

## 2012MME14

### VERSLAG van de vergadering van de Ad hoc commissie Pakketstudies Bereikbaarheid van 24 oktober 2011

#### Aanwezig:

E. de Vries (voorzitter), R. van Lunteren (gedeputeerde), A. Essousi (PvdA), J. Fastl (GroenLinks), H. Graaff (CDA), C. de Heer (ChristenUnie), N. Hoefnagels (D66), H. IJssennagger (PVV), J. Konings (VVD), A. Meijer (SP), R. Roos (50PLUS), W. van Wikselaar (SGP)

#### Van Ambtelijke zijde aanwezig:

Y. Althuis, C. Bontje, R. Poort (adjunctgriffier), mw. W. Voorneman-Rijkers (verslag)

#### Afwezig:

mw. P. van de Geest (PvdD), A.J. Schaddelee (ChristenUnie)

---

### 1. Opening

De voorzitter opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom.

### 2. Mededelingen

De voorzitter deelt mede dat op 19 oktober jl. per mail een toelichting is gegeven op de thans voorliggende agenda. Naast de vaststelling van het verslag staat op de agenda een aantal punten ter kennisname. Ter kennisname stukken worden in principe niet besproken. Gelet de frequentie van de vergaderingen van deze commissie en het feit dat een aantal vragen is ontvangen, wordt op voorstel van spreker besloten de Statenbrief NRU (agendapunt 3) inhoudelijk te bespreken.

Na afloop van deze vergadering volgt nog een besloten gedeelte, waarin door gedeputeerde Van Lunteren een aantal mededelingen wordt gedaan.

Indien de tijd dit toelaat kan spreker zich voorstellen, dat in de Rondvraag de gelegenheid wordt geboden eventueel vragen te stellen over knooppunt Hoevelaken.

### 3. Verslag Ad hoc commissie Pakketstudies Bereikbaarheid 6 september 2010

Het verslag wordt conform vastgesteld.

### 4. Termijnagenda Ad hoc commissie Pakketstudies Bereikbaarheid

Gedeputeerde Van Lunteren licht de stand van zaken puntsgewijs toe.

#### Toezeggingen

*GS overleg met Zeist en De Bilt over fietspad Zeist naar De Uithof*

*GS overleg met Soest en Hilversum over fietspad Soest – Hilversum*

Deze week kan de commissie een memorandum ter zake tegemoet zien. De strekking van dit memo is dat er nog geen plannen van aanpak zijn; zodra deze er wel zijn, zal de commissie daarover worden geïnformeerd. Voorkomen zal worden dat er een situatie ontstaat dat besluitvorming plaatsvindt alvorens de commissie zich hierover heeft kunnen uitspreken.

*Eventueel lobby naar Rijk over financiering inpassing*

Continu aandachtspunt, waarover aan de commissie gerapporteerd zal worden.

*Er volgt een nadere planning (o.a. van de no-regret-maatregelen)*

Is afgedaan in de vorm van de Voortgangsrapportage.

*GS zegt toe dat de inpassing van knooppunt Lunetten zodanig zal zijn dat een eventuele spoorlijn Utrecht-Breda niet onmogelijk wordt*

Is meegenomen en in de bestuurlijke overleggen ingebracht.

*Bewoners Maarssen worden gehoord m.b.t. plannen NRU, echter BRU is leidend.*

Uit het plan van aanpak blijkt dat dit goed wordt georganiseerd. Overigens zij opgemerkt dat Maarssen i.c. Stichtse Vecht niet is aangesloten op het deel waar de provincie zich in het kader van de NRU op richt. Bestuurlijk is afgesproken dat de Stichtse Vecht aangehaakt blijft. De heer Roos informeert wat dit betekent voor de rol van het BRU.

Gedeputeerde Van Lunteren licht toe dat het BRU hierin in principe geen rol heeft, omdat het BRU niet over wegen maar over OV gaat. Het BRU zit wel bestuurlijk vertegenwoordigd aan tafel, omdat ook de OV-maatregelen erin betrokken worden. Met betrekking tot dit specifieke project zijn primair de Stad Utrecht en de provincie de trekkers, waarbij de Stad Utrecht leidend is.

*Voorstel betrokkenheid Staten bij uitwerkingen VERDER-projecten*

Hierop wordt ingegaan in het bij de eerste twee punten aangekondigde memorandum, dat de commissie deze week tegemoet kan zien.

Openstaande moties (en amendementen)

*Inpassing A28 (Planstudie A28)*

De inspanningen van gedeputeerde Van Lunteren hebben ertoe geleid, dat er door de marktconsultatie meer mogelijkheden zijn dan het geval was. Het lijkt zich af te tekenen dat het Rijk de middelen beschikbaar houdt om, als er geld bovenop de eisen komt, deze aan te kunnen wenden voor de wensen van de regio.

*Onderzoek Randstadspoor*

Het OV MIRT-onderzoek, waarvan het BRU de trekker is, is nog niet afgerond en is onlangs in het UVVB aan de orde geweest. Door de bestuurlijke partijen werden enkele vraagtekens geplaatst bij de kwaliteit van het thans voorliggende onderzoek. Verzocht is om een tussentijdse presentatie. Bekeken wordt of dit ook kan worden georganiseerd voor de volksvertegenwoordigingen. Zodra er duidelijkheid is over het niveau van het onderzoek en is vastgesteld dat sprake is van een goede tussenfase, kan spreker zich voorstellen dat een presentatie wordt georganiseerd in de ad hoc commissie.

De doelstelling is nog steeds om het resultaat voor het BO MIRT in het voorjaar 2012 bij de Minister aan te bieden.

*Bovenwettelijke maatregelen geluid en ruimtelijke inpassing*

Dit onderwerp komt continu in alle bestuurlijke overleggen aan de orde. In het kader van de A28 is hierover reeds iets gezegd. Spreker heeft begrepen dat naar aanleiding van een uitspraak van de Raad van State bij een aantal trajecten afzonderlijk wordt gekeken naar hetgeen wettelijk dan wel bovenwettelijk is. Afgewacht wordt wat het Rijk hiermee doet en welke inzet de provincie daarop vervolgens kan plegen.

De voorzitter constateert dat de Termijnagenda voldoende is besproken en hiermee kan worden vastgesteld.

## **5. Statenbrief NRU: aanvullende richtlijnen voor de MER en Plan van Aanpak**

De voorzitter maakt van deze gelegenheid gebruik te memoreren dat stukken veelal ter kennisname worden aangeboden omdat het uitvoering betreft; besluitvorming daarover heeft in een eerder stadium plaatsgevonden. Voor sommige leden van deze commissie heeft de besluitvorming plaatsgevonden voordat zij deel uitmaakten van de Staten. Op grond van het vorenstaande stelt spreker voor, dat aan de ad hoc commissie een overzicht van de genomen besluiten wordt verstrekt. Spreker constateert, dat zijn voorstel wordt ondersteund.

Gedeputeerde Van Lunteren zegt toe hiervoor, in samenspraak met de griffie, te zullen zorgdragen. Overigens wijst spreker erop dat de besluitvorming, ook van de bestuurlijke overleggen, is te vinden op de website [www.ikgaverder.nl](http://www.ikgaverder.nl).

De voorzitter stelt vervolgens de voorliggende Statenbrief inhoudelijk aan de orde.

De heer Konings merkt op, dat de Statenbrief NRU een helder beeld schept van het proces en de complexiteit van het geheel. Hij stelt vervolgens namens de VVD de volgende vragen.

- Blz. 10, inzake reistijdnorm. Geïnformeerd wordt hoe deze reistijdnorm zich verhoudt tot landelijke normen.
- Blz. 11, inzake omgevingskwaliteit. In de 3<sup>e</sup> omgevingsdoelstelling staat dat voor geluid en lucht wordt gestreefd naar geen verergering en daar waar mogelijk een verbetering ten opzichte van de referentiesituatie 2020. Geïnformeerd wordt of dit niet wat mager is geformuleerd gelet op het feit dat op blz. 9 als belangrijke probleemstelling een slechte luchtkwaliteit is genoemd.
- Blz. 15, inzake onderzoekfase 2B. In de laatste alinea staat dat het ontwerpbestemmingsplan NRU door B&W en GS formeel wordt vrijgegeven en ter visie gelegd, waarbij GS en de Minister om advies wordt gevraagd. Geïnformeerd wordt of dit betekent dat GS het zelf vrijgeven en zichzelf vervolgens om advies vragen.
- Blz. 16, inzake onderzoekfase 2B. In de 3<sup>e</sup> alinea staat dat de Moldaudreef en Zambesidreef in 2014 worden afgekoppeld van de NRU. Hierbij wordt voor langzaam verkeer op aanvraag een geregelde oversteek tijdelijk gehandhaafd. Geïnformeerd wordt hoe 'op aanvraag' moet worden geïnterpreteerd.

De heer Meijer vestigt in bredere zin de aandacht op de aanbestedingsmethoden. Bij de NRU en Hoevelaken wordt overwogen een bepaalde aanbestedingsmethode te hanteren.

Geïnformeerd wordt of een gedetailleerde analyse kan worden gegeven van de voor- en nadelen van de bestaande aanbestedingsmethoden, zodat de ad hoc commissie en de Staten daarover een oordeel kunnen vormen.

De SP vreest voor een verkeersaantrekkende werking indien de NRU een goede doorstroming krijgt. Geïnformeerd wordt welke maatregelen worden voorgestaan om dit te voorkomen.

De heer Roos plaatst namens 50PLUS de volgende vragen.

- In verband met de middelen van het Rijk wordt geïnformeerd of het risico bestaat dat 2016 niet wordt gehaald.
- De Stad Utrecht is voornemens maatregelen te nemen om het verkeer meer naar de NRU te sturen. Dat zal tot een verhoogde intensiteit op de NRU leiden. Geïnformeerd wordt of hiermee in de modelberekeningen rekening wordt gehouden.
- In het voorliggende stuk staat dat de opwaardering van de NRU leidt tot meer verkeer. Dat heeft mogelijk filevorming bij de aansluiting met de A2 tot gevolg. Geïnformeerd wordt of hiermee rekening wordt gehouden.
- Blz. 17, inzake het besluitvormingsproces voor de voorkeursvariant. Aangegeven wordt dat de aanpalende gemeenten Stichtse Vecht en De Bilt, HDSR en AGV worden betrokken bij het participatieproces en bij de keuze voor een voorkeursvariant. Geïnformeerd wordt wat voor soort periodiek overleg dat is en hoe de bestuurlijke relatie met het bevoegd gezag daarin is.
- Indien de verkeersintensiteit toeneemt, blijft voor een deel van de gemeente Stichtse Vecht de geluidsschermen een probleem. Op blz. 39 staat dat de kosten bij een snelheid van 80 km/uur minder hoog zullen zijn dan bij 100 km/u. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat in het geval van 80 km/u in het budget ruimte is voor bovenwettelijke maatregelen.

De heer Fastl deelt mede dat GroenLinks zich aansluit bij het betoog van de SP over de aanbestedingsmethoden. Geïnformeerd wordt naar de gevolgen van een vroegtijdige aanbesteding voor de consultatie en inspraak van belangengroeperingen.

Voorts vestigt spreker de aandacht op de interactie tussen de NRU en de A27. Het knooppunt en de afslag Voordorp kunnen effecten hebben op de verkeersintensiteit op de NRU.

Geïnformeerd wordt hoe dit zich tot elkaar verhoudt en waar de sturing op de afstemming daarin ligt.

In algemene zin vraagt GroenLinks zich af op welk moment de consultatie en inspraak van de belangengroeperingen wordt meegewogen.

De kosten voor de aanpak/inpassing van het Henri Dunantplein worden geïndiceerd op € 100 mln. Dat betreft een fors deel van het beschikbare budget. Geïnformeerd wordt of dit bedrag klopt en, indien dit het geval is, is de vraag hoe het overige deel van de NRU op een goede wijze kan worden ingepast.

De heer Ijssennagger memoreert dat gesproken wordt over geluidmetingen. Daarvoor wordt gebruik gemaakt van modellen. De plannen hebben een looptijd van 20 – 30 jaar.

Geïnformeerd wordt of de modellen rekening houden met het feit, dat auto's in een dergelijke lange periode gemiddeld stiller worden. De PVV kan zich voorstellen dat de ontwikkelingen van de afgelopen 30 jaar worden geëxtrapoleerd voor de komende 30 jaar.

De heer Hoefnagels merkt op dat al veel vragen zijn gesteld. Met betrekking tot milieu sluit D66 zich aan bij het betoog van de VVD. Voorts sluit D66 zich in grote lijnen aan bij de vragen van 50PLUS en GroenLinks.

In het kader van de aanbesteding is specifiek een budget van € 15 mln opgenomen voor inpassingmaatregelen. Geïnformeerd wordt hoe dat wordt gehandhaafd nu een innovatieve vorm van aanbesteding het voornemen is.

Op blz. 16 staat dat voor de start van onderzoekfase 2B een besluit moet worden genomen hoe de aanbesteding wordt ingegaan. Vervolgens blijkt dat al in november een besluit wordt genomen; dat is echter onderzoekfase 2A. Geïnformeerd wordt of het onderzoek met betrekking tot de aanbesteding al gereed is en of dit het onderzoek betreft waarnaar de SP vraagt.

Op blz. 20 staat dat aan de oostzijde van de NRU het viaduct op de Eindhovenreef over de spoorlijn Overvecht – Hilversum de grens vormt tussen het deelplan NRU en het deelplan A27/A12 van de Planstudie Ring Utrecht c.q. van de Planstudie Eemnes – Utrecht-Noord. Laatstgenoemde Planstudie is afgerond. Destijds is in de bewonersbijeenkomsten verteld dat het verkeer op het viaduct over de A27 richting de NRU – waarvan de inwoners in Groenekan hinder ondervinden – geen deel uitmaakt van het deelplan A27/A12 maar zou worden meegenomen in het deelplan NRU. Thans leest spreker dat het niet in het deelplan NRU wordt meegenomen maar in een van de Rijkswaterstaatonderzoeken. Verzocht wordt om een nadere toelichting.

De heer Essoussi memoreert, dat luchtkwaliteit wordt genoemd als probleemstelling. Op de NRU zijn in 2010 de Europese normen voor luchtkwaliteit overschreden. Aan de gemeente Utrecht is uitstel verleend om aan de norm te voldoen. Het opwaarderen van de NRU is onderdeel van het door de gemeenteraad van Utrecht vastgestelde Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht. Op blz. 38, Risico's, van het voorliggende stuk wordt aangegeven dat het onzeker is of met de opwaardering van de NRU aan de normen voor de luchtkwaliteit kan worden voldaan. Geïnformeerd wordt of er extra inspanningen worden gepleegd om die risico's te verkleinen en hoe groot de aandacht is voor luchtkwaliteit.

De heer Meijer informeert in aanvulling hierop naar de aandacht voor fijn stof.

Gedeputeerde Van Lunteren zet uiteen, dat de Stad Utrecht leidend is in dit project en daarin tegelijkertijd problematiek van de hele Stad meeneemt. De in het voorliggende stuk beschreven doelstellingen luchtkwaliteit betreffen derhalve de hele Stad. Zoals bekend is, is de Spoorlaan als maatregel geschrapt in de luchtkwaliteitplannen. De Stad ziet de NRU als een alternatief daarop.

Voor dit project worden exact dezelfde normen gehanteerd als in de vorige fase van de MER. Dat zijn de normen die daar in ieder geval moeten worden gehaald.

De gedachte achter de innovatieve aanbesteding is dat op een aantal zaken, w.o. de inpassing, meer kwaliteit kan worden verkregen; meer voor hetzelfde geld.

Het thans bekende budget betreft een raming van de kosten voor het gehele project en is gebaseerd op de op dat moment bekende informatie over de kosten.

De innovatieve aanbestedingsvorm in het kader van de NRU is een andere vorm dan voor Hoevelaken. Voor Hoevelaken staat men thans aan het begin van de keuzes; er zal op een andere variant worden uitgekomen. Daarnaast is onderzoek gedaan. Spreker zal het resultaat ter beschikking stellen van de ad hoc commissie zodra dit bestuurlijk is afgestemd. Hij verwacht, dat betrokken partijen uit de voeten kunnen met de voorstellen naar aanleiding van het onderzoek. De belangrijkste aanbeveling is dat met het toepassen van deze aanbestedingsvorm 2016 wordt gehaald.

Bij Stichtse Vecht is in principe, conform afspraak, de huidige aansluiting op de A2 uitgangspunt. Die aansluiting moet afdoende zijn. Wellicht dat de aansluiting ter bevordering van een goede doorstroming enige aanpassing vergt.

Uitgangspunt is altijd geweest dat de maatregelen aan de oostgrens worden meegenomen in het deelplan NRU. Het komt niet aan de orde in het kader van de Spoedaanpak. Gelet op het feit dat in de voorliggende tekst over c.q. wordt gesproken, zegt spreker toe dit punt nogmaals expliciet in de volgende Stuurgroepvergadering aan de orde te zullen stellen.

De heer Hoefnagels merkt op dat het gaat om het extra verkeer ten gevolge van de opwaardering van de NRU, waarvan de inwoners van Groenekan hinder ondervinden. Spreker pleit ervoor hierop nogmaals te attenderen bij het Rijk.

De heer Roos informeert of dit in het kader van de MER en het plan van aanpak ook betekent dat het plangebied wordt uitgebreid op de A2.

Gedeputeerde Van Lunteren antwoordt dat het plangebied niet wordt uitgebreid, omdat de huidige afwikkeling naar de A2 uitgangspunt is voor de Planstudie die nu plaatsvindt.

Het voorliggende stuk, waarvan de Stad Utrecht de trekker is geweest, is in overeenstemming met alle betrokken partijen geschreven. De c.q. is noch in de bestuurlijke- noch in de ambtelijke overleggen besproken. Spreker zal dit derhalve nogmaals expliciet aan de orde stellen in de Stuurgroepvergadering en de reactie daarop in de volgende vergadering van de ad hoc commissie terugkoppelen.

Het is niet zo dat, indien 80 km/u wordt gereden op de NRU, minder maatregelen nodig zijn en derhalve meer geld is voor bovenwettelijke maatregelen. Een van de maatregelen kan noodzakelijk zijn om met het project binnen het beschikbare budget te blijven. De Stad Utrecht en de provincie hebben zichzelf de doelstelling opgelegd om bovenwettelijke maatregelen toe te passen. Daarvoor zit ook extra budget in het project. Het streven is door middel van de innovatieve aanbesteding daar nog meer uit te halen.

Op dit moment is nog niet bekend wat de snelheid op de NRU wordt; 80 of 100 km/u.

Daarover moet nog afstemming plaatsvinden met het Rijk. De afspraak is dat dit minimaal 80 km/u wordt. Op die basis heeft het Rijk de middelen beschikbaar gesteld. In dit kader wordt bekeken wat de invloed is van de snelheid op de leefbaarheid.

In principe is de afspraak dat vastgesteld beleid het uitgangspunt is. Het drukken van verkeer naar de rand toe is nog geen beleid, maar een visie/voornemen van de gemeente Utrecht. Het is nog niet bekend of de gemeente Utrecht dit punt daadwerkelijk als beleid gaat doorvoeren,

waardoor hierop thans nog niet kan worden geanticipeerd. Wel benadrukt spreker in de bestuurlijke overleggen dat het niet zo kan zijn dat een probleem van de ene plek naar de andere plek wordt verplaatst. Naar aanleiding van de inspraak van de bewonersgroep Overvecht, heeft spreker de bewonersgroep geadviseerd dit punt ook goed onder de aandacht te brengen van de gemeente Utrecht.

De afstemming van de werkzaamheden op de Ring (hoofdwegennet) en de NRU (onderliggende wegennet) vindt plaats in de Stuurgroep.

De consultatie en inspraak van belangengroepen is mede bepalend voor de keuzes. Een van de wegingsfactoren bij de beoordeling van de varianten is het draagvlak. Wel is van belang dat aan de belangengroepen duidelijk de kaders worden aangegeven waarbinnen bewogen kan worden; die ruimte is overigens behoorlijk.

De keuzes worden op basis van verschillende weegfactoren gemaakt en onderbouwd. Het is uiteindelijk aan de volksvertegenwoordigingen om te beoordelen of de keuzes op basis van de juiste afwegingen en binnen de meegegeven kaders zijn gemaakt.

Er wordt in de modellen geen rekening gehouden met stiller wordende auto's, omdat niet kan worden geëxtrapoleerd op een innovatie waarvan niet bekend is of die plaatsvindt.

Uitgangspunt is dat dit niet gebeurt, zodat een minimaal vereiste kwaliteit wordt gewaarborgd.

Voor wat betreft de reistijd is de landelijke norm van toepassing. Rondom het stedelijk gebied geldt een norm van 2, daarbuiten van 1,5. De in het voorliggende stuk gehanteerde norm is de normale norm die rondom stedelijk gebied geldt.

Ten aanzien van de maatregelen luchtkwaliteit, is voor dit project afgesproken dat het budget leidend is en gestreefd wordt naar bovenwettelijke maatregelen.

De primaire verantwoordelijkheid voor een bestemmingsplan ligt bij de gemeente. Indien een gemeente een afspraak niet nakomt, heeft de provincie instrumenten om in te grijpen. Het eerst aangewezen instrument dat door de provincie kan worden ingezet om invloed aan te wenden is de zienswijze. Voor dit project is gekozen voor een vorm van nauwe samenwerking, waarbij de gemeente de lead heeft. Zolang blijkt dat dit goed gaat, is spreker er voorstander van die werkwijze te continueren. Indien echter bv door een vertraging 2016 in gevaar komt, doet zich een andere situatie voor. In dat geval is het aan de Staten GS opdracht te geven zwaardere instrumenten in te zetten.

Desgevraagd door de heer Konings, licht spreker toe dat afgesproken is dat dit een gezamenlijk project is; hij bevestigt dat B&W op grond daarvan op voorhand aan GS vragen akkoord te gaan met het vrijgeven van het ontwerpbestemmingsplan.

De oversteekbaarheid betreft een tijdelijke maatregel. Onderzocht moet worden of de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer daar moet worden verbeterd. Met 'op aanvraag' wordt bedoeld, dat het oversteken van langzaam verkeer op bepaalde tijden wordt toegestaan.

De heer Roos verduidelijkt desgevraagd zijn vraag met betrekking tot blz. 17. In het een na laatste tekstblok staat dat de aanpalende gemeenten (De Bilt en Stichtse vecht) en HDSR en AGV betrokken worden bij het participatieproces en bij de keuze van de voorkeursvariant. Dat komt terug op blz. 37 (laatste tekstblok), waarin staat dat zo nodig de omliggende gemeenten De Bilt en de Stichtse Vecht aansluiten bij het periodiek overleg. Geïnformeerd wordt naar de status hiervan.

Voorts memoreert spreker zijn vraag over de invloed van het weren van het verkeer van de stad Utrecht op de modelberekeningen.

De heer Fastl begrijpt dat over het punt van de concessieverlening meer duidelijkheid komt zodra de achtergrondstukken beschikbaar zijn gesteld.

Spreker merkt op dat bij belangengroeperingen onrust is ontstaan vanwege het feit, dat in het voorliggende stuk met betrekking tot de A27 wordt gesproken over minimaal 2 x 2 rijstroken, terwijl afspraak is dat 2 x 2 rijstroken het uitgangspunt is.

De heer Meijer handhaaft zijn verzoek in eerste termijn een gedetailleerde analyse te verstrekken van de voor- en nadelen van de bestaande aanbestedingsmethoden, zodat de ad hoc commissie en de Staten daarover een oordeel kunnen vormen.

Voorts memoreert spreker zijn vraag welke maatregelen worden voorgestaan om de verkeersaantrekkende werking van de NRU tegen te gaan.

Tot slot deelt spreker mede dat de SP, zowel lokaal als provinciaal, opteert voor een snelheid van 80 km/u op de NRU.

Gedeputeerde Van Lunteren licht toe dat in het ontwerp rekening wordt gehouden met de te verwachten toestroom van het autoverkeer op de NRU, dat op basis van een model wordt berekend. In het kader van de varianten zal mede op basis daarvan een keuze worden bepaald. De methodiek is dat gekeken wordt naar de huidige situatie, wat de situatie wordt, welke maatregelen op basis daarvan worden genomen en wat daarna de situatie wordt.

De heer Meijer verzoekt de commissie schriftelijk te informeren over de wijze waarop in het ontwerp rekening wordt gehouden met het voorkomen van een te dominante verkeersaantrekkende werking.

Gedeputeerde Van Lunteren geeft aan dat de modelberekening nog moet worden gemaakt. In de MER fase wordt de te verwachten toestroom van autoverkeer zichtbaar. De gegevens waarom wordt gevraagd kunnen op dit moment nog niet worden verstrekt, omdat hierover nog niet wordt beschikt. Op basis van de uitkomst van de modelberekening zal worden bepaald welke maatregelen zullen worden getroffen in het kader van o.a. geluid en fijn stof. Dit zijn de actuele feiten. Indien daarover onduidelijkheid bestaat, is spreker bereid deze na afloop van deze vergadering nader te verduidelijken aan de SP.

Het overleg met aanpalende gemeenten betreft in eerste instantie ambtelijk overleg. Daarin kan vervolgens worden gesignaleerd of een onderwerp bestuurlijk moet worden opgeschaald. Uitgangspunt is dat het standaardprofiel 2 x 2 rijstroken betreft. Daarover bestaat geen misverstand. Andere onderdelen van de weg, zoals vluchtstroken en invoegstroken, worden echter in de discussie soms ook als rijstroken banen aangemerkt.

Het verzoek met betrekking tot de aanbestedingsvormen betreft een politieke vraag. Het gaat om uitvoering. Uitvoering valt onder de verantwoordelijkheid van GS. Op grond van het feit dat dit een uitzonderlijk punt betreft, staat spreker op het standpunt dat de Staten wel moeten weten op basis van welke afwegingen GS een besluit hebben genomen. Zowel voor de Ring als voor Hoevelaken zullen GS de Staten beargumenteerd informeren over de voor- en nadelen van de gekozen varianten.

De heer Meijer deelt mede dat de SP in deze – gezien het belang van het onderwerp – van mening verschilt met GS. De SP acht de eventuele repercussies van te kiezen aanbestedingsmethoden zodanig, dat dit een politieke behandeling in de Staten c.q. in de ad hoc commissie verdient.

Gedeputeerde Van Lunteren deelt tot slot mede dat het Plan van Aanpak in de gemeenteraad van Utrecht is besproken. In tegenstelling tot hetgeen was afgesproken hebben B&W van Utrecht de gemeenteraad de ruimte geboden tot wijziging van het Plan van Aanpak. Dat heeft ertoe geleid dat een amendement is ingediend en op grond daarvan het Plan van Aanpak moet worden aangepast. De aanpassing betreft de herbevestiging, dat de richtlijnen MER in deze fase wederom van toepassing zijn. Voor de aanpassing van het Plan van Aanpak op deze herbevestiging moet weer de gehele goedkeuringsprocedure worden gevolgd, hetgeen spreker

betreurt. Hij heeft richting de gemeente Utrecht ook uitgesproken dat het van belang is dergelijke vertragingen te voorkomen.

Desgevraagd door de heer Roos, antwoordt spreker dat 2016 hierdoor niet in gevaar komt. Op grond van het feit dat het gaat om een wijziging waarover al afspraken waren vastgelegd, is met het werk doorgegaan.

De voorzitter stelt vast dat dit onderwerp hiermee voldoende is behandeld.

## **6. Rondvraag**

De heer Fastl informeert op welk moment het meest milieuvriendelijke alternatief binnen de A27 planvorming wordt meegenomen.

Gedeputeerde Van Lunteren antwoordt dat dit vanaf het begin wordt meegenomen; het komt in de MER.

De heer Hoefnagels verzoekt om toezending van de informatie die tijdens de bijeenkomst Hoewelaken is verstrekt.

Gedeputeerde Van Lunteren zegt toe, dat het verslag van deze bijeenkomst aan de ad hoc commissie zal worden toegezonden. Straks zal met de bestuursovereenkomsten aan de slag worden gegaan. Spreker heeft inmiddels het eerste concept gezien, dat in het BO MIRT najaar aan de orde komt. De periode daarna wordt spannender. Spreker stelt zich voor de ad hoc commissie richting het BO MIRT voorjaar goed aangehaakt te houden. Hierbij kan worden gedacht aan gezamenlijke bijeenkomsten met gemeenten, zodat alle partijen over dezelfde informatie beschikken.

## **7. Sluiting**

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