

2012MME75

Verslag van de vergadering van de Statencommissie Milieu, Mobiliteit en Economie van 11 juni 2012

Aanwezig:

ing. H.N. Scherer (voorzitter), dhr. R. van Lunteren (gedeputeerde), drs. R.E. de Vries (gedeputeerde), dhr. M.A.M. Beks (GroenLinks), dhr. Z. el Yassini (VVD), dhr. A. Essousi (PvdA), dhr. J. Fastl (GroenLinks), ir. H. Graaff (CDA), drs. C. de Heer (ChristenUnie), ir. N.J.P. Hoefnagels (D66), mw. W.M.M. Hoek (50PLUS), ir. H. IJssennagger (PVV), mw. H.J. Keller (PvdD), drs. J.A.J. Konings (VVD), dhr. A.M. Meijer (SP), mw. H. Nap (CDA), dhr. A.J. Schaddelee (ChristenUnie), drs. G.J.J. Smakman (D66), mr. D.S.L. Tuijnman (VVD), drs. W.J. Ubaghs (PVV), mr. E. de Vries (PvdA), dhr. C. Westerlaken (CDA) en dhr. W. van Wikselaar (SGP);

van ambtelijke zijde aanwezig:

dr. R.J. Poort (adjunctgriffier) en mw. M.J. Strijbos-Vermeulen (verslag);

afwezig:

ir. J.P.M. Peters (D66).

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom.

Een bericht van verhindering is ontvangen van de heer Peters.

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

2. Mededelingen en ingekomen stukken

Mededelingen

- De voorzitter wijst erop dat van de eerste vijftien minuten van deze vergadering video-opnamen worden gemaakt.
- Per mail heeft de voorzitter laten weten dat er spreektijden worden ingesteld voor deze vergadering.
- In dezelfde mail stonden extra bijeenkomsten gemeld. De voorzitter vestigt de aandacht op de bijeenkomst op 3 september aanstaande inzake Luchtkwaliteit. Deze vindt plaats van 17.30 uur tot 19.00 uur. Om 19.00 uur vangt vervolgens de MME-commissievergadering aan. Voor het eerste gedeelte zijn eveneens de RGW-commissieleden uitgenodigd, besproken wordt dan het BWM-beleid.

De heer E. de Vries heeft enkele vragen gesteld over de stand van zaken rond de Ring Utrecht. Gedeputeerde Van Lunteren deelt hierover het volgende mee:

- De Ring Utrecht is niet controversieel omdat hij niet controversieel te verklaren is, er ligt immers geen wetsvoorstel. De Tweede Kamer heeft de minister gevraagd om geen onomkeerbare besluiten te nemen. Op basis daarvan heeft de minister een brief aan de Kamer gestuurd waarin onder meer hierover wordt bericht. Op het moment dat de Ring on hold wordt gezet, komen alle besluiten die daar in financiële zin mee samenhangen ook on hold te staan. Naast de discussie over de verbreding van de A27 worden ook de tramverbinding Utrecht Centraal-Uithof en de Noordelijke Randweg Utrecht-opwaardering (waar stoplichten en rotondes zouden moeten worden verwijderd om de doorstroming aan die zijde van Utrecht te verbeteren) on hold gesteld. Hiermee in verband staat ook de discussie over de problematiek rond de Spoorlaan, die staat dus ook on hold.

Dit alles is conform de afspraken die GS met de minister hadden. Destijds zijn onderhandelingen gevoerd en voor GS lagen de afspraken met betrekking tot de Ring altijd in samenhang met deze twee maatregelen. De minister ziet dit dus ook zo.

In de media heeft de gedeputeerde laten weten hier niet blij mee te zijn. Alle projecten die de mobiliteit in de regio moeten verbeteren komen on hold te staan. Dat is niet goed voor een regio die zo afhankelijk is van bereikbaarheid.

GS doen het voorbereidende werk dat nodig is bij een eventueel volgende minister. Tot de Tweede Kamer van mening wijzigt, kan het college niets doen. De gedeputeerde heeft de Kamer opgeroepen om de randvoorwaarden aan te geven waaronder wel verder mag worden gewerkt.

De heer E. de Vries herinnert eraan dat de inspraak en de procedures staan geagendeerd. Wat doet de provincie nu?

Gedeputeerde Van Lunteren licht toe dat de provincie met betrekking tot de Ring afhankelijk is van hoe het Rijk hier in zit. De huidige fase is een trechterfase: er vallen elke keer varianten af. Er kan geen bestuurlijke besluitvorming plaatsvinden, tenzij de Kamer aangeeft dat dit wel zou kunnen.

De Kamer gaf aan dat men wel verder kan met het knooppunt Hoewelaken, juist vanwege de gezamenlijk gekozen aanpak. Hier zijn de betrokken gemeenten en de provincie erg blij mee. Alle middelen die hiervoor zijn gereserveerd vanuit het Rijk zijn verzekerd en blijven bestemd voor de regio, dus ook voor bovenwettelijke maatregelen. Bij een volgend kabinet moeten dergelijke zaken weer worden afgewacht. Zoals afgesproken zal dit jaar hierover een bestuursovereenkomst worden gesloten.

De heer Meijer wijst erop dat voor kort de situatie was dat er wettelijke maatregelen en wensen waren. Er zijn dus nu bovenwettelijke maatregelen aan de orde?

Gedeputeerde Van Lunteren heeft altijd gesteld dat er wettelijke maatregelen zijn die moeten worden uitgevoerd en dat er wensen zijn. Al die wensen betreffen bovenwettelijke maatregelen. De opzet van de aanbesteding is erop geënt om er zoveel mogelijk bovenwettelijke maatregelen te realiseren.

Gedeputeerde De Vries deelt het volgende mee:

- op 3 oktober 2011 is gesproken over het programma Duurzame landbouw. Toen kwam de vraag naar voren of er eventueel een tussenrapportage zou moeten komen. Binnenkort komt een agenda Landbouw ter bespreking naar de commissie en naar PS Met gedeputeerde Krol heeft de gedeputeerde afgesproken dat het programma Duurzame landbouw hierin wordt geïncorporeerd. Er hoeft dus niet een tussenrapportage te worden gemaakt. De uitvoering van het programma komt terug in de agenda, ook wordt aangegeven wat er, wat de agenda betreft, in het vervolg met de uitkomsten wordt gedaan.

Ingekomen stukken

2.1. Memo Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, inclusief nagezonden brief van gedeputeerde Van Lunteren aan de minister van I&M

Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.

2.2. Randstedelijke Rekenkamer Onderzoeksopzet Nazorg bij restverontreinigingen na bodemsanering

De voorzitter geeft het woord aan mevrouw L. Voetee van de Randstedelijke Rekenkamer.

Mevrouw Voetee geeft de volgende toelichting op de brief.

‘Wij hebben u de onderzoeksopzet gestuurd. Wij vinden het prettig om met u van gedachten te wisselen over de vraagstelling die wij hebben geformuleerd. Op het moment dat u nu

opmerkingen dan wel commentaar hebt, kunnen wij er nog wat mee. In roep u op om uw opmerkingen met ons te delen.

Wij zijn in 2010 begonnen met een risicogestuurd programmering. Dit heeft in 2011 geleid tot een notitie die wij aan de Programmaraad hebben voorgelegd, waarin, naast de provincie Utrecht, de overige drie Randstadprovincies zijn vertegenwoordigd. Er waren vier onderwerpen op het gebied van milieu geagendeerd: bodemsanering, externe veiligheid, geluidshinder en Regionale Uitvoeringsdiensten. De Programmaraad sprak haar voorkeur uit voor bodemsanering, ook vond de raad de Regionale Uitvoeringsdiensten interessant. Omdat die nog in ontwikkeling zijn, gaven zij aan dat 2013 een beter moment zou zijn om hier een onderzoek naar te doen.

Wij verdiepten ons in het thema bodemsanering. Een breed onderwerp waarbinnen wij snel terecht kwamen op het Bodemconvenant en de daarbij behorende bodemsaneringsoperatie. U bent waarschijnlijk bekend met de spoedlocaties van voor 1987 die worden aangepakt. In 2012 is een midterm review uitgekomen met de stand van zaken. Binnen de provincie is er veel aandacht voor om uiterlijk 2015 de humane locaties te hebben gesaneerd, dan wel te hebben beheerst. Wij merkten bij de interviews dat er minder aandacht was voor de fase daarna. Dat is met name relevant, omdat er een kanteling in het beleid heeft plaatsgevonden waarbij er steeds meer restverontreiniging achterblijft. Vroeger werd gedacht dat verontreinigde locaties geheel gesaneerd konden worden. Dit bleek, na inventarisaties van de hoeveelheid locaties, een kostbare zaak te zijn. Toen is gezegd dat dit gereduceerd moet worden tot een aanvaardbaar risico. Er mag nog restverontreiniging achterblijven, maar er moeten geen onaanvaardbare risico's voor mens of ecologie achterblijven.

Multifunctioneel saneren is dus wat losgelaten en er komt nu steeds meer functiegericht saneren voor in de plaats. De vraag is daarbij: als er restverontreiniging achterblijft, hoe houdt de provincie daar grip op? Daar is wat minder aandacht voor. In 2006 heeft dit een expliciete plek in de wet gekregen. Wij vonden het een mooi moment om nu te kijken hoe dat is ingeregeld in de provincie. Op basis daarvan hebben wij de vier deelvragen geformuleerd. De hoofdvraag is: heeft de provincie voldoende grip op de nazorg bij restverontreiniging na bodemsanering? Wij willen daarbij twee stromen bekijken:

- *Zijn de plannen die vooraf zijn bedacht over de nazorg juist en toetst de provincie daar adequaat op?*
- *Als de afspraken zijn gemaakt, worden die dan ook gehandhaafd en controleert de provincie daarop?*

Hierbij ligt een knip in 2006 omdat toen de wet op nazorg is aangescherpt.

Hoe willen wij dit gaan beoordelen? Allereerst willen wij bij de provincie een overzicht opvragen van alle nazorglocaties. Op basis van dat overzicht zullen wij een aantal locaties selecteren om nader te bekijken hoe plantoetsing heeft plaatsgevonden en hoe de handhaving plaatsvindt. Daarbij willen wij kijken naar het type saneerder, de provincie of derden, de spreiding in de tijd. Ook willen wij verschillende types nazorg bekijken, zodat wij een globaal beeld kunnen schetsen van hoe het ervoor staat. Dat alles met het uitgangspunt dat het in principe een risicovolle locatie moet zijn op het moment dat de nazorg niet goed wordt uitgevoerd. Dit gaan wij met dit onderzoek in kaart proberen te brengen.'

De voorzitter dankt mevrouw Voetee voor haar toelichting.

De voorzitter geeft de commissieleden gelegenheid tot het stellen van vragen.

De heer Hoefnagels citeert een regel van pagina 10: 'Organisatorisch is functiescheiding tussen de vergunningverlener/plantoetsers en de toezichthouder/handhaver van belang in verband met de onafhankelijkheid'. Hij vraagt of dit een wettelijke eis is. Hij kan zich

voorstellen dat er relatief weinig mensen zijn voor bepaalde taken, het opleiden van twee groepen mensen is duurder dan wanneer één poule voor verschillende taken wordt gebruikt. Mevrouw Voetee licht toe dat de Rekenkamer de normen niet zelf heeft bedacht, die zijn afkomstig uit de opgestelde wet- en regelgeving. Daarvoor is met ambtenaren een beoordelingskader doorgesproken. Bij elk beoordelingscriterium staat een bron. De ene keer is dit in de wet vastgelegd, de andere keer is het uit een normblad waaraan de provincies zich hebben gecommitteerd. Het komt dus niet uit de Rekenkamer voort. Zij kunnen zich er wel in vinden dat het logisch is dat, op het moment dat er afspraken worden gemaakt met een partij die de nazorg moet uitvoeren en men moet het zelf controleren, het ingewikkelder is qua afspraken en dat men geneigd is dit simpeler te maken. Deze vraag heeft de Rekenkamer teruggelegd. Alle provincies antwoordden dat dit op hen gebruikelijk overkwam.

2.3. PCL advies Provinciale Milieu Verordening

Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.

2.4. Brief over Programma van Eisen OV aanbesteding BRU

Dit punt is op verzoek van de SP-fractie geagendeerd. De voorzitter geeft het woord aan de heer Meijer.

De heer Meijer laat weten dat het zijn fractie heeft verbaasd dat de brief die het college met betrekking tot het Programma van Eisen aan het BRU heeft gestuurd, niet direct ter kennis van de commissie is gesteld. De feitelijke aanleiding is het in een breder verband bekijken van deze aanbesteding. Zijn fractie maakt zich grote zorgen over het openbaar vervoer in het BRU-gebied. Men weet dat de toekomst van het BRU ongewis is, het is aannemelijk dat het openbaar vervoer vanuit het BRU-gebied binnen afzienbare tijd naar de provincie zal gaan. In dat licht zijn de ontwikkelingen zorgwekkend. Anders dan in de rest van de provincie, bezuinigt het BRU zwaar op het openbaar vervoer en het heeft daar in eerste instantie verregaande plannen over ingediend, waarbij buslijnen op grote schaal werden opgeheven en nacht- en avonddiensten werden ingetrokken in Utrecht, De Bilt en Zeist. Het BRU heeft onder politieke druk de voorstellen iets bijgesteld, maar er is nog geen sprake van een aanvaardbare situatie. Er is een aantal wijken verstoken van openbaar vervoer, een aantal instellingen is onbereikbaar en de tariefsverhoging van 5% maakt dat in het BRU-gebied het openbaar vervoer op een andere financiële leest is geschoeid. Er is aanleiding om in te grijpen, het kan niet zo zijn dat de provincie binnenkort een gedeeltelijk ontmanteld openbaar vervoer overneemt en daar verder de verantwoordelijkheid voor moeten nemen. De wens van zijn fractie is dat GS bijstaan en ondersteunen, zo mogelijk ook financieel.

Gedeputeerde Van Lunteren zegt dat de Tweede Kamer dit punt controversieel heeft verklaard. Ook hier geldt dat de Tweede Kamer eerst een besluit moet nemen voor GS verder kunnen. Nu gebeurt er helemaal niets, GS hebben geen enkel middel om iets richting BRU te ondernemen. Wel heeft het college een brief gestuurd. Het was wellicht logisch geweest als de commissieleden de brief ook hadden ontvangen. De gedeputeerde zegt toe ervoor zorg te dragen dat dergelijke brieven voortaan aan de commissieleden worden gestuurd.

De heer Meijer wijst erop dat het BRU doorgaat met aanbesteden en het doorvoeren van bezuinigingen, ondanks het standpunt van de Tweede Kamer. De kans dat de provincie hier mee te maken krijgt, is groot. Los hiervan is de situatie niet aanvaardbaar dat in een belangrijk deel van de provincie het openbaar vervoer op een andere leest geschoeid is. Dat kan ook aanleiding voor de gedeputeerde zijn om iets te doen.

Gedeputeerde Van Lunteren licht toe dat het college telkens heeft gezegd dat er voor moet worden gezorgd dat het goed bestuurbaar blijft. Maar als de Kamer aangeeft het wetsvoorstel niet in behandeling te nemen, is dat een feit waar de gedeputeerde niets mee kan doen.

3. Rondvraag

De heer Graaff vestigt de aandacht op de Maarssenseweg/Verbindingsweg, een weg tussen Vleuten en Maarssen. Er is overeengekomen dat deze weg wordt afgesloten op het moment dat de A2 wordt opengesteld. De verwachting is dat dit rond de zomer het geval is. Nu is de situatie veranderd: het sluipverkeer, dat de aanleiding was om de weg af te sluiten, is verdwenen en nu betreft het meer bestemmingsverkeer. Wordt die weg nu afgesloten, dan zal dit bestemmingsverkeer andere wegen tussen Vleuten en Maarssen gaan gebruiken. Hierover stelt de heer Graaff drie vragen:

- is de provincie betrokken geweest bij de afspraak die indertijd is gemaakt,
- hoe ziet het college dit voornemen vanuit de rol van het regionaal verkeersmanagement die het provincie heeft,
- heeft het college, op het moment dat één van deze beide gemeenten het besluit wil gaan uitvoeren, een rol waarin het hier formeel over moet adviseren?

Gedeputeerde Van Lunteren antwoordt dat de provincie hier destijds bij betrokken was, het had inderdaad met sluipverkeer te maken. Als men nu kijkt naar deze situatie zou men, met de afname van het sluipverkeer, kunnen concluderen dat dit een niet echt wenselijke zaak is. Bij Beter Benutten probeert men de mobiliteit te houden daar waar die hoort te zijn. Hier zou men het verkeer juist naar de provinciale weg en de Rijkswegen leiden. Dat is in strijd met het beleid van de provincie. Eerder heeft hij de betreffende wethouder laten weten dat, wat de provincie betreft, de noodzaak er niet meer is. Het is echter een aangelegenheid van de beide gemeenten. De provincie heeft daar geen rol, omdat het gemeentelijke wegen betreft.

4. Termijnagenda

De heer E. de Vries is verheugd bij de toezeggingen de ad hoc commissie Pakketstudies Bereikbaarheid aan te treffen. Er staat echter geen datum van afhandeling bij.

De voorzitter zegt toe dat hierover contact zal worden opgenomen met de heer E. de Vries, voorzitter van de betreffende pakketstudie.

Gedeputeerde De Vries deelt het volgende mee:

- twee presentaties worden doorgeschoven, de presentaties Vergunningverlening en Handhaving (dit wordt 17/9) en Natuur- en Milieueducatie (dit wordt 22/10).
- Het in de termijnagenda genoemde punt 'De commissie ontvangt informatie over de effectiviteit van doorstroming op luchtkwaliteit' wordt verschoven naar 3 september.
- In de termijnagenda staat: 'De vraag over de ontwikkeling van recreatiegebied Noorderpark wordt bij RMN neergelegd'. Dit is gebeurd en ambtelijk uitgezet. Er wordt onderzocht wat de ontwikkelingen zijn, hoe het Noorderpark aan de verwachtingen voldoet. In de loop van 2012 hoopt hij hierover terug te koppelen naar de commissie.

Gedeputeerde Van Lunteren memoreert dat een aantal punten uit de commissie RGW zouden worden doorgeschoven naar de commissie MME, alle hadden betrekking op de A12 SALTO. Vandaag ontvangen de Staten hierover een memo: de behandelende ambtenaar had om akkoord gevraagd en heeft dit ontvangen.

5. Verslag Statencommissie Milieu, Mobiliteit en Economie van 7 mei 2012

Het verslag wordt conform vastgesteld.

6. Statenvoorstel Voorjaarsnota 2012

De voorzitter herinnert eraan dat er vanaf dit agendapunt spreektijden worden aangehouden.

De heren Konings zegt dat de VVD-fractie dit punt in de commissie BEM zal bespreken.

De heer Graaff deelt mee dat zijn fractie in de commissie BEM haar mening over de Voorjaarsnota zal geven.

Het college grijpt de Voorjaarsnota aan om de verwachtingen voor de opbrengsten uit treasury en belastingen naar beneden bij te stellen. Dat is een goede zaak. Ook worden de uitgaven in de diverse programma's naar beneden bijgesteld. In de vorige vergadering is de Jaarrekening besproken, daarbij kwam naar voren dat er de vorige jaren sprake was van onderbesteding bij de diverse programma's. Mobiliteit was er hier één van. Zijn fractie is er voorstander van om dit moment aan te grijpen om een extra investering te doen en wel op het onderwerp verkeersveiligheid, met name op het provinciale wegennet. Hier vonden de afgelopen jaren enkele ernstige ongelukken plaats. Via de lokale politiek ontving de fractie reacties van bewoners: de ongevallen waren niet incidenteel en er vonden vaker bijna-ongevallen plaats. Hij vraagt of de Voorjaarsnota kan worden gebruikt om, op relatief korte termijn, een deel van het overschot van vorig jaar te herbestemmen voor dergelijke maatregelen. Een specifiek voorbeeld is de Nijkerkerweg/Zevenhuizerstraat in Bunschoten. Hier zijn veel fietsers, er is veel sluipverkeer. Ook de gemeente is er voorstander van om hier een rotonde aan te leggen.

De heer Hoefnagels deelt mee dat zijn fractie in deze vergadering alleen de indicatoren naar voren brengt die op de commissie MME betrekking hebben.

De indicatoren in het mobiliteitsprogramma zien er goed uit. Bij de indicator voor het Jaarplan Handhaving wordt een percentage realisatie geplande controlebezoeken vervangen door het aantal gegrond verklaarde, afgehandelde klachten. Hij vindt dit niet een goede verbetering en vraagt wat dit betekent voor de kwaliteit van het beleid.

De heer Fastl zegt dat zijn fractie niemand wil opzadelen met extra lasten, maar mocht er in de toekomst een algemeen belang zijn, bijvoorbeeld financiële problemen omdat een OV-concessie van het BRU moet worden afgedekt, dan is er ruimte bij de opcenten.

Desgevraagd door de heer Konings, licht de heer Fastl toe dat de provincie Utrecht ten opzichte van andere provincies relatief lage opcenten heeft. Deze zouden omhoog kunnen.

De heer E. de Vries deelt mee dat ook zijn fractie in deze vergadering niet veel vragen zal stellen over de Voorjaarsnota. Hij geeft aan wat ongerust te zijn vanwege het feit dat er niet veel vragen over de Voorjaarsnota worden gesteld.

Op pagina 18 bij 04 Duurzaamheid en Milieu geven de onderwerpen 'Energiek Utrecht/ Meer met Minder: storting in reserve Ecoducten' en 'Fonds Uitplaatsing Hinderlijke bedrijven: storting in de reserve Ecoducten' de teneur aan dat men tot een bepaald resultaat is gekomen en dat het geld dat over is maar wordt gestort in de reserve ecoducten. Zijn vraag hierbij is of het doel is gehaald. Ook was er een reden om het doel in te stellen. Moet niet alles op alles worden gesteld om het doel te halen? Het gebeurt vaker dat er te gemakkelijk wordt gesteld: het doel is niet gehaald, het geld wordt overgemaakt. Terwijl er zou moeten worden nagedacht over het doel en het beleid hierbij. Wat doen GS om het doel wel te halen? Of is er nieuw beleid en is het doel bijgesteld?

Mevrouw Keller deelt mee dat haar fractie de Voorjaarsnota in de commissie BEM zal bespreken.

De heer Ijssennagger deelt mee dat zijn fractie de meeste punten in de commissie BEM naar voren zal brengen.

Het viel zijn fractie ook op dat veel geld naar ecoducten gaat. Het nieuwe collegeprogramma liet zien dat hier aanzienlijk minder geld naar toe ging, maar nu wordt er heimelijk €3.500.000 naar toe gesluisd. Mocht geld niet nodig zijn voor de gereserveerde doelen, laat het dan naar de algemene reserve gaan. In de Statenvergadering komt zijn fractie hierover eventueel met een amendement. Hij roept de fracties van CDA en VVD op om zijn fractie hierin te steunen.

Mevrouw Hoek deelt mee dat haar fractie de meeste punten in de commissie BEM naar voren zal brengen.

Ook haar fractie heeft bezwaar tegen het vele geld dat naar de reserve ecoducten gaat.

Gedeputeerde Krol heeft toegezegd dat er een onderzoek wordt gedaan naar de ecoducten waar men nog niet mee is aangevangen: bekeken wordt of het de juiste plaats is.

Ook bij de N201 gebeuren regelmatig ongelukken bij de oversteekplaats. Er is een tunnel, maar geen verwijzing hiernaar. Ook in het Provinciale Uitvoeringsprogramma Externe Veiligheid staat dat een bedrag naar algemene middelen gaat. Er zou dus een verkeerslicht voor deze oversteekplaats af moeten kunnen.

De heer Van Wikselaar deelt mee dat zijn fractie de opmerkingen in de commissie BEM en in PS naar voren zal brengen.

De heer Meijer vindt dat er veel over de Voorjaarsnota valt te zeggen. De vraag is of de kerntaken worden bepaald door de prioriteiten die deze coalitie heeft gesteld of door hetgeen nodig is, mede gelet op de zware positie van de gemeenten. Hij vraagt zich af of het juist is om de gemeenten relatief veel zware taken te laten opknappen en als provincie een terughoudende positie in te nemen.

Hij sluit zich aan bij de opmerkingen van de heer Fastl over het OV in BRU-verband en de mogelijkheden om daar wat aan te doen. De Voorjaarsnota zou een oplossing moeten bieden in deze onvoorziene omstandigheden.

Gedeputeerde Van Lunteren gaat over tot beantwoording van de vragen.

- In reactie op het verzoek van mevrouw Hoek laat hij weten dat het bord met een verwijzing zojuist is geregeld.
- Aangaande de vragen rond de ecoducten beantwoordt hij enkel de algemene vraag over de reserve. Wellicht dat gedeputeerde De Vries hier beleidstechnisch op antwoordt. In het coalitieakkoord is de afspraak gemaakt dat nog eens goed wordt gekeken naar de incidentele middelen die er voor de vorige periode lagen. Er moest worden gezocht naar middelen om de drie ecoducten, waarvan afgesproken was dat die er zouden komen, te financieren. Op basis hiervan legt het college deze voorstellen neer.

De heer Ijssennagger vraagt of hij de conclusie kan trekken dat dit niet betekent dat er meer dan drie ecoducten gefinancierd gaan worden.

Gedeputeerde Van Lunteren bevestigt dit. De doelstelling was om de drie ecoducten te dekken uit de middelen die er in het verleden waren en niet uit de algemene middelen.

- De ruimte die is geboden binnen de opcenten is een andere afspraak waar het college mee werkt. Het college stuurt niet op inkomsten maar met name op uitgaven. Tenzij hier andere geluiden over komen uit de Staten, verandert dit beleid dus niet.

De heer Van Wikselaar loopt er regelmatig tegenaan dat veel zaken dichtgeregeld zijn in het coalitieakkoord en vraagt of de inkomstenkraan niet is dichtgetimmerd.

Gedeputeerde Van Lunteren zegt dat dit dichtgeregeld is. Deze afspraak heeft hij als gedeputeerde meegekregen, tenzij bijvoorbeeld de SGP probeert middels moties de fracties op andere gedachten te brengen.

De heer Meijer merkt op dat het principe ‘Wie zwijgt, stemt toe’ niet geldt in dit gezelschap: er zijn meerdere platforms.

De heer Fastl is op de hoogte van deze afspraak. De constatering van gedeputeerde Van Lunteren is terecht. Zijn eigen constatering is echter een feitelijke juistheid.

Gedeputeerde Van Lunteren erkent dit.

De heer E. de Vries vraagt of de heer Fastl meent dat die situatie zich nu voordoet.

De heer Fastl zegt dat dit momenteel niet het geval is.

Gedeputeerde Van Lunteren licht toe dat, in reactie op de vraag van de CDA-fractie over verkeersveiligheid, zorgvuldig naar elk incident op provinciale wegen wordt gekeken. Als er maatregelen op een kruispunt genomen moeten worden, is dat een prioriteit. Het laatste voorbeeld hiervan was bij Kamerik, waar sprake was van een onveilige situatie. Hij wil er echter voor waken dat er op basis van incidenten wordt gewerkt. Het college heeft zorgvuldig gekeken naar de verkeersveiligheid bij Bunschoten. Een weg moet worden gebruikt op de manier waarvoor hij is bestemd. Het merendeel van de ongelukken vindt plaats door verkeerd gebruik van de weg. Dan moet de situatie worden aangepakt door middel van handhaving. Hij pleit ervoor om niet op basis van incidenten maar om van geval tot geval zorgvuldig te bekijken of het probleem ligt bij de weginrichting of is er sprake van misgebruik.

De heer Graaff begrijpt dat het college geen incidentenpolitiek wil bedrijven. In deze situatie heeft de provincie de conclusie getrokken dat het een incident is dat te wijten is aan het gedrag van de weggebruiker. Het is echter ook een kruispunt waar vaak bijna-ongelukken gebeuren. Spreker vraagt of het niet goed is om toch naar een dergelijke kruising te kijken. De lokale politiek vindt dat hier wat aan moet worden gedaan, terwijl de provincie op ambtelijk niveau concludeert dat dit niet hoeft. Spreker meent dat daar waar een ambtelijke afweging wordt gemaakt, politieke partijen mogen pleiten om er geld voor beschikbaar te maken.

Gedeputeerde Van Lunteren vindt dat dergelijke zaken onder de aandacht moeten worden gebracht, dit kan ook rechtstreeks door inwoners bij de gedeputeerde. Er zijn veel onveilige punten. Het college probeert hier zorgvuldig mee om te gaan. Is een situatie heel structureel, dan hoort de gedeputeerde dit graag van Statenleden of inwoners. Men gaat dan per plaatse kijken. Vaak wordt begonnen met een handhavingstraject om te signaleren waar het probleem ligt, dit leidt vaak tot maatregelen. Binnen de begroting kan hiervoor ruimte worden gemaakt.

Gedeputeerde De Vries beantwoordt de vragen als volgt:

- de D66-fractie vroeg naar de indicator bij het Jaarplan Handhaving. Het percentage klachten zegt iets over de mate van tevredenheid over vergunningverlening en handhaving bij omwonenden, als instrument om de kwaliteit van de leefomgeving te kunnen waarborgen. Dit zegt meer dan het aantal keren dat het bedrijf wordt gecontroleerd.

De heer Hoefnagels concludeert dat het dus een percentage betreft en niet een aantal.

Gedeputeerde De Vries zegt toe hier een percentage van te maken.

- in reactie op de vraag van de heer E. de Vries over het Fonds Uitplaatsing Hinderlijke bedrijven, antwoordt de gedeputeerde dat in het najaar wordt gesproken over een herbezinning op het fonds. Tijdens een eerdere presentatie werd duidelijk dat hier veel verandert en dat niet altijd 100% zeker is of een ingezet traject tot resultaat leidt. De gedeputeerde draagt ook bij aan de ecodeucten door inzet van de vrijvallende gelden uit dit fonds. In het najaar zal hij met de Staten discussiëren over geld van projecten die geen doorgang vinden. Het college meent dat dit de beste kansen en mogelijkheden biedt om met het fonds de combinatie te zoeken van het verwijderen van een milieucirkel zodat woningbouw kan worden gerealiseerd.

De heer E. de Vries legt uit dat zijn vraag niet over ecodeucten ging. Er is beleid gemaakt, er is geld vrijgemaakt. Nu wordt vastgesteld dat het doel niet wordt gehaald en dan wordt gezegd

dat het geld vrij wordt gemaakt en ergens anders wordt ingezet. Waar dat is, is niet zijn vraag. Vandaag gaat de commissie het besluit nemen over het wegsluizen van geld naar een ander doel, in de herfst gaan de Staten nadenken over beleid. Er zou eerst beleid moeten worden gemaakt. Daarna wordt dan nagedacht over hoeveel geld hiervoor nodig is.

Zijn vraag was ook of de doelen zijn gehaald. Er zou een evaluatie kunnen volgen waarna op basis daarvan vooruit kan worden gekeken.

Gedeputeerde De Vries licht toe dat het Fonds Uitplaatsing Hinderlijke bedrijven in een vorige collegeperiode van middelen was voorzien. Die middelen zijn ingezet en hebben tot een resultaat geleid. De middelen zijn niet allemaal opgegaan. Daaruit is de conclusie getrokken dat de gedeputeerde een bijdrage moet leveren aan het realiseren van de ecoducten. Dit doet de gedeputeerde op deze manier.

Nu is er een nieuwe fase met de Kadernota Wonen waarin het Fonds Uitplaatsing Hinderlijke bedrijven een belangrijk instrument is. In het najaar wordt opnieuw gediscussieerd over hoe dit instrument op een efficiënte manier kan worden ingezet.

De heer E. de Vries vindt dit een vreemd antwoord. Hij memoreert een diapresentatie waarin het uitplaatsen van 25 bedrijven als doel naar voren kwam. Het aantal van één is gehaald, met moeite wordt naar twee andere gekeken. Het geld wordt nu weggesluisd.

Gedeputeerde De Vries licht toe dat er een aantal doelstellingen met dit fonds is gesteld. In de presentatie werd duidelijk dat doelstellingen niet altijd gehaald kunnen worden, het zijn gecompliceerde projecten. Daarom vallen sommige projecten af. Er is dus geld dat niet is aangewend om bedrijven te verplaatsen. Dit is geld uit de vorige coalitieperiode en de gedeputeerde was bereid om dit door te sluisen naar de opgave die het college ten aanzien van de ecoducten heeft afgesproken. In de nieuwe periode wordt goed gekeken of reserveprojecten nog relevant zijn en of die in werking kunnen worden gesteld.

7. Statenvoorstel intrekken oude ontgrondingenverordening en vaststellen nieuwe ontgrondingenverordening

7.1 Statenvoorstel Evaluatie bouwgrondstoffenbeleid provincie Utrecht 2001

De voorzitter memoreert dat de Statenvoorstellen in de bespreking worden samengevoegd.

De heer De Heer constateert dat de evaluatie van het bouwstoffenplan duidelijk maakt dat het onderzoek naar alternatieve grondstoffen weinig resultaat heeft opgeleverd. Ook blijkt het stimuleren van hergebruik erg lastig te zijn. Dan is er een keuze: het grondstoffenbeleid kan zo snel mogelijk worden afgebouwd of er kan worden bekeken waar het beleid tekortschiet en worden geprobeerd om een extra of op een andere wijze een steentje bij te dragen als het gaat over het onderzoek naar alternatieven of het stimuleren van hergebruik. Hij memoreert het werkbezoek aan Smink. Het bedrijfsleven gaf toen aan dat het opstellen van regels door de overheid het hergebruik erg heeft gestimuleerd. De overheid op Rijks- en gemeenteniveau stopt ermee en volgens hem is de provinciale overheid hier aan zet. Hij vraagt de andere fracties of het juist is dat het afbouwen van het stimuleren van hergebruik niet een verstandige zet is, dat er een schep bovenop moet en dat dit moet worden meegenomen in het integrale milieubeleid. Hij vraagt het college of het bij de herijking van het milieubeleid wil kijken naar het stimuleren van hergebruik van bouwstoffen.

Het gaat hem dus niet om het onderzoek naar alternatieve grondstoffen, dit levert niet veel op. Maar hij zou het betreuren als het stimuleren van hergebruik wordt afgebouwd.

De heer Hoefnagels vraagt vanuit welke optiek de provincie de geëigende overheidslaag hiervoor is. Er is nog Rijksregelgeving.

De heer De Heer wijst erop dat het Rijk ermee stopt. De provincie kan dit opvangen. Rijk en provincie kunnen hier samen naar kijken. De regelgeving wordt te snel afgebouwd.

De heer El Yassini is het niet helemaal eens met de vorige spreker. Zijn ervaring met dergelijke bedrijven is dat de markt ernaar snakt het zelf te kunnen bepalen. In deze tijd waarin grondstoffen duurder worden, kunnen bedrijven een goedkoper alternatief voor de consument bieden, waardoor er een marktwerking komt. Mensen zijn dan sneller geneigd om grondstoffen in te kopen die opnieuw gebruikt worden.

De ondernemers geven ook aan dat toezicht en handhaving belangrijk is, niet alleen vanuit het milieuperspectief, maar ook vanuit het economisch perspectief. Zij hebben vergunningen, houden zich aan de regels. Maar collega's die het met de regels niet zo nauw nemen, kunnen lagere tarieven vragen, waardoor concurrentievervalsing ontstaat.

Zijn ervaring is dat ondernemers goed in staat zijn om zelf consument, burgers, ondernemers en overheidsinstellingen te stimuleren om te recycelen.

De heer De Heer memoreert dat de directeur van Smink de overheid vroeg om duidelijke regels op te stellen.

De heer El Yassini heeft gesproken met HKS Metals uit Amersfoort en ondernemers uit Utrecht en hoorde daar een ander signaal.

Mevrouw Nap meent dat ondernemers vragen om duidelijkheid, dat betekent niet altijd meer regels. Op het moment dat er regels zijn, vragen zij om handhaving.

Als een beleid geen meerwaarde biedt, moet de provincie niet verder ontwikkelen. Uit de Evaluatie bouwgrondstoffenbeleid blijkt dat dit geen meerwaarde biedt.

Bouwgrondstoffenbeleid wordt in de Structuurvisie, Infrastructuur en Ruimte, bestemmingsplannen en Structuurvisie Ondergrond geregeld. Dan is een apart beleid volgens de CDA-fractie niet nodig.

Bij de ontgrondingsverordening blijken er twee ontwerpbesluiten te zijn, één van 2 juli 2012 en één van 4 juni 2012. Bij artikel 4a lid 2 staat bij het voorstel van 4 juni: 'Grondlagen dieper dan 3.0 meter onder het maaiveld worden niet afgegraven'. Bij het voorstel van 2 juli staat: 'Grondlagen op een diepte van meer dan 3.0 meter beneden het oorspronkelijke niveau worden ongemoeid gelaten'. Over welk besluit wordt beslist?

De heer Hoefnagels deelt mee dat zijn fractie kan instemmen met de evaluatie en de conclusies rond het bouwgrondstoffenplan. Eventueel kan via de tweejaarlijkse duurzaamheidsmeting van de Staat van Utrecht de ontwikkeling worden gevolgd. Als ingrijpen dan noodzakelijk lijkt, kan dit worden gedaan.

Zijn fractie kan instemmen met de wijzigingen in de ontgrondingenverordening. De nieuwe vrijstellingen zijn logisch. De oprekking van de bezwaartermijn lijkt geen bezwaar. Het invoeren van een knipverbod is positief.

Hij vraagt voor hoeveel en voor welke projecten GS verwachten nog een ontheffing af te moeten geven.

De heer Beks sluit aan bij de heer De Heer. In het bouwgrondstoffenplan staat dat de provincie in wil zetten op secundaire bouwgrondstoffen. Hier was een aantal instrumenten voor. Maar dit is mislukt. In de evaluatie wordt gesteld dat andere wegen bewandeld gaan worden. Spreker vindt het onduidelijk welke instrumenten hier in de toekomst voor worden ingezet. Hij hecht eraan dat de focus op de secundaire bouwgrondstoffen zal blijven en dat de provincie daar een rol in zal spelen.

De heer E. de Vries sluit zich grotendeels aan bij de fracties van de ChristenUnie, GroenLinks en de VVD. Hij leest uit de stukken dat vraag en aanbod goed op elkaar zijn afgestemd. Hier waren goede spelregels voor. Het Rijk heeft regelgeving, in de Structuurvisie staan regels.

Daarnaast is er het aspect van duurzaamheid en milieu. De spelregels hiervan kwamen minder uit de verf. Dit wordt nu ook teruggeschroefd. Men stelt dat het Rijk dit gaat doen. Elders staat dat het Rijk hier niet aan toe is.

Hij wil graag focussen op duurzaamheid en gebruik van secundaire bouwstoffen. Deze zaken waren geregeld, doch dit kwam niet uit de verf. Dit moet nu goed worden gedaan.

De onderdelen van vraag en aanbod worden in de Structuurvisie goed geregeld. Hij vraagt om vol in te zetten op duurzaamheid en om niet af te wachten op wat het Rijk doet. De provincie is de overheid die dit op zou moeten pakken. Ook is het van belang om hier goed handhavingsbeleid op te zetten.

De heer El Yassini herinnert eraan dat een startnotitie over de Regionale Uitvoeringsdiensten in aantocht is. Iedereen is voor goede handhaving. De vraag is hoe dit wordt ingezet.

Hij vraagt de heer E. de Vries wat hij met duurzaamheid bedoelt in verband met dit dossier. Vindt de heer E. de Vries dat de overheid dit moet bepalen, hebben de ondernemers niet de expertise en de visie hiertoe?

De heer E. de Vries definieert duurzaamheid als volgt: van alles wat deze generatie gebruikt of wat dit jaar wordt gebruikt, zouden generaties na ons nog voldoende moeten hebben om het ook te gebruiken. De aarde moet dus niet worden uitgeput.

De PvdA-fractie zit er tussenin: helemaal vertrouwen op alleen ondernemers of alleen overheid doet de fractie niet. De overheid kan de doelen stellen en kaders en spelregels meegeven. Daarbinnen gelooft zijn fractie in de creativiteit van mensen.

De heer Hoefnagels vraagt zich af welke instrumenten de provincie in kan zetten om de secundaire bouwgrondstoffen te promoten. Dit is twaalf jaar lang met vijf instrumenten geprobeerd en het is niet gelukt.

De heer E. de Vries vindt het merkwaardig om dit nu aan het Rijk over te laten. De oplossing kan hij niet direct bieden, maar als er een keuze voor wordt gemaakt om dit te proberen, dan worden daar man- en denkkraft op ingezet. Eerst moet het doel worden gesteld en dan, Smink stelde het al, moeten er spelregels worden gemaakt. Bijvoorbeeld: als men maar een bepaald aantal ton primaire bouwgrondstoffen mag gebruiken, wordt de markt gedwongen naar secundair te kijken.

Volgens de heer Hoefnagels is het de vraag of hiervoor apart bouwgrondstoffenbeleid nodig is. Kan dit niet worden opgenomen in aanbestedingen? Provinciaal beleid heeft weinig invloed. Moeten hier dan zoveel regels voor worden bedacht, terwijl het in de uitvoering goed gaat?

Mevrouw Keller sluit zich aan bij de opmerkingen van de fracties van GroenLinks, ChristenUnie en PvdA. Het is van belang dat er op het gebied van duurzaamheid, milieu en recycling een kader wordt gesteld door de provincie. Er zijn zeker bedrijven die vanuit hun overtuiging aandacht zullen besteden aan duurzaamheid, er zijn ook bedrijven die dit niet doen. Daarvoor zijn dus duidelijke regels nodig.

De heer Ubaghs deelt mee dat zijn fractie het in het bouwgrondstoffenplan gestelde kan onderschrijven.

Ten aanzien van de ontgrondingenverordening vraagt hij of er een tijdsfad verbonden is aan de antiknipbepaling.

Zijn fractie blijft benadrukken dat financiële consequenties er altijd zijn. Dat zal zo blijven. Hij is geen voorstander van het verlengen van de beslistermijn van 8 naar 13 weken en vindt het belang van de vergunningvrager zwaarder wegen dan de tijd die een ambtenaar nodig heeft voor beantwoording. In 8 weken kan een ambtenaar een zorgvuldig en goed advies uitbrengen.

Mevrouw Hoek zegt dat haar fractie het voorstel in grote lijnen kan ondersteunen. Tijdens het bezoek aan de firma Smink was zij verrast om te zien hoe alles hergebruikt kan worden. Het is positief dat dit zakelijke aspect ook de ondernemers in de afvalverwerking heeft bereikt. Het gaat in feite om de bewustwording van de inwoners dat men goed met de grondstoffen moet omgaan, in het groot en in het klein. Ook het huishoudelijke restafval komt uiteindelijk bij de verwerkingsindustrie terecht. Daar kan de provincie een rol in spelen, maar zeker de gemeenten. Samen houden wij Utrecht mooi!

De heer Van Wikselaar deelt mee dat zijn fractie zowel het voorstel bouwgrondstoffenbeleid als het voorstel ontgrondingsverordening steunt. Hij is blij met de overgangsregeling.

Volgens de heer Meijer is hier sprake van een collectieve aangelegenheid die men collectief transparant, en als volksvertegenwoordiging democratisch moet regelen. Dit omdat moet worden gewaarborgd dat het algemeen belang goed wordt gediend. Hij sluit zich aan bij de vragen van de heer De Heer en de opmerkingen van de fracties van GroenLinks en PvdA. Wat het ontgronden betreft: spreker verbaast zich regelmatig over de rol die het broedseizoen krijgt in de verordening. In de ontgrondingsverordening wordt in een bepaald geval verwezen naar de gemeente. De gemeente had echter het broedseizoen als verbodsbepaling uit de gemeentelijke verordening gehaald. Als er geen rechtszaak was gevoerd, waren allerlei vogelnesten vernietigd door de machines. Spreker verneemt graag hoe hier in de nieuwe verordening een antwoord op wordt gegeven.

Gedeputeerde De Vries is verheugd dat de provincie een dereguleringsslag kan maken bij onderwerpen die door tijd en wetgeving zijn achterhaald.

Een aantal gemaakte opmerkingen voert hij terug op de onzekerheid over hoe moet worden omgegaan met de secundaire grondstoffen. Hij beantwoordt de vragen als volgt:

- Tot nu toe was er sprake van ongeveer 30 vergunningen per jaar. Met deze verordening zal dit rond de 20 komen te liggen.
- Op de vraag naar duurzaamheid in relatie tot grondstoffen en hergebruik licht de gedeputeerde toe dat dit per vergunning kan worden georganiseerd. Per casus kan maatwerk worden gevoerd, bij de vergunningverlening wordt aandacht besteed aan hergebruik van grondstoffen. Als het mogelijk is, zal dit ook in de vergunning worden meegewogen. Het wordt dus niet in een groot kader vastgelegd.
- Het antwoord op de vraag hoe de handhaving in het beleid wordt gewaarborgd is dus: middels vergunningverlening en handhaving zorgt de provincie ervoor dat duurzaamheid een integraal onderdeel is bij de afweging die wordt gemaakt bij het wel of niet verlenen van een vergunning tot ontgronden.
- De inzet is dat het in 8 weken opgelost wordt. In complexe gevallen, bijvoorbeeld als er een afweging wordt gemaakt ten aanzien van duurzaam hergebruik van grondstoffen, kan men 13 weken nodig hebben.

De heer Ubaghs vraagt of dit bij de aanvraag vooraf bekend is.

Gedeputeerde De Vries licht toe dat, wanneer de aanvraag binnen komt en als complex wordt beoordeeld, de aanvrager wordt gemeld dat er binnen 13 weken moet worden overlegd om tot de vergunningverlening te kunnen komen.

De heer Beks stelt dat vergunningverlening dus een instrument is. In de evaluatie staat echter dat dit instrument in het verleden weinig heeft opgeleverd. Hij vraagt of GS kunnen waarborgen dat dit instrument in de toekomst wel effectief voor dit doel kan worden ingezet.

De heer Ubaghs herinnert aan zijn vraag over de termijn rond de antiknipbepaling.

De heer E. de Vries wijst erop dat de gedeputeerde aangeeft dat het per vergunningaanvraag wordt gedaan. Maar die aanvraag wordt getoetst aan bepaalde spelregels of criteria. Hoe kan de gedeputeerde in een concreet geval de duurzaamheidsdoelstelling meenemen in de vergunningaanvraag en op welke artikelen is dat gebaseerd?

De heer El Yassini sluit aan bij de vraag van de heer Beks. In de milieuvergunning staat een aantal kaders, eisen en voorwaarden waarop wordt getoetst. Als men zich daar niet aan houdt, wordt men aangepakt. Dat gebeurt nu. Vanuit het bedrijfsleven hoort spreker dat het grootste probleem de beunhazen zijn die niet een milieuvergunning aanvragen en niet bekend zijn bij de provincie. De gedeputeerde gaf aan dat een belangrijk instrument de milieuvergunning is, spreker vraagt hoe GS buiten die kaders meet.

De heer Meijer herinnert aan zijn vraag over het broedseizoen.

Hij wijst op het feit dat dit hier en daar een innovatie-economie is. Er wordt nogal lichtvaardig verwezen naar de Provinciale Structuurvisie: een vrij statische kapstok waaraan allerlei dynamische programma's worden opgehangen. Waar markten in beweging zijn, is dat als referentiekader vrij beperkt.

De heer Meijer noemt de Structuurvisie. De heer El Yassini wijst erop dat dan ook de onherroepelijke bestemmingsplannen van de gemeenten moeten worden genoemd.

De heer Meijer stelt dat de provincie een eigen verantwoordelijkheid heeft, de provincie toetst op een aantal algemene kenmerken die niet persé binnen het gemeentelijke belang vallen.

Mevrouw Nap memoreert haar vraag over de verschillende ontwerpbesluiten. Zij gaat ervan uit dat dit het ontwerpbesluit van 2 juli betreft. Het is haar niet duidelijk waarom bij artikel 4a staat dat de grondlagen op oorspronkelijk niveau ongemoeid blijven en bij b en d dat het niet wordt ontgraven.

Gedeputeerde De Vries licht toe dat dit het ontwerpbesluit van 2 juli betreft. Drie meter is de grens, daaronder kan het niet. Er zit een klein verschil in bewoording maar de commissie moet uitgaan van het stuk zoals het in de verordening is opgenomen. De tekst onder 4b2 geldt.

Mevrouw Nap vraagt of zij ervan uit kan gaan dat bij 4a ook moet staan: niet ontgraven.

Waarom staat er bij a: ongemoeid blijven en bij b: niet ontgraven. En wat is het verschil? Als er geen verschil is, waarom is de tekst dan aangepast?

Gedeputeerde De Vries zegt toe dat dit technisch zal worden uitgezocht en dat mevrouw Nap een antwoord hierop zal ontvangen.

Gedeputeerde De Vries vervolgt de beantwoording van de vragen:

- Wat de vraag van de PVV-fractie betreft: de antiknipbepaling geldt voor het totale project, ongeacht of dit drie, vier of vijf jaar loopt. Het is dus niet zo dat men kan stellen: de knip is eraf dus er kan een nieuwe vergunning worden aangevraagd,
- In reactie op de vraag van de VVD-fractie over de 'free riders', licht de gedeputeerde toe dat GS het Jaarplan Handhaving hebben. Als zonder vergunning wordt gewerkt, kan handhavend worden opgetreden en kunnen boetes worden opgelegd. Binnenkort komt hier een nieuw instrument bij, de bestuurlijke boete, waardoor het sneller en effectiever kan.
- Het broedseizoen valt onder de Flora- en Faunawet. Wanneer de provincie een vergunning verleent, weegt mee of de vergunning voldoet aan de Flora- en Faunawet.

De heer Meijer concludeert dat een geval als voornoemd, waarbij een rechtszaak nodig was, niet meer voor zal komen.

Gedeputeerde De Vries bevestigt dit.

- Op de vraag over duurzaamheid in dit stuk, licht hij toe dat dit niet zozeer in de artikelen zelf zit, maar in de afweging die wordt gemaakt ten aanzien van de vergunning. Als wordt gesproken over de herijking van het bodem-, water- en milieubeleid, zal ook daarin de borging duidelijk worden gemaakt en kan de integrale afweging terugkomen.

De heer E. de Vries wijst erop dat, als iemand een vergunning aanvraagt, de overheid op basis van bepaalde regels een vergunning zal toe- of afwijzen. Hij vraagt de gedeputeerde de regels aan te wijzen op basis waarvan GS de vergunning duurzaam gaat toe- of afwijzen.

Gedeputeerde De Vries zal niet een wetgeving hanteren om een vergunning af te wijzen. In overleg met de betrokkene wordt bekeken hoe de vergunning zodanig kan worden dat men duurzaam hergebruik van vergunningen zal hanteren. Dat is de wijze waarop de overheid zou moeten opereren, niet alleen op regels en verboden.

De heer E. de Vries meende dat de basis de verordening was, blijkbaar wordt dit doorgeschoven naar het overleg. GS zullen echter niet met de free riders overleggen. Spreker heeft hier minder vertrouwen in.

De heer Beks verwijst naar pagina 15, waar een aantal instrumenten wordt genoemd. Onder vergunningenbeleid staat: in de vergunningen die nu worden afgegeven wordt niet expliciet afgewogen welke andere bouwgrondstoffen gebruikt kunnen worden. Wanneer men dus een aanvraag doet voor het winnen van bouwgrondstoffen, dan zou er ook van secundaire bouwgrondstoffen gebruik gemaakt kunnen worden. Blijkbaar lukt dat nu niet, de gedeputeerde geeft dit in de evaluatie aan. Waarom denkt hij dat dit in de toekomst wel kan? De heer E. de Vries begrijpt dat dit in overleg met de betrokkene wordt gedaan, terwijl dit de afgelopen twaalf jaar niet is gelukt. Hij vraagt de heer Hoefnagels naar diens mening hierover. De heer Hoefnagels wijst op pagina 17, waar uitgebreid staat dat in elke vergunning een overweging staat over de ruimtelijke ordening en natuur en landschap. Daarbij wordt niet getoetst aan of verwezen naar het bouwgrondstoffenplan. De ruimtelijke inpassing wordt eigenlijk altijd al in een vooroverleg en in de aanvraag meegenomen. Een projectontwikkelaar die bouwgrondstoffen wil winnen zal ook een doelmatige ontgraving willen, in die zin dat wordt gekeken naar wat maatschappelijk draagvlak zal hebben. Anders zullen andere projectontwikkelaars, bijvoorbeeld huizenbouwers, niet meewerken aan het project, omdat zij daar geen economisch rendement van verwachten of verwachten dat gemeenten geen toestemming geven voor het realiseren van het project. Spreker leest dat in het gesprek wel wordt gesproken over de duurzame inrichting. De regel op pagina 15 is dus niet geheel in overeenstemming met de tekst op pagina 17.

De heer Beks heeft deze pagina meer gelezen als zijnde het milieuaspect. De vraag blijft of er voldoende wordt ingezet op het aspect van de secundaire bouwgrondstoffen, met als doel om te voorkomen dat er afval ontstaat.

Voor de heer Hoefnagels speelt een ander punt. De Staten spreken niet zozeer over het inzetten op secundaire bouwgrondstoffen. Het gaat erom dat wordt voorkomen dat men primaire bouwgrondstoffen gebruikt. Het hergebruik van secundaire bouwgrondstoffen is aan de markt, de heer El Yassini gaf dit ook aan. Wanneer het nauwelijks mogelijk wordt gemaakt om primaire bouwgrondstoffen toe te passen, wat lukt in de provincie gezien de Staat van Utrecht, dan wordt een omgeving gecreëerd waarin men wel secundair aan de slag moet. Gedeputeerde De Vries verwijst naar pagina 18, waar over de secundaire bouwgrondstoffen wordt gesteld dat altijd wordt afgewogen dat over bouwgrondstoffen die binnen een project vrijkomen, in overleg wordt getreden met de aanvrager. Er wordt bekeken of casusspecifiek een afweging kan worden gemaakt over in hoeverre het op een duurzame manier kan plaatsvinden. Spreker gaat ervan uit dat dit de beste methodiek is om met de aanvrager tot een

goede oplossing te komen die duurzaamheid als oogmerk heeft. Hier wordt meer resultaat gehaald dan met algemene regels die niet worden nageleefd.

De voorzitter rond de bespreking van deze onderwerpen af.

8. Statenbrief startnotitie mobiliteitsplan

De heer Meijer herinnert aan de duidelijk inhoudelijke zittingen over het mobiliteitsplan. Nu de startnotitie er ligt, is er echter sprake van een hoog abstractieniveau. Degene die het openbaar vervoer als offensief instrument ziet, om mensen uit de auto te krijgen in combinatie met fiets- en wandelmogelijkheden, is wat teleurgesteld in de startnotitie. Het gaat natuurlijk om de vervolgstap waarbij inhoudelijke keuzes worden gemaakt, maar het is toch 'de botersaus die asperges een extra dimensie moet geven'. Spreker doelt met name op het begrip integraliteit. Er moet samenhang zijn tussen de verschillende onderdelen. Maar wil de provincie een antwoord geven op mobiliteitsvraagstukken, duurzaamheidvraagstukken en Europese regelgeving, dan moet offensief worden opgetreden met het openbaar vervoer en dan moet dit hier een specifieke plek worden geven. Die prioriteit mist hij.

Er staat zeker niet allemaal onzin in de startnotitie. Maar deze accenten wil spreker noemen.

De heer Van Wikselaar ziet in het stuk duidelijk een oproep tot integraliteit, de integrale afwegingen van alle voorstellen die in het mobiliteitsplan tot uiting komen.

Hij gaat in op de opmerking van de heer Meijer en zegt dat de SGP-fractie van mening is dat alle elementen die van belang zijn om tot een goed mobiliteitsplan te komen met de kennis van vandaag, goed zijn verwoord. Hij is er dan ook voorstander van dat op deze weg wordt voortgegaan.

De heer Meijer benadrukt dat het om een prioriteitsstelling gaat. De integrale benadering geeft die in onvoldoende mate weer.

Mevrouw Hoek laat weten dat haar fractie het openbaar vervoer onderbelicht vindt. Op pagina 3 staat bijvoorbeeld dat het accent vooral ligt op het belang van bereikbaarheid voor de economie. Dat is echter een breed begrip. Economie is meer dan de werknemer die over een snelweg zoekt naar het werk. Economie is ook een consument die van een kleine naar een iets grotere kern gaat om zijn geld om te zetten in producten. Vandaar dat haar fractie altijd hamert op de bereikbaarheid tussen de kleine kernen, het openbaar vervoer.

Gelukkig staat ook in de startnotitie dat de samenleving steeds meer autoafhankelijk gaat worden. Steeds meer mensen kunnen dit niet betalen. Eén op de vijf Nederlandse huishoudens is autoloos. Hoe gaan zij de autoafhankelijke verplaatsingen uitvoeren, gaan zij kansen missen? Als het openbaar vervoer hier niet op aansluit en niet een belangrijk onderdeel van het mobiliteitsplan wordt, zullen zij inderdaad kansen missen. Jekel stelt dat voor armeren, ouderen en autoloze huishoudens bereikbaarheid niet over files en snelle en betrouwbare reistijd gaat, maar over tegen betaalbare kosten kunnen meedoen aan de samenleving. Dat is belangrijk, iedereen moet mee kunnen doen.

De heer IJssennagger zegt zijn hart vast te houden voor 12 september. Als de SP het voor het zeggen krijgt, zullen donkere wolken zich boven het land samentrekken.

Zijn fractie vindt het een goede startnotitie. De groei in de provincie Utrecht zal doorzetten, zowel qua aantal inwoners als qua werkgelegenheid. Er zal vaker worden gereisd in een kennisintensief gebied als Utrecht, omdat er meer contactmomenten nodig zijn.

40% van de autoverplaatsingen is niet op een andere manier te doen. Voor 2020 geldt dat er voor minder dan de helft van de autoverplaatsingen een alternatief is.

De heer Schaddelee vraagt wat onder auto-onafhankelijke autoverplaatsingen wordt verstaan.

De heer IJssennagger wijst erop dat in de voorbereidingsgroepen is gesproken over het feit dat er voor veel autoverplaatsingen geen redelijk alternatief is. Burgers willen zich steeds vaker en op andere momenten verplaatsen. Als het openbaar vervoer op die plaats niet meer rijdt of niet frequent rijdt, is de fiets de enige redelijke manier als het niet te ver is. Anders zal men het met de auto moeten doen.

De heer Meijer zegt dat het feit dat het openbaar vervoer er niet is, het effect is van een keuze.

De heer IJssennagger meent dat onder redelijk vervoer wordt verstaan vervoer waar niet langer dan 10 minuten op hoeft te worden gewacht. Op sommige plaatsen is dit niet mogelijk zonder dat dit zeer kostbaar wordt.

De heer Meijer vraagt of de 10-minuteneis in een motie kan worden neergelegd, dan valt er hier en daar nog wel wat te veranderen.

De heer E. de Vries meent dat, als overal woonwijken worden aangelegd ver buiten de bestaande stad en winkels, het niet vreemd is dat mensen de auto pakken. Als woonwijken op een andere manier worden aangelegd en het wonen en werken worden gecombineerd, is het niet nodig. Dergelijke situaties worden op de tekentafel ontwikkeld.

De heer IJssennagger meldde in de voorbereidingsgroepen dat 54% van de Nederlanders een auto heeft, 27% van de Nederlanders twee auto's. Daaruit trok hij de conclusie dat men vervoer met de auto wil en dat daarop ingezet moet worden. Natuurlijk kan ook worden gezegd dat 46% van de Nederlanders geen auto heeft en 73% van de Nederlanders niet twee auto's heeft en dat men dus een andere manier van vervoer wil.

De heer IJssennagger merkt op dat de vorige spreker uit een andere politieke richting komt, een richting die denkt burgers te kunnen sturen. Het grootste deel van de burgers wil echter in een huis met een tuin wonen. Daar is nu eenmaal ruimte voor nodig.

Het nieuwe mobiliteitsplan wordt voor langere tijd vastgelegd en biedt ruimte voor opgaven van de toekomst. Er wordt voldoende flexibiliteit ingebouwd om op de actualiteit in te spelen. Zijn fractie vindt het een goed plan om het mobiliteitsplan bondig te laten zijn en daarnaast eens in de vier jaar een mobiliteitsprogramma op te stellen door het nieuwe college. Zo kunnen de politieke voorkeuren van het college worden vormgegeven.

Alle elf conclusies zijn even sterk. Zijn fractie zou het accent willen leggen op de conclusie dat er gezamenlijk, met onder andere gemeenten, moet worden opgetrokken: er zijn gemeenten die hier erg lang over doen. Laat de provincie daadkrachtig het voortouw nemen en de voorgaande conclusie vorm geven. Laat de provincie wat actiever gaan opereren dan ongeveer twintig jaar geleden, waardoor een aantal gemeenten zich genoodzaakt voelde om tot de RWU en het latere BRU te komen.

Mevrouw Keller laat weten dat de fractie van de PvdD het een duidelijke notitie vindt.

De focus wordt wel erg vanuit de economische belangen gelegd. De personen worden gemist; degenen die gebruik willen maken van openbaar vervoer. Het openbaar vervoer is te zeer onderbelicht, met name de bereikbaarheid van de kleine kernen. Ook de bereikbaarheid van NS-stations is vaak slecht.

Er wordt kort iets vermeld over mobiliteit en water. Haar fractie maakt zich sterk voor het vervoer over water, met name voor grondstoffen en dergelijke.

De heer E. de Vries zegt dat zijn fractie op pagina 3 een hoofddoel heeft ontdekt. Maar het is nog maar een globale opzet van de aanpak: de bereikbaarheid van economische kerngebieden. Het lijkt of mobiliteit alleen is het denken over woon- en werkverkeer. Er is ook woon- en winkelverkeer, woon- en schoolverkeer en recreatief verkeer. Ook komen er veel dagjesmensen in de provincie.

Het oude mobiliteitsplan ging uit van de auto, de rest zijn alternatieven die daardoor in de gedachtegang een mindere status hebben. Zijn fractie wil graag dat in dit mobiliteitsplan

wordt gedacht in gelijkwaardige manieren van vervoer, waarbij lopen, fietsen, elektrisch fietsen, scooter, openbaar vervoer en auto gelijkwaardig worden bekeken.

De heer Konings vraagt waar de heer E. de Vries uit afleidt dat openbaar vervoer en fiets niet gelijkwaardig worden benaderd in deze startnotitie.

De heer E. de Vries geeft toe dat hij dit uit deze notitie niet met zoveel woorden af kan leiden. Hij zou graag een trendbreuk zien. Ziet de heer Konings hierin dat er nadrukkelijk staat dat zij gelijkwaardig zijn?

De heer Konings gaat ervan uit dat in deze startnotitie, tot het tegendeel wordt bewezen, openbaar vervoer, wegen en fietsen gelijkwaardig worden benaderd.

Volgens de heer E. de Vries gaat de startnotitie uit van een bepaalde vraag naar vervoer. Hij is voorstander van beleid waarmee de vraag naar vervoer meer wordt verspreid. Er is het nieuwe werken, flexwerken, thuiswerken: via de rol van de provincie bij het bestrijden van files mag hier een rol voor de provincie zijn.

De heer Fastl herkent in de bijdragen van de PVV en PvdA de dilemma's die in de startnotitie naar voren zijn gebracht. Er staat ergens dat er 40% autoafhankelijke bewegingen zijn. Hij ziet dit als een voorbeeld van ontwikkelingen die mogelijk zijn als bepaald beleid wordt gevoerd. Die 40% is volgens hem een landelijk gemiddelde, in de provincie zal dit op circa 10% uitkomen.

De voorgelegde keuzes in de startnotitie zijn de goede. De focus ligt wel erg op economische afhankelijkheid: op de vraag waar vervoerstromen heen gaan. Maar wat voor politieke en maatschappelijke wenselijkheid hier achter ligt, is het element van duurzaamheid en dat van leefbaarheid. Dat laatste element mist hij in de startnotitie. De spanning tussen duurzaamheid en leefbaarheid zou meer naar voren moeten komen. De mobiliteitsvisie hangt letterlijk samen met de visie op ruimtelijke ordening die de provincie heeft.

De heer IJssennagger memoreert dat in de voorbereidingsgroepen is gesproken over twee verschillende definities van leefbaar: geen verkeer of juist wel verkeer.

De heer Fastl zegt dat in de startnotitie wordt gesteld dat Utrecht doorgroeit, dat biedt kansen. Dan kan het zo worden gepland dat men multimodale knooppunten beter kan benutten: als men de bevolking clustert, kan het OV-netwerk beter gaan functioneren. Op de PVV-wijze.

De heer IJssennagger meent dat de heer Fastl half geluisterd heeft. De burger woont graag ruim, de conclusie van zijn fractie is dat hier niet op de PVV-wijze OV kan worden geregeld.

De heer Meijer wijst erop dat de PVV-fractie meent dat de burger graag in grote huizen woont, in grote wijken die onmogelijk met OV te bestieren zijn. Misschien kan de vorige spreker vaker een Woonvisie lezen. Dan krijgt hij een beeld van hoe de burger wil wonen.

De heer Fastl vervolgt zijn betoog. Door clustering kan gebruik worden gemaakt van de groei in de provincie Utrecht. Groei wil niet zeggen dat het mobiliteitsvraagstuk per definitie een moeilijker autovraagstuk gaat worden. Er liggen veel kansen die gegrepen kunnen worden. Datzelfde is met het kriskrasverkeer. Hogeropgeleiden hebben de neiging om verder te reizen. Maar als wordt geclusterd, ziet men de mogelijkheden daarin breder liggen dan alleen de auto. Spreker wil inzetten op kansen die ontwikkelingen bieden in plaats van op belemmeringen die ontwikkelingen kunnen hebben voor het mobiliteitsvraagstuk.

De heer Hoefnagels legt uit dat, als hij spreekt over leefbaarheid, hij spreekt over het wonen langs die wegen en niet zozeer over de bereikbaarheid van de kern.

Zijn fractie is positief over de startnotitie. Het is een goed en goed leesbaar verhaal. Hij kan zich vinden in zowel de trends die worden geschetst als in de samenhang die wordt gezien tussen ruimte en mobiliteit. Dat is een goede basis voor een mobiliteitsplan.

Inhoudelijk is het behoorlijk compleet, al mist de fractie bij de voorbeelden van keuzes de mogelijkheid om wegen af te waarderen. Dat is één van de belangrijke voorbeelden die zouden moeten worden behandeld in het mobiliteitsplan.

De gelijkwaardigheid van de doelen bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid, waar de heer Fastl zojuist over sprak, is voor de D66-fractie van groot belang. Eén van de doelen is tevens kerntaak, iets dat in de verdere uitwerking goed in de gaten moet worden gehouden. Het feit dat leefbaarheid en verkeersveiligheid als begrippen in de conclusie ontbreken, is geen positief voorteken. Hij verzoekt de gedeputeerde om hier meer aandacht aan te geven. Kijkend naar de opzet die de afgelopen weken is besproken, dan kan zijn die fractie die steunen. Het ware goede bijeenkomsten en de besproken onderwerpen ziet hij graag terug in een eerste conceptplan. Daarbij benadrukt de D66-fractie de volgende punten:

- ingezet zou moeten worden op zo duurzaam mogelijk verkeer,
- ingezet moet worden op de fiets, het OV en op de elektrische auto,
- het beleid op de korte afstand moet van 7½ naar 15 kilometer gaan, zodat op een groter deel van de regionale mobiliteitsvraag fiets en OV concurrerend worden met de auto,
- zorg voor de verbetering van de leefbaarheid wat voor het provinciaal wegennet betekent dat, als de leefbaarheid of de verkeersveiligheid daarom vragen, wegen plaatselijk een lagere snelheid zouden moeten krijgen, 80 als het kan en 60 als het moet.

De heer Schaddelee vraagt om een uitleg van de 7½ en 15 kilometer.

De heer Hoefnagels licht toe dat tot nu toe het beleid voor de korte afstanden erop gericht (met name bij de fiets) dat mensen tot 7½ kilometer met de fiets kunnen gaan, dat dit een goed alternatief is. De afgelopen tijd ziet men dat mensen grotere afstanden afleggen op de fiets. Maar op het moment dat men het beleid voor de fiets beperkt tot die 7½ kilometer, betekent dit dat men een beperking oplegt voor de fiets. De langere afstanden zouden gunstiger moeten worden voor de fiets. Zijn fractie heeft opgemerkt dat men voor afstanden tot ongeveer 15 kilometer, vooral in de stadsregio van Utrecht, concurrerend verkeer zou moeten hebben tussen auto, fiets en OV. Dat betekent niet dat men ervoor zorgt dat de auto langzamer rijdt, maar dat ervoor wordt gezorgd dat de fiets af en toe gemakkelijker doorstroomt.

De heer Graaff bedankt het college voor de startnotitie, het is een goed leesbare, informatieve notitie. Zijn fractie wil de volgende accenten leggen.

Verkeersveiligheid: in de sessies was de vraag of het de ambitie moest zijn om naar nul slachtoffers te gaan. Zijn fractie vindt het van belang dat wordt gekeken naar welke weg daar naar toe leidt. Bij de Voorjaarsnota is gesproken over de ruimte die in het beleid moet zijn om, op het moment dat er ongelukken gebeuren, daar op in te kunnen grijpen. Het zou ook goed zijn om breder te kijken naar het provinciaal wegennet en een goede probleemanalyse uit te voeren: waar liggen de punten waar risico op ongevallen bestaat en daar concreet beleid op formuleren. Hij heeft dit ambtelijk gevraagd, het antwoord was dat dit alleen wordt gedaan als de discussie daar aanleiding toe geeft. Zijn fractie is er voorstander van om de expertise die er op diverse plekken is hierover, te verzamelen. Zijn suggestie zou zijn om met partijen als het Wetenschappelijk Instituut voor de Verkeersveiligheid, Veilig Verkeer Nederland, ANWB en Fietsersbond te overleggen en zo te horen wat voor nieuwe ontwikkelingen en inzichten er zijn die ook voor de provincie van belang kunnen zijn.

Zijn fractie zou graag terugzien in het mobiliteitsplan dat wordt nagedacht over hoe wordt omgegaan met fietspaden die misschien niet het eigendom zijn van de provincie, maar die wel langs provinciale wegen liggen. Vaak gaat hier ook landbouwverkeer overheen, wat tot gevaarlijke situaties kan leiden. Het komt wel voor dat gemeente en provincie naar elkaar wijzen wanneer hier zaken die niet goed lopen, er zijn ook situaties waarin door de provincie

voortvarend is gereageerd. Hij vraagt of het college de visie van het college hierover in het mobiliteitsplan wil opnemen.

Met het oog op de leefbaarheid hecht de CDA-fractie belang aan de bereikbaarheid van de kleine kernen vanuit het openbaar vervoer.

Bij een aantal situaties binnen de provincie zijn vormen van overlast, bijvoorbeeld geluidsoverlast. Dat probleem moet worden gesignaleerd en zo mogelijk worden opgelost. Op dit moment is het beleid dat op basis van tellingen wordt bepaald op welke trajecten wel of niet in verlichting wordt voorzien. Veel mensen mijden dergelijke trajecten juist vanwege het feit dat zij niet zijn verlicht. Hij zou graag zien dat hier maatregelen worden getroffen. Er is nieuwe techniek die het mogelijk maakt dat niet constant licht brandt, maar alleen als een fietser passeert. De visie van het college hierop kan terugkomen in het mobiliteitsplan. Eerder is een notitie van het college verschenen over het medegebruik van busbanen. Het zou logisch zijn als het mobiliteitsplan daar nader op in gaat.

Door gemeentelijke herindelingen komt het voor dat een provinciale weg volledig in één gemeente valt, bijvoorbeeld de N412. Wat is het beleid daaromtrent, houdt het college dergelijke wegen graag zelf in beheer of is het logisch dat de gemeente, de laagste overheid, de volledige verantwoordelijkheid voor een dergelijke weg overneemt? Hij vraagt of het college hier beleid op wil ontwikkelen.

De heer Konings stelt dat het sleutelwoord de integrale visie op de mobiliteit in de provincie Utrecht is.

Er is een verwachtingenmanagement. Er wordt een beperking opgelegd als het gaat om de beschikbare budgetten, keuzes moeten heel scherp worden gemaakt. De balans moet worden gezocht tussen enerzijds het wegennet en anderzijds het OV en de fiets.

De stellingname van D66 om het korte afstandenbeleid bij de kop te pakken is een interessante: spreker is benieuwd naar hoe dit in de praktijk zal uitpakken.

In de informele sessies heeft de VVD-fractie duidelijk naar voren laten komen dat de fractie het belangrijk vindt dat eraan wordt gestreefd dat het marktaandeel van het OV in de provincie Utrecht gelijk blijft.

De heer Meijer vraagt waarom dit marktaandeel niet mag stijgen.

De heer Konings licht toe dat dit verband houdt met het verwachtingenmanagement. Er is geen onbeperkt budget. Dit streven is al een mooie ambitie.

De heer Meijer merkt op dat dit betekent dat de VVD-fractie ergens anders de voorkeur aan geeft.

De heer Konings stelt dat dit niet het geval is. Er moet een balans bestaan.

De heer Fastl zegt dat zijn fractie natuurlijk altijd wenst dat het OV nog beter wordt. Het OV-aandeel mag afnemen, zolang men maar en masse gaat fietsen.

De heer Konings licht toe dat het in zijn opvatting past om die benadering vast te houden. Het OV raakt de leefbaarheid en de bereikbaarheid in de kleine kernen. Bij de informele sessies kwam aan de orde dat met de OV-budgetten en OV-lijnen kan worden geschoven en dat men, als er keuzes gemaakt moeten worden, zich concentreert op bevolkingsconcentraties. Rond de kernen zou gesproken kunnen worden over vraagafhankelijk vervoer.

De heer Meijer merkt op dat de heer Konings aansluit binnen het kader van keuzes die moeten worden gemaakt bij 'flitsend' openbaar vervoer, van woonkernen waar veel mensen wonen naar waar veel mensen wonen. Mensen die niet in de buurt wonen, hebben pech.

De heer Konings zegt dat hier alternatieven voor zijn. De auto, de fiets of het vraagafhankelijk vervoer. Dit zou uitgewerkt moeten worden.

Wat het wegennet betreft: het is van belang dat de planstudies worden afgewerkt. Dat heeft een positief effect op de bereikbaarheid in de provincie. Dit betekent dat projecten rondom wegen versterkend moeten zijn voor de planstudies.

De VVD-fractie vraagt aandacht voor innovatieve oplossingen, waarbij ook in andere landen of provincies gekeken kan worden.

Hij vraagt om het begrip duurzaamheid niet meer te gebruiken maar het te omschrijven, zodat duidelijk is wat er wordt bedoeld.

De heer Hoefnagels verwijst naar de opmerking van de heer Fastl over gelden die nog uit de opcenten zouden kunnen komen. Toen verwees de heer Konings naar het coalitieprogramma. Hij stelt dat duurzaamheid een integraal onderdeel is van alle beleidsterreinen, het zal dus ook hierin terugkomen, conform het coalitieprogramma.

De heer Konings heeft willen zeggen dat het goed is te beschrijven wat onder duurzaamheid wordt verstaan. Dit vergemakkelijkt het monitoren en de discussies.

De heer E. de Vries vraagt wat de fracties van VVD en D66 verstaan onder duurzaamheid in mobiliteitskwesities.

De heer Konings licht toe dat de term duurzaamheid op verschillende manieren wordt gebruikt bij verschillende mobiliteiten. Bij het OV kan men spreken over de wijze waarop bussen en trams worden ingezet, wat de brandstof betreft. Bij autoverkeer kan men spreken over brandstof maar ook over programma's om het gedrag van automobilisten te beïnvloeden, bijvoorbeeld het nieuwe rijden. Op het moment dat op pagina 5 wordt gesproken over het versterken van de 'kwaliteit van het landelijk gebied', ligt de vraag voor de hand wat men bedoelt met die term. Duurzaamheid is ook een dergelijke term.

Bij een informele sessie is gediscussieerd over wat aan PS en wat aan GS was. Hij wil graag dat de provincie een betrouwbare en geloofwaardige overheid is en dat de visie niet elke coalitieperiode wordt gewijzigd. De kaders moeten voor meerdere jaren worden vastgesteld. Zeker bij majeure projecten moet er enigszins zekerheid bestaan.

De heer E. de Vries zegt dat zijn fractie meent dat vaker dan één keer tussen nu en 2028 naar een visie mag worden gekeken. Bijvoorbeeld na verkiezingen. Hij proeft bij partijen 'angst voor halve bruggen' en vraagt zich af of dit in Nederland veel voorkomt.

De heer Konings zegt niet dat de visie tot 2028 gehandhaafd moet worden. Op een redelijke termijn moet over visie, programma en projecten worden gesproken. De Staten moeten het gezonde verstand gebruiken maar niet een ongeloofwaardige positie innemen.

De heer Meijer vraagt of de heer Konings zich realiseert dat het niet alleen een kwestie is van een lange termijnvisie, maar dat er sprake is van een dualistisch systeem in Nederland.

Uitvoerende taken komen bij een college terecht. Daaraan vastgekoppeld moet worden geconstateerd dat uitvoeren ook betekent: het maken van keuzes. In de praktijk betekent dit dat bewoners en groepen het gevoel hebben dat zij niet worden gehoord en dat de besluitvormingsmachine over hen heen dendert. Is dit dan het juiste signaal op dit moment?

De heer Konings meent dat, als dit de constatering van de heer Meijer is, bewoners en organisaties in het voortraject beter gehoord moeten worden. Er moeten niet lopende het traject allerlei wijzigingen worden aangebracht, de kaders zijn dan gesteld.

De heer Meijer benadrukt dat uitvoeren ook het maken van keuzes is. Er wordt een algemeen kader gesteld, maar het college komt werkendeweg allerlei keuzes tegen. Dan blijkt vaak dat volksvertegenwoordigers, bewoners en belangengroepen, moeten trekken om de zaak weer op de agenda te krijgen, omdat de kaders al zijn gesteld.

De heer E. de Vries wil het SMART maken. Hij kan zich een visie van tien of twaalf jaar vooruit voorstellen. Na verkiezingen moet die bediscussieerd en aangepast kunnen worden.

De heer Konings zegt dat dit betekent dat de visie zo abstract mogelijk opgesteld moet worden. Dan is de discussie gemakkelijker.

Spreker vraagt of de planning op pagina 10 nog juist is.

Maatschappelijke organisaties en brancheorganisaties krijgen de gelegenheid om een inbreng te geven. Hij neemt aan dat de commissieleden een lijst van die organisaties krijgen en vraagt of het mogelijk is om organisaties toe te voegen aan de lijst.

Op pagina 12 ontbreekt het thema verkeersveiligheid, de CDA-fractie noemde dit al.

De heer Schaddelee zegt dat zijn fractie dit een prima notitie vindt.

Op pagina 4 wordt gesproken over de autoafhankelijke samenleving en het aantal autoverplaatsingen dat niet op een andere manier kan. Hij vraagt hoe het college dit ziet en in hoeverre er een redelijk alternatief mogelijk is.

Hij vraagt hoe binnenstedelijke ontwikkeling aan mobiliteitsvraagstukken kan worden geknoopt. Binnenstedelijk is er minder ruimte voor een auto of OV en meer voor de fiets. Wat de termijn betreft: zijn fractie vraagt hier een bepaalde flexibiliteit in te houden. Iedere vier jaar spreken GS over een mobiliteitsprogramma. Hij stelt voor om PS daar op een actieve manier bij te betrekken.

Gedeputeerde Van Lunteren blijft bij de door de heer Meijer gebruikte beeldspraak en meent dat het college ook 'de nootmuskaat, gekookte eitjes en ham erbij heeft geserveerd'. Er is gestreefd naar een integrale aanpak van het hele mobiliteitsdossier: de verschillende modaliteiten moeten op een dusdanige manier worden aangeboden dat de mobilist de mogelijkheid wordt geboden om verschillende keuzes te maken. Het doet hem overigens deugd dat de heer De Vries van de PvdA-fractie aangeeft dat het de eerste keer is dat er een dergelijke visie ligt. De vorige visie is geschreven door zijn PvdA-voorganger, de heer Mik. De gedeputeerde zegt toe dat de punten die de commissieleden meegeven, zullen worden meegenomen. Wel wil hij nu bij een aantal punten duiden hoe hiermee om wordt gegaan.

- De gedeputeerde is blij met de constatering dat zelfs de SP-fractie aangeeft dat er niet alleen onzin in de startnotitie staat. De benaderingswijze van die fractie is een iets andere dan die van de gedeputeerde: zijn ambitie is dat in het uiteindelijke document de verschillende modaliteiten hun plaats hebben en dat dan niet kan worden gezegd dat dit een notitie voor de automobilist of voor het openbaar vervoer is. Als dat wel de aanpak zou zijn, dan is spreker het eens met degenen die stellen dat er geen notitie voor een periode tot 2028 moet worden geschreven. In deze notitie moet een breed beeld worden geschetst.
- De koppeling met 2028 is er omdat het belangrijkste RO-document, de Structuurvisie, ook de grens van 2028 kent. Het college wil die twee zaken meer koppelen, daar waar een ontwikkeling rond RO is, moet men zich tegelijkertijd bewust zijn van het feit dat de mobiliteitsopgave die daaruit voortkomt, daarop aangesloten wordt.

De heer Meijer begrijpt dat dit geen open stuk of een OV-stuk is. Hij wijst op de urgentie, er zijn maatschappelijke ontwikkelingen waarop een verantwoordelijk college als GS moet inspelen.

Gedeputeerde Van Lunteren zegt niet van plan te zijn om aan elke inwoner, elke medewerker een dienstauto beschikbaar te stellen en vervolgens te zeggen dat het openbaar vervoer goed is geregeld, omdat dat iedereen van deur tot deur kan komen. Daarvoor zijn de middelen niet toereikend. De vraag is hoe de verschillende vormen van mobiliteit op een zo verstandig mogelijke manier op elkaar kunnen worden aangesloten.

De heer Fastl gaf aan dat met een relatief eenvoudige ingreep automobilisten bereid zijn gebruik te maken van de fiets. Als de SP-fractie die beweging tot stand wil brengen, automobilisten die gemakkelijker op een fiets overstappen dan op het OV, dan is dit de gedeputeerde om het even. Het uitgangspunt van de notitie is dat de provinciale overheid de verschillende modaliteiten op de juiste manier moet faciliteren. Er moet een zo goed mogelijk aanbod komen, zodat het de reiziger om het even is hoe hij zijn reis opbouwt. Dan kan het zijn dat iemand met de auto naar een station rijdt, met de trein naar zijn bestemming gaat, een OV-fiets pakt en eventueel later gebruik maakt van een bus. Wat GS niet kunnen aanbieden is een zo fijnmazig net als dat waar de heer Meijer voor pleit.

De heer Meijer constateert dat de gedeputeerde, deels gekscherend, een karikatuur maakt van de prioriteiten van de SP-fractie. De fractie vraagt er natuurlijk niet om dat openbaar vervoer tot een dienstauto voor iedere inwoner van de provincie leidt.

Wat hij bedenkelijk vindt, is dat, door de 'integrale saus', de verschillende alternatieven met elkaar concurreren. Hij is een warm voorstander van versterking van de fiets waar mogelijk, maar de auto en de fiets moeten niet tegenover elkaar worden gezet.

De mobiliteitsvraag vraagt om maatregelen, dat is duidelijk. Het milieu en het klimaat maken dat het niet verstandig is om de auto veel ruim baan te geven. Het OV zou daar in eerste instantie op de middellange afstand een sleutelrol in moeten vervullen.

Mevrouw Hoek licht toe dat zij, wanneer zij het openbaar vervoer naar voren brengt, niet bedoelt dat dit van deur tot deur moet. Er zijn echter veel verbeterpunten, zoals het aansluiten van bussen en het aansluiten van de kleine bus op de grote bus. Het hoeft niet elke tien minuten, als men in een kleine kern weet dat er ieder uur een bus rijdt, dan is dit duidelijk en kan men hier rekening mee houden. Dit betreft degenen die geen auto hebben en die nooit de beschikking over een auto zullen krijgen. Die groep wordt steeds groter.

Gedeputeerde Van Lunteren komt terug op de opmerking van de heer Meijer dat het college de verschillende modaliteiten zou willen laten concurreren met elkaar.

- Of men dit wel of niet wil: die concurrentie is er. Een overheid moet zorgdragen voor het zo goed mogelijk faciliteren van de verschillende vormen. Het is aan de burgers om daar zo goed mogelijk gebruik van te maken. Zowel ROVER als individuele gebruikers geven bij consultering aan dat Utrecht met kop en schouders uitsteekt boven andere provincies.

De heer Meijer stelt dat dit van het gebruikte criterium afhangt.

Gedeputeerde Van Lunteren gaat ervan uit dat de gebruiker dit als een groot goed ziet.

De SGP-fractie merkte op dat de samenhang goed is en ook ander fracties merkten op dat GS op basis hiervan verder moeten gaan.

Over de bereikbaarheid van de kleine kernen heeft de gedeputeerde onlangs met een particuliere ondernemer gesproken. Deze gaf aan dat hij dit vervoer goedkoper kan verzorgen dan de provincie, omdat de laatste regels voorschrijft, waardoor het lastig wordt om dit uit te voeren. Bij het vervoer rond kleine kernen maakt het niet uit of dit een kleinere bus is of dat in een cirkel wordt gereden in plaats van in een route. Dit maakt dat anders naar die vormen van OV moet worden gekeken. Nu GS in gesprek zijn met de bedrijventerreinen, bekijkt de gedeputeerde in het kader van het beleid rond bedrijventerreinen of daar kan worden geëxperimenteerd met dergelijke vormen van openbaar vervoer. Bekeken wordt of met een grote groep mensen een verstandiger alternatief kan worden geboden, wat de kosten betreft. Spreker hoopt deze kennis mee te nemen in de visie zoals die wordt opgemaakt.

De heer Meijer zegt uit deze woorden te begrijpen dat de overheid zich als OV-autoriteit terugtrekt bij de bedrijventerreinen.

Gedeputeerde Van Lunteren licht toe dat het merendeel van de bedrijventerreinen slecht is ontsloten op het openbaar vervoer. GS probeert te kijken of dit op een slimmere manier georganiseerd kan worden, zodat het OV daar bereikbaar wordt. Hier zijn goede voorbeelden van. Zo was in Papendorp het busvervoer niet goed geregeld. Gezamenlijk hebben ondernemers toen vervoer naar de bus verzorgd en daarmee werd het netwerk verder gecomplementeerd dan de provincie kan doen. De provincie is immers niet in staat om van deur tot deur OV te regelen.

De heer Meijer benadrukt dat dit niet onder uitvoering valt, hier zijn geen kaders voor gesteld. Spreker neemt aan dat, als er ook maar een spoor van een begin is dat dit serieus beleid wordt, de gedeputeerde dit in de commissie voorlegt.

Gedeputeerde Van Lunteren licht toe dat een particuliere ondernemer zegt dit te willen regelen. Zonder dat hij hierover de Staten hoeft te consulteren kan de gedeputeerde zeggen: mooi, ga ermee aan de gang en probeer een stapje meer te doen dan de provincie doet. De Staten hoeven hier niet mee bezig te zijn, de gedeputeerde kan de ondernemer ontvangen, naar hem te luisteren en hem in contact te brengen met de juiste mensen. Dat is ook overheid. De heer Meijer vraagt of de gedeputeerde dit dus stilzwijgend introduceert.

Gedeputeerde Van Lunteren stelt stilzwijgend te doen wat de Staten vragen.

De heer Meijer wijst erop dat hij GS niet vraagt zich terug te trekken uit openbaar vervoer bij bedrijventerreinen.

Gedeputeerde Van Lunteren vraagt de heer Meijer hem geen woorden in de mond te leggen die hij niet heeft gezegd. Hij heeft niet gezegd dat GS zich terugtrekt uit het openbaar vervoer bij bedrijventerreinen. Hij constateert dat het daar beter kan worden geregeld dan het nu is. Een ondernemer heeft zich gemeld en de gedeputeerde vond dit een goed plan. Dit zijn vragen waar de commissie ook mee komt. GS kan de commissie niet bedienen en de ondernemer wil dit doen.

De heer Meijer stelt dat de gedeputeerde hier bepaalde grenzen overschrijdt.

De voorzitter vraagt de gedeputeerde verder te gaan met de beantwoording van de vragen.

De heer Meijer brengt een punt van orde naar voren. Hij zal op dit moment zwijgen, als gedeputeerde Van Lunteren toezeft dat hij deze gedachte nader uitwerkt in een memo.

De voorzitter zegt begrepen te hebben dat het geen gedachte van de gedeputeerde is, maar een wens van een particuliere ondernemer.

De heer Meijer meent dat het beleid betreft.

De heer Schaddelee merkt op dat de gedeputeerde geen woorden in de mond moeten worden gelegd die hij niet heeft gebruikt.

De voorzitter meent dat de heer Schaddelee hierin gelijk heeft. Wanneer de heer Meijer verdere vragen heeft, kan hij die schriftelijk stellen.

Gedeputeerde Van Lunteren vervolgt de beantwoording van de vragen.

In reactie op de opmerking van de heer E. de Vries, licht hij toe dat hij het hoofddoel er goed uit heeft gehaald. Eén van zijn voorgangers heeft het goed ingezet: de economische kerngebieden. Bij mobiliteit moet worden gekeken naar waar de stromen zich bevinden. Wil men er zorg voor dragen dat de concurrentie op een goede manier kan gebeuren en dat keuzes op een goede manier kunnen worden afgewogen, dan zal men hierop moeten sturen. Dat wordt het ijkpunt waarop de verschillende modaliteiten worden gefaciliteerd. GS hebben gezegd dat dit een basis is waarmee men verder kan, mèt de beperkte middelen en wetende wat de opgave is als dit in eerste instantie het uitgangspunt wordt.

Op de vraag hoe jongelui naar school gaan, antwoordt de gedeputeerde dat jongelui het normaal vinden om met de fiets naar school te gaan. Dit moet zo blijven, zo maken zij ook later gebruik van de fiets. Zo is ook het OV-gebruik gestegen met mensen die in hun studententijd van een OV-studentenkaart gebruik maakten.

De heer E. de Vries wijst erop dat dit nog maar een begin van een groot boekwerk is. Hij verwijst naar de tweede alinea op pagina 3 en spreekt de zorg uit dat men blijft steken bij het woon- en werkverkeer. In zijn eerste bijdrage legde hij al de nadruk op het feit dat er ook andere verkeersstromen zijn. Naast investeringen voor woon- en werkverkeer kan ervoor worden gekozen om te investeren in fietspaden voor jongeren.

Gedeputeerde Van Lunteren vreest voor versnippering als de totale breedte wordt opgezocht. Dan komen integraliteit en de discussie tussen modaliteiten niet van de grond. Wanneer sterk wordt geïnvesteerd in fietspaden naar scholen, dan betreft dit vaak fietspaden op gemeentelijk

grondgebied. Juist de langere afstanden brengen mogelijkheden met zich mee voor de fiets, zeker nu er meer gebruik wordt gemaakt van elektrische fietsen en scooters, de fracties van D66 en VVD wezen hierop. De afstand die men bereid is daarmee af te leggen neemt toe, afstanden waarop de provincie verantwoordelijkheid kan en zou moeten willen nemen. Daarom hebben GS dit als basis genomen. Over de uitwerking wordt nog gesproken. Wat de gelijkwaardigheid van mobiliteiten betreft: de gedeputeerde hoopt naar een visie toe te werken waarin de integraliteit (daar hoort ook gedragsbeïnvloeding bij) op een zo goed mogelijke manier kan worden ingezet.

De vraag van de heer Fastl naar de redenering rond de economische bereikbaarheid heeft hij inmiddels beantwoord.

- Over de opmerking over de kansen op het gebied van R.O. licht de gedeputeerde toe dat dit de reden is waarom deze twee visies aan elkaar en aan het Rijksbeleid zijn gekoppeld.
- De D66-fractie sprak over de afwaardering van wegen. De gedeputeerde voegt hier het opwaarderen aan toe en wil het wegennet in zijn geheel tegen het licht houden.
- De CDA-fractie vroeg of een weg niet overgedragen moeten worden als die binnen één gemeente ligt. GS hebben hier een wat mindere ervaring mee. De vraag is of de weg een regionale mobiliteitsopgave dient. Is dit het geval, dan zou de provincie de weg in eigen beheer moeten willen hebben, er kunnen immers bovenregionale belangen spelen die ingrijpen rechtvaardigen.
- De heer IJssennagger verwacht dat de provincie haar doorzettingsmacht gebruikt, zoals bij SALTO gebeurde. De gedeputeerde is dat met hem eens. Als het college zegt dat het van bovenlokaal belang is dat een voorziening wordt getroffen voor een mobiliteit, of het nu een weg, fietspad of busbaan is, dan moet het college te allen tijde de bereidheid hebben om dat mogelijk te maken. Hij vraagt zich wel af of dit het uitgangspunt moet zijn.
- De CDA-fractie sprak over verkeersveiligheid. Op de laatste monitor is gebleken dat er in de provincie Utrecht geen blackspots meer zijn. Dat betekent niet dat het overal veilig is, maar dit is altijd een belangrijk punt van aandacht geweest en dit moet zo blijven.
- Op de vraag of de ambitie nul ongevallen moet zijn, antwoordt de gedeputeerde dat dit het streven moet zijn, maar dat die laatste stap bijna niet is te maken. Dit vindt zijn oorzaak in het gebruik van de weg. Naarmate er meer deelnemers aan het verkeer in brede zin zijn, zullen er meer verkeersongevallen bij komen.

De heer Graaff vindt het terecht dat de gedeputeerde dit in een kader plaatst. Niet ieder risico kan worden uitgesloten, de weggebruiker heeft een eigen verantwoordelijkheid. Ligt er een analyse dat dit punt is bereikt? Om hier als Staten in bevestigd te worden, is het goed een expertsessie te organiseren; signalen kunnen worden aangegrepen om de situatie te verbeteren.

Gedeputeerde Van Lunteren zegt toe dit punt mee te nemen in de visie.

- In reactie op de opmerking over het landbouwverkeer licht de gedeputeerde toe dat dit ruimtelijk veel impact zal hebben, de parallelstructuren vragen veel ruimte. Een vroeger college heeft zich hier in verdiept en geconcludeerd dat dit lastig wordt. Of fietsverkeer of landbouwverkeer zou dan niet toegestaan moeten worden, wat ongewenst is. Hier kan met voorlichting en gedragsbeïnvloeding veel worden gedaan aan verkeersveiligheid. De provincie heeft een convenant met alle gemeenten gesloten, waarin staat dat de provincie in materiële zin aan verkeersveiligheid doet, onder de randvoorwaarde dat gemeenten in het onderwijs in gaan zetten op preventie hiervan.

Nu het BRU eraan denkt om gedragsbeïnvloeding te stoppen, vraagt de heer Hoefnagels wat voor consequentie dat heeft voor het provinciaal wegennet en de verkeersveiligheid.

Gedeputeerde Van Lunteren meent dat dit de keuze van de betreffende gemeenten is en zegt dit te betreuren. Hij heeft geconstateerd dat het lastig is om vanuit de provincie hier fijnmazig op in te zetten. Daarom zijn er de genoemde convenanten. De provincie houdt het geld uit het

verleden beschikbaar, maar geeft dit niet meer uit aan losse subsidies. De provincie draagt zorg voor informatiemateriaal en dergelijke, maar gemeenten zijn verantwoordelijk voor het onder de aandacht brengen hiervan bij scholen.

De heer Graaff vraagt of dit een plaats in het mobiliteitsplan kan krijgen. Móchten er locaties zijn waar ingrepen mogelijk zijn, dan is het goed dat dit wordt aangegeven.

Gedeputeerde Van Lunteren zegt toe dat GS dit zullen adresseren. Hij doet echter aan verwachtingenmanagement en vraagt rekening te houden met het feit dat hier eerder door de Staten naar is gekeken. De conclusie was dat het te ingrijpend is in relatie tot de verwachte effecten.

- De VVD-fractie maakte de opmerking dat budgetten in relatie tot de wensen beoordeeld moeten worden. Dat is de reden waarom hij al aangaf dat gekeken moet worden naar de integraliteit. Dit is gebeurd door de economische kerngebieden als leidraad neer te zetten.
- Innovatie is een belangrijk punt. Naar veel zaken moet op een meer innovatieve wijze worden gekeken. Vorige week was er een bijeenkomst met de minister en daar waren de CEO's van de twintig bedrijven aanwezig. Zij maken tijd hiervoor vrij, willen hun rol hierin oppakken en komen met verrassende ideeën. Zo is er volop Duitse belangstelling voor hoe de provincie omgaat het spitsmijden.
- De visie heeft zijn doel op het jaar 2028. Het idee is om te zoeken naar de werkwijze die ook de Kamer heeft met betrekking tot het BO MIRT. Dat betekent dat vooruit wordt gepland. De heer Meijer gaf aan dat mensen het gevoel hebben niet betrokken te zijn, dat er een besluitenmachine over hen heen walst. Spreker heeft juist gemerkt dat, als men op de korte termijn gaat zitten, wetende hoe lang procedures in Nederland duren, men eerder het risico heeft dat dit wordt aangewakkerd, omdat besluitvorming zo snel geregeld moet worden dat de inspraak tekort wordt gedaan. Hier moet oog voor zijn. GS bekijken hoe hier goed invulling aan kan worden gegeven. Waarschijnlijk zou men ver kunnen komen met een vorm van een uitvoeringsprogramma.

De drie vragen van de ChristenUnie-fractie beantwoordt de gedeputeerde als volgt:

- de autoafhankelijkheid valt samen met de opmerking die de gedeputeerde maakte over de fiets. Veel mensen kijken bij de keuze voor vervoer naar de deur tot deur benadering. Met de komst van de elektrische fiets en scooters worden de afstanden groter. Er kan dus een verschuiving komen in de bereidheid om bij langere afstanden deze vervoersmiddelen te gebruiken. Waar de afstand groter wordt dan 15 kilometer is er inderdaad een groep mensen die persé gebruik wil maken van de auto.
- Binnenstedelijke ontwikkeling in relatie tot mobiliteit: de gedeputeerde is van mening dat binnenstedelijke ontwikkeling juist zou moeten leiden tot meer inzet van OV. Als het BRU blijft voortbestaan, mag worden verwacht dat zij meer en meer inzetten op het gebruik van OV. Een tramlijn is dan bijvoorbeeld exploitabel te krijgen.
- De gedeputeerde probeerde zojuist al de commissieleden gerust te stellen over de flexibiliteit van de programmering.
- De VVD heeft gevraagd of GS met de Staten willen delen welke organisaties om input wordt gevraagd. De gedeputeerde draait de vraag om en vraagt de leden om, als zij ideeën hebben over partijen die zeker gehoord moeten worden, dit aan te dragen bij het college.

De voorzitter sluit de bespreking van dit onderwerp af.

9. Statenvoorstel evaluatie Luchtvaartnota provincie Utrecht

Mevrouw Hoek vraagt gedeputeerde De Vries complimenten aan de ambtenaren over te brengen over de zorgvuldige beantwoording van haar vragen.

In de nieuwe verordening staat dat een helikopterlandingsplaats minimaal 500 meter van een naburige bewoning moet zijn. In Breukelen is een landings- en opstijgplaats ongeveer 60

meter bij naburige bewoning vandaan. Hoe gaan GS daarmee om als deze nota wordt vastgesteld?

De heer Konings vraagt hoe de luchtvaartregelingen worden getoetst. Is dat de geluidsbelasting, de tijden?

In de nota is te lezen dat op onderdelen de regelgeving diffuus is. Hij vraagt hoe GS dit aan gaan pakken. Of is de provincie daarbij volledig afhankelijk van het Rijk?

Het zou mogelijk zijn om 'voor een bepaalde tijd' zakelijk te regelen. Hoe wordt dit getoetst?

De heer Hoefnagels deelt mee dat zijn fractie verheugd is dat de eisen die een aantal jaren geleden zijn gesteld bij het opstellen van de Luchtvaartnota hebben geleid tot een provincie zonder nieuwe helikopterhavens. Uit de evaluatie blijkt dat er wat dit betreft geen aanpassingen nodig zijn. De voorgestelde wijzigingen leveren voor zijn fractie geen bezwaar op. Er staat niet duidelijk beschreven wat nieuw is in de tekst. Zijn fractie gaat er dus vanuit dat de genoemde drie wijzigingen in de oplegnotitie limitatief zijn.

De heer De Heer deelt mee dat zijn fractie in zal stemmen met dit Statenvoorstel. Het zijn lastige dossiers, maar hier is, zoals in de eindconclusie staat, de gulden middenweg gevonden.

Gedeputeerde De Vries memoreert dat met name de discussie over helikopterhavens een heet onderwerp is geweest. Voor een aantal van deze zaken doen GS een omzetting van de SIGNAL-regeling zoals die bij het Rijk bestond, bestaande rechten worden één op één overgezet.

- Dit geldt ook voor de situatie waaraan mevrouw Hoek refereert: het is een bestaande situatie die wordt omgezet. De 60 meter is een feit, ook bij de vergunning die straks verleend zal worden. Voor nieuwe vergunningen kunnen de Staten zelf een oordeel vellen.

De heer Konings vraagt of dit betekent dat het type helikopter kan worden aangepast.

Gedeputeerde De Vries antwoordt dat dit niet het geval is. Ook bij Soesterberg wordt de bestaande situatie rond het sleepvliegtuig één op één omgezet.

- In reactie op de vragen van de VVD-fractie over het toetsen licht de gedeputeerde toe dat dit GS een handvat biedt om, gezien alle regelingen en aanvullende wetten die hierbij aan de orde komen, een integrale afweging te maken bij nieuwe aanvragen. Die krijgen de Staten alle te zien, waarbij duidelijk wordt waarop GS allemaal toetsen.
- Het ongemotoriseerde luchtverkeer is een Rijksaangelegenheid.
- Het kan inderdaad voor een bepaalde tijd, conform het verzoek van de Staten. Maar een organisatie moet wel een bepaalde zekerheid worden geboden. Het zou van een onbetrouwbare overheid getuigen als een organisatie wordt gezegd dat men over een bepaalde tijd toch moet vertrekken.
- Desgevraagd laat hij de D66-fractie weten dat de voorgestelde wijzigingen in de oplegger van het Statenvoorstel staan.

Gehoord de discussie, constateert de voorzitter dat dit voorstel als een sterstuk aan PS zal worden aangeboden

10. Statenbrief eindrapportages actieplan Duurzaamheid en Klimaat op Orde en

10.1 Statenbrief invulling duurzame ontwikkeling provinciaal beleid

De voorzitter memoreert dat de Statenvoorstellen in de bespreking worden samengevoegd.

De heer De Heer laat weten dat zijn fractie hooggespannen verwachtingen had van de eindrapportages. Er zijn veel resultaten geboekt en de doelen zijn grotendeels bereikt. In de eindrapportage had zijn fractie ook antwoord verwacht op de vragen welke doelen niet zijn gehaald, wat de oorzaak daarvan is én wat de aanbevelingen zijn voor de aanpak van het nieuwe college. Juist bij het antwoord van de laatste vraag schiet de rapportage ernstig te kort. De aanbevelingen voor de toekomst blijven in feite achterwege en bij het actieprogramma Duurzaamheid bestaat de conclusie uit drie bevindingen die in feite knelpunten zijn. Er staat niet bij hoe die kunnen worden aangepakt. Er is echter een interne audit geweest en hier valt meer over te zeggen, vermoedt zijn fractie.

De formulering van de laatste bevinding, ‘in de aansturing en uitvoering hebben GS, directie en uitvoeringsteam uiteenlopende verwachtingen’, is een wollige formulering van het ernstige probleem van totaal verschillende ambitieniveaus en flink botsende visies. Zijn fractie vraagt zich af of de knelpunten per 1 januari 2012 zijn opgelost.

De Statenbrief over de invulling van duurzame ontwikkeling stelt hem niet gerust. De vermelde voornemens zijn erg abstract. Het is een wensbeeld maar het bevat geen strategie. Komt hiervoor een uitgewerkt plan, waar ook de NMU naar vraagt?

De publicatie en bespreking van deze eindrapportage is maanden uitgesteld. Spreker vraagt waarom dit zo lang heeft geduurd. Het aantal taalfouten doet vermoeden dat het meer haastwerk is geweest, dan een weloverwogen formulering.

De heer Tuijnman wijst op de drie doelstellingen in het Actieplan Duurzaamheid. Hij hoopt dat dit integraal beleid voor de provincie is. Zijn fractie waarschuwt ervoor dat duurzaamheid niet tot het belangrijkste afwegingscriterium moet worden gemaakt. Het moet niet zo zijn dat een bakker zonder elektrische auto voortaan geen broodjes meer kan leveren.

De eindrapportage Klimaat op Orde vindt spreker erg ambitieus en open. GS geven aan te onderzoeken op welke manier over klimaat, duurzaamheid en energie gerapporteerd gaat worden. Zijn fractie stelt voor daarom te wachten met de behandeling in de commissie.

De provincie is met veel projecten bezig geweest. Ongetwijfeld komt nu de vraag wat met alle kennis wordt gedaan. Hij vindt het positief dat GS nu zeggen meer te gaan begeleiden en faciliteren.

De heer Meijer was in een eerder stadium al bang voor het opknippen van duurzaamheid over alle programma's en het stellen dat iedereen dit moet doen. Dit geeft belangentegenstellingen en ook dat resultaten worden uitgewerkt in de mate van duurzaamheid. De heer De Heer maakte al een opmerking over de belangentegenstelling. Zijn fractie maakt zich hier zorgen over en vraagt zich af op welke manier duurzaamheid daadwerkelijk gestalte krijgt op de verschillende programmaonderdelen. Deze notities stellen zijn fractie niet gerust. Het is van belang dat deze discussie gevoerd blijft worden, maar hij vreest dat deze elementen naar de achtergrond zullen verdwijnen bij het verstrijken van de tijd.

De heer Hoefnagels vraagt de heer Meijer naar wat de afgelopen vier jaar is bereikt.

De heer Meijer licht toe dat hij met name op de nieuwe situatie doelt als hij zegt dat het nu niet goed gaat. De duurzaamheid is opgeknipt over verschillende beleids- en programmaonderdelen, waarbij het vroegere en het nieuwe beleidsterrein met elkaar om de voorrang strijden. De tegenstellingen zijn slechte voortekens.

De heer Hoefnagels meent dat het nu goed kan gaan, maar de heer Meijer zegt dat het nu niet goed is. Wat ging de afgelopen vier jaar dan goed toen het wel één beleidsterrein was?

De heer Meijer vindt dit geen eerlijke vergelijking. Er is jarenlang op een bepaalde manier gewerkt en dat is in een verslaglegging neergelegd. Pas sinds kort is daar een nieuwe methode voor. Die moet eerst worden aangezien, voordat die eerlijk beoordeeld kan worden. Spreker had liever dat de nieuwe vorm er niet kwam.

De heer Hoefnagels herhaalt zijn vraag. Wat is er bij de oude systematiek zo goed gegaan op het gebied van duurzaamheid, behalve de elektrische auto's?

De heer Meijer vindt dat een waardevol resultaat. Een intensivering daarvan was de moeite waard geweest, zeker met de innovatie van nu.

Zijn fractie blijft kritisch staan ten opzichte van deze ontwikkeling. De opknipoperatie is door een meerderheid van de Staten getolereerd.

De heer Westerlaken verbaast zich erover dat uit de conclusies geen aanbevelingen voortvloeien. Hij vraagt wat het college doet, met name met de conclusies uit het derde gedachtepuntje van de duurzaamheidsrapportage, waar staat dat betrokken partijen, directie en uitvoeringsteam uiteenlopende verwachtingen hebben over rollen en verantwoordelijkheden. De heer De Heer haalde dit al aan. Het lijkt de heer Westerlaken dat het, als men hiermee verder wil gaan, heel belangrijk is dat het college er goed over nadenkt.

De heer Smakman stelt het op prijs dat de gedeputeerde de moeite heeft genomen om het bij voortduring terugkomende onderwerp duurzaamheid op een wat meer gedegen manier aan de orde te stellen. Ook wil zijn fractie wijzen op de reactie die de Natuur en Milieufederatie Utrecht hierover heeft gestuurd. Zijn fractie is het voor een groot deel eens met de NMU, waar het gaat om het belang dat de provincie blijft aanhaken op de brede maatschappelijke ontwikkeling op dit gebied. Het is van belang dat de provincie haar positie hierbij kiest. Het eindrapport Actieplan Duurzaamheid is weinig specifiek in de bereikte resultaten en het is dan ook moeilijk te beoordelen of het programma zijn doel heeft bereikt en of de provincie daar voldoende alert op is geweest. Het rapport suggereert een optelsom van minder en meer geslaagde projecten, waarvan de follow-up niet duidelijk is.

Het eindrapport Klimaat op Orde bevat meer kwantitatieve informatie en meer tastbare resultaten. Ook in dit programma worden onderwerpen als het klimaatbestendig maken van de provincie en maatregelen op het gebied van duurzaamheid gemakkelijk door elkaar gebruikt. Hij meent dat deze onderwerpen meer gescheiden van elkaar behandeld moeten worden.

In de statenbrief doen GS een poging om helderheid te verschaffen in de visie op duurzaamheid en de concrete activiteiten op dat gebied. Bij het onderdeel "Belang en invulling" wordt gesproken over een zorgvuldige afweging vanuit de elementen people, profit en planet, met als voorwaarde dat het provinciale handelen geen afwenteling mag betekenen in plaats en tijd. Deze tekst vraagt om een stevige uitwerking als het gaat om de invulling. Het afwegingskader dat in het Actieplan Duurzaamheid is ontwikkeld, lijkt geen geschikt instrument daarvoor. De aandachtspuntenkaart kan hoogstens worden gezien als een vorm van interne bewustwording. Het gaat bij een afwegingskader meer om het zichtbaar maken van de positieve en negatieve duurzaamheidseffecten van het beleid, het verbinden van voorwaarden daaraan om duurzaamheidseffecten te versterken en het vervolgens bewust kiezen voor extra uitgaven als daar een voldoende goed resultaat tegenover staat. Het kiezen van duurzame oplossingen betekent overigens niet altijd dat dit tot hogere uitgaven leidt. Hoe zijn GS van plan om voor de komende jaren op een heldere en transparante manier te laten zien hoe duurzaamheid in de besluitvorming wordt geïntegreerd en op een goede manier tegen andere prioriteiten wordt afgewogen?

In de rapporten en in de statenbrief wordt duidelijk gemaakt dat de provincie zoekende is naar een adequate rolinvulling. Ook de Natuur-en Milieufederatie Utrecht gaat hier in haar brief op in en doet een aantal waardevolle suggesties. Zijn fractie vraagt zich af of een goede discussie over de visie en de integrale strategie niet iets is wat bij een coördinerend gedeputeerde thuis zou horen. Dit kan niet versnipperd worden behandeld.

Door GS is gekozen voor drie majeure projecten. Hoe is men tot die keuze gekomen? Waar zijn de onderwerpen duurzame energie en duurzaamheidseconomie gebleven? De keuze voor

de drie grote projecten verhoogt de kans op het achterwege laten van noodzakelijke acties waar dat nodig is. Hij pleit dan ook voor een meer brede en integrale benadering. Net als de NMU, wil de D66-fractie de aandacht vestigen op de CO2-ladder die is ontwikkeld bij ProRail. Dat is een krachtig en uitstekend instrument om duurzaamheid rondom aanbestedingen te bevorderen, zonder dat dit tot kostenverhogingen hoeft te leiden.

De heer Fastl wijst erop dat het begrip duurzaamheid simpel gedefinieerd kan worden. Alles kan duurzaam zijn, het hoeft niet ingewikkeld te zijn. Voorbeelden hiervan zijn: het maken van de keuze om lokaal of regionaal in te kopen in plaats van verder weg. Er is gesproken over een mobiliteitsvisie. Daarvoor is één pot met geld en hoe die pot wordt ingezet kan bepalen of men meer of minder duurzaam bezig is. Het hoeft dus niet extra geld te kosten. Het gaat om het maken van keuzes. Daarom is het terecht dat het op alle portefeuilles terecht is gekomen. Wellicht gebeurt er al veel op dit gebied en zou dat meer zichtbaar gemaakt kunnen worden. De overheid moet hierbij altijd voorop willen lopen. Misschien moet de coördinatie daarom meer bij één persoon komen te liggen, wat de D66-fractie aangaf. Spreker meent dat dit wel enigszins het geval is: een deel van de coördinatie ligt bij degene die gaat over Utrecht 2040. In het verleden zijn er veel bedrijven en ondernemers geweest die koplopers waren en nadachten over de mogelijkheden. Toen is hier een Rifkin-programma aan opgehangen. Wat mogelijk is, is bekend. Er zit dus wel sturing in. Utrecht 2040 moet de komende jaren meer duidelijkheid hebben over hoe dit in alle beleidsterreinen terug gaat komen. De heer De Heer vroeg het al, bekend is dat er in het verleden met teveel geld te weinig is bereikt. Met minder geld kan op het gebied van duurzaamheid meer worden bereikt, want duurzaamheid is vooral zuinig omgaan met de middelen die men heeft. Spreker sluit zich aan bij de vraag van de fractie van de ChristenUnie.

De heer Essousi zegt vooral benieuwd te zijn naar het vervolg. Wat wordt er met de conclusies over te weinig visie en onheldere ambities gedaan? Wat Klimaat op Orde betreft, vraagt de heer Essousi hoe verder wordt gegaan met de ambities voor de klimaatneutrale provincie, dit loopt door tot 2040 en het programma loopt af.

Mevrouw Keller laat weten dat haar fractie

- vraagt naar het vervolg op het Actieplan Duurzaamheid,
- vraagt wat er gaat gebeuren met de uiteenlopende verwachtingen over rol en verantwoordelijkheden van de betrokken partijen bij de aansturing en uitvoering,
- pleit voor meer aandacht voor duurzaamheid en minder vrijblijvendheid in concrete doelen. Het is goed dat binnen twee jaar de eigen organisatie CO2 neutraal is. Dat 100 bedrijven dat nu ook zijn is een teleurstellend aantal,
- memoreert dat 45.000 leerlingen onderwijs krijgen over de gevolgen van klimaatveranderingen en duurzaam en klimaatneutraal ondernemen en leven. Zij vraagt wat voor leerlingen dit betreft en of dit elk schooljaar gebeurt,
- zich aansluit bij de conclusies van de NMU. De resultaten zijn beperkt, ondanks dat er van alles in gang is gezet. Haar fractie ondersteunt de concrete voostellen van de NMU.

De heer Ubaghs stelt dat de eindrapportage aan de verwachtingen van de PVV-fractie heeft voldaan: als men begint aan een project zonder concrete doelstelling, dan krijgt men ook een stuk waarin geen resultaat, in ieder geval geen concrete resultaten worden vermeld. Het kan veel erger, men hoeft alleen maar de Statenbrief te lezen waarin duurzaamheid een integraal (container) begrip, een integraal onderdeel is.

Het is niet moeilijk. Drie internationaal opererende certificerende instanties hebben op verzoek van het bedrijfsleven antwoord gegeven op de vraag van de overheid om invulling te

geven aan het begrip duurzaam, een eis bij veel aanbestedingen. Daar is een concrete certificeerbare norm uit ontstaan. Wanneer het begrip duurzaam in de Staten wordt gebruikt, wordt hier automatisch verspilling aan gekoppeld, de heer Fastl gaf dit zojuist ook aan. Dat staat niet in de norm. In de norm staat: 'Voorzien in de behoefte van de huidige generatie zonder daarmee voor toekomstige generaties de mogelijkheid in gevaar te brengen om ook in hun behoefte te voorzien'.

Wat vergeten wordt, bij de provincie en bij veel publicaties, is dat men rekening kan en moet houden met toekomstige technologische ontwikkelingen. Vergelijkt men de opbrengst van een hectare landbouwgrond van 100 jaar geleden met de opbrengst van nu, dan krijgt men een compleet andere uitkomst. Daarbij kan niet worden gesteld dat de voorouders niet duurzaam waren. Het begrip verspilling, dat te pas en te onpas wordt gebruikt, moet worden losgelaten want men mag en moet rekening houden met toekomstige ontwikkelingen.

De heer Fastl wijst erop dat hij het woord verspilling niet heeft gebruikt. Hij heeft alleen aangegeven dat men zuinig kan omgaan met de beschikbare middelen. Dit is soms wijs, bijvoorbeeld met middelen die uitputtelijk zijn. Hij vraagt de heer Ubaghs in hoeverre het bezwaarlijk is dat men een zuinigere motor in de auto heeft in plaats van een minder zuinige. De heer Ubaghs vindt dit niet bezwaarlijk. Hij vraagt zich wel af of de minder zuinige motor verspilling is. De heer Fastl zei dat middelen uitgeput kunnen raken: ontwikkelingen gaan echter verder. Er zijn geen kolenkachels meer, daar kwamen andere kachels voor in de plaats. De heer Fastl is het eens met dit betoog: men moet vooruit kijken en vooral kijken naar de mogelijkheden en technologische ontwikkelingen die er zijn. De heer Ubaghs begon met te zeggen dat het erg was. Spreker had hier graag een uitleg over gehoord.

Met de bedoeling uit te leggen wat hij met 'erg' bedoelt, citeert de heer Ubaghs de Statenbrief: 'GS beschouwen duurzaamheid als een integraal onderdeel van het provinciale beleid. Rekening houden met duurzaamheid is een belangrijk gegeven voor een overheidsorgansiatie'. Wanneer men een willekeurige burger vraagt wat hiermee wordt bedoeld, zal hij het antwoord schuldig blijven. 'Duurzaamheid betekent dat wij ons handelen niet afwentelen in plaats en tijd'. Het wordt niet concreet gemaakt en dat kan wel als gebruik wordt gemaakt van de certificeerbare norm. Niet alleen wordt daar invulling gegeven aan het begrip duurzaamheid, er worden ook 33 indicatoren voor de drie p's gegeven. Daarmee blijft het niet vaag maar is klip en klaar wat ermee wordt bedoeld. Het bedrijfsleven handelt hiernaar, waarom de provinciale overheid niet?

De heer Fastl zegt dat de GroenLinks-fractie zich graag aansluit bij deze oproep tot concretisering. Hij constateert dat die perfect aansluit bij de vraag van de ChristenUnie. De heer Ubaghs licht toe dat hij dit bedoelde met 'het kan erger'. In de Statenbrief vindt hij dit niet terug. In een voorbeeld wordt gesproken over een duurzame ICT-werkplek. Wat betekent dit? Gaat de plek langer mee? Is de werkplek recyclebaar? Als er een projectontwikkelaar komt die voor het Provinciehuis €300.000.000 biedt, dan wordt het pand verkocht. Stel dat de projectontwikkelaar er studentenflats van maakt, is de werkplek dan niet meer duurzaam? De heer Ubaghs benadrukt dat hij dit bedoelt met concreet invullen. In reactie op de Klimaatnota memoreert hij dat de PVV-fractievoorzitter herhaaldelijk heeft geprobeerd een link te leggen met dat er geen automatisme is tussen CO2 toename *en* klimaatverandering en opwarming van de aarde.

De heer Smakman merkt op dat het begrip duurzaamheid vele kanten heeft. Het is goed om alles zoveel mogelijk te concretiseren. Waar het voortdurend op neerkomt, is dat men probeert om op een verstandige manier om te gaan met schaarse goederen en om een goede verdeling te bereiken. Het gaat dus voor een groot deel over het tegengaan van verspilling, het bevorderen van recycling en het zoeken naar alternatieve bronnen van energie. Ook voor het overheidsbeleid is het noodzakelijk dat men weet dat er waarschijnlijk over enige tijd een

grote prijsverhoging voor allerlei grondstoffen komt, waardoor de samenleving op een heel andere manier met bepaalde zaken moet omgaan. Als men daar nu blind voor is en zich er niet op voorbereidt, zoals de heer Ubaghs bepleit, dan verwacht spreker een grote crisis.

De heer Ubaghs stelt dat zijn fractie nergens blind voor is. Hij heeft alleen bezwaar tegen de constante invulling van verspilling. De fractievoorzitter gaf in de Statenvergadering het voorbeeld van de paprika uit Ecuador. Als dat duurzaam is...

De heer Smakman zegt dat men altijd voorbeelden kan geven die ridiculiseren. Hij pleit voor de grote lijn, men moet met elkaar proberen om op een verstandige manier met de schaarse grondstoffen om te gaan.

De heer De Heer constateert dat de heer Ubaghs in enkele minuten veel aanbevelingen voor de toekomst heeft gegeven. Voor een deel is de ChristenUnie-fractie het er mee eens. Hij vraagt of de heer Ubaghs ook in een dergelijke eindrapportage juist veel aanbevelingen voor het toekomstige beleid zou verwachten. In die zin schiet de rapportage tekort.

Juist omdat de eindrapportage niet concreet is, voldoet deze aan de verwachtingen van de fractie van de heer Ubaghs. Behalve dat duurzaamheid een (container)begrip wordt op alle beleidsterreinen en dat alle gedeputeerden er rekening mee gaan houden, verandert er niets.

De heer Fastl komt terug op de paprika uit Ecuador. Dat was vast een biologische paprika. Er worden echter twee dingen door elkaar gehaald: biologisch en duurzaam. Iets dat biologisch is maar van ver komt, is niet per definitie duurzaam. Dit was een voorbeeld van dat men niet persé biologisch moet eten, maar dat men voor streekproducten moet kiezen.

Gedeputeerde De Vries meent dat het goed is dat de eindrapportages zijn opgesteld. Zo wordt helder wat in het verleden is gedaan en wat het opgeleverd heeft. Dit heeft ertoe geleid dat het college heeft gezegd het over een andere boeg te willen gooien en dat het wil kiezen voor de integrale benadering. Daar wordt meer resultaat en meer effect van verwacht voor de organisatie en naar buiten toe dan van het blijven hangen in programma's die te weinig resultaat opleveren voor de aangewende middelen. Dat is de grote conclusie die uit deze eindrapportages is getrokken, al op het moment dat de nieuwe coalitie aan de slag ging.

In reactie op de PVV-fractie, laat hij weten dat de CO2 prestatieladder wordt gebruikt bij de aanbesteding bij de provinciale weg N421 SALTO en voor het duurzaam aanbesteden.

De heer Ubaghs vraagt of er toestemming van ProRail is om de prestatieladder te gebruiken. Gedeputeerde De Vries bevestigt dat hier toestemming voor is.

De ChristenUnie-fractie had meer aanbevelingen verwacht. Zojuist heeft de gedeputeerde duidelijk gemaakt dat GS hun conclusie uit de rapportage hebben getrokken en dat een andere koers qua duurzaamheid is ingeslagen.

In antwoord op de VVD-fractie laat hij weten dat duurzaamheid een integraal onderdeel is van het beleid, het wordt meegewogen in alle onderdelen waarvan GS vinden dat het een plek moet krijgen. Het wordt benoemd in de Strategische Agenda en in majeure opgaven als de duurzame gebiedsontwikkeling. Ook kan bijvoorbeeld gedeputeerde Van Lunteren worden bevraagd op duurzaamheid bij het mobiliteitsbeleid. Dit geldt ook voor de bedrijfsvoering, het rapport van de Randstedelijke Rekenkamer kwam met concrete aanbevelingen. Voldoende aanknopingspunten voor de Staten om GS continu te bevragen en te blijven volgen of duurzaamheid betrokken wordt bij de afwegingen en de besluitvorming.

Verschillende fracties wezen erop dat het lijkt of er niet één lijn zit in de organisatie en de politiek over hoe met de integrale benadering omgegaan moet worden. Dat is juist, dit was tot voor kort een probleem. Met de nieuwe organisatie wordt de integrale benadering ingebed in de organisatie. Dat betekent dat, als er gesproken wordt over een opgave (bijvoorbeeld de Kop van Isselt), zowel mensen van Wonen en binnenstedelijke ontwikkeling als van IGP, Ruimtelijke Ordening en Bodem, Water en Milieu naar de opgave kijken mét de duurzame ontwikkeling van het gebied daarbij in beeld. Er wordt invulling aan de opgave gegeven met

het oog op de toekomst, met het oog op toekomstige generaties en ook wordt erop toegezien dat men niet zaken afwentelt in tijd of plaats.

De PvdD-fractie vroeg naar de scholen. Dit betrof een wedstrijd voor middelbare scholen, 'Klimaat is geen spel'. Hierbij was het de bedoeling om aandacht te genereren voor klimaatverandering. De winnaar ontving een prijs van € 5000.

De gedeputeerde is geïnteresseerd in de opmerking van de heer Ubaghs over de certificeringsnorm van het bedrijfsleven.

De heer Ubaghs raadt hem aan om op internet te zoeken naar de term MVO-prestatieladder.

De voorzitter sluit de bespreking van dit onderwerp af.

11. Afzien realisering project A12 BRAVO 6c (Oostelijke Randweg Woerden)

Ter kennisname.

Sluiting

Niets meer aan de orde zijnde, sluit de voorzitter de vergadering.