

**VERSLAG van de vergadering van de statencommissie Milieu, Mobiliteit en Economie van 11 mei 2009**

**Aanwezig:**

P.C. Pollmann (PvdA , voorzitter), mr. J.H. Ekkers (gedeputeerde), drs. W.M. de Jong (gedeputeerde), F. Bersch (SP), mw.drs. U.P. Blom (PvdA), mw.drs. W.A. Bodewitz (PvdD), mw. K. Derks-Wolthuizen (ChristenUnie), C.J.J. van Ee (CDA), J. Fastl (GroenLinks), ir. N.J.P. Hoefnagels (D66), J.F.M. Kloppenborg (GroenLinks), mw. D. Lamers-Tiecken (VVD), mw. G.W. Nalis (PvdA), mr.drs. L.W. Nooteboom (VVD), ing. R. Roos (Mooi Utrecht), mw.drs. J.C.M. Versteeg (D66), mw.drs. H.D.I. Walta-auf'm Keller (VVD)

**Van Ambtelijke zijde aanwezig:**

dr. R.J. Poort (adjunctgriffier), mw. W. Voorneman-Rijkers (verslag)

**Afwezig:**

J.W. Benschop (SGP), J. Konijnenbelt (CDA), mw. N.P.B. van 't Hooft (PvdA)

---

**1. Opening**

De voorzitter opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom.

**2. Mededelingen en ingekomen stukken**

*Mededelingen*

- Op 4 juni 's avond vindt een bijeenkomst plaats voor Raden en Staten over de voortgang van VERDER (pakketstudies). Een uitnodiging volgt.
- Het werkbezoek Energie is verplaatst van vandaag naar 15 juni a.s. Een uitnodiging volgt.
- Op 31 augustus a.s. ('s middags) vindt een werkbezoek plaats aan de Recreatieschappen. Een uitnodiging volgt.

*Ingekomen stukken*

Geen.

**3. Rondvraag**

Mevrouw Bodewitz memoreert op 19 maart jl. een schriftelijke onderbouwing te hebben ontvangen van de credits van de Climate Nutral Group ter compensatie van de CO2 uitstoot. In een onlangs verschenen persbericht over een brief aan Minister Cramer aan de Tweede Kamer pleit de Minister voor strenge kwaliteitscriteria; zij neemt daarbij een advies van een onderzoek over dat op dit moment alleen de CDM en Gold standard voldoen aan de eisen die worden gesteld. In het eerdergenoemde memo d.d. 19 maart jl. worden volgens spreekster over andere standaarden gesproken. Zij informeert of de standaarden die bv via de Stichting Face en voor andere projecten bv het bosproject Maleisië worden gehanteerd dezelfde standaarden betreffen als waarover Minister Cramer heeft gesproken. Indien dat niet het geval is, is de vraag hoe er vanuit kan worden gegaan dat het om goed gevalideerde projecten gaat.

De heer De Jong merkt op thans niet precies te kunnen aangeven welke projecten worden aangekocht met de compensatiecertificaten. Spreker heeft echter wel hedenmorgen een concept Collegevoorstel besproken, waarin wordt voorgesteld over te gaan tot het alleen compenseren via de Gold standard. Het voorstel zal binnenkort in GS worden behandeld.

De heer Van Ee verzoekt de commissie een overzicht te verstrekken ten aanzien van de planning i.c. uitvoering van de projecten dynamische fietsverlichting in de provincie Utrecht.  
De heer Ekkers zegt dit, indien mogelijk, toe.

#### **4. Termijnagenda**

De voorzitter deelt mede dat een actuele versie ter vergadering is uitgereikt (versie 22 april 2009).

Mevrouw Versteeg signaleert dat tussen de vorige versie en de versie van 22 april slechts 1 week zit. In de meest actuele versie zijn alle ter kennisneming stukken betreffende Recreatie en Economie maar ook bv het stuk over Randstad Urgent, dat wel voor de commissie BEM is geagendeerd, van de Termijnagenda verdwenen. Verzocht wordt om een nadere toelichting.

De voorzitter licht toe dat onderwerpen van de Termijnagenda verdwijnen zodra antwoorden zijn verstrekt dan wel het onderwerp is geagendeerd. Voorts worden onderwerpen in het overleg tussen de gedeputeerde en de voorzitter ook samengevoegd. Spreker kan zich voorstellen dat in het vervolg wordt aangegeven welke wijzigingen zijn aangebracht en waarom.

De heer Van Ee constateert dat het onderwerp ‘Evaluatie van de voorzitter na 2 jaar’ van de Termijnagenda is afgevoerd. Verzocht wordt om een nadere toelichting.

De voorzitter licht toe, dat dit onderwerp terugkomt. In het Presidium is een procedure afgesproken over de wijze waarop de voorzitters van de Statencommissies zullen worden geëvalueerd.

#### **5. Verslag Statencommissie Milieu, Mobiliteit en Economie 30 maart 2009**

Het verslag wordt conform vastgesteld.

#### **6. Statenvoorstel Jaarrekening 2008**

Mevrouw Walta merkt op dat met name bij het hoofdstuk Milieu bij een aantal punten wordt aangegeven dat er vertragingen zijn of zaken niet zijn uitgevoerd. Veelal wordt de reden echter niet toegelicht. Het zou de helderheid ten goede komen als dat wel gebeurt. Op grond van het feit dat het geen majeure zaken betreffen, geeft de VVD dit als aandachtspunt voor de volgende Jaarrekening mee.

Bij Handhaving kon een aantal zaken niet worden gecontroleerd wegens personeelsgebrek. De VVD vindt daarover niets terug in het Jaarprogramma Handhaving en Vergunningverlening 2009, dat bij de ter kennisneming stukken zit. De VVD gaat er derhalve vanuit, dat de personeelsproblemen inmiddels zijn opgelost.

De heer Kloppenborg signaleert wederom een grote onderbesteding. Bij een aantal grotere milieuprojecten wordt dat deels veroorzaakt door de aanlooptijd. GroenLinks kan zich voorstellen dat dit van tevoren bekend is op grond waarvan dit ook als zodanig zou kunnen worden begroot.

Met betrekking tot de indicatoren valt de stijging in het OV-gebruik ten opzichte van het auto-gebruik op. Aangegeven wordt dat dit o.a. te maken heeft met de erkende bereikbaarheidsproblematiek. Kennelijk werkt het wel op die manier.

Voorts valt de forse daling van mensen die last hebben van de luchtkwaliteit GroenLinks op. Geïnformeerd wordt of dit te maken heeft met de discussie of al dan niet goed wordt gemeten/berekend.

Aangegeven wordt dat het project Wandelen is afgerond. Er resteert een flink bedrag. Geïnformeerd wordt of het resterende budget wellicht aan laatste knelpunten op het gebied van Wandelen kan worden besteed.

Mevrouw Bodewitz sluit zich aan bij de vraag van GroenLinks over het verschil tussen de begrote en de hoeveelheid werkelijke personen die last hebben van fijnstof.

Voorts plaatst spreekster namens de PvdD de volgende vragen en opmerkingen.

Blz. 90, bodem. Geïnformeerd wordt of er al zicht is op versterkte inzet in verband met het hogere percentage van te saneren werkvoorraad bodemverontreiniging door samenwerking met of financiering door het Rijk.

Blz. 86, inzake onderzoek naar het nut van lokaal geurbeleid voor de veehouderij.

Aangegeven wordt dat de rapportage is aangeboden aan de Reconstructiecommissie. Verzocht wordt deze rapportage ook aan de commissie te verstrekken.

Blz. 91, inzake het aantal midden- en kleinbedrijven dat deelneemt aan projecten in het kader van maatschappelijk verantwoord ondernemen. Het aantal van 53 verheugt de PvdD.

Blz. 91, inzake het percentage agrariërs met bovenwettelijke inspanningen, bedrijven met keurmerk, bedrijven met milieuvriendelijke beheersovereenkomsten. Het percentage is begroot op 30; het werkelijke percentage is nog niet bekend, een rapportage volgt in 2009. Geïnformeerd wordt of ook de commissie deze rapportage zal ontvangen.

Blz. 110, inzake kantorenmarkt. Er heeft een onderzoek plaatsgevonden naar structurele leegstand; thans wordt bezien hoe een vervolg kan worden gegeven aan dat onderzoek.

Geïnformeerd wordt of daarbij ook wordt bekeken welke rol de provincie zelf kan vervullen in het laten dalen van de leegstand.

Blz. 11, inzake opstellen van een kantorenvisie. Geïnformeerd wordt naar de reden van de opschorting.

Blz. 113, inzake ruimtewinst door intensivering van bestaande en nieuwe bedrijfsterreinen.

Dat is nog steeds een PM punt. Geïnformeerd wordt wanneer het aantal ha bekend zal zijn en op welke wijze de commissie daarover wordt geïnformeerd.

De heer Roos vestigt de aandacht op de onderbestedingen. De accountant pleit ervoor meer inzicht te geven in de achterliggende oorzaken van de over- en onderschrijdingen.

Geïnformeerd wordt of GS bereid zijn dat helder in de Voor- en Najaarsrapportage terug te laten komen. Voorts informeert spreker of in deze sprake is van een relatie met het ingezette meer projectmatig werken.

Vervolgens plaatst spreker namens Mooi Utrecht de volgende vragen en opmerkingen.

Blz. 6, inzake het overhevelen van het regionaal economisch beleid naar de provincies.

Geïnformeerd wordt wat dit betekent in termen van mensen en middelen en of dit nader terugkomt in de Voorjaarsrapportage.

Blz. 9, inzake de stand van zaken van de verbeterde samenwerking in het OV-Bureau.

Geïnformeerd wordt of hierover meer informatie zal worden verstrekt in de Voor- en Najaarsrapportage.

Blz. 9, inzake Europa. Geïnformeerd wordt of de Europese gelden die de provincie verwerft evenwichtig is ten opzichte van de provincies Noord-, Zuid-Holland en Flevoland.

Voorziening onderhoud wegen. Bekend is dat het Beheersplan Wegen moet worden geactualiseerd. Geïnformeerd wordt waarom voor onderhoud wegen niet op voorhand een voorziening is getroffen uit het overschot van 2008.

Verkeersmanagementcentrale. Er is vertraging opgetreden ten gevolge van besluitvormingsprocedures. Geïnformeerd wordt of vanuit GS initiatieven zijn ondernomen om deze procedures te versnellen, zodat op kortere termijn op het gebied van de mobiliteit meer effecten kunnen worden verwacht.

De voorzitter deelt mede dat de vragen over de Voor- en Najaarsrapportage en Europa thuis horen in de commissie BEM.

Mevrouw Blom plaatst namens de PvdA de volgende vragen en opmerkingen.

Blz. 97, indicatoren. Het valt de PvdA op dat de indicatoren terzake van de automobilititeit recent zijn gemeten en de cijfers van 2008 met betrekking tot het OV niet bekend zijn omdat deze niet door de Vervoerbedrijven zijn verstrekt. De PvdA kan zich voorstellen dat een en ander ligt aan de wijze waarop de indicatoren zijn bepaald. De PvdA pleit ervoor indicatoren te formuleren die wel recent gemeten kunnen worden, zodat actueler bekeken kan worden hoe het met het OV gaat.

Voorts sluit de PvdA zich aan bij de vraag van GroenLinks over de verhouding OV en automobilititeit. De vraag is wat dit betekent en of dit alleen de provincie Utrecht betreft of breder moet worden gezien.

De heer Hoefnagels deelt mede dat nagenoeg alle vragen van D66 inmiddels zijn gesteld.

Met betrekking tot Milieu vestigt D66 de aandacht op de indicator 'het aantal bedrijfsterreinen waarop een significante stap voorwaarts op de duurzaamheidladder is gezet'. Dat is in 2008 niet gelukt. Geïnformeerd wordt op welk beleidsterreinen dit werd verwacht.

Met betrekking tot Op de Fiets is vorig jaar een rapportage ontvangen. De verwachting was dat Op de Fiets zou zijn afgerond. D66 signaleert dat twee projecten zijn uitgelopen en pas in 2009 gereed zullen zijn. Geïnformeerd wordt of de vertraging tot extra kosten leidt of dat de projecten kunnen worden afgerond binnen de vastgestelde budgetten.

D66 sluit zich aan bij de vraag van GroenLinks over het project Wandelen. In aanvulling daarop wordt geïnformeerd of het resterende budget wellicht beschikbaar kan worden gesteld voor het beheer.

De heer Van Ee deelt mede dat alle vragen van het CDA zijn gesteld.

De heer De Jong zet uiteen er op basis van het werkprogrammering voor 2009 vanuit te gaan dat het personeelsprobleem bij Handhaving inmiddels is opgelost.

Ten aanzien van de indicator luchtkwaliteit licht spreker toe dat bij de meest recente versie van de modellen die vanuit het Rijk worden gehanteerd een forse verbetering van de luchtkwaliteit is opgetreden. Achtergrondwaarden en generieke verbeteringen in met name motoren leiden in de modellen tot een verbetering. Er is echter geen sprake van een meetwaarde. Een en ander heeft ook een forse consequentie voor het Saneringsprogramma. Enkele weken geleden heeft hierover overleg plaatsgevonden met de Minister.

Overeengekomen is dat de maatregelen, die al met elkaar waren afgesproken en wellicht op grond van de nieuwe modellen niet meer nodig zijn, toch worden uitgevoerd.

De financiering door het Rijk met betrekking tot de bodemverontreiniging is een probleem. Het Rijk heeft aangekondigd de financiering te verminderen. De provincie is daarover nog in discussie met het Rijk.

Spreker zegt de commissie de rapportage over het lokaal Geurbeleid toe.

Over het percentage agrariërs dat bovenwettelijke inspanningen pleegt zal in de Jaarrekening 2009 worden gerapporteerd.

Intern is het afwegingskader duurzaamheid ontwikkeld. Daar is inmiddels een tiental interne projecten tegenaan gehouden; alle leiden bij uitvoering tot een significante stap voorwaarts op duurzaamheidsterrein. Landbouw en Verkeer en Vervoer zijn bv twee beleidsterreinen waar zich een aantal van voornoemde projecten voordoen. Verwacht wordt dat binnen afzienbare termijn op een aantal beleidsterreinen significante stappen voorwaarts zullen worden geboekt.

De heer Ekkers bevestigt dat een stijging is te zien in het OV. Dat heeft met name te maken met het feit dat sinds de concessie van december 2008 sprake is van een veel beter aanbod.

Uit het evaluatieonderzoek is oa. gebleken dat reizigers die tijdens de tariefactie gebruik

hebben gemaakt van de spitslijnbus Amersfoort – Utrecht – Uithof ook daarna daarvan gebruik zijn blijven maken omdat zij geconstateerd hebben veel sneller op hun plaats van bestemming te zijn en op een comfortabele manier. Dat is precies de bedoeling. Op grond van het vorenstaande hoopt spreker derhalve dat dit beeld in de volgende Jaarrekening nog meer zal zijn versterkt.

Het project Wandelen bevindt zich in de afrondende fase. Als er sprake is van achterstand in het onderhoud is spreker bereid te kijken of het resterende budget daarvoor kan worden gebruikt. Er zullen echter geen nieuwe projecten worden aangepakt. Conform afspraak vloeit resterend budget in principe terug naar de Algemene Middelen.

Spreker bevestigt dat het maatschappelijk verantwoord ondernemen de goede kant uit gaat. GS besteden conform het Collegeprogramma aandacht aan de leegstand van kantoren. De Commissie zal binnenkort worden geïnformeerd over het monitoren van een aantal bedrijventerreinen. Daarbij zal worden bekeken of sprake is van bij bedrijven behorende kantoren of zelfstandige kantoren in een kantoorgebouw. Er is met name sprake van leegstand in de zelfstandige kantoren in kantoorgebouwen. Bekeken zal worden of dat van tijdelijke- dan wel structurele aard is. Indien sprake is van structurele leegstand, zal moeten worden bekeken of daaraan andere bewoningsvormen zijn toe te kennen. In dit kader zal spreker tevens nader terugkomen op de Kantorenvisie.

Spreker zegt toe de vraag over de voorziening onderhoud wegen via de mail te beantwoorden. GS trachten het proces met betrekking tot de verkeersmanagementcentrale te versnellen, omdat de fileproblematiek alleen kan worden opgelost door middel van een samenhangend pakket van maatregelen, w.o. verkeersmanagement.

De heer Roos geeft aan met name te hebben gedoeld op het elimineren van bestuurlijke drukte.

De heer Ekkers antwoordt dat dat heel lastig is. Er is sprake van veel verschillende overheden, hetgeen nu eenmaal bestuurlijke drukte met zich meebrengt.

De informatie in de Jaarrekening over de indicatoren OV is feitelijk achterhaald. Voor de concessie in december 2008 was de rapportage van de Vervoersbedrijven richting de provincie niet altijd goed geregeld. Spreker verwacht derhalve dat volgend jaar op grond van dezelfde indicatoren een veel beter beeld zal kunnen worden gegeven.

Desgevraagd door mevrouw Blom zegt spreker toe de commissie tussentijds te zullen informeren over de stand van zaken met betrekking tot de indicatoren OV.

In het kader van Op de Fiets moet nog een paar projecten worden uitgevoerd, hetgeen ook zal gebeuren. Deze worden thans om organisatorische redenen uit Agenda 2010 gehaald en in de lijn gezet. Spreker gaat er vooralsnog vanuit dat eventuele extra kosten uit het vastgestelde budget kunnen worden betaald.

De heer Hoefnagels merkt op dat de handhaving transport niet kon worden uitgevoerd in verband met ontoereikende inzet van de PMD. Aangegeven wordt dit het komend jaar wel kan. Volgens het Jaarprogramma Vergunningverlening en Handhaving 2009 is dit het geval, omdat het aantal controles op dat terrein wordt gehalveerd. Geïnformeerd wordt of dat nu de juiste oplossing is.

De heer De Jong antwoordt dat het om inzet van externen gaat, waarop de provincie geen invloed heeft.

De voorzitter sluit de discussie over de Jaarrekening 2008 af met de conclusie dat nader zal worden gekeken naar het beheer van de wandelpaden, de vraag met betrekking tot de voorziening onderhoud wegen via de mail zal worden beantwoord en een aantal vragen met name terzake van de Voor- en Najaarsrapportage en Europa aan de orde zullen komen in de commissie BEM.

Desgevraagd door Mevrouw Walta antwoordt de heer De Jong dat het gebruikelijk is alleen grotere verschillen toe te lichten in de Jaarrekening. Indien er inhoudelijke vragen leven over wat kleinere zaken, kunnen hierover altijd technische vragen worden gesteld.

Mevrouw Walta informeert bij welk verschil in percentage sprake is van een grote afwijking. De heer De Jong antwoordt dat hem niet bekend is of hiervoor een percentage wordt gehanteerd. Het gaat om grotere afwijkingen.

## **7. Statenbrief bestuursovereenkomst A12 Salto**

De voorzitter deelt mede dat zich voor dit onderwerp drie insprekers hebben gemeld, die hij in eerste instantie het woord geeft. Hij constateert dat de inspreker namens de Werkgroep Natuurlijk Zeist-West niet aanwezig is.

De heer Groenendijk leest de reactie namens Bunnik Let Op Uw Saeck en mede namens de stichting Milieugroep Bunnik voor. De reactie is als bijlage 1 bij het verslag gevoegd. Korthedshalve zij verwezen naar de inhoud.

De heer Binkhorst leest de reactie namens Natuur en Milieufederatie Utrecht voor. De reactie is als bijlage 2 bij het verslag gevoegd. Korthedshalve zij verwezen naar de inhoud.

De heer Hoefnagels memoreert dat de NMU aangeeft dat de oplossing voor de Koelaan grote schade met zich meebrengt voor de natuur ter plaatse. Verzocht wordt om een nadere toelichting.

De heer Binkhorst wijst er in de eerste plaats op dat de verbinding tussen Bunnik en Zeist ongewenst wordt geacht. Ten aanzien van het nut wijst spreker op de tot standkoming van de verbinding met de A12 via Driebergen in 2015.

Met betrekking tot de gevolgen voor het landschap wijst spreker erop dat de golfclub ecologisch beheer hoog in het vaandel heeft staan en de golfbaan als zodanig derhalve als een stuk natuur is te beschouwen. De golfclub wil uitbreiden naar 18 holes en zullen derhalve een aantasting van de ruimte gecompenseerd willen zien. De grote schade is derhalve dat de golfclub de helft van de ruimte die zij nu heeft niet zal accepteren.

De voorzitter geeft vervolgens het woord aan de heer Scheffe voor een presentatie over de ontwikkelingen met betrekking tot A12 Salto.

De heer Scheffe gaat aan de hand van een powerpointpresentatie in op de aanleiding A12 Salto, de doelstelling, de stand van zaken, de Bestuursovereenkomst en het vervolgproces. De handout van de presentatie is als bijlage 3 bij het verslag gevoegd. Korthedshalve zij verwezen naar de inhoud.

Mevrouw Bodewitz informeert of bekend is hoeveel vertraging de automobilisten uit Houten oplopen omdat er nu één aansluiting is via de A27 en hoeveel voertuigverliesuren er zullen zijn op de A12 op het moment dat het Rijsbruggerwegtracé in gebruik zal worden genomen. De heer Scheffe antwoordt dat hij het antwoord op de eerste vraag schuldig moet blijven. De getallen zijn wel bekend. Ten aanzien van de tweede vraag licht spreker toe dat RWS niet blij was met het idee van een extra aansluiting op de A12. Het beleid van het Rijk is zo min mogelijk nieuwe aansluitingen. Op grond van het vorenstaande heeft RWS zelf een studie laten verrichten naar de gevolgen van de aansluiting op de A12. Dit hebben zij vergeleken met de oplossing via een aansluiting op de A27 dat eerder was afgewezen op grond van het

oplossend vermogen. Geconcludeerd is dat beide aansluitingen niet ideaal zijn vanuit RWS-optiek, maar dat een aansluiting op de A12 dan toch de voorkeur verdient.

De heer Fastl informeert of ook is gekeken naar het effect op de A12 indien alleen de N410 variant wordt gerealiseerd.

De heer Scheffe geeft aan dat door één van de insprekers al is gememoreerd dat een uitgebreid trechteringsproces heeft plaatsgevonden. Daarbij zijn ca 15 varianten opnieuw tegen het licht gehouden en zijn de meest kansrijke na een eerste globale verkenning overgebleven. In dat kader is de genoemde variant ook meegenomen.

Desgevraagd door de heer Fastl antwoordt spreker niet te weten of de N410 variant in de allerlaatste fase is vergeleken met de uiteindelijke Rijsbruggerwegtracé variant. Een en ander is terug te vinden in het uitgebreide MER-rapport.

De heer Fastl merkt voorts op dat in het kader van de financiering wordt gesproken over een versoering. Geïnformeerd wordt naar de reactie van het College van Bunnik.

De heer Scheffe laat de Bestuurlijke kant over aan gedeputeerde Ekkers. Met betrekking tot de verkeerstechnische kant gaat het met name om de wijze waarop de Rijsbruggerwegtracé kruist met de Achterdijk, hetgeen nog niet geheel is uitgewerkt. Aanvankelijk was het idee een ongelijkvloerse kruising te realiseren. Dat lijkt spreker echter gelet op de financiering een erg dure oplossing.

De heer Fastl memoreert ter voorbereiding op de behandeling van dit onderwerp een twaalftal vragen te hebben ingediend. Spreker gaat er vanuit dat die vragen nog conform zijn verzoek zullen worden behandeld.

De voorzitter antwoordt dat een gedeelte van de vragen inmiddels zijn beantwoord door de heer Scheffe; de overige vragen zullen door de heer Ekkers worden beantwoord.

De heer Hoefnagels wijst op de Pakketstudies waarbij rondom het knooppunt Lunetten wellicht wordt gekozen voor een sorteer- dan wel spreidingsvariant. Geïnformeerd wordt of het vorenstaande geen consequenties kan hebben voor de afweging in het kader van A12 Salto.

De heer Scheffe antwoordt dat terzake van het project A12 Salto geen rekening kon worden gehouden met de Pakketstudies omdat er nog geen voorkeursalternatief bekend is voor de Ring Utrecht. Hierbij speelt een rol dat de druk om op korte termijn voor Houten een oplossing te realiseren toeneemt, mede in verband met de BOR-middelen.

Mevrouw Bodewitz merkt op dat thans de BOR-middelen als argument wordt genoemd. Eén van de insprekers heeft echter aangegeven dat dit niet aan de orde is. Geïnformeerd wordt welke informatie juist is.

De voorzitter stelt voor dat het antwoord op deze vraag wordt meegenomen door gedeputeerde Ekkers.

Mevrouw Bodewitz memoreert dat de NMU eerder heeft voorgesteld te kijken naar het optimaliseren van de wegen ten westen en ten oosten van Houten (N408, 409 en 410). De NMU stelt dat dit niet is meegenomen in de MER. Geïnformeerd wordt of dat klopt.

De heer Scheffe antwoordt dat dit niet klopt. In eerdergenoemd trechteringsproces zijn in eerste instantie nagenoeg alle varianten globaal beoordeeld. De varianten met een oplossend vermogen zijn vervolgens meer gedetailleerd uitgewerkt in de MER-studie. Deze procedure is op voorstel van de commissie MER gevolgd; de commissie MER heeft daarop in haar

eindadvies positief gereageerd. Spreker verwijst in deze voorts naar het MER-rapport waarin uitgebreid wordt ingegaan op de N410 variant.

De heer Kloppenborg heeft het MER-rapport globaal bekeken. In zijn visie kwam de N410 variant er niet veel slechter uit dan de Rijsbruggerwegtracé variant. Indien snel een besluit moet worden genomen zou, gezien de samenhang met de Pakketstudies, kunnen worden gekozen voor het aanpakken van de optimalisering van de N410 waarna in het OV-plus pakket verdere oplossingen zouden kunnen worden geboden voor Houten.

De heer Scheffe herhaalt dat het niet mogelijk was in het kader van de A12-studie rekening te houden met de Pakketstudies omdat er nog geen voorkeursvariant bekend is.

De heer Van Ee informeert terzake van scenario 1 naar de verkeersstromen in aantallen. Ten aanzien van de aanleg van het Rijsbruggerwegtracé worden mitigerende maatregelen genoemd. Geïnfomeerd wordt aan welke maatregelen hierbij wordt gedacht en hoe deze in het landschap worden ingepast.

De heer Scheffe antwoordt dat scenario 1 verkeerskundig is doorgerekend. Deze variant zou worden belast met een intensiteit van ca 9.000 – 10.000 motorvoertuigen.

Ten aanzien van de mitigerende maatregelen merkt spreker op dat veelal pas bij de uitwerking duidelijk wordt wat moet worden gecompenseerd. Op dit terrein is spreker overigens niet deskundig. Hij moet het antwoord op die vraag derhalve schuldig blijven.

De voorzitter bedankt de insprekers voor hun inbreng en de heer Scheffe voor de verhelderende presentatie. Hij stelt vervolgens de Statenbrief Bestuursovereenkomst A12 Salto inhoudelijk aan de orde.

De heer Van Ee merkt op dat ondertekening van de Bestuursovereenkomst met name een publiek en bestuurlijk commitment betreft voor het project en nog niet een definitieve besluitvorming. Het betreft echter wel een belangrijke fase, omdat dit project al lang loopt. Houten heeft destijds ingestemd met de tweede groeifase, mits er een goede oplossing zou komen voor de verkeersafwikkeling. Het heeft echter lang geduurd, omdat de belangen erg groot waren en uiteen liepen. Het CDA is zeer ingenomen met de voortgang die zich thans aftekent, zij het dat voor wat betreft een aantal elementen nog altijd sprake is van een open einde. Deze elementen zouden nog een streep door de rekening kunnen geven, hetgeen het CDA zorgen baart.

Vanaf het eerste moment heeft Bunnik aangegeven de situatie van Houten te erkennen en gemeend daaraan collegiaal te moeten meewerken. Bunnik vraagt daarbij echter ook aandacht voor de verkeersproblematiek Koelaan en Julianaweg, dat al veel langer speelt dan Houten. Bunnik heeft aangegeven te willen meewerken aan de ontsluiting van Houten, mits het verkeersprobleem van Bunnik daarbij integraal wordt meegenomen. Dat is altijd de voorwaarde geweest. Het CDA stelt vast dat de situatie in Bunnik nog steeds niet is opgelost. De verkeersstromen die vanaf Zeist naar de A12 plaatsvinden zijn tweeeërlei. Het is allereerst de kortste weg van Zeist naar de A12, waardoor het een heel aantrekkelijke verbinding blijft. Anderzijds moet de ontwikkeling rondom het Stationsgebied Driebergen – Zeist soulaas bieden. De vraag is echter of die oplossing voldoende aantrekkelijk zal zijn om de druk van de Koelaan – Julianaweg weg te nemen.

Het CDA is zich ervan bewust dat een en ander op dit moment een zaak betreft van het BRU. Het CDA vreest echter dat een kleine gemeente als Bunnik er binnen het BRU niet in zal slagen deze problematiek alleen op te lossen. Op grond hiervan informeert het CDA of de provincie eventueel bereid is de Koelaan – Julianaweg op te waarderen tot provinciale weg indien uit provinciale metingen zou blijken dat de druk op de Koelaan – Julianaweg ook niet

afneemt na de realisatie van het project Stationsgebied Driebergen – Zeist. Daarmee zou een en ander een provinciale verantwoordelijkheid worden.

Ten aanzien van de financiering is sprake van een tekort van € 3,4 miljoen. Daarvoor moet nog een oplossing worden gevonden. Het CDA is geen voorstander van versobering van het project, omdat dit ten kosten zou kunnen gaan van de veiligheid, bv. door het niet realiseren van de fietsverbinding onder de A12.

Voor de fietsroute Odijk – Houten (N410) is nog geen financiering. Geïnformeerd wordt hoe men deze problematiek denkt op te lossen. Indien dit niet gebeurt, komt dit tekort in de visie van het CDA bovenop de € 3,4 miljoen.

In algemene zin gaat het om de aan- en afvoer van het verkeer op de A27. Zowel 's morgens als 's avonds staan er enorme files en is sprake van levensgevaarlijke situaties. Deze situatie benadrukt de noodzaak om voortvarend te werk te gaan. Het CDA pleit er dan ook voor dit traject zo snel mogelijk te realiseren.

Het vorenstaande laat onverlet dat het CDA oog heeft voor de landschappelijke inpassing. Een doorsnijding, zoals voorgesteld vanwege de Rijsbruggerwegtracé, heeft een behoorlijke impact op het landschap. Het CDA is van mening dat in het kader van de aanleg van een nieuw traject veel aandacht moet worden besteed aan een inpassing in het bosgebied dat rondom Oud Wulven wordt gerealiseerd. Geïnformeerd wordt welke ideeën daarvoor worden ontwikkeld.

De heer Hoefnagels merkt op dat al veel vragen en opmerkingen zijn geplaatst door het CDA. Spreker wacht de beantwoording af. D66 sluit zich overigens niet direct aan bij de conclusie van het CDA. D66 wacht in deze ook de beantwoording af op de door GroenLinks schriftelijk gestelde vragen.

Het verheugt spreker dat het CDA thans duidelijk stelling neemt voor Bunnik. In het verleden is gekozen voor een samenhangend pakket van maatregelen voor het hele Kromme Rijngebied. In onderdeel 4 van de presentatie wordt dat probleem neergelegd bij Bunnik, Zeist en de Utrechtse Heuvelrug. Duidelijk is dat Bunnik een kleine gemeente is die geen vuist kan maken, omdat bij de overige betrokken gemeenten het probleem niet speelt.

Mevrouw Blom memoreert dat de verkeerskundige kant tot nu toe in principe een zaak is van het BRU. Indien het om de inpassing gaat, ligt de verantwoordelijkheid bij de provincie. De discussie daarover hoort echter thuis in de commissie RGW.

Met betrekking tot de verkeerskundige kant memoreert spreekster dat sprake is van een oude discussie. Op het moment dat Houten besloot in te stemmen met woningbouw is toegezegd dat er een goede verkeerskundige ontsluiting zou komen. Het is derhalve zaak dat die er ook komt. Het verbaast de PvdA echter wel dat thans plotseling wellicht twee varianten worden uitgevoerd, het Rijsbruggertracé en de N410 variant. Op grond van de MER-systematiek is de PvdA van mening dat niet twee varianten kunnen worden uitgekozen waarvan één als meest milieuvriendelijk alternatief wordt aangemerkt en de andere variant als verkeerskundig het beste alternatief.

Resumerend merkt spreekster op dat de PvdA op grond van de ontwikkelingen tot nu toe begrijpt dat de provincie de Bestuursovereenkomst ondertekent. Op een gegeven moment moeten beslissingen worden genomen. Daarbij acht de PvdA het van belang dat goed naar de verkeersproblematiek van Bunnik wordt geluisterd. De PvdA heeft er moeite mee indien ineens een variant uit de MER komt die doorgerekend moet worden en zeker indien de financiering daarvan wordt gezocht via de Pakketstudies. De Pakketstudies hebben betrekking op de Ring Utrecht en de Driehoek Amersfoort. De Ring Utrecht heeft in de visie van de PvdA niks te maken met een oostelijke ontsluiting van Houten; de Rijsbruggerwegtracé gaat over de westelijke ontsluiting.

De heer Roos informeert naar de relatie tussen de besluitvorming in de betreffende gemeente terzake van de bestemmingsplannen en de Bestuursovereenkomst. In dat kader informeert hij of de datum 2010 in de Bestuursovereenkomst niet te ambitieus is.

Mevrouw Bodewitz deelt mede dat de PvdD betreurt dat PS zo laat wordt betrokken bij het besluitvormingsproces. Thans ligt een document voor waarin geen sprake is van een grondige onderbouwing van alle afwegingen die hebben plaatsgevonden. De PvdD vindt het derhalve lastig te beoordelen of de voorliggende keuze het minst slechte alternatief is. De PvdD benoemt het als zodanig, omdat in haar visie niemand gelukkig kan zijn met de voorliggende keuze gezien de effecten op het landschap en de gevolgen voor de recreatie. Op grond van de gevolgen pleit de PvdD ervoor in deze niet overhaast te besluiten en hierbij – indien mogelijk – de Pakketstudies te betrekken. Bekeken dient te worden welke gevolgen de voorkeursvariant heeft en in hoeverre het aanbeveling verdient de tracékeuze aan te passen. Wellicht hoeft er geen nieuw tracé te worden aangelegd, maar kan door middel van opwaardering al voldoende effect worden bereikt. Kwaliijk vindt de PvdD dat bij versobering van het project wordt gedacht aan het eventueel niet aanleggen van de fietstunnel onder de A12. Dat zijn juist zaken die van groot belang zijn. De PvdD dringt erop aan vooral daaraan voldoende aandacht te besteden.

De heer Bersch memoreert dat in het kader van de Pakketstudies een belangrijke discussie is gevoerd over hetgeen ook met OV-maatregelen kan worden gedaan. Juist tussen Houten en Utrecht zou met OV- en fietsmaatregelen enorm veel winst kunnen worden behaald. Thans is het plan een extra aansluiting te realiseren op een snelweg waar zich al een probleem voordoet. Hiermee wordt het risico gelopen dat het probleem nog groter wordt en daarmee de noodzaak voor nog meer asfalt. De SP heeft het gevoel dat de provincie in deze op de verkeerde weg zit. Probleem is echter dat het traject is al zo vergevorderd is. Voor het overige sluit spreker zich aan bij de reeds ter vergadering gestelde vragen en de schriftelijke vragen van GroenLinks.

De heer Fastl deelt mede dat GroenLinks zich aansluit bij het betoog van de PvdA en deels bij het betoog van het CDA. GroenLinks is er echter geen voorstander van de Koelaan – Julianalaan op te waarderen tot provinciale weg. GroenLinks is eerder voorstander van het afwaarderen tot een busbaan; een keuze waarop de SP al is ingegaan.

Spreker betreurt dat de eerder schriftelijk door GroenLinks ingediende vragen nog niet zijn beantwoord, omdat daarin ook enkele punten staan die voorafgaan aan de inhoudelijke bespreking van dit onderwerp.

GroenLinks vraagt zich af hoe de keuze voor het tracé is te rechtvaardigen. In feite is dat iets dat de commissie RGW aangaat. Indien in deze wordt verwezen naar RGW, pleit GroenLinks ervoor het voorliggende stuk integraal in RGW te behandelen.

Over de doorkruising van het Landelijk Gebied en of het tracé niet strijdig is met het Streekplan heeft Bunnik Let op uw Saeck 4 vragen gesteld in hun inspraakreactie. Daarin wordt o.a. verwezen naar de SMPU en drie punten uit het Streekplan. GroenLinks heeft dit eerder aangevoerd als steekhoudende argumenten om een andere afweging te maken. In de berekeningen voor het alternatief wordt gezegd dat de filedruk op de N409 en 408 afneemt. In de ad hoc commissie Pakketstudies werd het gehele project A12 Salto echter gezien als provinciaal belang, dus ook het effect op de A12. Daar neemt de filedruk juist toe. De vraag is derhalve of de keuze voor het tracé netto nog wel positief uitvalt.

Bij de laatste toevoeging van de oostelijke ontsluiting van Houten ontstaat een nieuwe situatie. GroenLinks sluit zich aan bij het betoog van de PvdA over de N410 in relatie tot het

Rijsbruggertracé. Hiermee wordt de verkeerskundig meest ideale variant naast de meest milieuvriendelijke variant gelegd, waardoor feitelijk een nieuwe variant is ontstaan. Tot slot vestigt spreker de aandacht op de vragen die GroenLinks ter voorbereiding op de behandeling van dit onderwerp van tevoren schriftelijk heeft ingediend. De vragen zijn als bijlage 4 bij het verslag gevoegd. Korthedshalve zij verwezen naar de inhoud.

Mevrouw Derks merkt op dat al veel vragen zijn gesteld, waaraan de ChristenUnie niets heeft toe te voegen. Wel hecht spreekster eraan te benadrukken dat het voor de ChristenUnie van belang is dat goed naar Bunnik wordt geluisterd, goed gevolg wordt gegeven aan de voorwaarden die Bunnik stelt en de problemen waar Bunnik voor gesteld staat.

De heer Nooteboom merkt op dat een samenhangend pakket van maatregelen voorligt. Indien daaruit elementen worden uitgehaald, zal dit wederom tot onderhandelingen leiden. De VVD pleit er dan ook voor zo snel mogelijk door te gaan met de voorliggende Bestuursovereenkomst en spreekt de hoop uit dat hiertegen zo min mogelijk verzet komt.

De heer Ekkers hecht er in de eerste plaats aan erop te wijzen dat de voorgestelde behandeling ter kennisname is. De afspraak was dat de commissie zou worden bijgepraat over de stand van zaken met betrekking tot het traject A12 Salto. Dat is door middel van de presentatie gebeurd. Spreker bevestigt dat het op dit moment om de verkeerskundige kant gaat. De projectleiding ligt bij het BRU; de provincie is één van de partijen. Dat verklaart ook de inzet van de provincie.

Zowel Houten als Bunnik behoren tot het BRU-gebied. Alle partij hebben echter gezamenlijk aangegeven dat een oplossing moet worden gevonden voor het probleem, waardoor o.a. gevaarlijke situaties ontstaan op de A27.

Op het moment dat Houten de VINEX-locatie ging ontwikkelen, is de afspraak gemaakt dat er een ontsluiting zou komen. Dit traject duurt inmiddels al zes jaar, zodat niet kan worden gesproken over een overhaaste besluitvorming.

De Koelaan is een probleem. Indien in het kader van de ontsluiting van Houten wordt gesproken over een oplossing via Bunniks grondgebied, acht spreker het logisch dat tegelijkertijd wordt nagegaan of er nog andere verkeerskundige problemen spelen in de regio en deze in samenhang met elkaar worden bekeken.

Op dit moment gaat het met name om de vraag in hoeverre een en ander geheel moet zijn uitgewerkt. GS staan op het standpunt dat men zover is dat tot besluitvorming op een aantal onderdelen kan worden gekomen.

De Koelaan is er één van de onderdelen. De Koelaan, de verbinding tussen Bunnik en Zeist, is geen provinciale- maar een lokale weg. De Koelaan – Julianalaan trekt veel sluipverkeer vanwege het feit dat de spoorbomen op de Driebergseweg gemiddeld 35 minuten per uur dicht zijn. Spreker is ervan overtuigd dat het sluipverkeer over de Koelaan – Julianaweg fors zal afnemen op het moment dat de ongelijkvloerse kruising in het kader van het project Stationsgebied Driebergen/Zeist is gerealiseerd.

Richting Bunnik heeft spreker aangegeven dat de provincie haar verantwoordelijkheid zal nemen op het moment de betrokken gemeenten onderling niet uit de verkeersproblematiek Koelaan – Julianaweg komen. Indien de effecten zodanig zijn dat gesproken kan worden van een regionale problematiek zal de provincie zowel moreel, juridisch als financieel de helpende hand bieden om tot een goede oplossing te komen.

Spreker onderschrijft dat versobering van het project niet tot onveiligheid mag leiden. Ten aanzien van de versobering wordt met name gedacht aan zaken die in het kader van de aanbesteding kunnen worden overeengekomen.

Voorts onderschrijft spreker dat nog financiering moet worden gevonden voor het fietspad.

Aan de inpassingmaatregelen moet veel aandacht worden besteed. Dat zal in de commissie RGW aan de orde moeten komen. Op dit moment gaat het om bijpraten van de stand van zaken.

GS hebben zich meer dan een jaar geleden uitgesproken voor het Rijsbruggerwegtracé. Volgens spreker kan het niet zo zijn dat andere zaken die eventueel nog worden bekeken concurreren met de keuze voor de Rijsbruggerwegtracé variant.

Spreker onderschrijft dat 2010 te ambitieus is. Het is niet zo dat na 2010 geen gebruik meer kan worden gemaakt van de BOR-gelden. Uitstel is echter niet vanzelfsprekend.

Overschrijding van de termijn dient goed te worden onderbouwd.

Als alle partijen de Bestuursovereenkomst ondertekenen, zal de gemeente op enig moment het besluit nemen om het bestemmingsplan aan te passen. Indien dat niet gebeurt, zal het BRU zich daarover moeten beraden en vervolgens kunnen overwegen de provincie te vragen haar invloed uit te oefenen.

Spreker heeft niet het gevoel dat de commissie laat in het proces is betrokken. De commissie wordt sinds 2003 goed geïnformeerd over A12 Salto.

Mevrouw Bodewitz geeft aan dat het heel summier aan de orde is geweest. Er is nooit sprake geweest van een presentatie over de verschillende varianten en overwegingen. Ook in het voorliggende document ontbreekt dat. Spreekster acht het van belang dat de commissie in hoofdlijnen op de hoogte wordt gebracht van de overwegingen.

De heer Ekkers merkt op dat dit de bedoeling was van de presentatie heden.

Spreker gaat vervolgens als volgt in op de schriftelijk ingediende vragen van GroenLinks.

1. Besloten is het Bestuursakkoord te tekenen omdat de Stuurgroep A12 Salto inmiddels op hoofdlijnen zover is dat alle daarin vertegenwoordigde partijen (incl. Bunnik) bereid zijn te ondertekenen.
2. GS hebben een besluit genomen op basis van een samenhangend pakket op hoofdlijnen; Bunnik doet dat ook.
3. De provincie heeft Bunnik nooit als reden van vertraging genoemd. Het is wel zo dat de gemeente Bunnik in de Stuurgroep erg veel details geregeld wil zien, die ook in een later stadium zouden kunnen worden geregeld.
4. GS hebben vorig jaar al hun voorkeur uitgesproken voor het Rijsbruggerwegtracé. In die zin zijn GS zeer consistent.

De heer Kloppenborg memoreert dat gedeputeerde Ekers op enig moment ook heeft aangegeven het besluit van Bunnik af te wachten.

De heer Ekkers bevestigt het vorenstaande. Spreker gaat uit van hetgeen in de Stuurgroep is besloten, waarin ook Bunnik is vertegenwoordigd. Daar is met elkaar afgesproken dat de Bestuursovereenkomst kan worden ondertekend.

5. Alle partijen, vertegenwoordigd in de Stuurgroep A12 Salto, hebben elkaar gevonden.
6. en 7. De Stuurgroep A12 Salto heeft de voorkeur uitgesproken voor het Rijsbruggerwegtracé. Aan de Colleges van de deelnemende partijen is gevraagd om zich hierover uit te spreken. Dat lijkt thans te gaan gebeuren.

De heer Kloppenborg merkt op dat door de sprekers en GroenLinks is gesteld dat het strijdig is met het Streekplan.

De heer Ekkers licht toe dat in het Streekplan het tracé voor de ontsluiting van Houten indicatief is opgenomen.

Naar aanleiding van een desbetreffende opmerking van de heer Kloppenborg onderschrijft spreker dat de doorsnijding van het open landelijk gebied niet wenselijk is. Er moet echter een oplossing komen en de voorkeursvariant wordt aangemerkt als de minst slechte oplossing.

8. Alle studies zijn feitelijk afgerond. Wel moet nog worden bekeken hoe de Koelaanproblematiek wordt opgelost.

9. Zie antwoord 8.
10. Spreker is van mening dat niet vooruitgelopen moet worden op de mogelijkheid dat de uitkomsten van de studies nog aanpassingen voor het tracé c.q. andere keuzes voor tracés teweeg kunnen brengen. In dat geval zal het BRU, die de projectleiding heeft, zich moeten beraden.
11. Is al op gereageerd.
12. De keuze van het tracé valt netto positief uit. Bovendien zal de problematiek die daardoor deels ontstaat op de A12 worden meegenomen in het kader van de Pakketstudies.

Er wordt goed naar Bunnik geluisterd. Vooralsnog is geen sprake van een provinciaal probleem. Op het moment dat dit nodig wordt geacht, zal de provincie zich hiermee gaan bemoeien. Richting Bunnik is vorige week schriftelijk aangegeven dat de provincie zich voor wat betreft de Koelaanproblematiek niet aan haar verantwoordelijkheid zal onttrekken. Desgevraagd door de heer Van Ee zegt spreker de commissie een afschrift van de brief aan Bunnik toe.

Spreker onderschrijft dat het traject al lang genoeg heeft geduurd en dat een en ander thans voortvarend moet worden aangepakt.

De heer Hoefnagels memoreert dat de provincie Bunnik indien nodig moreel, juridisch en financieel wil ondersteunen. Het traject duurt inmiddels al 6 jaar. Bunnik vreest dat er op termijn, indien blijkt dat er iets moet gebeuren, geen geld meer is. Het BRU heeft reeds geld gereserveerd voor een eventuele omlegging van de Koelaan; ook Bunnik zelf wil geld reserveren. Geïnformeerd wordt of de provincie bereid is tevens geld te reserveren voor het geval dit noodzakelijk mocht zijn. In de visie van D66 zou dat veel druk bij de raad in Bunnik wegnemen.

Met betrekking tot de mitigerende maatregelen hecht D66 eraan dat de afgesproken maatregelen ter zake ook daadwerkelijk worden uitgevoerd.

Mevrouw Blom mist een antwoord op haar vraag hoe het mogelijk is dat de oostelijke aansluiting nu ineens onder de Pakketstudies valt.

De heer Roos merkt op dat het wellicht aanbeveling verdient helder te communiceren dat de problematiek een gevolg is van meer dan alleen het woon-werkverkeer tussen Houten, Bunnik en Utrecht. Dat moet in de visie van Mooi Utrecht de doorslaggevende factor zijn voor de aanpassing van de infrastructuur.

Mevrouw Bodewitz informeert naar de vervolprocedure ten aanzien van de besluitvorming en of de commissie RGW daarbij zal worden betrokken.

De heer Kloppenborg sluit zich aan bij de opmerking van de PvdA. In de visie van GroenLinks is het niet logisch de N410 te koppelen aan de Pakketstudies. Het is wel logisch de besluitvorming over de Rijsbruggerwegtracé daaraan te koppelen, mede gezien de problematiek met de afwikkeling op de Ring. In de visie van GroenLinks moet dat tot de conclusie leiden dat, ook verkeerskundig, geen besluit kan worden genomen over de Rijsbruggerwegtracé voordat sprake is van een visie ten aanzien van de bereikbaarheidsoplossingen in het kader van de Ring Utrecht. GroenLinks staat op het standpunt dat er voor de provincie in deze een rol ligt op het gebied van RO. Dat zal tot een andere afweging moeten leiden over de verschillende tracés.

Mevrouw Blom hecht eraan te memoreren dat het standpunt van de PvdA op zich is dat het lang genoeg heeft geduurd en het wenselijk is versnelling aan te brengen in het traject. Vanuit het oogpunt dat er al zoveel studies zijn gedaan naar de varianten kan de PvdA zich voorstellen dat de Bestuursovereenkomst thans wordt ondertekend. Hierbij zij opgemerkt dat het met name het BRU is die dit bepaalt.

Wat betreft de PvdA is het van tweeën één. Of een en ander wordt bekeken als iets dat al lang aan de gang is en waarin voortgang moet komen op grond waarvan de keuze voor het Rijsbruggerwegtracé wordt gemaakt, of een en ander wordt opnieuw bekeken in het kader van de Pakketstudies. De PvdA is geen voorstander van het laatste.

De heer Ekkers is van mening dat het niet noodzakelijk is voor de Koelaan gelden te reserveren zolang de oplossing niet bekend is. Het probleem zal in eerste instantie door de partijen die het rechtstreeks aangaan (de gemeenten Bunnik, Zeist, Utrechtse Heuvelrug en het BRU) opgelost dienen te worden. Spreker heeft toegezegd dat, indien de oplossing de regionale problematiek raakt, de provincie in beeld komt. Van belang is dat de problematiek wordt opgelost en dat daarvoor – indien nodig – middelen worden vrijgemaakt.

De heer Hoefnagels informeert wanneer sprake is van een regionaal probleem.

De heer Ekkers antwoordt dat hiervan sprake is op het moment dat bv een oplossing wordt gecreëerd dat ook een deel van de druk op de provinciale wegen wegneemt of de oplossing bijdraagt aan de bereikbaarheid voor de hele regio.

In het kader van de Pakketstudies wordt gekeken naar een totaal aantal mogelijkheden. Die worden echter ook allemaal door de werkgroep BOEI beoordeeld. Daar zal ook uit moeten blijken dat de gecreëerde oplossing een verbetering met zich meebrengt voor het geheel. Het mag niet zo zijn dat de gelden van de Pakketstudies worden gebruikt voor lokale problemen. Er dient derhalve sprake te zijn van een regionale oplossing.

Mevrouw Blom is van mening dat een regionale oplossing niet mag worden aangemerkt als een voldoende criterium. Afgesproken is dat het met name gaat om de Ring Utrecht en de driehoek bij Amersfoort.

De heer Ekkers bevestigt het vorenstaande. Er is echter ook een beoordelingskader afgesproken. Dit is één van de zaken die tegen het beoordelingskader zal worden gelegd.

Daaruit moet een onafhankelijke rapportage komen voor wat betreft de oplossingen.

Spreker onderschrijft dat veel onderzoeken hebben plaatsgevonden. In die zin onderschrijft spreker dat thans moet worden doorgegaan en niet opnieuw onderzoeken moeten worden gestart.

Ten aanzien van het proces licht spreker toe dat vooralsnog moet worden afgewacht of alle partijen de Bestuursovereenkomst ondertekenen. Het is vervolgens aan het BRU de leiding te nemen voor het vervolg van dit proces. Het zal ertoe leiden dat de gemeenten in principe een bestemmingsplan gaan opstellen, waarbij de commissie RGW betrokken zal worden omdat dit de inpassing betreft.

De voorzitter rondt de discussie af met de conclusie dat alle vragen zijn beantwoord en de opmerkingen becommentarieerd.

## **8. Statenvoorstel Tijdelijke subsidieverordening Zakelijk Toerisme 2009 – 2012**

Mevrouw Lamers memoreert dat het een onderdeel betreft van het Beleidsprogramma Vrije Tijd. Er zijn de VVD in het voorliggende stuk geen bijzonderheden opgevallen op grond waarvan zij kan instemmen met het voorstel.

De heer Van Ee merkt op dat het CDA het een goede zaak acht dat een onderscheid wordt gemaakt tussen recreatief- en zakelijk toerisme. Het CDA kan zich in die zin vinden in het voorliggende voorstel.

Wel vraagt het CDA zich af wat met het beschikbaar te stellen budget zal worden gerealiseerd. In feite bestaat behoefte aan een prestatieindicator.

De heer Hoefnagels deelt mede dat D66 zich kan vinden in het voorstel en ermee instemt dat dit als sterstuk naar de Staten gaat.

Mevrouw Blom deelt mede dat de PvdA instemt met het voorliggende voorstel. Voorts sluit het CDA zich aan bij de opmerking van het CDA. De PvdA heeft bij de Nota Vrije Tijd gewezen op het belang van de werkgelegenheid. De vraag is derhalve of dit meer werkgelegenheid oplevert.

De heer Roos deelt mede dat de voorgestelde subsidieregeling Mooi Utrecht verheugt. Het baart Mooi Utrecht wel zorgen dat nagenoeg iedereen aanspraak kan maken op deze subsidieregeling. De vraag is of dat de bedoeling is.

De heer Bersch memoreert dat de SP niet heeft ingestemd met de Nota Vrije Tijd en zich derhalve ook niet kan vinden in het voorliggende voorstel.

De heer Kloppenborg deelt mede dat GroenLinks zich kan vinden in het voorliggende voorstel.

Mevrouw Derks deelt mede dat de ChristenUnie instemt met het voorstel.

De heer Ekkers licht toe dat criteria zijn gesteld en op grond daarvan niet iedereen in aanmerking zal komen voor de subsidie.

Niet alles is stringent in de artikelen vastgelegd. Het moet echter wel leiden tot meer werkgelegenheid, een omzetvergroting; er moet sprake zijn van een spin off. In 4 jaar dient 5% meer besteding te zijn gerealiseerd; dat wordt getoetst.

Overigens merkt spreker op dat sprake is van een relatief klein bedrag.

De voorzitter concludeert dat de commissie, met uitzondering van de SP, zich kan vinden in het voorliggende voorstel en ermee instemt dat dit als sterstuk naar de Staten gaat.

De heer Bersch deelt mede dat de SP in de PS-vergadering een stemverklaring zal afgeven.

### **9. Haalbaarheidsonderzoek lightrailverbinding Amersfoort – Veenendaal (PON-lijn)**

De heer Van Ee deelt mede dat het CDA voorstander is van het haalbaarheidsonderzoek, omdat daarmee de langlopende discussie over deze verbinding beargumenteerd kan worden afgerond. Daarmee wordt tegemoet gekomen aan het doel van de ingediende motie.

Het CDA pleit ervoor de Klankbordgroep uit te breiden met Ede en Wageningen.

Voorts pleit het CDA er, conform de motie, voor in de rapportage mee te nemen welke mogelijkheden er kunnen worden ontwikkeld op het gebied van woningbouw.

Tot slot merkt spreker op dat het CDA het een goede zaak acht dat DHV, dat het eerste onderzoek heeft verricht, thans niet wordt uitgenodigd.

De heer Hoefnagels memoreert dat D66 destijds de motie heeft gesteund om de discussie over deze verbinding een keer definitief te kunnen afronden. Daarbij is volgens D66 niet

aangegeven, dat er onderzoek zou moeten worden gedaan naar mogelijke ontwikkelingen rondom die verbinding. D66 is hiervan ook geen voorstander.

Voorts geeft D66 mee dat een eventuele herintroductie van deze verbinding niet ten koste mag gaan van het fijnmazig busvervoer.

D66 heeft moeite met het feit dat specifiek in het stuk staat dat het onderzoek niet door DHV wordt uitgevoerd. D66 is van mening dat een publieke organisatie zoals de provincie zich daarover niet op deze wijze zo expliciet zou moeten uitspreken.

Mevrouw Nalis deelt mede dat dit onderzoek van de PvdA niet had gehoeven. De PvdA is echter ook niet expliciet tegen het onderzoek. Indien het onderzoek kan bijdragen aan het verkrijgen van meer inzicht, heeft de PvdA daartegen geen bezwaar.

De heer Roos deelt mede dat Mooi Utrecht zich aansluit bij de opmerking van D66 over het fijnmazig busvervoer.

Mooi Utrecht mist in het voorliggende stuk het financiële kader. Verzocht wordt om een nadere toelichting.

Mevrouw Bodewitz deelt mede dat het de PvdD verheugt dat de mening van belanghebbenden uitgebreid wordt gepeild. Conform Roover acht de PvdD het van belang om draagvlak te meten. De PvdD hoopt dat dit alsnog in het onderzoek kan worden meegenomen.

De heer Kloppenborg deelt mede dat de voorliggende notitie GroenLinks verheugt.

GroenLinks sluit zich aan bij de opmerking van het CDA ten aanzien van DHV.

GroenLinks vraagt aandacht voor het feit dat de spoorlijn deel uitmaakt van een netwerk, hetgeen een extra kwaliteit en werving tot gevolg kan hebben.

GroenLinks is groot voorstander van een onderzoek naar deze verbinding en pleit ervoor hierbij in de kantlijn het draagvlak van Amersfoort/Leusden te betrekken in het kader van hetgeen specifiek in die regio kan worden gedaan op het gebied van OV.

Mevrouw Derks deelt mede dat het de ChristenUnie verheugt dat een haalbaarheidsonderzoek wordt verricht. Het korte tijdsbestek waarbinnen alles moet worden gerealiseerd verbaast de ChristenUnie echter.

Indien het voorliggende onderzoek een definitieve afronding van de discussie moet opleveren, pleit de ChristenUnie voor meer validiteit dan snelheid. Thans wordt gekeken naar de lijn Amersfoort – Veenendaal. In de motie was verzocht te kijken naar de verbinding tot Rhenen. De vraag is of dit niet bij het onderzoek moet worden betrokken om echt een finaal punt te kunnen maken.

Spreekster informeert of het resultaat van het onderzoek straks kan worden vergeleken met alternatieven.

Aangegeven wordt dat voor de vervoerswaarde wordt gekeken naar de aantallen uit het DHV-rapport. Het haalbaarheidsonderzoek let ook op het maatschappelijk draagvlak. Bekend is dat Roover niet geheel kon instemmen met de door DHV gegeven vervoerswaarde. Er bestonden meningverschillen over de interpretatie van die cijfers en van vervoerswaarden in het algemeen.

Tot slot vraagt de ChristenUnie aandacht voor het Valleigebied. Er wordt voor gepleit dit onderwerp provincieoverstijgend aan te pakken en hierbij de WERV-gemeenten te betrekken, mede gelet op de potentie van het gebied in verband met o.a. Food Valley.

De heer Nooteboom deelt mede dat de VVD op zich de meerwaarde van een nader onderzoek naar de PON-lijn niet zag. De VVD stemt wel in met het onderzoek en spreekt de hoop uit dat

daarmee een definitief antwoord kan worden gegeven over het nut van het al dan niet reactiveren van deze lijn.

De heer Ekkers zet uiteen dat het doel van het onderzoek met name is, ongeacht de uitslag, tot een definitieve afronding van de discussie te komen. Op grond van het vorenstaande is ervoor gekozen de onderzoeksopdracht in de commissie te bespreken, zodat hierover overeenstemming wordt bereikt.

DHV heeft in het verleden een rapport opgesteld, waarop kritiek was. Vervolgens is door Amersfoort een rapport opgesteld, dat als onvoldoende werd aangemerkt. Op grond van het vorenstaande is aangegeven dat het goed zou zijn dat een andere partij daarnaar nogmaals kijkt.

Het gaat om draagvlak over de aanpak van het onderzoek in de commissie en draagvlak bij de aangesloten partijen. Spreker ziet geen enkel bezwaar Ede en Wageningen daarbij te betrekken; wellicht kan dit via de WERV-gemeenten.

Overigens is sprake van een goede samenwerking met de provincie Gelderland op het gebied van OV. Spreker licht dit aan de hand van enkele voorbeelden toe, w.o het pakket VERDER en de bijeenkomst over Food Valley die binnenkort plaatsvindt.

Er zullen geen nieuwe woningbouwplannen worden gemaakt. Uitgangspunt zijn de bestaande woningbouwplannen, zoals die in de NV Utrecht zijn besproken.

Spreker onderschrijft de opmerking over het fijnmazig busvervoer. Fijnmazig busvervoer dient het uitgangspunt te zijn, tenzij het spoor zodanig is dat het ook fijnmazig is.

Het tijdsbestek is kort omdat de provincie definitief een punt wil zetten achter de discussie.

Voorts speelt hierbij een rol dat sprake is van een aantal ontwikkelingen in o.a. Amersfoort en Leusden, die een PON-lijn steeds onwaarschijnlijker maken op het moment dat die ontwikkelingen zijn gerealiseerd.

Voor dit onderzoek hebben GS € 100.000 uitgetrokken.

Desgevraagd door de heer Roos antwoordt spreker, dat de kosten van de PON-lijn uit het onderzoek zullen moeten blijken.

De heer Roos merkt op dat geen financieel kader is gesteld ten aanzien van de vraag waarbinnen de lijn exploitabel moet zijn.

De heer Ekkers licht toe dat gekeken wordt naar de vervoerswaarde. Indien de vervoerswaarde gering is, is de conclusie duidelijk en zullen niet veel kosten worden gemaakt. Indien de vervoerswaarde groter is, zal binnen de provincie een kosten – batenaftweging moeten worden gemaakt.

Spreker hoopt in de commissievergadering in november tot een gezamenlijk besluit te komen.

Mevrouw Derks memoreert haar vraag of het resultaat van het onderzoek kan worden vergeleken met alternatieven.

De heer Ekkers antwoordt dat pas naar alternatieven wordt gekeken op het moment dat er een basis is voor de spoorlijn. Indien sprake is van een zekere vervoerswaarde maar een dure oplossing, wordt bekeken of een minder dure oplossing mogelijk is.

Mevrouw Derks memoreert dat gekozen is voor een onderzoek naar de lijn Amersfoort – Veenendaal. Geïnformeerd wordt of het gezien de discussie niet wenselijk is een haalbaarheidsonderzoek te doen naar het hele traject.

De heer Ekkers antwoordt dat het zwaartepunt in het stuk tot Veenendaal ligt. Bovendien is het stuk daarna veel duurder en het onderzoek duurt dan ook veel langer, hetgeen niet wenselijk is in het kader van de ontwikkelingen terzake van Amersfoort en Leusden.

Mevrouw Bodewitz merkt op dat in het voorliggende stuk een onderzoek naar het draagvlak van de gemeenten is meegenomen. Geïnformeerd wordt waarom niet ook is gekozen voor draagvlakmeting onder de bevolking.

De heer Ekkers antwoordt dat de provincie met gemeenten praat en de gemeenten met hun burgers.

Mevrouw Bodewitz is van mening dat van gemeenten nauwelijks kan worden gevraagd in een dergelijk kort tijdsbestek zelf het draagvlakmetingonderzoek onder de bevolking te organiseren.

De heer Ekkers merkt op dat dit dan voor de provincie nog veel moeilijker zal zijn.

De voorzitter sluit de discussie af met de conclusie dat dit onderwerp voldoende is besproken.

## **TER KENNISNEMING**

### **10. Cofinanciering Pieken in de Delta project “Invitations! Utrecht Manifest 3<sup>e</sup> Biënnale voor Social Design”**

### **11. Kwartaalrapportage 4<sup>e</sup> kwartaal 2008 Actieprogramma Duurzaamheid en programma Klimaat op Orde**

### **12. Stimulering van maatschappelijk verantwoord ondernemen bij bedrijven**

### **13. Monitoring 50%-kortingsactie op de spitslijnen 276/296/299**

De heer Van Ee stelt vast dat de tariefsacties een positieve uitwerking blijken te hebben. Spreker pleit ervoor dit onderwerp een keer te agenderen om te bezien of daarmee op een andere manier nog voortgang kan worden geboekt.

De voorzitter memoreert dat het onderwerp OV in september nogmaals zal worden besproken. Spreker zegt toe in overleg met de gedeputeerde te zullen bezien of dit onderwerp daarbij kan worden betrokken.

### **14. Jaarprogramma Vergunningverlening en Handhaving 2009**

Mevrouw Bodewitz deelt mede dat de PvdD hierover inmiddels vragen heeft gesteld. De beantwoording roept enkele nieuwe vragen op. Afhankelijk van de beantwoording daarop zal de PvdD al dan niet verzoeken om agendering van dit onderwerp.

### **15. Kwartaalrapportage 1<sup>e</sup> kwartaal 2009 Actieprogramma Duurzaamheid en programma Klimaat op Orde**

### **16. Aanvraag Subsidieregeling Lokale Klimaatinitiatieven**

### **17. Sluiting**

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