te onderzoeken.
Electrische deelauto's/-fietsen lijkt haar een goed idee. De elektrisch fiets is de toekomst en lijkt haar in die regio zeker een alternatief voor de auto.
Er is nog niet met ProRail gesproken. Dit is een allereerste stap.

De voorzitter bedankt mevrouw Neisingh en de heer Prins voor hun komst en inbreng. Zij stelt de commissie vervolgens in de gelegenheid vragen te stellen aan het College.

Mevrouw d'Hondt geeft aan dat beide insprekers interessante oplossingen hebben aangedragen. De PvdA ziet wat meer in de oplossing van het station omdat uit verschillende onderzoeken is gebleken dat het regelen van een betere doorstroming meer verkeer aantrekt waardoor met deze oplossing op de langere termijn niet veel wordt opgeschoten.
De provincie gaat niet over de stations van de NS. Daar gaan ProRail en het Rijk over. Geïnformeerd wordt of het College bereid is om in het volgende BO MIRT in te zetten op dit station.

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan een station een interessant idee te vinden. Wellicht kan hiervan een modern knooppunt worden gemaakt en een autovrij station. Het is spreker niet bekend of er in Nederland al een autovrij station is, maar dat lijkt hem een mooie uitdaging. Daarmee wordt voorkomen dat het station een soort hub wordt voor Schiphol.
Spreker heeft begrepen dat het idee van een station Loenersloot op 14 januari jl. ook in de gemeenteraad van Stichtse Vecht enthousiast is ontvangen. Provincie en gemeente zullen de mogelijkheden via een quick scan inventariseren. Met de uitkomst moeten provincie en gemeente naar ProRail en de NS om te bekijken of dit een plek kan krijgen in het toekomstbeeld OV. Het traject kent een lange adem, maar het is in zijn visie een alternatief dat goed past bij een oplossing van deze tijd.
Mevrouw Hoek memoreert dat participatie bij de provincie hoog in het vaandel staat. Als de meerderheid van de inwoners van Loenersloot daar geen station wil hebben, is de vraag hoe daarmee wordt omgegaan.
Gedeputeerde Schaddelee merkt op dat 50PLUS in deze een terecht punt inbrengt. Hij constateert echter dat op de steunbetuiging veel logo's uit het gebied staan waarmee het in zijn visie een idee is waarover de provincie zeker in gesprek moet gaan met de gemeente.
Er heeft via bijeenkomsten een uitbreid participatieproces rond alle oplossingen en mogelijkheden voor de N201 plaatsgevonden. Alle plannen en inbreng van bewoners zijn daarbij besproken, zo ook het mooie plan van de heer Prins. Alle ingebrachte plannen zijn vervolgens getoetst aan de landelijke richtlijnen van het CROW, waarna een vertaalslag is gemaakt. Daaruit blijkt dat de oplossing van de heer Prins lastig uit te voeren is. Concreet is het probleem dat op de N201 over het Amsterdam-Rijnkanaal sprake is van een behoorlijke scherpe helling richting de A2. In die vrij scherpe helling zouden op- en afritten moeten worden gemaakt voor Loenersloot. Dat is onveilig. Het is een oplossing die vaak langs snelwegen wordt gezien maar die zelden wordt uitgevoerd langs provinciale wegen. Dit hoort feitelijk bij een ontwerpsnelheid van 100 km/u en vanuit Loenersloot is juist gepleit voor een snelheidsverlaging om het Dorpse karakter te bewaren.
Spreker heeft begrip voor het bezwaar tegen verkeerslichten, maar een verkeerslicht kan in dit geval wel een goede bijdrage leveren aan het reveleren van verkeer.
Op de vraag van de voorzitter, wanneer de Staten in deze een terugkoppeling kunnen verwachten, antwoordt spreker dat de N201 werk in uitvoering is. Het participatieproces is afgerond. De komende maanden wordt dit vertaald naar een voorontwerp. De Staten kunnen de uitwerking naar verwachting na het zomerreces tegemoetzien.
Met betrekking tot de suggestie van een station Loenersloot zegt spreker toe dat hij de Staten schriftelijk informeert zodra hij daarin een vervolgstap heeft gezet.

De voorzitter rondt het gesprek over dit onderwerp af.

2. BLOK MILIEU

2.1 Statenbrief ondertekening Schone Lucht Akkoord

Opgewaardeerd door de PvdD en de VVD.

De vragen van de PvdD luiden als volgt:
"De PvdD wil graag van het College horen hoe dit SLA niet weer de zoveelste intentieverklaring wordt. De PvdD wil graag een uitvoeringsplan ontvangen waarin alle huidige maatregelen en de verwachte effecten ervan worden weergegeven zodat daarop beter kan worden bijgestuurd. Is het College hiertoe bereid? Wat zal extra worden gedaan in het kader van dit Akkoord? Aan welke maatregelen denkt het College concreet en kan dit dan ook worden opgenomen in dat uitvoeringsplan? Daarnaast wil de PvdD van het College horen wat precies haar positie is ten aanzien van de genoemde landbouw 'technieken' zoals luchtwassers en emissiearme stallen."

De vragen van de VVD luiden als volgt:
"De VVD kan het streven naar een schonere lucht natuurlijk steunen, waarbij zij wel graag zicht houden op de realiteit van dit streven.
In de Statenbrief en in het Akkoord wordt telkens gesproken over advieswaarden van de WHO voor luchtkwaliteit waarbij de wettelijke grenswaarden niet meer als streefdoel worden genomen.
• Wat zijn de juridische consequenties van dit uitgangspunt waarmee GS de overeenkomst wensen te ondertekenen; gezien andere rechterlijke uitspraken is de VVD bezorgd dat een zelf opgelegde hogere advieswaarde WHO een afdwingbaar doel wordt hetgeen iets anders is dan een streefwaarde.
• Hoe moeten de Staten dit interpreteren nu de invloed van een enkele provincie om tot deze advieswaarde te komen klein is en de VVD denkt dat de provincie zichzelf niet kwetsbaar moet maken in een gerechtelijke procedure door eigen streefwaarden in te voeren.
• Wat is het risico van afdwingbaarheid van een eigen opgelegde norm door ondertekening van dit SLA voor de provincie Utrecht?"
De heer Strandstra informeert of hij goed begrijpt dat de VVD het vreemd vindt dat een met elkaar vastgestelde wet moet worden nageleefd.
Mevrouw Van Ulzen antwoordt dat dit het geval is als het geen wet maar een streven is en als dit streven min of meer aan de grondrechten wordt getoetst. De VVD is van mening dat het niet aan de rechter is om beleid af te dwingen.

De heer De Heer memoreert dat de Staten in de vorige Statenperiode een zestal onderwerpen uitgebreid hebben behandeld met symposia en expertmeetings. Ten aanzien van luchtkwaliteit is zelfs met allerlei partners een co-creatietraject ingezet. Het belangrijkste resultaat van dat traject was het besluit om voortaan in alle provinciale plannen de advieswaarde van de WHO op te nemen. De les die de ChristenUnie heeft geleerd tijdens alle discussies over luchtkwaliteit is dat de wettelijke normen helaas niet zijn ingegeven door gezondheidsargumenten maar door commerciële haalbaarheid. De industrie voert hier een achterhoedegevecht. Multinationals proberen het aanscherpen van de normen zolang mogelijk tegen te houden en het resultaat is dat de normen heel gestaag maar langzaam worden aangescherpt. Vroeg of laat gaan alle overheden richting de advieswaarde omdat die normen wel de gezondheid van de burgers willen beschermen en dan geldt hoe eerder eraan wordt gewerkt hoe goedkoper het is en hoe langer er wordt gewacht hoe duurder de maatregelen. De ChristenUnie hoopt dat de VVD gevoelig is voor dat kostenargument. Er wordt voor gepleit een les te leren van de stikstofperikelen en bij fijnstof zo snel mogelijk te starten. Het SLA past precies in het straatje dat de provincie een paar jaar geleden heeft ingezet en die hartenkreet wil spreker graag slaken vanuit het groepje uit de vorige Statenperiode dat zich met dit onderwerp heeft beziggehouden.

Mevrouw Van Ulzen merkt op dat de VVD absoluut niet tegen schone lucht is. Het punt van de VVD is meer juridisch. Feitelijk is hierover eveneens in de vakcommissie gesproken. De provincie is lang bezig met ambities formuleren. De VVD pleit ervoor het gewoon te gaan doen. De VVD vraagt zich af of de provincie het zichzelf niet te moeilijk maakt door een nieuwe afdwingbaarheid te introduceren, omdat daarin ook veel energie gaat zitten. De VVD vindt dit weinig toevoegen en onhelder.
De heer Strandstra deelt mede dat de PvdD zich geheel kan vinden in het betoog van de ChristenUnie. Geïnformeerd wordt of de ChristenUnie dan ook vindt dat nu met concrete aanvullende maatregelen moet worden gekomen om die WHO-normen zo goed mogelijk in beeld te kunnen krijgen.
De heer De Heer memoreert dat in de vorige Statenperiode een Samenwerkingsagenda is vastgesteld, waarmee de provincie thans volop bezig is. Dit SLA helpt de provincie daarbij.
De provincie Utrecht heeft als eerste aan het Rijk een Samenwerkingsagenda aangeboden. Feitelijk speelt de Staatssecretaris daar nu op in door een Samenwerkingsagenda met alle provincie af te sluiten. Dit past derhalve precies in het straatje van de provincie Utrecht.

De heer Van Deún merkt op dat eenieder het erover eens is dat schone lucht heel belangrijk is. De PVV vraagt zich echter af hoe het College aan de inwoners gaat uitleggen hoe het kan dat een dag voor ondertekening van de SLA een vergunning is verleend aan een asbestcentrale die op biomassa gaat stoken waardoor de Utrechtse wijk Zuilen 0,1% extra fijnstof over zich heen krijgt.

Gedeputeerde Van Muilekom zet uiteen dat een goede luchtkwaliteit een basisvoorwaarde is om gezond en goed te kunnen wonen, werken en bewegen in de provincie Utrecht. In die zin ondersteunt de inhoud van het ondertekende SLA hetgeen de provincie Utrecht in 2018 in gang heeft gezet. Spreker toont vervolgens een kort filmpje waarin tot uiting komt wat het afgelopen jaar al is gedaan en waarop de provincie voort wil bouwen.

De voorzitter merkt op dat de PvdD en de VVD de antwoorden op hun vragen hebben kunnen destilleren uit het filmpje.

Mevrouw Van Ulzen merkt op dat niemand bestrijdt dat de provincie Utrecht schone lucht wil hebben.

De heer Hazeleger deelt mede dat de SGP zich aansluit bij de opmerking van de VVD.

Gedeputeerde Van Muilekom zet uiteen dat sprake is van een inspanningsverplichting. Zoals door de ChristenUnie is verwoord hebben de Staten uitgesproken in 2030 op de WHO-normen te willen zitten. Aangegeven is dat de provincie Utrecht een bijdrage kan leveren van 20%. Dat komt omdat lucht zich nu eenmaal verplaatst. Voor sommige maatregelen is het Rijk nodig of wellicht de EU. Daarnaast heeft de provincie draagvlak nodig bij inwoners en organisaties. Dat is wel de uitdaging met het SLA. Zichtbaar is dat alle overheidslagen zich daarvoor willen inspannen. Dat is ook hard nodig om stappen te kunnen maken. Het SLA is door 46 partijen ondertekend; daar zullen nog partijen bij komen. Van belang is echter dat het om daden moet gaan en niet om papieren tijgers. Met het filmpje heeft spreker willen aangeven dat de provincie in het afgelopen jaar in co-creatie heeft gewerkt met vele partijen. Dat is in 2018 gestart. In die zin zijn er al hele concrete zaken gebeurd, waarmee de provincie vooral wil doorgaan.
Het Ministerie heeft aangegeven een uitvoeringsagenda te willen opstellen. De provincie participeert daarin zowel ambtelijk als bestuurlijk. Wat de provincie betreft wordt dit gebruikt om versterkt met het eigen programma door te kunnen gaan.
Op dit moment wordt de voortgang van de eigen uitvoeringsagenda schone lucht van de provincie nagegaan. Op basis daarvan zal het programma worden herijkt. Hij verwacht dat de voortgangsrapportage van de uitvoeringsagenda in maart ter bespreking aan de commissie te

kunnen voorleggen. Wellicht is een suggestie dit in een informatiesessie te bespreken, of een informatiesessie richting de uiteindelijke herijking te organiseren
Het specifieke geval dat de PVV naar voren brengt is bij spreker niet bekend. Wel zij op gemerkt dat het SLA ook door veel gemeenten is ondertekend en dit in zijn visie inhoudt dat alle partijen die het SLA hebben ondertekend zijn best moet doen om de uitstoot zo min mogelijk te laten zijn.

De heer Strandstra merkt op dat de PvdD de herijking met belangstelling afwacht. De PvdD pleit ervoor dit in het programma zo concreet mogelijk te maken m.n. als het gaat om wat in de periode tot en met 2023 wordt gedaan.
Voorts memoreert spreker zijn vraag over de landbouwtechnieken.

Mevrouw Van Ulzen concludeert dat het een inspanningsverplichting is en dat de juridische consequenties geen afdwingbaarheid hebben.

De heer Van Deún betreurt dat het College niet op de hoogte is van de asbestcentrale op Lage Weide die op biomassa gaat stoken. Zoals de ChristenUnie al aangaf is er een verschil tussen de industrie op Lage Weide en het wensdenken van de provincie op de WHO-normen.

De heer De Heer memoreert dat in het SLA een aantal pilots is aangekondigd; een pilot voor een houtstookarme-/vrije wijk en een pilot voor participatie vooral burgerwetenschap. Met het RIVM en de KNMI om de hoek lijkt het de ChristenUnie handig om die pilots naar de regio Utrecht te halen. Geïnformeerd wordt of het College hiertoe bereid is.

Gedeputeerde Van Muilekom geeft aan het pleidooi van de ChristenUnie goed te hebben gehoord. Zoals uit het filmpje blijkt wordt in FoodVallay al gewerkt aan emissiearme stallen en de ontwikkeling van nieuwe technieken. Schone lucht gaat alle portefeuilles aan. Voor wat betreft het onderwerp dat door de PvdD wordt aangekaart merkt hij op dat gedeputeerde Bruins Slot dat in de uitvoering verder handen en voeten zal geven.
De heer Strandstra merkt op dat dit de PvdD niet positief stemt. Geïnformeerd wordt of het College bekend is met het recente onderzoek van het CBS waaruit blijkt dat die emissiearme stallen helemaal niet werken.
Gedeputeerde Van Muilekom antwoordt dat dit bekend is. Met de luchtwassers wordt blijkbaar niet het gewenste resultaat bereikt. Is het SLA is ook geformuleerd dat met betere technieken tot minder uitstoot moet worden gekomen.
De heer Hazeleger geeft de PvdD mee zich nader te verdiepen in wat er in FoodValley gebeurt omdat dit wat anders is dan het onderzoek van het CBS dat wordt aangehaald.

De voorzitter rondt de bespreking over dit onderwerp af.

3. BLOK ENERGIE

3.1 Memo energiebesparende maatregelen

De voorzitter memoreert dat dit onderwerp is opgewaardeerd door de ChristenUnie, VVD en de SP. Zij verwijst in deze ook naar de vakcommissie waarin hierover al het een en ander is gezegd in het kader van de behandeling van het Programmaplan Energietransitie.

De heer De Harder deelt mede dat de vragen van de ChristenUnie schriftelijk zijn beantwoord. Daarin leest hij dat er nu te weinig kennis en expertise is bij de RUD, dat er een eerste aanzet is voor een projectplan en dat de werkzaamheden nu onderdeel worden van het werkplan 2020. De ChristenUnie kan dit niet goed met elkaar rijmen. De vraag is of de RUD nu in staat is om dit jaar deze opdracht te gaan invullen en zo niet wat er nodig is om dat wel te gaan doen.

Mevrouw Van Ulzen merkt op dat ook de vragen van de VVD schriftelijk zijn beantwoord. Voor de

VVD blijft de vraag hoe het nu zit met de RUD en de ODRU en hoe dit effectief kan worden gemaakt. Het lijkt dat de provincie zich door de huidige situatie zelf in de vingers snijdt.
Gedeputeerde Van Essen zet uiteen dat al veel met de Staten is gedeeld in de beantwoording op de vragen evenals in het programma pijler energiebesparing bedrijven van het nieuwe Energieplan.
De inzet van de provincie is dat de RUD het dit jaar gaat oppakken; daarover voert de provincie thans het gesprek met de RUD.
Gemeenten hebben te maken met de RUD en ODRU; de provincie met de RUD en de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied; zij doen de handhaving.
Op het moment dat de provincie ziet dat de RUD hiervoor onvoldoende tijd en expertise heeft kan de provincie, als opdrachtgever, daaraan in haar opdracht en ook in financiële zin prioriteit geven. Zoals in het Energieplan te lezen is de inzet van de provincie om gemeenten aan te moedigen hierop ook actie te ondernemen in de richting van de bedrijven waarvoor zij het bevoegd gezag zijn.

Mevrouw Van Ulzen merkt op dat de vraag achter de vraag is hoeveel energie er nog naar het eventuele fuseren, samenvoegen en meer efficiënt maken van die organisaties gaat.
Gedeputeerde Van Essen antwoordt dat dit de portefeuille van gedeputeerde Strijk betreft. In zijn visie moet daarover nu niet het gesprek worden gevoerd. Dit gaat m.n. om de inzet op energiebesparing bij bedrijven vanuit de portefeuille Energie. Als breed de wens leeft om nader te spreken over de organisatie van de Omgevingsdiensten stelt hij voor dit op een ander moment doen in aanwezigheid van gedeputeerde Strijk.
De voorzitter bevestigt dat dit een onderwerp voor BEM is.
Mevrouw Van Ulzen onderschrijft dit maar merkt op dat dit veel invloed heeft op het Energieprogramma dat in de vakcommissie is besproken. De vraag is feitelijk of het College het eens is met die constatering en hoeveel energie erin wordt gestoken om dit op te lossen.
Gedeputeerde Van Essen merkt op dat dit een aandachtspunt moet zijn maar een debat is dat met gedeputeerde Strijk moet worden gevoerd. Hij kan zich voorstellen dat in het Presidium wordt bekeken hoe dit op het juiste moment en op de juiste plek kan worden geagendeerd, hetgeen de voorzitter een goed voorstel acht.

Mevrouw Poppe merkt op dat uit de schriftelijke beantwoording blijkt dat vooral met bedrijven en gemeenten moet worden gesproken. Bij de SP blijft de vraag wat de provincie gaat doen om te zorgen dat de bedrijven worden overgehaald om anders om te gaan met energie.
Gedeputeerde Van Essen is van mening dat daarover zowel in de Statenbrief, in de beantwoording op de vragen als in het Energieplan vrij veel staat beschreven w.o. het opnemen in voorwaarden in vergunningen, onderdeel maken van de handhaving.
Mevrouw Poppe memoreert dat de RUD heeft aangegeven dat ze niet meer taken erbij kan hebben. De vraag is wie dat dan gaat handhaven.
Gedeputeerde Van Essen geeft aan dat de provincie hierover in gesprek is met de RUD. De provincie geeft hieraan als opdrachtgever van de RUD ook prioriteit. Voorgestaan wordt dat ook gemeenten dit als opdrachtgever richting hun uitvoeringsdiensten doen. Uiteindelijk moet de provincie als opdrachtgever van de omgevingsdiensten waakzaam zijn op de uitvoering. Spreker herkent de oproep. Hij zit hier thans vanuit de verantwoordelijkheid voor Energie. Vanuit dat perspectief geeft hij het antwoord. Spreker is zich ervan bewust dat het breder speelt, waarmee terechtgekomen wordt op de portefeuille van gedeputeerde Strijk. Wellicht dat hierover binnenkort een stuk in BEM komt.

De voorzitter zegt toe dat dit zal worden nagegaan waarna zij de bespreking over dit onderwerp afrondt.

3.2 Statenbrief voortgang aardwarmte november 2019

De voorzitter memoreert dat hierover op 13 januari jl. een informatiebijeenkomst heeft plaatsgevonden. De brief is opgewaardeerd door de PVV.

De vragen van de PVV luiden als volgt:
“In de verstrekte opsporingsvergunning wordt opnieuw de aandacht gevestigd op voorzorgsmaatregelen die moeten worden genomen in verband met onderkende veiligheidsrisico’s zoals contact met olie en gas, bodemdaling, seismiciteit/aardbevingen, grondwaterkwaliteit en het voorkomen van schade. Veel is nog onduidelijk, zeker ook bij de locatie Nieuwegein, hoe denken GS hier voldoende toezicht op te kunnen houden?
De locatie Nieuwegein ligt vlak naast een woonwijk. De PVV vraagt zich af in hoeverre de provincie aansprakelijk is als er schade ontstaat aan de woningen en wij een tweede Groningen krijgen. Engie Energy Solutions B.V. kan dergelijke schade nimmer betalen.
Graag een reactie van GS en de andere partijen hoe wij omgaan met schade.”

Gedeputeerde Van Essen merkt op dat voor de provincie veiligheid voorop staat. De provincie kan niet aansprakelijk worden gesteld. Bij eventuele schade zal in eerste instantie worden gekeken naar de initiatiefnemer en naar het ministerie van EZK die de vergunning heeft verleend. De provincie heeft in het kader van de vergunningverlening een adviesrol richting EZK, waarin m.n. de veiligheid wordt benadrukt. In het kader van het advies wordt eveneens meegegeven om als onderdeel van de beoordeling van de vergunningen te toetsen of door de initiatiefnemer voldoende financiële middelen zijn gereserveerd voor o.a. calamiteiten die zich kunnen voordoen tijdens het opsporen dan wel winnen van aardwarmte en het vergoeden van de schade.

De heer Van Deún merkt op dat de PVV moeite heeft met dit antwoord. Daarmee ontstaat dezelfde situatie als in Groningen. De provincie kijkt weg, verwijst naar EZK of naar het gasbedrijf en de inwoners zitten met de ellende. Om dat te voorkomen pleit de PVV ervoor duidelijk richting de inwoners te communiceren dat de provincie achter de inwoners staat. Als zich een calamiteit voordoet zal Engie niet in staat zijn om de schade te vergoeden; dat zal de overheid moeten doen. De provincie moet er voor haar inwoners zijn en de verantwoordelijkheid niet afschuiven richting het Rijk.

Gedeputeerde Van Essen is van mening dat de provincie hiervoor vanuit haar adviesrol stevig aandacht vraagt. Dat noemt hij niet wegkijken maar haar verantwoordelijkheid in deze pakken.
De inwoners hebben in dit ingewikkelde technische dossier behoefte aan partijen die hen vanuit een onafhankelijke positie daarover kunnen adviseren en ondersteunen. Daarom heeft Utrecht als eerste provincie in Nederland het initiatief genomen specifiek hiervoor een informatie/consultatie orgaan aardwarmte in het leven te roepen. Als er een provincie is die hierin haar verantwoordelijkheid neemt en oppakt is het in zijn visie Utrecht wel. Spreker is van mening dat de PVV de toch stevige stappen die de provincie Utrecht hierin aan het zetten is te makkelijk wegwimpelt.

De voorzitter rondt de bespreking over dit onderwerp af.

4. BLOK HANDHAVING

4.1 Statenbrief persbericht V.d. Groep november 2019

Opgewaardeerd door ChristenUnie, PvdA en SP.

De vragen van de ChristenUnie luiden als volgt:
“De fractie van ChristenUnie is blij dat uit dit onderzoek blijkt dat er op leefniveau geen gezondheidsrisico's zijn. De Statenbrief in combinatie met het persbericht en het rapport roepen bij onze fractie nog wel een serie vragen op:
- In de Statenbrief staat bovenaan de tweede pagina dat "de op leefniveau gemeten concentraties zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) nihil" zijn. Het persbericht heeft het echter over "verspreidingsberekeningen" die zijn gemaakt. Uit de technische onderzoekrapportage maken wij op dat het, wat betreft de concentraties op leefniveau, om berekeningen gaat. Het is wat onze fractie

betreft relevant of de concentraties op leefniveau, met de gezondheidsrisico's die daarbij horen, zijn gemeten of berekend. Waar is het juist geformuleerd: in de Statenbrief of in het persbericht?
- Naast de emissiemetingen zouden volgens onze fractie ook metingen gedaan worden op leefniveau door omwonenden. Zijn die metingen onderdeel van dit onderzoek? Zo niet, wat is de status van dat onderzoek en wanneer kunnen wij daar resultaten van verwachten?
- Uit de Statenbrief blijkt dat er overtredingen van de vergunning en het activiteitenbesluit zijn geconstateerd. Hoe verloopt de handhaving op deze overtredingen? Zijn de overtredingen ondertussen ongedaan gemaakt?
- Op welke wijze zijn het actiecomité in Bunschoten en de omwonenden geïnformeerd over de uitkomsten van dit onderzoek?"

De vragen van de PvdA luiden als volgt:
"De PVDA heeft nog vervolgvragen n.a.v. het persbericht en het ontvangen rapport. Op 12 maart 2019 hebben we met bewoners gesproken, zij gaven toen aan dat zij gezondheidsklachten ervaren. Nu blijkt uit de rapportage dat er wel degelijk verhoogde emissie van o.a. naftaleen is gevonden. Verklaren die deels de klachten van bewoners? In de memo van 11 september 2019 is aangegeven dat het onderzoek op leefniveau zo spoedig mogelijk wordt gestart. Is dit inmiddels gestart en wanneer verwacht de gedeputeerde de resultaten? Wordt er ook gekeken naar de klachten die bewoners ervaren en naar de stoffen die gevonden zijn in het emissieonderzoek en in hoeverre deze wel of niet veroorzaakt kunnen worden door bijv. naftaleen?
In hoeverre heeft het uitgevoerde onderzoek invloed op de reeds verloren rechtszaak en de BiBop procedure. Ook hier een verwijzing naar de memo van 11 september 2019 waarin staat vermeld dat het advies Bibop is ontvangen op 14 augustus 2019. Kan gedeputeerde aangeven wat hier uitgekomen is of waar we staan met deze procedures? En in hoeverre wordt het rapport van het emissieonderzoek en de uitkomsten daarvan hierin meegenomen? Wordt dit onderzoek met regelmaat herhaald?"

De vragen van de SP luiden als volgt:
"Naftaleen is geen fijn goedje. Hebben wij als Provincie zicht op wat in die biogascentrale wordt gebruikt? Wij hebben wel behoefte aan meer uitleg van de gedeputeerde, alsmede een vooruitblik over wat we hiermee gaan doen."

Gedeputeerde Schaddelee licht toe dat de gezondheidsrisico's en de concentraties op leefniveau zijn berekend aan de hand van emissiemetingen aan de bron. Er hebben aan de pijp metingen plaatsgevonden en vervolgens zijn de concentraties op leefniveau berekend. Daarnaast is bij bewoners meetapparatuur opgehangen die zij zelf konden starten op het moment dat zij stankoverlast ervaarden. De apparaten hebben ruim een half jaar bij veel bewoners gehangen maar in die periode is nooit een apparaat geactiveerd omdat de stankoverlast zich kennelijk niet voordeed. In december jl. is de apparatuur in overleg met de bewoners weggehaald. Op het moment dat de situatie verslechtert, kan de apparatuur weer opgehangen worden en kan dit nogmaals worden gemeten.
De metingen aan de pijp zijn getoetst aan de geldende normen en in afstemming met de GGD is gekeken naar wat hetgeen is gemeten doet voor de gezondheid. Daaruit zijn tot op heden geen verontrustende conclusies gekomen.
De stankhinder is de afgelopen periode sterk afgenomen. Dat heeft voor een deel te maken met maatregelen die V.d. Groep heeft genomen zoals de vervanging van een koolfilter. De provincie blijft daar bovenop zitten. Er worden nog steeds regelmatig geurmetingen gedaan. In december heeft de laatste meting plaatsgevonden. Tot nu toe blijkt dat de filters hun werk goed doen.
Uit de geurmeting blijkt eveneens dat de geuremissie van de schoorsteen van de biomassahal lager is dan de geuremissie eis uit de vergunning.
In het kader van de handhaving licht spreker toe dat er bij V.d. Groep nog steeds verscherpt toezicht plaatsvindt. Dat heeft geresulteerd in diverse aanpassingen door het bedrijf. Er worden ook

regelmatig controles uitgevoerd, aangekondigd maar vaak ook onaangekondigd. Uit geurmetingen is gebleken dat de overtredingen zijn beëindigd.
Het Actiecomité Bunschoten is geïnformeerd over de voortgang. Naast het persbericht is het rapport over de emissiemetingen gepubliceerd. In het voorjaar 2020 volgt nog een tweede bewonersbijeenkomst.
De biogascentrale is in feite een industriële vergister. Dat geeft ruimte om allerlei vergistbare materialen als input te gebruiken. Naftaleen is een zgn. poli-cyclisch aromatische koolwaterstof die afkomstig kan zijn van diverse vergistbare koolstofhoudende materialen. Het is een stofje dat in heel geringe mate ook in het vergistbare materiaal kan zitten dat de biovergister ingaat. De meetwaarde van naftaleen geeft geen aanleiding om te verwachten dat er gezondheidsrisico's zijn. De provincie blijft daar de komende tijd op toezien.
Er is een administratief onderzoek gehouden naar wat erin gaat en wat eruit zou moeten kunnen komen en of dit allemaal klopt. Voorts is bekeken of de inkomende materialen conform de vergunning zijn. Dit onderzoek is in december 2019 afgerond. Daaruit blijkt dat V.d. Groep verbeteringen moet doorvoeren in het acceptatie- en verwerkingsbeleid en in de interne controle en hun administratieve organisatie. Aan de RUD is gevraagd om in de komende maanden extra alert te zijn op die inkomende materialen en op het hele administratieve proces daaromheen, waarbij ook controlemonsters worden genomen.
De Bibop procedure moet los worden gezien van alle overlastklachten. Er is een vergunningaanvraag gedaan. In aanloop daarnaartoe heeft een Bibop onderzoek plaatsgevonden. Dat ziet erop toe of er een gevaar bestaat dat de aangevraagde vergunning zal worden gebruikt voor het plegen van strafbare feiten of het benutten van gelden die afkomstig zijn uit gepleegde strafbare feiten. De resultaten die uit het Bibop onderzoek zijn verkregen worden betrokken bij de besluitvorming op de lopende vergunningaanvraag. Die wordt op dit moment voorbereid. Spreker hoopt de Staten daarover zo snel mogelijk te kunnen informeren.

Mevrouw Poppe informeert hoe vaak de koolfilters vervangen moeten worden om stankoverlast te voorkomen.
Gedeputeerde Schaddelee antwoordt dat de filters een keer per jaar moeten worden vervangen. Het feit dat de klachten over geurhinder sinds medio 2019 zijn afgenomen betekent niet dat de provincie er vertrouwen in heeft dat het nu de komende tien jaar goed blijft gaan. Dat is de reden dat de provincie hier qua handhaving scherp bovenop blijft zitten.

De heer De Harder begrijpt dat de apparatuur bij de bewoners thuis desgewenst weer kan worden geïnstalleerd. Geïnformeerd hoe dat in de praktijk werkt.
Gedeputeerde Schaddelee licht toe dat als de trend is dat er weer klachten ontstaan de provincie daarop zal acteren en de apparatuur weer zo snel mogelijk bij bewoners zal worden opgehangen.

De voorzitter rondt de bespreking over dit onderwerp af.

4.2 Statenbrief legionellaproblematiek
Opgewaardeerd door de VVD.

De vragen van de VVD luiden als volgt:
"De VVD vindt het zeer belangrijk dat er goed in kaart gebracht wordt welke (gezondheid)risico's deze problematiek met zich meebrengt.
• Wat voor risico's kan deze problematiek voor inwoners van de provincie met zich mee brengen?
• Wat voor risico's kan deze problematiek voor de omgeving van de installatie met zich mee brengen?
• Gaat er bekend gemaakt worden om welke zuiveringsinstallatie het gaat? Stel, het gaat om die in Overvecht, lopen dan mensen die (ondanks het verbod) zwemmen in de Vecht een

gezondheidsrisico?
• Welke acties zal de provincie Utrecht op dit gebied gaan nemen?”
Gedeputeerde Schaddelee zet uiteen dat het College de zorgen van de VVD deelt. De provincie is onmiddellijk met de onderneming, waar de mogelijke legionellabacterie werd aangetroffen, in overleg getreden en heeft een tweede onderzoek laten uitvoeren. De provincie heeft eveneens met de GGD Utrecht, de betreffende gemeente en het waterschap gesproken. De GGD wist al snel te melden dat door de huisarts in ieder geval geen ziektewaarnemingen zijn gedaan die mogelijk tot legionella te herleiden waren. Tegelijkertijd is het contra-onderzoek gestart naar de aanwezigheid van legionella. In afstemming met RIVM is een op legionella gespecialiseerd laboratorium ingeschakeld om dat onderzoek te doen. Op maandag 30 december 2019 kreeg de provincie een terugkoppeling daarvan. Uit de analyserende resultaten blijkt dat alle uitslagen op de aanwezigheid van legionella negatief waren; het is dus niet meer aangetroffen. Dat was goed nieuws. De provincie heeft wel met de onderneming afgesproken dat primair de onderneming zelf verscherpt aandacht houdt voor de legionellaproblematiek door periodiek het afvalwatersysteem op legionella te monitoren. De provincie is in ieder geval blij dat het risico nu beheerst is. Als de Staten belangstelling hebben voor de onderliggende RIVM-rapportage dan kan spreker daarvan een link doen toekomen.

De voorzitter rondt de bespreking over dit onderwerp af.

4.3 Memo varend ontgassen
Opgewaardeerd door de VVD.

De vragen van de VVD luiden als volgt:
“Het is goed te lezen dat de provincie Utrecht voortvarend dit dossier oppakt. De VVD heeft het ontgasverbod op de agenda gezet in de vorige periode. Graag zou de VVD weten wat het doel is van de Coalitie binnen haar regeerperiode en hoe dat geobjectiveerd gaat worden. Het landelijk verbod moet een vermindering van 98 % opleveren in 2023 staat te lezen.
• Hoe verhoudt zich het handhaven van ontgassen, dat kennelijk altijd toch moet gebeuren, in minder dichtbevolkte gebieden met het feit dat de emissie er niet minder om wordt en de streefwaarde die de provincie nastreeft volgens het SLA?
• Hoe zien GS de mogelijkheden om de emissie van gassen überhaupt te reduceren, hetgeen meer in lijn zou zijn met het schoonmaken van de lucht? is hier aandacht voor binnen de provincie en zo ja wat voor aandacht?”

Gedeputeerde Schaddelee zet uiteen dat het doel is om zo spoedig mogelijk te komen tot een landelijk ontgassingsverbod. De provincie Utrecht maakt deel uit van de Taskforce Varend Ontgassen. Die heeft de opdracht om de implementatie van dat landelijke verbod zo snel mogelijk te realiseren door o.a. het ontwikkelen van infrastructuur, het regelen van vergunningverlening, het regelen van dampverwerkingsinstallaties en het opzetten van handhaving en toezicht. De verwachting is dat het landelijk verbod medio 2020 zal ingaan, maar dat gebeurt in drie tranches. In 2023 moet dit zorgen voor ongeveer 98% minder uitstoot van schadelijke, vluchtige stoffen. Op het moment dat het verbod is ingegaan mag er nergens meer worden ontgast.
Op 13 januari jl. is de SLA ondertekend. Daarbij was de Minister aanwezig. Gedeputeerde Van Muilekom heeft de Minister in zijn toespraak nogmaals opgeroepen om haast te maken met de invoering van het landelijk verbod.

Mevrouw Hoek merkt op dat in de onderbouwing voor de opwaardering wordt aangegeven dat de VVD het ontgasverbod in de vorige periode op de agenda heeft gezet. Zij hecht eraan op te merken dat m.n. 50PLUS samen met de SP jarenlang bezig zijn geweest om het ontgassen op de agenda te zetten.

Mevrouw Van Ulzen merkt op dat de vraag ook in het kader van de energiemaatregelen is gesteld. Alles kan verboden worden. De vraag is of ook nagedacht wordt over het inrichten van de schepen met iets innovatiefs waardoor er niet meer behoeft te worden ontgast.
Gedeputeerde Schaddelee licht toe dat de provincie Utrecht meedoet aan de Green Deal Binnenvaart. Dat gaat vooral over de motoren van de schepen. Hij kan zich echter voorstellen dat het ontgassen daarvan ook onderdeel uitmaakt. Daarnaast zijn er ontgassingsinstallaties. Hij kan zich eveneens voorstellen dat in dat kader aandacht wordt besteed aan een goede infrastructuur zodat schepen niet lang om behoeven te varen om bij een ontgassingsinstallatie terecht te komen.

De voorzitter rondt de bespreking over dit onderwerp af.

5. BLOK MOBILITEIT

5.1 Statenbrief Uitvoeringsprogramma's Mobiliteit

Opgewaardeerd door VVD, PvdA, GroenLinks en PVV.

De heer De Jager geeft aan dat de VVD vrij summier in de argumentatie voor de opwaardering is geweest op grond waarvan spreker van de gelegenheid gebruik maakt nadere vragen te stellen.
Het is voor de VVD duidelijk dat de provincie voor een enorme mobiliteitsopgave staat. Onderschreven wordt dat een integrale aanpak om die opgave in samenhang op te pakken de geëigende weg is.
Vanuit het College is er een duidelijke beweging om m.n. automobilisten richting OV en de fiets te krijgen. Daar is wat de VVD betreft niets op tegen zolang dat op vrijwillige basis gebeurt en op basis van verleiding.
De VVD ziet eveneens dat de Ladder van Verdaas wordt gebruikt om te beargumenteren dat in beginsel vooral niet wordt geïnvesteerd in nieuwe infrastructuur.
De vraag is welke ruimte dit toch nog laat om onder bepaalde omstandigheden te kunnen investeren in wegeninfrastructuur voor automobilisten als dat wellicht toch wenselijk is. Investeringen in OV en zelfs in (snel)fietsroutes vragen toch ook tijd. De mobiliteitsopgave is zo groot dat de VVD denkt dat, los van allerlei andere goed bedoelde ontwikkelingen, het autoverkeer nog enorm toe gaat nemen. In de visie van de VVD houdt integraliteit ook in dat wel degelijk wordt gekeken naar wat in de wegeninfrastructuur verder kan worden geoptimaliseerd.
De VVD onderschrijft volledig de focus te leggen op meer mensen bewegen om de fiets te pakken. Ook dat vraagt afstemming met o.a. gemeenten. Er wordt aangegeven dat de provincie bereid is om 65% maximaal financieel bij te dragen aan alle investeringen die bv. nodig zijn voor snelfietsroutes. Mochten gemeenten niet bereid zijn om daarop aan te vullen dan zal de provincie zoeken naar alternatieven. Geïnformeerd wordt aan welke alternatieven daarbij wordt gedacht mede gelet op het feit dat In 2019 is geconstateerd dat er een enorme uitputtingsslag op de bestaande reserves heeft plaatsgevonden.
In een ander uitvoeringsprogramma leest de VVD over verkeersveiligheid dat het helaas m.n. juist fietsdeelnemers zijn waarmee in toenemende mate ongevallen gebeuren. Uitgaande van een enorme toename van het fietsverkeer de komende jaren is de vraag wat de provincie aanvullend kan doen om te voorkomen dat dit zich vertaalt naar veel grote ongelukken juist bij de groep van fietsers. Er wordt gesproken over gedragsverandering en bewustwording. Dat vindt de VVD te vaag; wellicht is er meer nodig.
De VVD begrijpt dat het College insteekt op meer goederenvervoer over het water. Tegelijkertijd staat er in de tekst dat het goederenvervoer over water in vrijwel alle overslaghavens afneemt. Spreker weet zelf vanuit de proef Blue Port in de Ronde Venen dat er weinig bedrijven bereid waren om te verhuizen naar een locatie aan het water. Geïnformeerd wordt of het College weet waarom dit niet alleen in de Ronde Venen maar wellicht ook op andere plekken op dit moment niet enthousiast wordt ontvangen.

Op 30 oktober 2019 heeft gedeputeerde Strijk de toezegging gedaan dat rond deze tijd duidelijkheid zou zijn over de financiële afhandeling met Zuid-Holland rond het Merwedekanaal. Geïnformeerd wordt of hierover iets te melden is.
De voorzitter merkt op dat de VVD een hele algemene omschrijving heeft gegeven ter onderbouwing van de opwaardering en thans ter vergadering met een rits aan aanvullende vragen komt. De VVD doet zichzelf daarmee tekort omdat de vragen waarschijnlijk niet direct kunnen worden beantwoord. Bovendien heeft zij de commissie vanwege de tijd gevraagd de in de agenda opgenomen vragen niet te herhalen en de VVD doet thans precies het tegenovergestelde. Spreekster hoopt dat dit als een incident kan worden aangemerkt.
De heer De Jager onderkent het betoog van de voorzitter.

De vraag van de PVV luidt als volgt:
"De PVV mist een uitvoeringsprogramma automobiliteit. Wel is er een voor de fiets, een voor het OV, een voor het goederenvervoer maar geen een voor de auto terwijl die de komende decennia niet is weg te denken uit onze provincie. De PVV wil hierover graag een reactie van GS en de andere fracties."
De heer Van Deún voegt hieraan toe dat de PVV zich aansluit bij het betoog van de VVD met betrekking tot de auto.
Ter toelichting op de vraag van de PVV geeft spreker aan de cijfers te zijn nagegaan bij het CBS. In de provincie Utrecht rijden 903.000 motorrijtuigen waarvan 700.000 personenauto's. De provincie heeft 1,3 miljoen inwoners. Meer dan de helft van de inwoners van Utrecht rijdt in een auto, waarvoor de provincie geen beleid heeft. In alle mooie plannen over de fiets leest de PVV deze realiteit nergens terug.
De heer Oude Wesselink merkt op dat uit de cijfers van het CBS voornamelijk blijkt dat automobiliteit zo dominant aanwezig is omdat het in de provincie Utrecht zo goed is geregeld. Op grond daarvan moet flink worden geïnvesteerd in fietsen en OV zodat dit veel meer op een gelijkwaardiger niveau kan komen als de auto.
De heer Van Deún verwijst naar de insprekers over de fileproblematiek op de N201. Het verkeer staat overal vast. Dat het zo goed gaat met het autoverkeer in de provincie Utrecht wenst de PVV derhalve te betwijfelen.
De heer Oude Wesselink merkt op dat ondanks files nog steeds sprake is van een hele goede bereikbaarheid. Die hele goede bereikbaarheid is er qua verbinding niet voor de fiets of OV.
De heer Van Deún wijst erop dat in Utrecht ook sprake is van fietsfiles bv. voor de Bijenkorf.

De vragen van GroenLinks luiden als volgt:
"In andere losstaande stukken (zoals het stuk over de vervanging van abri's) blijkt dat concreet rekening gehouden wordt met R-net. Toch komt dit vrijwel niet voor in het uitvoeringsprogramma, terwijl er wel veel andere lange termijn-ontwikkelingen worden genoemd. Hoe concreet wordt er nu door GS en de ambtenaren rekening gehouden met de introductie van R-net?
Willen GS meer of minder internationaal treinverkeer op Utrecht CS? Lobbyen wij daar concreet voor?
Verkeersveiligheid:
Als je gegevens over bepaalde groepen oplevert, dan zou GroenLinks het fijn vinden als het aantal verkeersdoden wordt afgezet tegen het aantal kilometers of reistijdminuten van die groep. Nu is het niet goed mogelijk conclusies trekken omdat je niet weet hoe groot de groep is. Is het mogelijk om voortaan ook te benoemen hoe groot een bepaalde groep (bijv. een leeftijdscategorie of een vervoerswijze) is in vergelijking met de totale hoeveelheid verkeer?"

De vragen van de PvdA luiden als volgt:
"Op pagina 17 staat 1 van de 2 doelen op twee manieren beschreven: meer reizigers zijn tevreden en meer tevreden reizigers. Volgens de PvdA zit daar een groot verschil in: willen we nu dat het cijfer van de klanttevredenheid omhooggaat of willen we meer reizigers die ook nog eens tevreden zijn?

De PvdA wil dit graag duidelijk hebben omdat het raakt aan de kern van ons OV-beleid: tot nu toe is er vooral gestuurd op 'meer reizigers' waardoor je het allerlei kleine maar kwetsbare doelgroepen misschien moeilijker maakt om met het OV te reizen. De PvdA ziet wel het een en ander terug in het bedienen van reizigers die buiten het reguliere OV vallen, maar wat de PvdA betreft is de omschakeling van het OV veel fundamenteler dan dat: hoe zorgen we ervoor dat met een fikse autonome reizigersgroei het 'regulier OV' niet een product wordt voor de forens maar een nutsvoorziening blijft voor de hele Utrechtse samenleving? Wat de PvdA betreft hoeft 'meer (al dan niet tevreden) reizigers' dan ook geen doel op zich te zijn. Als we meer forenzen op de fiets krijgen is dat ook prima. De sociale functie van het OV moet wat de PvdA betreft meer aandacht krijgen in het OV-beleid van de provincie. Graag wisselen we hierover van gedachten in de commissie M&M."

Gedeputeerde Schaddelee merkt op dat er een breed scala aan vragen is gesteld. Dit betreffen echter ook uitvoeringsprogramma's die heel erg de diepte ingaan en voor de provincie een hele belangrijke uitwerking zijn van zowel het Mobiliteitsprogramma (staand beleid) en het nieuwe Coalitieakkoord.
Spreker onderschrijft dat de mobiliteitsopgave heel groot is. Het is goed dat dit als integrale opgave wordt bekeken. Om de verwarring weg te nemen dat nu helemaal niets meer wordt gedaan op het gebied van de wegeninfrastructuur wijst spreker op de verschillende onderwerpen die thans op de agenda staan waar de focus m.n. ligt op auto infrastructuur (o.a. N201, ondertunneling bij Maarsbergen). Daarbij wordt continu geoptimaliseerd wat de provincie heeft en er wordt continu gemonitord hoe het gaat met de doorstroming en de veiligheid op de provinciale wegen.
Tegelijkertijd staat de provincie een accentverschuiving voor omdat er qua gezonde mobiliteit veel winst is te behalen. Dat heeft voor een deel te maken met het gezond inpassen van de wegen, maar eveneens met de manier waarop de burger zich voortbeweegt; m.n. voor de fietser en de voetganger is er wat dat betreft nog veel te winnen. Fietsfiles zijn uiteraard niet het speerpunt van het beleid van het College. Voorgestaan wordt dat ook de fietsers beter kunnen doorfietsen.
De PVV noemt het aantal motorvoertuigen in de provincie Utrecht maar een teling van het aantal fietsers zal naar verwachting uitkomen op een factor 2 of 3. Een gemiddeld huishouden heeft 1,5 auto en 3 tot 4 fietsen. Het aantal waarvan de provincie het meest heeft moet echter niet doorslaggevend zijn voor de aandacht die daaraan wordt besteed. Er zal bekeken moeten worden hoe de provincie haar mobiliteitssysteem op een integrale gezonden schone manier krijgt; daarbij zijn alle modaliteiten nodig.
Er is een subsidieverdeling 65% - 35% bij de snelfietsroutes waarbij de vraag is gesteld wat mogelijke alternatieven zijn. Spreker heeft recent met de U16 afgesproken te komen tot een meer regionale afstemming in de zin dat gemeenten niet jaarlijks afzonderlijk een subsidieaanvraag doen maar als U16 bekijken wat zij het komende jaar willen gaan aanpakken en hoe de gemeenten gezamenlijk en de provincie dit geld bij elkaar leggen waarbij de verdeelsleutel wel 65 – 35% is maar waarbij soms eveneens een match kan worden gemaakt met bv. Rijksgelden. In het BO MIRT zijn daarover ook afspraken gemaakt die m.n. vallen onder Goedopweg. In verschillende programma's zijn er mogelijkheden om er op die manier naar te kijken.
Verkeersveiligheid is een belangrijk issue dat ook steeds meer bij de fiets naar voren komt. In dat kader moet oog zijn voor de inrichting van de weg en het soort fietsers. Er rijden steeds snellere fietsen en de leeftijd van de gebruikers daarvan stijgt behoorlijk. Waar vooral oudere mensen snellere fietsen hebben terwijl de reactiesnelheid soms afneemt nemen de risico's toe. De provincie zet daarop in met educatieve programma's die zich m.n. richten op senioren. Dit gebeurt ook bij kinderdagverblijven en op scholen. Dat heeft te maken met gedrag en bewustwording.
Het Merwedekanaal valt onder de portefeuille van gedeputeerde Strijk. Het is spreker bekend dat eerder overleg op verzoek van Zuid-Holland is uitgesteld en dat nu de komende week overleg plaatsvindt om tot een vergelijk te komen.
Deze week heeft spreker een gesprek gevoerd met o.a. de directeur van Lage Weide. Dat ligt aan het Amsterdam-Rijnkanaal. Daar zijn veel mogelijkheden voor overslaghavens. Lage Weide werkt intensief aan de ontwikkeling maar ziet tegelijkertijd dat de blue portprojecten niet goed op gang

komen. In het uitvoeringsprogramma goederenvervoer is een hoofdstuk opgenomen waarin wordt gekeken hoe aan het goederenvervoer over water een stimulans kan worden gegeven. Daarbij kan o.a. worden aangesloten bij Europese subsidies. In stedelijk gebied wordt door gemeenten steeds meer de vraag gesteld hoe bv. stadsdistributie over water vorm zou kunnen worden gegeven. Een goed voorbeeld hiervan is de bierboot in de stad Utrecht. Lage Weide is in gesprek met een logistieke ondernemer die allerlei ideeën heeft om de stadsdistributie over het water een nieuwe impuls te geven.

De heer De Jager herkent in de beantwoording het beleid waarvoor het College staat.
Met betrekking tot het gewenste vervoer over water is het GS dus niet bekend waarom dat tot op heden nog niet heeft geleid tot successen.
Gedeputeerde Schaddelee antwoordt dat dit hem niet bekend is. Hij weet wel dat de provincie betrokken is geweest bij zowel het project blue port als het project op Lage Weide. Hij veronderstelt dat daar ook onderzoek naar is gedaan. Desgewenst kan hij navragen of hierover een rapportage beschikbaar is. Spreker onderschrijft dat het leerzame stof is omdat het een ontwikkelrichting is die de komende jaren zeker interessant is.
De heer De Jager ziet nadere informatie in deze, indien beschikbaar, met belangstelling tegemoet.
Gedeputeerde Schaddelee vervolgt in zijn antwoord op de vragen van de VVD eveneens te hebben gereageerd op de vragen van de PVV.
Er is een programma provinciale wegen. Dat gaat primair over wat er voor de auto wordt gedaan. 96% van de Utrechters beschikt over een fiets en er zijn 1,2 fietsen per inwoner. Dat rechtvaardigt in zijn visie dat daaraan aandacht wordt gegeven.
De heer Van Deún geeft op grond hiervan in overweging fietsbelasting in te voeren.
Gedeputeerde Schaddelee antwoordt dat bij de aanschaf van een nieuwe fiets al belasting wordt betaald. Indien beprijzing van mobiliteit aan de orde is, kan hierover wellicht van gedachten worden gewisseld. Vooralsnog wil het College het gebruik van de fiets stimuleren op grond waarvan de suggestie van de PVV nu niet wordt meegenomen.
Spreker vervolgt dat het op blz. 13 niet moet gaan over meer reizigers maar over een hogere tevredenheid. De tekst zal als zodanig worden aangepast.
Op dit moment wordt U-link uitgerold dat de komende jaren optimaal zal worden ontwikkeld. Spreker sluit niet uit dat de provincie na 2023 ook R-net een plaats geeft. De planning en meer informatie daarover is te vinden op blz. 29 en blz. 37.
Voor wat betreft het internationale treinverkeer op Utrecht CS sluit de provincie aan bij lopende initiatieven om de hogesnelheidstrein ICE vaker naar Duitsland te laten rijden. Daarnaast is er de verbinding via Amersfoort naar Berlijn. In het toekomstbeeld OV 2040 komt ook het internationaal spoorvervoer aan bod. Spreker verwacht de Staten daarover in het najaar 2020 te kunnen informeren.
De provincie is continu bezig met het verbeteren van haar data waarbij zij soms afhankelijk is van de kwaliteit van de data waarover zij beschikt. Elk slachtoffer is er een teveel; er is zeker nog ruimte voor verbetering. Er moet voor worden gewaakt er te veel een statistische exercitie van te maken. Per geval wordt bekeken hoe de situatie kan worden verbeterd. In tabel6 op blz. 16 wordt inzichtelijk hoe vergelijkenderwijs, gebiedsgericht en modaliteitsgericht wordt gekeken naar de cijfers.

De voorzitter rondt de bespreking over dit onderwerp af.

5.2 Statenbrief Reizigerstarieven OV 2020
Opgewaardeerd door GroenLinks, VVD, Denk en SP.

De vragen van GroenLinks luiden als volgt:
“Wat een flinke verhogingen weer. GroenLinks was in de veronderstelling dat we het openbaar vervoer juist zagen als de manier om de regio Utrecht duurzaam bereikbaar te houden. Maar dan moet het wel betaalbaar blijven! Er is al besloten om de jaarlijkse bijdrage te indexeren. Maar nu

komt er weer een verhoging die nog veel hoger is dan de jaarlijkse indexatie.
In de Statenbrief staat: "Het kilometertarief gaat van 15,4 cent naar 16,9 cent en blijft daarmee onder het landelijke gemiddelde." Dat heeft GroenLinks uitgezocht. Dit is een stijging van 10%. Deze stijging is met andere Concessies vergeleken: Rotterdam: 2%, Den Haag: 2%, Amsterdam: 5%, Almere: 1%.
Ter vergelijking met de MRB: deze is in 2020 helemaal niet verhoogd maar blijft even hoog als in 2019 (en ook geen indexering). Graag een uitleg waarom een dergelijke flinke stijging te rechtvaardigen valt."
De heer Oude Wesselink hecht eraan een rectificatie over de MRB te plaatsen. In de eerdere analyse van GroenLinks zag hij in het besluit over 2020 dat de MRB gelijk blijft. Hij heeft inmiddels gezien dat de MRB wel degelijk is verhoogd. Op grond hiervan trekt GroenLinks die vraag terug.

De vragen van de VVD luiden als volgt:
"• Op welke wijze draagt het verhogen van de OV tarieven, inclusief een extra eenmalige verhoging, bij aan de doelstellingen van het Mobiliteitsprogramma 2019-2023 om het OV betaalbaar te houden, het tevreden stellen van meer OV-reizigers en het efficiënter inrichten van het openbaar vervoernetwerk?
• Waarom is de beoogde kwaliteitsimpuls geen onderdeel geweest van de vereisten voor de te selecteren Concessiehouder in de aanbesteding?
• Waarin verschilt de voorgestelde tariefdifferentiatie van maatregelen die verband houden met inkomenspolitiek, een verantwoordelijkheid die is voorbehouden aan de landelijke overheid?"

De vragen van DENK luiden als volgt:
"Hoe zien de GS de tariefsverhogingen in relatie tot de ambitie in het Coalitieakkoord om het gebruik van OV te verhogen met 20%? Werken tariefsverhogingen juist niet ontmoedigend voor het gebruik van OV?
Klopt het dat de losse kaartjes, waarvan de prijzen niet stijgen, toch relatief duurder zijn dan de overige betaalvormen? Zo ja, als GS al kunnen concluderen dat deze kaartjes voornamelijk gebruikt worden door mensen met een kleine beurs, welke maatregelen nemen GS/zijn GS van plan om te nemen om het OV voor deze groep inwoners toch nog betaalbaar te houden (los van de reeds genoemde pilot)?
Het is ons niet duidelijk hoe GS deze verhogingen als bijdrage zien aan 'betaalbaar OV' als een van de doelstellingen van het Mobiliteitsprogramma. Graag een toelichting hierop.
Hoe zullen GS PS betrekken in het bepalen van de kaders en de wensen voor het tarievenplan 2021?"

Gedeputeerde Schaddelee zet uiteen dat dit het eerste jaar is waarin de provincie de OV-tarieven verhoogt buiten de verplichte verhoging die vanuit het Rijk worden opgelegd. Hij bestrijdt derhalve het beeld dat de OV-tarieven weer worden verhoogd.
Er zijn veel vragen gesteld naar aanleiding van de Statenbrief. Meer in het algemeen haalt spreker daaruit het signaal dat de Staten de reizigerstarieven en de betaalbaarheid van het OV belangrijk vinden; GS delen die mening. In principe volgt de provincie ook altijd de landelijk verplichte stijging en wordt daar niets bovenop gedaan. Dit jaar is een uitzondering op die regel. Die houdt verband met de kwaliteitssprong die de provincie halverwege de Concessie moest maken. De Staten zijn daarover in het tweede kwartaal 2019 schriftelijk geïnformeerd en ook in het najaar 2019 is hierover uitgebreid met de Staten gesproken. De provincie heeft te maken met een onvoorziene grotere groei in het OV die deels komt door capaciteitsuitbreiding. Samen met de extra kwaliteitsimpuls maakt dit dat nu een prijsverhoging moest worden doorgevoerd.
Naar aanleiding van een desbetreffende opmerking van mevrouw Hoek antwoordt spreker de mening van 50PLUS, dat het aantal gebruikers van OV in kleine kernen en het buitengebied afneemt omdat er geen OV is, niet te delen. Het afgelopen jaar was het motto snoeien om te groeien. Onder de streep is uiteindelijk zichtbaar dat het aantal reizigers is gegroeid. Spreker staat op het standpunt

dat voor het komende Vervoerplan moet worden bekeken of alle plekken nu op een goede manier worden bediend. Spreker onderschrijft dat er een verbeterslag te maken is.

Het verheugt mevrouw d'Hondt dat de groei doorzet. Voor de individuele reiziger die de prijs van zijn kaartje verhoogd ziet maakt dat echter niet uit. Als gevolg van de verhoging neemt de vervoersarmoede wellicht toe. Op grond hiervan is de PvdA blij met de toezegging in de vakcommissie dat daarnaar onderzoek zal worden gedaan. Verzocht wordt in aanloop nsar de volgende Concessie te bekijken of wellicht tariefdifferentiatie kan worden toegepast. Mogelijk zijn er naast de pilot gratis OV voor ouderen meer opties om iets aan de sociale kant van het OV te doen.

Mevrouw Poppe geeft aan dat er veel mensen zijn die, vanwege het verdwijnen van dunne lijnen, een eind om moeten reizen omdat ze aangewezen zijn op he OV. Voor die gevallen gaat nu het kilometertarief omhoog, hetgeen de SP betreurt. De SP pleit ervoor daar meer verschil in te maken. De SP heeft begrepen dat de abonnementen niet worden verhoogd; dat geldt eveneens voor de losse kaartjes, hetgeen handig is voor diegenen die af en toe van het OV gebruikmaken. Mensen die heel veel van het OV gebruikmaken maar op hun chipkaart moeten reizen omdat ze vijf keer in de week naar een andere bestemming moeten, kunnen geen abonnement kopen. Die zouden dan veroordeeld worden tot een dure OV jaarkaart. De SP vindt het hele plan lastig te verteren.

Mevrouw Bittich sluit zich in grote lijnen aan bij het betoog van de PvdA. DENK kan zich voostellen dat er vergelijkbare mogelijkheden zoals de U-pas te bedenken zijn.
Er wordt gesproken over de groei van het aantal reizigers. De vraag is om welke reizigers het gaat., Voorkomen moet worden dat de reizigers met een kleine beurs in de vergetelheid raken omdat er op papier sprake is van een groei.

De heer Oude Wesselink bevestigt dat sprake is van een eerste verhoging van het OV-tarief door de provincie. GroenLinks heeft dit alleen vanuit de reiziger bekeken. Voor hen is het met de BTW verhoging en de wettelijke verhoging opnieuw een verhoging. De toezegging, in de vakcommissie gedaan, om in het kader van het Vervoerplan 2021 aandacht te besteden aan vervoersarmoede, verheugt GroenLinks.
De heer Strandstra onderschrijft dat de MRB wel iets omhoog is gegaan maar in Nederland is slechts een provincie die in deze minder MRB heft dan de provincie Utrecht. Ondertussen stijgen de prijzen van de OV-kaartjes wel. Dat heeft in de visie van de PvdD een ongewenst effect tot gevolg als voorgestaan wordt duurzame mobiliteit te stimuleren. De PvdD heeft gehoord dat de Kadernota het moment is om te bekijken of wellicht nog iets met de MRB kan worden gedaan. Geïnformeerd wordt of GroenLinks bereid is samen met de PvdD met een voorstel te komen om de MRB te verhogen ten gunste van het OV als door het College geen stappen worden ondernomen in die richting.
De voorzitter geeft aan dat deze, interessante, discussie buiten het opgewaardeerde onderwerp valt; zij biedt hiervoor niet de ruimte.

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan de bijdrage van de PvdA, de SP, GroenLinks en DENK te delen waar het gaat om de sociale kant van het OV. De vraag is hoe dat wordt ingevuld. Er zal dan o.a. naar inkomen moeten worden gedifferentieerd. Daar zijn de gemeenten bij nodig.
De U-pas is een product van de gemeente. Gemeenten kunnen een dergelijk product altijd aanbieden aan groepen. De provincie moet in dit tarievenplan vooral kijken waar haar mogelijkheden wel liggen. De losse kaartjes zijn niet in prijs verhoogd. Bekend is dat hiervan relatief vaak gebruik wordt gemaakt door mensen met een smalle beurs. Daarnaar is derhalve gekeken. De prijsverhoging van de abonnementen is relatief laag en mensen die vijf dagen per week naar een andere bestemming reizen kunnen gebruik maken van de sterabonnementen waarvoor de prijsverhoging eveneens relatief laag is gebleven. Wat binnen de mogelijkheden van de provincie ligt, gebeurt; wat niet binnen de mogelijkheden van de provincie ligt, kan niet van het College worden gevraagd.

Mevrouw Bittich informeert of de provincie zich pro-actiever zou kunnen opstellen ten aanzien van het aanbieden van mogelijkheden zoals de U-pas omdat de tariefverhoging wel bij de provincie vandaan komt.

De heer De Jager memoreert dat thans letterlijk wordt gezegd dat de provincie de gemeenten nodig heeft voor het differentiëren naar inkomen. De VVD is van mening dat inkomenspolitiek voorbehouden is aan de landelijke overheid. De vraag is of de provincie zich dan al dan niet in samenwerking met gemeenten op een pad gaat begeven waar geen bevoegdheid ligt voor provincie.

Gedeputeerde Schaddelee antwoordt dat er altijd sprake is geweest van tariefdifferentiatie in het OV. Met de komst van de Wet Personenvervoer is het OV bij de provincie terecht gekomen en is er nog steeds sprake van een differentiatiestelsel bv. leeftijdskortingen. Dat zijn wat de vervoerders betreft voornamelijk marketing- en doelgroep benaderingen in plaats van een prijsinstrument. Tegelijkertijd is vandaag in M&M geconcludeerd dat de sociale kant van OV en vervoersarmoede wel degelijk onderwerpen zijn die de provincie zich wil aantrekken. Dat is precies de proef die de provincie gaat doen met gratis OV voor ouderen; een eerste proef om met gemeenten in gesprek te gaan over de invulling van prijsdifferentiatie. Spreker hoopt niet dat aan het College wordt gevraagd om met alle gemeenten in gesprek te gaan over allerlei vormen van differentiatie. Daarmee zou de proef zo groot worden gemaakt dat het onmogelijk wordt. De eerste slag is gratis OV voor ouderen met een smalle beurs. Als dat lukt en er een soort systematiek is ontwikkeld dan kan het daarna desgewenst en indien daarvoor middelen beschikbaar zijn worden uitgerold zoals het door DENK wordt voorgesteld.

Mevrouw Bittich hecht eraan op te merken dat DENK voornoemde proef toejuicht. Het duurt echter wel even voordat de proef is afgerond en voordat daaruit enig beleid kan voortvloeien. DENK pleit ervoor om in de tussentijd proactief te kijken of de provincie iets kan betekenen voor de reizigers met de smalle beurs, waarbij zij ter illustratie heeft gewezen op de U-pas.

Gedeputeerde Schaddelee antwoordt dat de provincie ernaar streeft rond de zomer met de proef te kunnen starten. De proef wordt uitgevoerd om met de uitkomt voordeel te kunnen doen in het kader van de nieuwe Concessie. Wat DENK nu vraagt kan hij niet toezeggen; die vraag zal toch bij de gemeenten moeten worden neergelegd.

Mevrouw Hoek hecht eraan om mee te geven dat er ook nog een relatie is tussen route, prijs en gemak. Als een buslijn bv. lijn 120 tussen Amsterdam en Utrecht ineens niet meer het station in Maarssen aandoet, zullen mensen op die route de bus niet meer nemen omdat het ongemak geeft en daarom de auto pakken.

De voorzitter rondt de bespreking over dit onderwerp af.

5.3 Statenbrief vervanging abri's
Opgewaardeerd door PVV en GroenLinks en PVV.

De heer Van Deún geeft aan dat de vragen van de PVV schriftelijk zijn beantwoord. Daaruit blijkt echter dat de Sedum daken worden terugverdiend door reclame-inkomsten. Uiteindelijk betalen de inwoners of de consument dus de kosten van de Sedum daken waarvan het effect niet bekend is. Kennelijk wordt voorgestaan dat toch op te nemen in een Europese aanbesteding. De PVV informeert of het College wil overwegen om het niet verplicht op te nemen maar als extra punten in de waardering voor een EU-aanbesteding omdat het daarmee dan in ieder geval nog vrijwillig blijft.

De vragen van GroenLinks luiden als volgt:
"GroenLinks vindt bewegende reclamebeelden (displays die echte animaties of videobeelden tonen,

niet displays die om de x seconden van advertentie wisselen) zeer afleidend voor het verkeer. Daarbij komt de verkeersveiligheid in het geding. GroenLinks is benieuwd hoe andere partijen en GS hier tegenover staan. Zijn er al regels/verordeningen die dit verbieden?
In de dienstregeling 2020 is U-Link geïntroduceerd, een vorm van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). HOV gaat echter niet alleen over de rijdende voertuigen, maar omvat meer waaronder dus ook de wachtvoorzieningen. GroenLinks is benieuwd waarom nu al het uitgangspunt is dat abri's waar HOV-bussen halteren niet een meer hoogwaardige uitstraling krijgen dan niet HOV-haltes. Kunnen we het dan wel hoogwaardig noemen als zowel bussen als abri's qua inrichting niet hoogwaardig zijn?
Er wordt voorgesteld om langs R-net corridors de abri's "R-net proof" te maken. Wat zijn deze corridors? Komen die één-op-één overeen met het huidige U-link? Zo nee: hoe worden die bepaald? Zo ja: zijn de huidige U-linkcorridors wel geschikt en wenselijk als R-netcorridors, bijv. in kader van U Ned?
Wellicht technisch: Bij de belangrijkste elementen van de nieuwe abri's staat een voor GroenLinks opvallende afwezige: de DRIS. Kan dit worden verklaard? Hoort wellicht een DRIS bij de wachtpaal en niet bij de abri?”

Gedeputeerde Schaddelee zet uiteen dat bewegende reclamebeelden met animatie of videobeelden niet toegestaan zijn in de provinciale abri’s.
Het gaat alleen om het vervangen van de wachtvoorziening op provinciale haltes. Daarbij wordt het uitgangspunt gehanteerd dat er bij een halte vijf of meer instappers per dag moeten zijn.
Er wordt nog geen onderscheid gemaakt tussen HOV en OV. Met de vervoerders wordt wel bekeken hoe U-link herkenbaarder kan worden gemaakt bij de nieuwe haltes en bij alle abri’s met uitzondering van die op de Weg der Wegen waar sprake is van een wat aangepast profiel. Dus niet alleen de HOV-corridors worden nu zo uitgevraagd dat ze straks ook ombouwbaar zijn naar U-link of naar het R-Ned. De provincie probeert daar zo flexibel mogelijk in te zijn.
Er is op dit moment nog geen sprake van specifieke R-Ned corridors en voor de periode na 2023 worden de vervolgstappen onderzocht in de nieuwe Concessie. Wellicht kan een slimme combinatie worden gemaakt.
De heer Oude Wesselink merkt op dat letterlijk in de tekst staat: om langs R-Ned corridors de abri’s R-Ned proof te maken. Op grond daarvan stelt GroenLinks de vraag waar de R-Ned corridors vandaan komen.
Gedeputeerde Schaddelee zegt toe dit te zullen nagaan. Volgens zijn informatie heeft de provincie geen R-Ned corridors. Mocht dat wel het geval zijn, dan komt hij hierop nader terug.
Spreker vervolgt dat ervoor is gekozen de Sedum daken nu wel in de aanbesteding te zetten. Hij is er geen voorstander van om dat af te zwakken. De provincie ziet het voordeel van de Sedam daken. De PVV spitst de vraag sterk toe op CO2, maar ook als onderdeel van een gezonde ecologische stedelijke omgeving kan een Sedum dak veel toevoegen.

De voorzitter rondt de bespreking over dit onderwerp af.

5.4 Statenbrief deelname eBussed
Opgewaardeerd door GroenLinks.

De vragen van GroenLinks luiden als volgt:
“Een goede doelstelling dat in 2030 alle bussen zero emissie moeten zijn. Dat betekent ook dat we voor de aankomende nieuwe Concessie flink aan het werk moeten en daarmee dus ook de kaders die we als PS mee moeten geven. Als het 100% is in 2030 dan moeten we immers het komende decennium daarin grote stappen maken. GroenLinks is benieuwd of de uitkomsten van dit onderzoek op tijd beschikbaar zijn voor de Staten om de kaders mee te kunnen geven aan de nieuwe Concessie."

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan dat een enorme slag wordt gemaakt om naar zero emissie te komen. Het College deelt de mening dat daarin grote stappen moeten worden gezet. Het project eBussed heeft een looptijd tot begin 2022 en bestaat uit verschillende fasen. Het doel is om kennis op te halen, met elkaar te delen, te genereren en uiteindelijk alles te laten landen in actieprogramma's per regio. Dat loopt gelijktijdig op met de aanloop naar de nieuwe Concessie die eind 2023 moet starten. Dat is de reden dat de provincie hierin deelnemende partij is geworden.
De voorzitter rondt de bespreking over dit onderwerp af.

5.5 Memo update OV Vijfheerenlanden
Opgewaardeerd door de SGP.

De vragen van de SGP luiden als volgt:
"Graag wisselen wij met de gedeputeerde van gedachte over de vraag wanneer er veiligere haltes komen bij de A27. Daarnaast willen wij het hebben over de veiligheid van reizigers bij de nieuwe Rijksweg bij Lexmond."

Gedeputeerde Schaddelee zet uiteen dat met extra urgentie aan die plekken aandacht wordt besteed. Hij memoreert dat de provincie hierover aan de slag moet met de provincie Zuid-Holland. In mei vindt een eerste informatiesessie plaats over het Vervoerplanproces. Spreker hoopt de Staten op dat moment te kunnen informeren over de ombouw. Als voor mei een start kan worden gemaakt, zal dat zeker worden gedaan. Daarbij is de provincie Zuid-Holland echter voor een deel nodig.

De heer Donker informeert of toegezegd kan worden dat het daar veilig is voor de start van het komende winterseizoen.

De heer Mourik-Geluk memoreert dat voormalig gedeputeerde Straat heeft gezegd dat als de provincie Zuid-Holland niet doorkomt Utrecht genegen is extra middelen in te zetten en de versnelling te bewerkstelligen.

Gedeputeerde Schaddelee is het hiermee eens. De provincie wacht niet tot Zuid-Holland meewerkt. De provincie is bereid daarop zelf middelen in te zetten. Er wordt echter gegraven op andermans terrein. Daarover zal overleg met Zuid-Holland moeten worden gevoerd.
Spreker zal de Staten in mei informeren of het daar veilig is voor de start van het komende winterseizoen. Hij acht het niet zorgvuldig daarop nu vooruit te lopen.

De voorzitter rondt de bespreking over dit onderwerp af.

5.6 Kwartaalrapportage vernieuwde regionale tramlijn
Opgewaardeerd door de SGP.

De heer Donker memoreert dat op 14 januari jl. een goede voorlichtingssessie heeft plaatsgevonden. Als de afspraken, die gisteravond zijn gemaakt, worden nageleefd heeft de SGP voor het overige geen vragen.

De voorzitter rondt de bespreking over dit onderwerp af.

6. TER INFORMATIE STATENBRIEVEN
6.1 SB Start exploitatie Tram 22 op 16 december 2019

6.2 Memo gedeputeerde van Essen energieprojecten Renswoude Vijheerenlanden en IJsselstein

6.3 Memo prijsvraag fietspad van de toekomst

6.4 SB Manifest informatie en Consultatie (ICO) Aardwarmte

6.5 SB Aanbesteding regio taxi

6.6 SB Addendum Uithoflijn op U-OV-concessie

7. SLUITING

Niets meer aan de orde zijnde sluit de voorzitter de vergadering onder dankzegging voor ieders komst en inbreng.