

## **VERSLAG van de digitale vergadering van de Statencommissie Milieu en Mobiliteit van 26 mei 2021**

### **Voorzitter:**

T.M.S. Vrielink

### **Aanwezige woordvoerders:**

Ir. H.P. van Essen (gedeputeerde), A.J. Schaddelee (gedeputeerde), G. Bikker (CDA), I. Bouabid (Lijst Bittich), H. van Déun (PVV), A. Donker (SGP), M. de Droog MSc. RA (D66), M. Eggermont (SP), W.M.M. Hoek (50PLUS), drs. J.P. d'Hondt (PvdA), drs. B.C. de Jager (VVD), G.G.J. Mulder (PvdA), ing. D.A. Oude Wesselink (GroenLinks), R. van Reenen (50PLUS), drs. W. Ubaghs (PVV), P. de Weerd (PvdD), ing. H.I. Wolting (ChristenUnie), W. Wijntjes (CDA)

### **Van ambtelijke zijde aanwezig:**

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

---

### **1.1 Opening**

De voorzitter opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom.

### **1.2. Vaststellen agenda**

De voorzitter geeft aan dat vandaag eerst de onderwerpen voor gedeputeerde Schaddelee worden behandeld, evenals het onderzoek van de Randstedelijke Rekenkamer. Vanaf 15.15 uur komt de spreker aan het woord en vervolgens komen de punten voor gedeputeerde Van Essen aan de orde. Zij constateert dat de agenda is vastgesteld.

### **1.3. Mededelingen**

Gedeputeerde Schaddelee gaat in op het tramongeluk bij Nieuwegein van vandaag. Drie ontsparingen in drie maanden tijd is te veel. Een aantal passagiers is gewond, gelukkig niet ernstig. Vier mensen zijn naar het ziekenhuis vervoerd. Er wordt onderzocht hoe het ongeluk heeft kunnen gebeuren en wat ervan kan worden geleerd voor de toekomst. De safetyboard kijkt mee en ook met de wegbeheerder wordt gesproken over verbetermogelijkheden. Later deze dag hoopt men de tram te bergen en de bovenleiding te repareren. Morgen rond de middag kan men naar verwachting de dienstregeling hervatten. Mocht uit het onderzoek blijken dat bijzondere maatregelen nodig zijn, dan gebeurt dat. De commissie wordt er zo snel mogelijk over geïnformeerd. Bij de rondvraag zal spreker dieper ingaan op de vragen van het CDA over de tramaanrijdingen.

De heer Van Déun begrijpt dat elke aanrijding individueel wordt beoordeeld, maar men moet nu ook de samenhang gaan bekijken. In Amsterdam zijn er ook veel aanrijdingen maar zonder ontsparing. Wordt het niet tijd om onderzoek te doen waarom er in Utrecht wel ontsparingen plaatsvinden? Gedeputeerde Schaddelee begrijpt de vraag, maar het is nog te vroeg er iets over te zeggen. Elk ongeluk wordt goed onderzocht.

De heer Eggermont merkt op dat een woordvoerder van de provincie wel in de verleiding kwam iets over de ontsparing te zeggen, volgens een artikel in het AD vandaag. Men moet echter goed onderzoek doen en niet direct mogelijke oorzaken wegstrepen.

Gedeputeerde Schaddelee is het daarmee eens. Een woordvoerder reageert soms ter plekke en is geschokt over wat hij ziet of hoort, maar verstandiger is om het onderzoek af te wachten. Wellicht is er een rode draad uit te halen, zodat er maatregelen mogelijk zijn.

De heer De Weerd stelt voor later over de zorgen vanuit de commissie door te praten.

Gedeputeerde Schaddelee wil er graag langer bij stilstaan als de onderzoeksresultaten van de drie ongelukken er zijn, inclusief de mening van de safetyboard.

De voorzitter stelt voor eerst de rondvraag van het CDA over de tramongelukken te behandelen.

CDA: *Schade naar aanleiding van twee tramongelukken*

De heer Wijntjes wijst erop dat de schade door de tramongelukken enorm is, los van de personele gevolgen. Is er aanleiding na te denken over een betere beveiliging bij de spoorwegovergangen van de tram? Ook naar de ontsporing van vandaag moet men kijken of er een rode draad is te ontdekken, waarna er aanleiding kan zijn verder door te praten in de commissie.

Gedeputeerde Schaddelee gaat in op de eerdere drie ongelukken met grote materiële schade tot gevolg. In februari 2021 bij het eindpunt Nieuwegein-zuid ging het om 500.000 of 600.000 euro. Het ongeluk met het bestelbusje op 16 maart 2021 veroorzaakte 3,5 miljoen euro schade aan de tramstellen en de infrastructuur. De derde aanrijding bij het ziekenhuis in Nieuwegein op 17 april 2021 kostte 600.000 euro. Het letsel bij die ongelukken viel mee. De schadebedragen worden in alle gevallen verhaald op de veroorzaker, de automobilist en diens verzekering. Er zijn geen voorbeelden in Utrecht bekend van schade die men niet kon verhalen. De provincie hoeft er dus ook geen verzekering voor af te sluiten. Het plaatsen van overwegbomen kost veel geld, soms wel 1 miljoen euro per plek. Als de verkeersveiligheid er aanleiding toe geeft, zijn maatregelen nodig. Zo zijn in Nieuwegein bij het fietspad wel overwegbomen aangelegd. De veiligheid van het tramsysteem monitort men doorlopend en elke maand is er overleg aan de hand van de beheersvisie tramsysteem 2020-2024. Alle meldingen van trambestuurders en weggebruikers worden besproken. Daarnaast is er een werkgroep verkeersveiligheid met alle wegbeheerders, die in gesprek gaan met de safetyboard om de opvolging te bewaken.

De heer De Weerd vraagt of men alle ongelijkvloerse tramkruisingen kan voorzien van overwegbomen om toekomstige ongelukken te voorkomen.

Gedeputeerde Schaddelee antwoordt dat het samenhangt met de kosten en de visie op het tracé. In IJsselstein is de tram anders ingepast dan in Nieuwegein en Utrecht. Daar hoort een andere inrichting bij met andere veiligheidsprincipes en snelheden. Men moet blijven monitoren en leren van de vier ongelukken met verschillende oorzaken en op verschillende plekken. Daar ligt een uniforme oplossing niet voor de hand. Het tramsysteem is veilig.

De heer Wijntjes dankt voor het antwoord, maar men moet het denken niet stil laten staan, zeker gezien de grote impact van de ongevallen. De sneltramlijn in Utrecht hangt tussen lightrail en tram in. Hij vertrouwt erop dat de commissie na het onderzoek goed wordt geïnformeerd.

De heer Ubaghs gaat in op de kosten voor de veiligheid. De belangrijkste leveranciers van de veiligheidssystemen leveren klantenkorting. Is onderzocht of de provincie daarvan kan profiteren door heel Nieuwegein in één keer aan te pakken? Kan dat van invloed zijn op de beslissing? Veiligheid kost nu eenmaal geld.

Gedeputeerde Schaddelee dankt voor de suggestie, maar veiligheid is geen geldkwestie. Men moet kijken naar de veiligheidsfilosofie van de tramlijnen. De impact van de ongelukken op de inwoners van Nieuwegein is inderdaad groot. Het karakter van deze sneltram is anders dan de trams in Den Haag of Amsterdam. Spreker zal de incidenten goed onderzoeken en de eventuele samenhang analyseren en delen met de commissie, zo zegt hij toe.

De heer Eggermont vraagt op welke termijn.

Gedeputeerde Schaddelee denkt aan een paar maanden. Vervolgens kan de analyse na de zomer worden besproken.

#### **1.4. Ingekomen stukken M&M**

De commissie heeft kennisgenomen van de stukken.

#### **1.5. Vaststellen verslagen commissie M&M**

Technische Vragensessie N201, 17 maart 2021

Verslag Commissie M&M, 31 maart 2021

Beide verslagen worden ongewijzigd vastgesteld.

### 1.6. Termijnagenda en lijst moties M&M

Mevrouw d'Hondt geeft aan dat de meeste ouderen nu zijn gevaccineerd tegen corona. Wanneer kan de pilot gratis openbaar vervoer voor ouderen weer beginnen?

De heer Oude Wesselink merkt op dat men de reizigers wil terugkrijgen in het openbaar vervoer. Dat zal nog jaren in beslag nemen, zodat men niet kan beweren dat de coronaproblemen voorbij zijn. Gedeputeerde Schaddelee was de pilot niet vergeten. Onlangs heeft hij de update ontvangen van het uitvoeringsprogramma openbaar vervoer. Veel ouderen hebben de tweede prik achter de rug, maar niet alle maatregelen zijn versoepeld. Er zijn in het openbaar vervoer nog beperkingen, ook wat betreft het afstand houden. Er is nu geen ruimte de proef te beginnen, maar mocht het na de zomer kunnen dan staat de pilot startklaar. Het is belangrijk de pilot afgerond en geëvalueerd te hebben voordat de nieuwe concessie wordt aanbesteed. Er is dus enige haast bij, maar men wordt opgehouden door corona.

De heer De Jager gaat in op motie 126 van de PVV en door de VVD gesteund. In een Statenbrief ging het om de fase 1 van de positionering van het trambedrijf. Spreker heeft er vragen over gesteld en dankt voor de beantwoording. Er worden twee aanvullende momenten ingelast, waarin de Staten in gelegenheid worden gesteld mee te denken en te mede beslissen. De motie is daarmee echter niet afgehandeld.

De heer Ubaghs sluit zich daarbij aan. De brief is een begin van de afhandeling van de motie. Gedeputeerde Schaddelee vindt die opmerkingen terecht. De motie is opgepakt maar nog niet afgehandeld.

De voorzitter zal het punt op de lijst met moties laten staan.

### 1.7. Rondvraag

De voorzitter geeft aan dat fracties vooraf schriftelijke vragen hebben ingediend.

*PvdA: Convenant waterstof in mobiliteit*

De heer Mulder heeft zijn vragen gesteld voordat bekend was dat het convenant bij de stukken zit. Hij heeft ook de beantwoording van de vragen van de SP en GroenLinks gelezen. Zijn er in Nederland geen andere regio's die beter aanspraak kunnen maken op het realiseren van de doelstelling rond waterstof? Zoals bekend is waterstof een moleculaire energiedrager en geen alternatief voor energieopwekking door zon en wind. Is de opgave voor de provincie voor de niet-fossiele energieopwekking uit deze bronnen niet al ambitieus genoeg om deze nog verder te belasten met ook nog de productie van waterstof? Dit ook gelet op het bij die productie optredende energieverlies. De inzet van waterstof op het gebied van mobiliteit is alleen zinvol wanneer er geen volwaardige duurzame alternatieven zijn, zoals in de luchtvaart, scheepvaart en zwaar transport op de weg. Daarom verbaast het de PvdA dat er wordt ingezet op de realisatie van 1500 waterstof-(personen)auto's. Is een focus op en het stimuleren van elektrisch rijden niet de meest effectieve route? Spreker vraagt de gedeputeerde naar zijn zienswijze op de financiering van provinciale verplichtingen welke voortvloeien uit dit convenant.

Gedeputeerde Schaddelee vindt het heldere vragen. Elke regio heeft eigen kwaliteiten en een eigen reden om al dan niet met waterstof aan de gang te gaan. Utrecht wil de concurrentie met andere regio's niet aangaan, maar wel kijken naar de eigen mogelijkheden. Er zijn al 91 partijen die het convenant mede hebben ondertekend. De provincie is geografisch het centrum van Nederland met veel transportcorridors, op de weg en het water. Waterstof kan voor de mobiliteit een belangrijke functie hebben bij zwaar transport, ook over water. Gezien de ambities rond de leefomgeving en luchtkwaliteit zet men in op een provinciaal netwerk van energiehubbs nabij goederencorridors. Waterstof is een moleculaire energiedrager en geen alternatief voor energieopwekking. Utrecht zelf wil de ambities niet verder belasten met waterstofproductie, maar juist aanvullen. De netcapaciteit is momenteel nog onvoldoende voor het elektrisch rijden en varen. Uitgangspunt is nul emissie voor

het goederenvervoer, zodat er voor waterstof kansen zijn bij het zware transport en in de binnenvaart. Men haakt aan bij de ambities van het bedrijfsleven, evenals de installatiebranche. Waterstof moet niet gaan concurreren met elektrisch rijden. Het is een aanvulling. Wanneer bedrijven investeren in groene waterstofproductie is het efficiënt om ook personenauto's op waterstof te laten rijden. Het convenant sluit goed aan bij de doelen van de samenwerkingsagenda schone lucht, het programmaplan energietransitie en de green deal binnenvaart en havens, naast het schoneluchtakkoord. Daarvoor zijn al financiële middelen gealloceerd, zodat er geen financiële gevolgen zijn. De samenwerking via het convenant helpt om nieuwe Europese subsidies binnen te halen.

De heer Oude Wesselink gaat in op het argument voor waterstof vanwege onvoldoende capaciteit van het net. In de provincie Utrecht is dat echter niet het geval. Het net is hier zwaar genoeg. Kent de gedeputeerde een voorbeeld dat waterstof een betere optie is dan rijden op accu's vanwege het bestaande net?

Gedeputeerde Schaddelee beziet de capaciteit liever vanuit het oogpunt van de opwekking van groene waterstof in relatie tot het zware transport. Dat is het hoofdargument. Spreker kan niet een concreet voorbeeld noemen. Er is sprake van een missing link tussen het netbeheer en de enorme opgave rond elektrisch kunnen laden op alle plekken. De provincie wil dat gat gaan dichten.

De heer Mulder dankt voor de beantwoording. In de publiciteit over de ondertekening ging veel aandacht uit naar de 1500 personenauto's op waterstof. Het beleid is vooral gericht op zwaar transport, en terecht.

#### *CDA: Vragen over verkeersveiligheid van fietsers*

Mevrouw Bikker heeft een nieuwsbericht aangerept om aandacht te vragen voor de fietsveiligheid. Het blijkt dat relatief veel fietsers en wandelaars gewond zijn geraakt in het verkeer. De CDA-fractie vraagt aandacht voor fietsende weggebruikers. Heeft de gedeputeerde kennisgenomen van de berichtgeving? Deelt hij de zorgen van het CDA omtrent veilige routes voor fietsers, onder meer voor schoolgaande jongeren, en is hij bereid zich daarvoor meer in te zetten? Zou GS kunnen aangeven welke mogelijkheden zij heeft om de veiligheid van fietsers te verhogen, in de hele provincie maar zeker in de gemeente Vijfheerenlanden?

Gedeputeerde Schaddelee vindt het belangrijk aandacht te blijven geven aan dit onderwerp. Hij kent het nieuwsbericht. Aan de hand van dit soort berichten probeert men met de gemeentes telkens het hele verkeer op het provinciale areaal veiliger te maken, zeker voor de zwakste doelgroepen. Fietsers zijn oververtegenwoordigd, vooral de categorieën senioren en leerlingen. In de regionale risicoanalyse verkeersveiligheid is er extra aandacht voor hen. Men zet in op verschillende gebieden, bijvoorbeeld door de infrastructuur zo veilig mogelijk in te richten, met een analyse elke keer na een incident. Ook is er de inzet op verkeersveilig gedrag, met verkeerveiligheidslessen en dodehoeklessen op scholen. Er zijn ook educatieve programma's voor oudere fietsers, onder andere over de risico's van snellere e-bikes. In het uitvoeringsprogramma is sprake van een risicogestuurde aanpak waarbij men zoekt naar geschikte maatregelen. Momenteel stelt men een investeringsstrategie op, die komend najaar klaar is. Acute verkeersveiligheidsrisico's pakt men met voorrang aan. De wegbeheerders zoals de gemeentes en Rijkswaterstaat zijn betrokken bij de regionale uitvoeringsagenda.

Mevrouw Bikker heeft waardering voor wat er al gebeurt. De schoolgaande jeugd verdient extra aandacht. Worden ook de scholen voor voortgezet onderwijs betrokken?

Gedeputeerde Schaddelee bevestigt dat op de schoolgaande jeugd extra focus wordt gelegd, naast de ouderen. Zo is er aandacht voor de fietsroutes naar scholen en de educatie, met bijvoorbeeld de programma's over het gebruik van smartphone op de fiets en de verkeersexamens. In Vijfheerenlanden ging het provinciaal areaal van Zuid-Holland naar de provincie Utrecht. De gedeputeerde gaat de komende maanden bekijken of een inhaalslag daar nodig is. De N484 wordt binnenkort veiliger gemaakt.

VVD: *Vragen over verkeersonveilige oversteeksituatie Beauforthuis*

De heer De Jager geeft een korte toelichting op zijn schriftelijke vragen. Het Beauforthuis heeft al jaren te maken met een verkeersonveilige situatie. Er loopt een provinciaal onderzoek naar en spreker is benieuwd naar de stand van zaken. Wanneer zijn verbeteringen mogelijk?

Gedeputeerde Schaddelee was niet bekend met een provinciaal verkeersveiligheidsonderzoek naar het Beauforthuis, al kent hij de situatie wel. Over het N224-tracé richting Scherpenzeel loopt een onderzoek naar de inrichting, leefbaarheid en geluidsoverlast. Tussen Woudeberg en Zeist vindt in 2023 groot onderhoud plaats. In dat kader bekijkt men of er meer maatregelen nodig zijn. De provincie is nog niet in gesprek met externe partijen over de aanpak van mogelijke hotspots. Wellicht hoort het Beauforthuis daarbij. Een relatie met het KNVB-complex is er niet bij het grote onderhoud, noch in de omgeving van het Beauforthuis.

De heer De Jager vindt het jaar 2023 vrij ver weg, gezien de verkeersonveilige situatie ter plekke. Hij vraagt te kijken of eerdere maatregelen passend zijn, in overleg met de gemeente.

Gedeputeerde Schaddelee vindt het signaal goed. Hij had geen zicht op de problemen bij het Beauforthuis en is er zelf gaan kijken. Bij grote drukte zal de parkeerplaats aan de overkant worden gebruikt, zodat de oversteek onveilig kan zijn. 2023 is voor de planning van groot onderhoud kort dag. Spreker ziet geen reden die planning naar voren te halen. Wel wordt bekeken of het ontwerp veiliger kan worden gemaakt, nog dit jaar en in afstemming met de gemeente. De plek krijgt dus extra aandacht.

De voorzitter gaat vervolgens over op bespreking van agendapunt 2 (zie onder).

Rondvragen voor gedeputeerde Van Essen:

D66: *Voortgang aangenomen moties met betrekking tot klimaat*

De heer De Droog geeft aan dat een aantal moties is aangenomen met betrekking tot het klimaat. Hij vraagt naar de voortgang. Kan gedeputeerde de commissie alvast meenemen in wat de komende tijd is te verwachten als uitwerking van de moties? Mede gelet op de komende kadernota, zou de fractie van D66 daar graag op voorbereid zijn. In het najaar van 2020 besprak PS de energiemonitor van Ecorys. Zijn er plannen om de monitoring in 2021 verder op te pakken en te structureren mede gelet op bovenstaande moties? En zo ja, waar kan men in dat geval op anticiperen?

Gedeputeerde Van Essen stelt vast dat het gaat om een viertal moties. De moties over de samenwerking met Drawdown gaan over een eenvoudig model om de ontwikkeling van broeikasgassen in kaart te brengen. Oplevering is in het laatste kwartaal 2021 en er is budget aangevraagd voor de coördinatie klimaatopgave, inclusief de monitoring. Ook is een Europese subsidie aangevraagd. In de zomer volgt daarover meer nieuws. Spreker zal de motie over de routekaart CO2-neutraliteit voor de eigen organisatie verder uitwerken. Hij komt er in de tweede helft van dit jaar op terug. De motie over de monitor energie heeft drie onderdelen: de programmamonitor, projectmonitor en effectmonitor. De programmamonitor is gereed, de project- en effectmonitor zijn nog in ontwikkeling en er wordt gewerkt aan een webtool die in de tweede helft van dit jaar wordt opgeleverd. De actuele data-effecten vergen tijd en aandacht, gezien de complexiteit. Er volgt daarover een memo voor het zomerreces.

De gedeputeerde gaat ook in op de vragen van D66 over het IPCC-rapport. Hij is in gesprek gegaan met een aantal kennisinstellingen om elkaars kennis en expertise te benutten bij de thema's klimaat en energie. De suggestie van D66 over een lezingenreeks is goed en verdient verdere invulling. Ook daarover houdt spreker de commissie op de hoogte.

De voorzitter gaat over op de inspraak (zie onder, bij agendapunt 1.9).

CDA: *Vragen over energie*

Mevrouw Bikker begrijpt dat het proces van de regionale energiestrategie nog loopt. Statenleden worden uitgenodigd voor diverse bijeenkomsten om de stand van zaken te horen. Over de RES Foodvalley hebben verschillende raadsleden van de gemeentes hun zorgen geuit over de informatievoorziening aan de inwoners en het draagvlak, naast positieve geluiden over de voortgang van het proces. Ook wordt de afstand van windturbines tot de woningen vaak genoemd met betrekking tot de gezondheidsrisico's. Kent de gedeputeerde deze vragen en hoe verloopt het vervolg van de RES'sen? Een andere vraag van het CDA betreft de RES Amersfoort over de zonnepanelen en het rondkrijgen van businesscases voor de ondernemers. Welke mogelijkheden zijn er ten aanzien van boerderijen en stallen?

Gedeputeerde Van Essen vindt het belangrijke onderwerpen, ook om het gesprek met de bewoners over hun zorgen aan te gaan. Bij de RES Amersfoort zet men maximaal in op zon op dak, net als bij de andere RES'sen. Die businesscases zijn soms lastig en de provincie simuleert het maximaal benutten van zon op dak. Spreker zal de brief erover van vorig jaar nogmaals aan de commissie toesturen. Er is het energiefonds Utrecht met financiering voor bedrijven, een versnellingsteam voor zon op bedrijfsdaken en voor de collectieve aanpak is er ook een subsidieregeling voor bedrijven en bij agrarische daken. Daarnaast is er de aanpak voor collectieven van inwoners om te kunnen investeren in zon op dak bij agrariërs. Voor bedrijven zet de provincie stimulerend toezicht in via de omgevingsdiensten. Bij de agrarische daken is de businesscase vaak gerelateerd aan de netaansluiting. Dat vraagt om maatwerk per bedrijf in verband met de afstand tot een transformatorstation. De provincie kan zelf de netaansluitingen niet gaan betalen, wel kan men met slim combineren of clusteren van bedrijven de projecten haalbaar proberen te maken, via landbouwcoaches. Ook is er een dergelijke aanpak in de Kromme Rijnstreek. Er is dus een breed pallet aan maatregelen beschikbaar. In de RES'sen zoekt men naar een programmatische aanpak om de hoge ambitie voor zon op dak te realiseren. Bij de RES Foodvalley hebben de gemeentes primair het voortouw genomen, al ondersteunt de provincie het proces op verschillende manieren. Aan de participatie is ook regionaal invulling gegeven, onder andere met een burgerforum en het stakeholdersoverleg. Alle colleges van de gemeentes in Foodvalley hebben de RES1.0 vastgesteld. Er is brede betrokkenheid en instemming van de stakeholders. Na de vaststelling van de RES volgt het proces van de verdere uitwerking, bijvoorbeeld rond de effecten op de natuur en een ruimtelijke procedure met zienswijzen. Tot nu is het proces van Foodvalley zorgvuldig verlopen. De omgevingsvisie streeft naar duurzame elektriciteit, waarbij ook windenergie nodig is. Dat ligt politiek gevoelig en levert zorgen op bij de inwoners. Die moet men serieus nemen. Maar zonder windenergie wordt het moeilijk de opgaven in de provincie te halen.

*D66: Vragen over het zesde IPCC rapport*

De voorzitter stelt in verband met tijdgebrek voor de resterende rondvraag schriftelijk af te handelen.

### **1.8. Grote projecten**

Er zijn geen mededelingen.

### **1.9. Inspraak**

Zie [inspreektekst van de heer Versteeg](#) over windturbines in Overberg.

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

De heer Donker vraagt naar het draagvlak in Overberg voor het plaatsen van windmolens.

De heer Versteeg (inspreker) antwoordt dat er geen draagvlak voor is. Er waren meer dan 5000 handtekeningen tegen en bij een huis-aan-huis-onderzoek bleek 99% van de bewoners in de omgeving van Overberg tegen windmolens.

De heer De Harder begrijpt het pleidooi voor zonne-energie, maar dat betekent een noodzaak van verzwaring van de netten, met extra kosten. Hoe denkt de inspreker daarover en zijn er alternatieven voor windenergie?

De heer Versteeg antwoordt dat er veel alternatieven qua zon zijn, zo moeten de asbestdaken weg en daarvoor kunnen zonnepanelen worden geplaatst. Voor Renswoude en Utrechtse Heuvelrug betekent dat genoeg energieopwekking om aan de targets te voldoen. Spreker laat een grafiek zien met de behoefte aan stroom en opbrengst van wind en zon. Zonne-energie is iets duurder maar voor de kwaliteit van leven is zon beter.

Mevrouw Bikker dankt de inspreker voor zijn informatie over hoe de inwoners over windmolens denken.

De heer Versteeg merkt op dat Statenleden altijd contact kunnen opnemen voor verduidelijking. Hij heeft veel informatie verzameld over de regio Renswoude en Overberg.

De voorzitter sluit de inspraak af.

## **2. Ter bespreking**

### **2.1. Onderzoeksopzet VRT (2021MM59)**

Mevrouw Teernstra (Randstedelijke Rekenkamer) geeft een toelichting op de onderzoeksopzet en stelt ook de andere aanwezigen van de rekenkamer voor. Het gaat om een onderzoek naar de vernieuwde regionale tramlijn naar aanleiding van motie 176. Het onderzoek bestaat uit twee delen. Er vindt onderzoek plaats naar de oorzaak van de vertraging bij het verkrijgen van de vergunning, naast de vraag in hoeverre men bij de VRT in lijn werkt met de aanbevelingen vanuit het project Uithoflijn. Ook wordt de relatie tussen die twee delen bekeken. De twee onderzoeksvragen zijn uitgewerkt in deelvragen. Het kan zijn dat de oorzaken van de vertraging komen doordat men niet in lijn werkte met de aanbevelingen voor de Uithoflijn, maar wellicht zijn er andere redenen. Het onderzoek is al gestart.

De heer Oude Wesselink heeft een compliment voor de opzet en is benieuwd naar de resultaten. De heer De Jager dankt voor de heldere opzet en waardeert de nuance. Het is geen herhaling van eerdere onderzoeken, maar borduurt erop voort.

Mevrouw Veen is benieuwd hoe de onderzoeksopzet is ontvangen door de organisatie. Zijn er obstakels, problemen of positieve reacties te melden?

De heer Wolting wenst het team succes met het onderzoek.

De heer Ubaghs is mede-initiatiefnemer van het onderzoek en heeft complimenten voor de voortvarendheid waarmee de motie is opgepakt. Aanleiding van de motie is de vraag of er een causaal verband is tussen het negeren van eerdere onderzoeken en de vertraging vanwege het niet-tijdig aanvragen van de vergunning. Wanneer was bekend dat de vergunning niet was aangevraagd? Is dat ambtelijk onder de pet gehouden? Het is begrijpelijk dat PS zelf de conclusies zullen moeten trekken als het onderzoek klaar is, maar hopelijk kan het onderzoek harde conclusies trekken, die ook als zodanig worden gepresenteerd door de rekenkamer. Bij de beoordelingscriteria moet men niet om de hete brij heen draaien.

De heer De Weerd vindt de opzet prima.

De heer Eggermont vond de onderzoeksvraag eerst verwarrend maar de uitleg vandaag was verhelderend. Hij wenst de rekenkamer succes bij het onderzoek.

De heer Bouabid wenst het team succes en heeft geen vragen.

De heer Wijntjes vindt het een goede onderzoeksopzet, waarmee men aan de slag kan. Kan het onderzoek niet eerder klaar zijn?

Mevrouw Teernstra (Randstedelijke Rekenkamer) antwoordt dat de organisatie positief reageerde op de opzet. Er zijn veel stukken bij hen opgevraagd en alles wordt snel geregeld. Wanneer het niet-aanvragen van de vergunning bekend was, wordt meegenomen in de vraagstelling. Spreekster doet haar best een mooi rapport te schrijven, hopelijk naar tevredenheid van PS.

Mevrouw Hoenderdos (Randstedelijke Rekenkamer) licht toe dat bij een rekenkameronderzoek altijd een zorgvuldig hoor- en wederhoorproces wordt gevolgd. Er zijn vijftien werkdagen beschikbaar voor

feitelijk wederhoor en na de conclusies ook nog eens vijftien dagen voor bestuurlijk wederhoor. In totaal is dat drie maanden, maar de zomer is geen goed tijdstip om het wederhoor te laten plaatsvinden. Daarom is de doorlooptijd langer. Er is technische ondersteuning vanuit Horvat en zelf is de nodige ervaring vanuit de Uithoflijn opgebouwd. Het is een ingewikkeld en technisch onderwerp waar men goed moet induiken om scherpe onderzoeksvragen op te stellen en scherpe conclusies te kunnen trekken. Dat alles vraagt de nodige tijd. Kwaliteit en zorgvuldigheid gaan voor snelheid. Mevrouw Veen vindt de opzet veelomvattend. Zij mist de koppeling naar de Staten in relatie tot de bekendheid van de evenementen.

Mevrouw Teernstra geeft aan dat het onderdeel van het onderzoek is.

De heer Ubaghs vindt het onderzoek volledig. Hij heeft willen aangeven op welke vragen hij de nadruk legt.

De voorzitter dankt de rekenkamer voor de toelichting en schorst de vergadering kort tot de gedeputeerde Van Essen is gearriveerd voor de beantwoording van de aan hem gerichte rondvragen en de bijdrage van de spreker (zie boven).

### **3. Ter kennisname stukken**

- 3.1. SB Fase 1 van Verkenning positionering Trambedrijf
- 3.2. SB Voorbereiding transitieplan OV en wijziging dienstregeling 2-de helft 2021 vanwege Covid-19
- 3.3. Statenbrief proces Regionaal Mobiliteitsprogramma
- 3.4. Memo Westelijke ontsluiting Amersfoort
- 3.5. SB Vertraging projecten N233 door stikstofproblematiek
- 3.6. SB ondertekening convenant waterstof in mobiliteit provincie Utrecht
- 3.7. Brief van college B&W Utrecht over 6e bestuurlijke voortgangsrapportage NRU en Aanpak uitwerking spoor 2 NRU 2021
- 3.8. Memo afhandeling motie n.a.v. statenvoorstel concept RES'sen
- 3.9. Memo opzet en inhoud BOT-sessies Mobiliteit 2021
- 3.10. SB Rapportage Luchtkwaliteit 2019 en voortgang Uitvoeringsagenda Gezonde Lucht 2018-2023
- 3.11. SB Esthetisch programma van eisen Spooronderdoorgang Maarsbergen
- 3.12. SB Programma "Asbestdaken op nul in 2030"
- 3.13. SB Verbetering van de Oost-West verbinding door het Groene Hart (Spoorlijn Leiden-Utrecht)
- 3.14. Memo Instrumentarium mobiliteit
- 3.15. Memo Besluitvorming RES Foodvalley en Amersfoort
- 3.16. SB Particuliere houtstook

### **4. Sluiting**

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