

**Verslag van de bijeenkomst ad hoc commissie Pakketstudies Bereikbaarheid van
6 september 2010**

Aanwezig:

J. Konijnenbelt (voorzitter), R. van Lunteren (gedeputeerde), J. Benschop, F. Bersch, mw. U. Blom, mw. W. Bodewitz, mw. K. Derks-Wolthuizen, C. van Ee, J. Fastl, N. Hoefnagels, P. Kelder, R. Roos, mw. J. Versteeg

Amtelijk:

C. Bontje, E. Diepstraten, H. Kraaij, J. van Lopik, R. Poort, mw. W. Voorneman-Rikkers (verslag)

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom.

2. Mededelingen en Ingekomen stukken

Mededelingen

- De voorzitter deelt mede dat de heer Korff de Gidts, Stichting Onderzoek en Educatie Stad en Amelisweerd, zich heeft gemeld als inspreker.
- De voorzitter deelt mede dat via de mail een tweetal memo's is toegezonden over resp. de stand van zaken VERDER en de planning Planstudies. Deze kunnen worden behandeld bij de ingekomen stukken resp. het desbetreffende agendapunt.

Ingekomen

2.01. Hr. B. Hermans: besluiten planstudie Ring Utrecht

De heer Roos merkt op dat de brief aan de Commissie MME is gericht. Hij informeert naar de procedure ter zake van de beantwoording. De heer Hermans geeft in zijn brief aan, dat er niets over de extra toevoerwegen wordt gezegd. Spreker informeert of dit juist is en om welke toevoerwegen het precies gaat.

Mevrouw Blom merkt in aanvulling op de eerste vraag van MU op, dat de brief al van november 2009 dateert.

De heer Poort licht toe dat – conform de gebruikelijke werkwijze – direct na ontvangst van de brief een ontvangstbevestiging is gestuurd met de mededeling dat de brief zo snel mogelijk zal worden geagendeerd voor een formele vergadering; in dit geval is daarvan nu pas sprake. Voor wat betreft de toevoerwegen wordt verondersteld dat het gaat om de bypass om Fort 't Hemeltje (de parallelweg van de A27), aldus de heer Kraaij. Op de tekeningen, waarvan destijds sprake was, lijkt dat een extra toevoerweg.

De heer Van Lunteren voegt hieraan toe dat de opvatting van de provincie hierover helder is gecommuniceerd richting de Minister. Aangegeven is dat, indien het uit oogpunt van ruimte en veiligheid niet mogelijk is de wegen in elkaar over te laten lopen, de toevoerweg zo ver mogelijk van Fort 't Hemeltje en de schootsvelden moet blijven.

De heer Roos hecht eraan op te merken moeite te hebben met de procedure. De brief is in november 2009 ontvangen en nagenoeg een jaar verder wordt verondersteld waarover het zou kunnen gaan. Hij vraagt zich af waarom niet in een veel eerder stadium contact is opgenomen met de heer Hermans om te vragen wat werd bedoeld.

De voorzitter zegt toe te zullen nagaan welke actie is ondernomen en waarom het zo lang heeft geduurd.

De voorzitter geeft vervolgens het woord aan de inspreker.

De heer Korff de Gidts, Projectleider Kracht van Utrecht 2.0 van de Stichting Onderzoek en Educatie Stad en Amersfoort, leest ter vergadering een brief voor, gericht aan PS, over de Kadernota Ruimte en de Haalbaarheidsstudie Kracht van Utrecht 2.0. De brief is ter vergadering uitgereikt. Korthedshalve zij verwezen naar de inhoud.

Desgevraagd door de heer Korff de Gidts zegt de heer Poort toe de ter vergadering uitgereikte brief te zullen doen toekomen aan alle PS-leden.

Met betrekking tot de uitnodiging om de commissie nader te informeren over de resultaten van de nu lopende Haalbaarheidsstudie Kracht van Utrecht 2.0 merkt de voorzitter op dat dit bij agendapunt 6 aan de orde komt.

Nadat de voorzitter heeft vastgesteld dat er geen vragen zijn bedankt hij de heer Korff de Gidts voor zijn komst en inbreng.

3. Verslag ad hoc commissie Pakketstudies en Bereikbaarheid 11 januari 2010

Het verslag wordt conform vastgesteld.

N.a.v. de inhoud

Desgevraagd door de heer Roos antwoordt de heer Van Lunteren dat in een vertrouwelijke bijeenkomst van de Ad hoc commissie een terugkoppeling heeft plaatsgevonden van het MIRT-overleg op 3 november 2009; van de vertrouwelijke bijeenkomst is geen verslag gemaakt.

Mevrouw Blom voegt hieraan toe dat de schriftelijke terugkoppeling aan de Tweede Kamer een openbaar stuk betreft, dat nog op internet is terug te vinden.

4. Presentatie stand van zaken Knooppunt Hoevelaken door Rijkswaterstaat

De voorzitter geeft woord aan mevrouw Lichtendahl en de heer Koolwijk van Rijkswaterstaat.

De heer Koolwijk zet uiteen dat is verzocht de commissie te informeren over de stand van zaken van de planstudies binnen het VERDER-pakket. Hij gaat vervolgens met name in op de stand van zaken met betrekking tot de Ring.

De handout van de presentatie is als bijlage aan het verslag toegevoegd. Korthedshalve zij hiernaar verwezen.

De heer Bontje merkt op dat in de presentatie wordt aangegeven dat in het ontwerp-Tracébesluit 2 x 3 rijstroken op de A27 wordt voorgesteld met een ruimtereservering voor evtl een 4^e rijstrook **en/of** een HOV. Volgens hem moet dit een ruimtereservering voor evtl een 4^e rijstrook **en** een HOV zijn.

Mevrouw Lichtendahl licht toe dat er in het geval van een 4^e rijstrook ook sprake is van een OV-verbinding. In dat kader kunnen echter nog varianten worden bedacht bv dat er een buslijn of een HOV komt, waarvan ook ambulancediensten gebruik maken. In het ontwerp-Tracébesluit is dit nog niet ingevuld.

De heer Van Lunteren onderschrijft het betoog van de heer Bontje. Aan RWS wordt verzocht dit nader uit te zoeken en dit terug te koppelen, hetgeen door mevrouw Lichtendahl wordt toegezegd.

De heer Hoefnagels memoreert dat ter zake van het traject A27 en A1 in het voorjaar een aantal discussiebijeenkomsten heeft plaatsgevonden in verschillende kernen van de gemeente De Bilt. Geïnformeerd wordt of daarmee iets is gebeurd.

Mevrouw Lichtendahl antwoordt bevestigend. Een reden van de vertraging is o.a. de oproep de saneringsituatie van de Tolakkerweg mee te nemen.

De heer Hoefnagels memoreert dat de sanering betrekking heeft op een scherm, dat al tientallen jaren geleden is toegezegd. Dit is derhalve niet naar aanleiding van een oproep van de inwoners opgenomen. Hij doelt met name op de klachten ten aanzien van o.a. de parkeerplaats.

Mevrouw Lichtendahl antwoordt dat het gebied rondom de parkeerplaats niet iets is dat in een ontwerp-Tracébesluit wordt opgenomen; dat heeft betrekking op beheer en onderhoud. Wel kan zij mededelen dat het districtshoofd van RWS en de wethouder van De Bilt samen met de bewoners de problematiek van de verzorgingsplaatsen vorige week ter plekke in ogenschouw hebben genomen met het doel daarvoor beheersmaatregelen te treffen.

Een ander punt waarover veel discussie was, is de sanerings situatie bij Maartensdijk. Ook dat is direct na de bijeenkomsten ter plekke bezocht.

Mevrouw Bodewitz vestigt de aandacht op de informele consultatieronde ter zake van de Ring. Zij constateert dat de westkant niet wordt geconsulteerd en informeert of dit betekent dat de westkant is afgevallen.

De heer Koolwijk antwoordt dat de westkant niet is afgevallen. Eind vorig jaar is een informele voorkeursrichting uitgesproken; dit najaar wordt een formeel voorkeursalternatief vastgesteld. De MER betreft de uitkomst van de studie naar alle alternatieven. Voor de informele consultatieronde is bewust gekozen voor genoemde locaties. Op grond van de informele voorkeursrichting is ervoor gekozen aan de westkant geen onnodige onrust te veroorzaken.

De heer Fastl heeft begrepen dat sprake is van een mondeling consultatie en er geen mogelijkheid is schriftelijk te reageren.

De heer Koolwijk licht toe dat een aanpak is gekozen, die recht doet aan de informele status. De avonden zijn vormgegeven in overleg met de op de desbetreffende locaties actieve bewonersorganisaties. Het is ook mogelijk schriftelijke te reageren. Om echter te voorkomen dat de verwachting wordt gewekt dat sprake is van een formele zienswijzeprocedure, is overeengekomen dat de schriftelijke reacties bij de bewonersorganisaties kunnen worden ingediend.

Desgevraagd door de heer Fastl antwoordt spreker dat het vorenstaande ook het antwoord is aan de raad van de Stad Utrecht.

Mevrouw Blom vestigt de aandacht op het onderzoek van het BRU ter zake van overkapping. Destijds is de overkapping o.a. gepresenteerd als een onverbreekelijke combinatie met het natuurdak; daarbij werd een afmeting van 250 m genoemd. Daarna zijn echter ook geluiden vernomen van maximaal 250 m. Geïnformeerd wordt welke varianten zijn onderzocht en op welke wijze dit nu verder wordt behandeld.

De heer Van Lunteren antwoordt dat destijds een duidelijke afspraak is gemaakt over de overkapping in combinatie met het natuurdak en de afmeting (250 m). De provincie houdt daaraan vast. Dat inmiddels wordt gesproken over maximaal 250 m heeft te maken met de veiligheidseisen die gaan gelden indien de 250 m wordt overschreden. Het budget ad € 70 miljoen en de afmeting van 250 m zijn nog steeds uitgangspunt. Indien voortschrijdend inzicht om een nadere afweging vraagt, zullen GS en PS daarover eerst moeten worden geconsulteerd.

Mevrouw Blom memoreert dat Statenbreed een motie is aangenomen om te kijken naar inpassing vanuit de bewonerskant. Zij kan zich voorstellen dat het BRU-onderzoek daarvoor wel van belang is. Zij informeert of het BRU-onderzoek naar de duurzame weg en overkapping bij Vianen hetzelfde onderzoek betreft als voor de A27 bij De Lunetten.

De heer Van Lunteren licht toe dat de Tweede Kamer heeft aangegeven een experiment te willen met de duurzame weg. Uit onderzoek is gebleken dat Vianen uit planologisch oogpunt en rendement de beste locatie zou zijn voor dat experiment. Dat laat onverlet dat nog een

aantal discussies te voeren is over de inpassing. Het probleem is dat de 250 m wordt overschreden als de glazen overkapping aan het natuurdak wordt vastgemaakt. Aan RWS is verzocht inzichtelijk te maken wat de bezwaren exact zijn.

De heer Hoefnagels vestigt de aandacht op de voorkeursrichting. Hij informeert of nu sprake is van 2 x 6 of 2 x 7 rijstroken. In alle stukken staat 2 x 6, terwijl in de voorkeursrichting ineens 2 x 7 rijstroken staat.

De heer Van Lunteren meent dat de discussie destijds is afgesloten met de conclusie dat het aantal stroken uiteindelijk moet blijken bij het voorkeursalternatief.

De heer Hoefnagels informeert naar de stand van zaken.

De heer Koolwijk antwoordt dat het onderzoeksmateriaal op basis waarvan de politiek een keuze kan maken voor 2 x 6 of 2 x 7 rijstroken inmiddels beschikbaar is. Op dit moment is nog niets uitgesloten.

Naar aanleiding van een desbetreffende opmerking van mevrouw Blom bevestigt de heer Van Lunteren dat de financiën hierbij een rol spelen. Dat wordt op dit moment nog nader onderzocht. Op basis van alle informatie moet vervolgens een politieke afweging worden gemaakt; deze afweging wordt echter in principe in Den Haag gemaakt. Spreker kan zich wel voorstellen dat, conform de wijze waarop de discussie in januari jl. heeft plaatsgevonden, in deze commissie nog van gedachte wordt gewisseld over dit onderwerp. Bij agendapunt 6 kan hierop nader worden teruggekomen.

Desgevraagd door de heer Hoefnagels antwoordt spreker dat de besturen zich in het BO MIRT in november hierover uitspreken, waarna de politieke afweging vervolgens in de Kamer moet plaatsvinden.

De heer Roos vestigt de aandacht op de verbreding van de tunnelbak bij Ameliswaard. In het stuk staat een aantal keren dat dit technisch risicovol is. Spreker verzoekt om meer inzicht in de technische risico's.

De heer Koolwijk licht toe dat in de zomer een aantal marktpartijen en universiteiten is geconsulteerd over de beste aanpak om in aanloop naar de besluitvorming in het najaar zicht te krijgen op risico's en daarmee de haalbaarheid. De inventarisatie is nog niet afgerond. Wel kan spreker medelen dat het er naar uitziet, dat de eerder geïdentificeerde risico's beheersbaar blijken te zijn. Nadere informatie volgt.

Mevrouw Bodewitz informeert of in een van de varianten het risico bestaat dat er huizen moeten worden afgebroken. Indien dat het geval is, vraagt zij zich af of dit niet had moeten worden opgenomen in de criteria. Voorts mist spreekster in de criteria invloed op recreatie. Geïnformeerd wordt of dit wellicht in een van de andere criteria is meegenomen.

De heer Koolwijk antwoordt dat de noodzaak van al dan niet afbreken van woningen in de volgende fase aan de orde komt. In de eerste fase is met abstracte ontwerpen gewerkt om te kijken welke oplossingen uit verkeerskundig oogpunt konden worden gerealiseerd.

Recreatie is niet als zelfstandig criterium meegenomen. In welke mate dit wel is meegenomen zal spreker nader uitzoeken.

De heer Bersch memoreert dat in de presentatie wordt aangegeven dat het prijsbeleid zal worden meegenomen conform het huidige Kabinetsbeleid. In de MER eerste fase las spreker dat er vanuit wordt gegaan dat er in 2020 nog geen prijsbeleid is. De vraag is of het laatste wordt verstaan als het huidige Kabinetsbeleid.

Bewoners van De Bilt m.n. Groenekan, Maartensdijk, Hollandse Rading hebben zich hard gemaakt voor een duurzame weg aldaar. Het lijkt erop, dat dit niet gaat gebeuren. De bewoners hebben hun zorgen geuit over gezondheid, luchtkwaliteit en geluidsoverlast. De

vraag is of er in deze zicht is op alternatieven in de vorm van schermen, verdiepte aanleg, o.i.d.

De heer Koolwijk licht toe dat een gevoeligheidsanalyse in- en exclusief prijsbeleid is gemaakt. Daarbij is als basis de in ontwikkeling zijnde beleidslijnen van het toen vigerende Kabinetsbeleid gehanteerd.

Met name in de volgende fase zal worden gekeken naar de inpassing van de weg. Daarbij is de duurzame weg een optie, evenals verdiepte aanleg. Dergelijke aspecten worden in de volgende fase nader afgewogen.

De heer Fastl merkt op dat in het stuk nadrukkelijk staat dat de gebruikte onderzoeksmethode niet geschikt is voor het onderliggend wegennet. Als in het vervolg rekening moet worden gehouden met inpassing, zal moeten worden beschikt over informatie over de gevolgen voor het onderliggend wegennet. De vraag is of er andere methoden zullen worden gebruikt om meer betrouwbare cijfers te verkrijgen over het onderliggend wegennet.

Mevrouw Lichtendahl antwoordt dat nog wordt nagedacht over het plan van aanpak; suggesties ten aanzien van wat al dan niet zou moeten worden meegenomen, zijn welkom. Er is wel direct geconstateerd dat op een andere verkeerskundig model zal moeten worden overgegaan om het effect op het onderliggend wegennet beter in beeld te brengen. Het idee is daartoe voor de volgende fase een zgn dynamisch model te bouwen waarbij een en ander op een wat kleiner gebied in beeld kan worden gebracht.

De heer Fastl merkt op dat in het rapport ook nog een voorkeur wordt uitgesproken voor een oostelijke variant. De vraag is of beide varianten in een volgende fase worden meegenomen. De heer Koolwijk antwoordt dat beide varianten in principe worden meegenomen in de uitwerking voor de vervolgfase.

Het verbaast de heer Van Lunteren dat niets wordt gezegd over het OV MIRT onderzoek, waarmee steeds meer sprake is van de en/en in plaats van de en/of benadering. Er is wel expliciet aangegeven dat de middelen nog niet beschikbaar zijn, maar het onderzoek mag worden gestart.

Mevrouw Blom deelt mede dat het OV MIRT onderzoek de PvdA bijzonder verheugt.

De heer Fastl informeert hoe en met wie het OV MIRT onderzoek wordt vormgegeven.

De heer Van Lunteren antwoordt dat een plan van aanpak zal worden opgesteld. De provincie gaat dit trekken en zal bekijken welke partijen daarbij – naast de regiopartners in het kader van VERDER – betrokken dienen te worden. Voorgestaan wordt dit wat breder te trekken dan alleen de Stad, omdat provinciaal ook een aantal verbindingen te bedenken is om een goed regionaal OV-netwerk tot stand te brengen.

Het doel van het onderzoek is in beeld te krijgen waar op ingezet zou moeten worden. Naar aanleiding van het onderzoek zal een aantal conclusies worden getrokken, dat in het BO MIRT wordt besproken. Op basis daarvan kunnen wellicht afspraken over verkenningen worden gemaakt. Indien daartoe wordt besloten, komen pas de middelen in beeld. Zodra het plan van aanpak voor het BO MIRT gereed is, stelt spreker zich voor dit voor te leggen aan de Ad hoc commissie zodat eventuele input daarop kan worden meegenomen.

Mevrouw Lichtendahl gaat vervolgens aan de hand van een presentatie met name in op de stand van zaken met betrekking tot Hoevelaken. De handout van de presentatie wordt als bijlage bij het verslag gevoegd. Korthedshalve zij verwezen naar de inhoud.

De heer Van Ee vestigt de aandacht op de problematiek rondom de verdieping. Een alternatief is een fly-over, dat echter weer nadelige gevolgen heeft voor het milieu. Geïnformeerd wordt naar de kosten van een fly-over in vergelijking met een normale verbinding.

Mevrouw Lichtendahl antwoordt dat op dit moment wordt gewerkt aan de ramingen. Zowel de verdiepte- als de verhoogde ligging worden geraamd. Eind september is bekend wat de verschillende varianten gaan kosten. Vooralsnog wordt de second opinion van Ernst & Young afgewacht om zeker te weten dat met de goede cijfers wordt gekomen.

De heer Fastl merkt op dat bekend is dat sprake zal zijn van een forse toename van auto's op de snelwegen. Geïnformeerd wordt of al bekend is wat de gevolgen daarvoor zijn voor de toevoerwegen naar met name Amersfoort en de kernen daaromheen.

Mevrouw Lichtendahl antwoordt dat zichtbaar is dat de verbreding van de A28 en de A1 generiek een positief effect zal hebben op het gehele onderliggende wegennet. Op een aantal specifieke locaties met name op de toevoerden wegen richting de aansluiting zal het verkeer echter toenemen. In fase 2b geldt de verplichting die effecten te onderzoeken en daarvoor geluid- en milieumaatregelen te treffen.

De heer Bersch vestigt de aandacht op de mogelijke verdiepte aanleg bij o.a. de Schuilenburgerweg. Gelet op het feit dat sprake is van een taakstellend budget, informeert hij naar de haalbaarheid.

Mevrouw Lichtendahl antwoordt in algemene zin dat er altijd een gat zit tussen wat wordt gewenst en het beschikbare budget. In het taakstellend budget, waarbinnen gebleven moet worden, zit een redelijke ruime marge voor inpassingmaatregelen. Er zullen echter wel keuzes moeten worden gemaakt, omdat niet alle wensen binnen het taakstellend budget zullen kunnen worden gerealiseerd.

De heer Hoefnagels informeert of de vorige keer niet sprake was van een voorkeursalternatief met gescheiden rijbanen.

Mevrouw Lichtendahl bevestigt dat sprake was van verbreden met elementen van sorteren, waarbij aan de A28 zuid met name de mogelijkheid is bekeken van een splitsing in hoofd- en parallelbaansysteem. Geconcludeerd is dat hiervoor niet moet worden gekozen, ook niet op de A28, maar wel voor een sorteringprincipe op het kleine stukje tussen Hoevelaken en de Hogeweg.

Mevrouw Blom staat op het standpunt dat ook hier, evenals de Ring, het omgevingsdoel (feitelijke verbetering voor bewoners) voorop moet staan. Zij heeft het gevoel dat het niet verbetert.

Mevrouw Lichtendahl licht toe dat er verschillende soorten verbeteropties en maatregelen zijn. Een en ander is afhankelijk van wat als een verbetering wordt gezien en voor wie het een verbetering is. Het effect van vermindering van sluipverkeer zal door mensen in de wijde omgeving worden beschouwd als verbetering. Ook de algemene leefkwaliteit in recreatieve zin gaat er voor de regio op vooruit. Resteert een niet onbelangrijkste groep mensen die pal langs de A28 en de A1 woont. Voor deze categorie kan niet worden gegarandeerd dat iedereen er op vooruit gaat. Op grond van de huidige strenge wet- en regelgeving gaat echter een aanzienlijk deel er ten opzichte van de huidige situatie wel degelijk op vooruit. Ter illustratie licht zij toe dat 1400 mensen langs de A27 nu last hebben van geluid hoger dan 48 dB; na toepassing van de wettelijke maatregelen zijn dat er nog 99.

Mevrouw Blom informeert of er hier nog mogelijkheden zijn om stukken terug te geven aan de natuur.

Mevrouw Lichtendahl antwoordt dat dit bij de A1/A27 is gelukt. Er is een oplossing gevonden, waardoor 26 ha wordt teruggegeven aan de natuur. Bij Hoevelaken wordt nog gezocht naar dergelijke oplossingen. Mogelijk kan slim worden omgegaan met de verzorgingsplaatsen of kan worden gekeken naar het ruimtebeslag bij de aansluiting Bunschoten. Op dit moment is de 'gouden' kans echter nog niet voorbijgekomen.

De heer Bersch memoreert de geluids-, de luchtkwaliteitsnormen en de doelstellingen om tot verbetering te komen. Hij kan zich voorstellen dat met het beschikbare budget voor de inpassing de normen niet worden gehaald. Geïnformeerd wordt wat in dat geval leidend is, het budget of de normen.

Mevrouw Lichtendahl antwoordt dat voldaan moet worden aan de Wet Geluidhinder ongeacht de kosten.

De voorzitter sluit hierna de discussie over dit onderwerp af. Hij bedankt mevrouw Lichtdahl en de heer Koolwijk voor hun komst en toelichting.

5. MER 1^e fase Planstudie Ring

De heer Roos deelt mede dat hij de vergadering moet verlaten in verband met een andere vergadering. Overeengekomen wordt dat hij zijn vragen via de mail stelt.

Mevrouw Blom benadrukt nogmaals dat het de PvdA verheugt dat tegelijkertijd een MIRT onderzoek naar OV wordt gestart. Spreekster hecht eraan te memoreren dat het wat de PvdA betreft een 'en/en/en' wordt en derhalve niet alleen OV en een verbetering van de doorstroming van het autoverkeer met een verbetering voor de mensen in de omgeving conform de omgevingsdoelen. De derde 'en' is beprijzing, dat de PvdA wezenlijk acht. Uit alle berekeningen in de afgelopen maanden blijkt, dat de beprijzing ook door het CPB als zeer wezenlijk wordt gezien. In de visie van de PvdA is de derde 'en' derhalve te gemakkelijk vergeten. De PvdA hoopt dat met een ander Kabinet de kans op beprijzing weer groter wordt. Daarnaast valt ook bij de gemeente Utrecht een wijziging in opvatting te constateren, waarbij de gemeente nu wel open staat voor beprijzingsoplossingen.

Samenvattend merkt spreekster op dat de PvdA zal blijven benadrukken dat, indien wordt gestreefd naar een oplossing van de files, beprijzing een wezenlijk onderdeel is.

Conform toezegging heeft spreekster uitgezocht of in het Coalitieakkoord I staat, dat de PvdA tegen spitsheffing is. Zij deelt mede dat in het desbetreffende Coalitieakkoord een formulering staat waaruit dit niet blijkt.

De PvdA staat op het standpunt dat in de tabellen een eerlijke vergelijking dient te worden gemaakt. In het voorliggende stuk kunnen daarover opmerkingen worden gemaakt. Ter illustratie wijst zij erop dat in het kader van de Kracht van Utrecht alleen de variant met de spoorlijn is berekend waardoor op een hoog bedrag wordt uitgekomen. De PvdA had zich kunnen voorstellen dat zowel de variant met als zonder spoorlijn zou zijn uitwerkt. In de MER leest spreekster dat de combivariant resp. € 3,6 en € 3,1 miljoen kost, terwijl in de samenvatting alleen € 3,6 miljoen staat. In de tabel met de omgeving staan de Kracht van Utrecht en de OV+++ niet in tegenstelling tot de drie wegvarianten. Het lijkt haar evident dat de Kracht van Utrecht en de OV+++ beter op de omgeving scoren. De PvdA zou deze er wel bij willen hebben, omdat er elementen zijn uit die twee varianten die wellicht ook wel minder scoren op dat punt. Voor mensen die bv. pal langs een nieuw aan te leggen spoorweg wonen is OV niet 'zaligmakend'.

Tot slot vestigt spreekster de aandacht op de risico's met betrekking tot de tunnelbak van Amelisweerd. Zij sluit zich aan bij de vraag van Mooi Utrecht om meer inzicht te geven in de risico's.

De heer Hoefnagels memoreert dat D66 altijd heeft aangegeven voorstander te zijn van beprijzing en spitsheffing.

Met betrekking tot de beprijzingsvariant is het wellicht interessant te kijken naar het meest milieuvriendelijke alternatief, waarbij de oost-variant wordt gecombineerd met een deel van de Kracht van Utrecht en op basis daarvan te bekijken hoe de tabel fase 1c eruit komt te zien. D66 sluit zich aan bij het 'en/en/en' betoog van de PvdA.

Spreker vestigt vervolgens de aandacht op de tabel op blz. 59/60, uitkomst MER eerste fase waarin de Kracht van Utrecht en de OV+++ variant niet zijn meegenomen. D66 begrijpt dit niet. De zaken t/m hoofdstuk 5 zijn al behandeld in november 2009. Zowel door de Tweede Kamer, als door PS als door de gemeenteraad van Utrecht is aangegeven dat de Kracht van Utrecht en de OV+++ variant moeten worden meegenomen. Dat is door de Minister toegezegd. Verzocht wordt om een toelichting waarom dit niet is meegenomen.

In fase 1c wordt zowel bij Rijnsweerd als bij Fort 't Hemeltje afgeweken van fase 1b.

Geïnformeerd wordt naar de gevolgen voor de Waterlinieweg.

In de paragrafen 6.2 en 6.3 constateert D66 tekstuele onduidelijkheden/tegenstrijdigheden. D66 vraagt hiervoor aandacht.

D66 handhaaft haar standpunt dat de NRU een 80 en geen 100 km/u weg moet worden en dat de NRU geen barrièrewerking mag opleveren tussen de Stad en het Noorderpark. Voorts is voor D66 de verbetering van de leefbaarheid in de wijken rondom de snelwegen voorwaardelijk.

Met betrekking tot blz. 64, waarin staat dat in de besluitvorming via een 'mandjesprincipe' een selectie kan worden gemaakt van voorzieningen die vanuit milieuopectiek gunstig scoren en waarvoor budget beschikbaar wordt gesteld, merkt spreker op dat niet het budget maar de leefbaarheid voorwaardelijk is. Indien er te weinig budget beschikbaar wordt gesteld, betekent dit blijkbaar dat het probleem A27 niet belangrijk genoeg wordt gevonden om op te lossen.

De heer Kelder zet uiteen dat de VVD op het standpunt staat dat het voorliggende rapport voortborduurde op hetgeen al eerder is vernomen en er derhalve sprake is van een consistent verhaal.

De PvdA heeft gewezen op de problematiek rondom de tunnelbak bij Amelisweerd. Dit moet zeker niet worden onderschat. Voor beprijzing geldt echter eveneens dat sprake is van een zeer ingewikkeld dossier. Het door het Kabinet voorgenomen prijsbeleid is niet voor niets gesneuveld. Indien wordt voorgestaan beprijzing als een element mee te nemen moet duidelijk zijn waarover het gaat, of er voldoende draagvlak voor is, wat de kosten zijn en hoe met de privacy wordt omgegaan.

De heer Bersch deelt mede dat het MIRT onderzoek naar OV ook de SP verheugt.

Hij constateert dat in het kader van de MER steeds wordt uitgegaan van een referentiesituatie in 2020. Nergens wordt aangetoond wat het verschil is met nu. De SP acht het interessant te kijken wat in de komende 10 jaar verandert op het gebied van luchtkwaliteit en geluidshinder. Pas dan wordt zichtbaar wat een en ander betekent voor bewoners. Spreker informeert naar de mogelijkheid in de verschillende tabellen, maar m.n. in die van de effecten van geluidshinder en luchtkwaliteit, een kolom 'nu' toe te voegen.

In de tabellen staan cijfers over hoeveel mensen last ondervinden (hoeveel mensen boven 43 of 63 dB zitten). Hij maakt daaruit op dat duidelijk is welke zones dat betreft. Geïnformeerd wordt of op kaartjes inzichtelijk kan worden gemaakt waar de knelpunten zitten.

De heer Benschop sluit zich aan bij de opmerking van de VVD over de uitkomst van de MER. De SGP is voorstander van beprijzing, maar ziet hiertoe alleen mogelijkheden indien dit landelijk wordt ingevoerd.

Mevrouw Derks sluit zich aan bij de opmerking over de uitkomst van de MER.

De ChristenUnie sluit zich voorts aan bij het betoog van D66 over de Waterlinieweg. Verkeer dat vanaf de Veemarkt naar de A12 oost en de A27 zuid willen, moeten via de Waterlinieweg. De vraag is hoe die verkeersstromen worden afgewikkeld.

Tot slot informeert spreekster of de voorliggende plannen de ontwikkeling van de A12-zone in de weg staan.

De heer Fastl sluit zich aan bij de opmerking dat sprake is van een overzichtelijk rapport. Spreker heeft ook globaal naar de achterliggende notities gekeken, waarin o.a. de effecten voor het onderliggend wegennet zichtbaar worden. Hij kan zich voorstellen dat in sommige gevallen kan worden teruggekomen op eerder genomen besluiten, omdat deze niet meer nodig zijn indien de doorstroming op de snelwegen sterk verbetert. Het daarbij behorende budget zou dan vervolgens weer voor iets anders kunnen worden ingezet.

GroenLinks pleit er derhalve voor ook te kijken naar de neveneffecten van het voorliggende onderzoek.

Met het vorenstaande heeft spreker ook willen aangeven dat het lastig is een en ander te vergelijken. Hij pleit ervoor dat de commissie door middel van een duidelijke presentatie bij dergelijke rapporten aan de hand wordt meegenomen, waarbij ook de achterliggende rapporten worden betrokken zodat het voor de Staten eenvoudiger wordt de afwegingen te maken.

Met D66 hoopt GroenLinks dat de NRU een 80 km/u weg wordt. Spreker had verwacht dat in het onderzoek de noodzaak en wenselijkheid van de voorgestane 100 km/u weg was berekend. Spreker is dit niet tegengekomen. Op grond van deze constatering kan hij zich voorstellen dat er meer elementen zijn die niet geheel kloppen.

In het kader van het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht is gekeken naar het effect van het aantal auto's op de Waterlinieweg. Dat cijfer komt niet overeen met het cijfer dat in het achterliggende stuk in het kader van het voorliggende rapport staat. De vraag is welk getal de waarheid is.

Met betrekking tot de vergelijkbaarheid van verschillende processen constateert spreker dat er een aantal nadelige effecten is bij de verschillende wegenvarianten. Die moeten worden gecompenseerd en die kosten zijn nog niet inzichtelijk waardoor een en ander niet naast elkaar kan worden gelegd.

De heer Van Lunteren zet uiteen dat een aantal vragen en opmerkingen is gemaakt die wat verder strekken dan het voorliggende rapport. In het kader van de beantwoording zou hij de commissie wat achtergrondinformatie kunnen en willen verstrekken, maar hij hecht eraan dit in vertrouwelijkheid te doen.

Naar aanleiding van de reacties vanuit de commissie wordt besloten dat spreker zal trachten zoveel mogelijk vragen in openbaarheid te beantwoorden en na afloop te bezien of behoefte bestaat aan een vertrouwelijk deel.

Of over beprijzing besluitvorming komt is aan de Rijk, tenzij de Staten het invoeren van regionale beprijzing voorstaan. Ook om dat te realiseren heeft de provincie echter het Rijk nodig. De effecten van beprijzing zijn wel meegenomen. Het beeld is dat bij toepassing van beprijzing ook de lichte knelpunten worden weggenomen.

De heer Hoefnagels onderschrijft dat beprijzing is meegenomen in het kader van de verkeerstechnische aspecten. De MER gaat echter ook over zaken zoals geluidhinder, luchtverontreiniging. In dat kader is beprijzing niet in het voorliggende rapport meegenomen.

De heer Van Lunteren bevestigt het vorenstaande. Omdat geen sprake is van staand beleid is het lastig beprijzing in een formeel document zoals de MER mee te nemen.

Het meenemen van de spoorlijn in de kosten betekent dat de verkeersstromen daarin ook zijn meegewogen. Indien het effect van de totale maatregel wordt bekeken, wordt ook het effect

van de totale kosten bekeken. Dat is onlosmakelijk met elkaar verbonden. De Kracht van Utrecht lag als zodanig voor. De Tweede Kamer heeft gevraagd het op die manier mee te nemen, hetgeen is gebeurd. Op basis van het maatregelenpakket zijn de effecten en de kosten daarbij zoals ze zijn.

Met de risico's in het kader van de tunnelbak wordt zorgvuldig omgegaan. Er wordt op dit moment nog met ruime risicomarges gewerkt, omdat een aantal zaken nog niet kan worden voorzien. Overigens zijn de risico's in principe voor het Rijk, omdat de tunnelbak bij Amelisweerd een Rijksaangelegenheid is. De provincie blijft in deze zorgvuldig meekijken. Het in beeld brengen van de effecten voor de Waterlinieweg acht spreker een terechte vraag. Dat zal in de tweede fase MER moeten gebeuren. In die fase wordt een en ander explicieter gemaakt, omdat daarin het onderliggende wegennet nadrukkelijker naar voren komt. Hetzelfde geldt voor het verzoek om een en ander inzichtelijk te maken op kaarten. Daarvoor is het nodig te weten hoe een tracé precies gaat lopen. Dat is thans nog niet bekend. Een en ander is globaal aangegeven. In de volgende fase zal meer gefocust worden op de inpassing. De heer Bersch merkt op dat er wel cijfers in staan over wat er verandert met welke varianten. In zijn visie kan meer inzichtelijk worden gemaakt waar die cijfers vandaan komen.

De heer Van Lunteren licht toe dat dit modelberekeningen zijn.

De heer Fastl informeert of de modelberekeningen alleen naar het volledige traject kijken of ook naar deeltrajecten.

De heer Kraaij licht met betrekking tot de vraag van de SP over de kaarten toe, dat er ook een milieu- en luchtonderzoek is. In dit, openbare, bijlagerapport bij de MER staan globale kaartjes waarin het aantal dB meer/minder in kleur wordt aangegeven. De compenserende maatregelen zoals geluidschermen zijn daarin echter nog niet meegenomen. Dat komt in de tweede fase aan de orde. Voornoemd bijlagerapport is te vinden op de website Ik ga VERDER.

De heer Van Lunteren vervolgt dat hij in een vertrouwelijk deel nader zou willen ingegaan op de vragen en opmerkingen met betrekking tot de NRU.

De opmerking van D66 dat, indien er te weinig budget beschikbaar wordt gesteld dit blijkbaar betekent dat het probleem A27 niet belangrijk genoeg wordt gevonden om op te lossen, nodig uit tot een wedervraag of de provincie bereid moet zijn zelf bij te dragen aan inpassingmaatregelen ter zake.

De heer Hoefnagels antwoordt dat het om een Rijksproject gaat. Zolang het een Rijksproject is, staat D66 op het standpunt dat de inpassing voornamelijk door het Rijk moet worden gefinancierd.

De heer Van Lunteren deelt die mening. In zijn visie ging het over bovenwettelijke maatregelen. Het gaat echter te ver om die discussie thans te voeren. Dat is dan iets dat vanuit de Staten zou moeten komen.

Met betrekking tot het verzoek aan de tabellen een kolom 'nu' toe te voegen merkt spreker op, dat in de tabellen in de MER wordt uitgegaan van een referentiebeeld; dat is de eis waaraan in de MER moet worden voldaan. Spreker voelt zich niet geroepen thans een lobby in te zetten om daaraan een kolom 'nu' toegevoegd te krijgen.

De heer Bersch wijst erop dat de cijfers beschikbaar zijn. Hij kan zich voorstellen dat de provincie dit zelf doet.

De heer Van Lunteren antwoordt dat het niet zo eenvoudig is. In het land wordt met verschillende modellen gewerkt. Die modellen maken het lastig goed vergelijkingsmateriaal te verkrijgen. Dat wordt onderkend. De provincie heeft op grond hiervan ook actie ondernomen door alle gemeenten in de provincie voor te stellen voor het grondgebied van de provincie Utrecht één model te ontwikkelen. Utrecht is de eerste provincie in Nederland die dat op die manier wil organiseren.

De heer Bersch begrijpt de discussie over de modellen en acht het in die zin goed daaraan iets te doen. Blijft het probleem dat sprake is van een MER-rapportage waarin cijfers staan op basis waarvan niet kan worden gezegd wat het betekent.

De heer Van Lunteren merkt op dat aan dit punt in de tweede fase MER nadrukkelijker wordt tegemoetgekomen. Op dat moment wordt inzichtelijker wat de effecten zijn voor een gebied. De A12-zone is één van de onderwerpen dat continu onder de aandacht wordt gebracht. Dit onderwerp was ook geagendeerd voor de vorige BO MIRT, hetgeen in de verslagen aan de Tweede Kamer te lezen is.

Mevrouw Blom memoreert haar vraag waarom de andere OV-alternatieven in deze rapportage niet zijn beoordeeld op hun effecten.

De heer Van Lunteren licht toe dat gaandeweg het traject is besloten de OV-alternatieven toe te voegen. Ze zijn als gevoeligheidsanalyse toegevoegd en daarop zijn ze ook bemeten en tegen het licht gehouden. In de vervolprocedure van de MER, die feitelijk plaatsvindt ter voorbereiding op de startnotitie, hoeft dit niet te worden gedaan. Er wordt inmiddels wel over voldoende informatie beschikt om mee te nemen in het OV MIRT onderzoek.

De voorzitter rondt de discussie over dit onderwerp af met de conclusie dat gedeputeerde Van Lunteren heeft toegezegd in een vertrouwelijk deel na afloop van deze vergadering nog nader te zullen ingaan op een aantal vragen en opmerkingen.

Voorts stelt spreker vast dat er behoefte bestaat de MER-rapportage 1^e fase Ring Utrecht te agenderen voor de volgende Statenvergadering.

6. Procedure en Planning

De voorzitter stelt het memorandum van gedeputeerde Van Lunteren inzake planning Planstudies VERDER aan de orde en concludeert, dat commissie zich daarin kan vinden.

De heer Hoefnagels pleit voor agendering van de bij de stukken gevoegde Voortgangsrapportage Uitvoeringsprogramma, hetgeen wordt toegezegd.

De voorzitter memoreert dat de commissie nog een aantal belangengroeperingen wil bezoeken, w.o. de Stichting Onderzoek en Educatie Stad en Amelisweerd. De heer Korff de Gids heeft ervoor gepleit de commissie nog voor de volgende Statenvergadering nader te informeren over de resultaten van de nu lopende Haalbaarheidsstudie Kracht van Utrecht 2.0.

De heer Fastl memoreert dat in de presentatie hedenavond door RWS een aantal consultatieavonden is aangekondigd waar spreker meer informatie hoopt te verkrijgen. Op grond van het feit dat de commissie zich thans goed heeft verdiept in deze materie, is hij er persoonlijk wel voorstander van zo mogelijk tegemoet te komen aan het verzoek van de heer Korff de Gids.

De heer Bersch sluit zich hierbij aan en wijst erop dat een week voor de Statenvergadering sprake is van een vergaderingvrije dag, die hiervoor wellicht kan worden benut.

De voorzitter merkt op dat de Staten op 20 september vanaf 12.00 een bijeenkomst hebben op Soestdijk. Op voorstel van spreker wordt afgesproken dat hij de heer Poort zal verzoeken na te gaan of wellicht nog iets kan worden georganiseerd op de ochtend van 20 september a.s. en anders met een voorstel te komen voor oktober.

7. Sluiting

De voorzitter sluit het openbare deel van de vergadering onder dankzegging voor ieders komst en inbreng. De vergadering zal in beslotenheid worden voortgezet; hiervan wordt geen verslag gemaakt.

