

VERSLAG van de bijzondere vergadering van de Statencommissie Milieu, Mobiliteit en Economie van 14 juni 2017 in het Provinciehuis

Voorzitter:

mw. A.C. Boelhouver;

Aanwezig:

mw. mr. J. Verbeek-Nijhof (gedeputeerde), dhr.ing. L.C. van den Dikkenberg (SGP), dhr. M.J. de Droog Msc RA (D66), A.P. van Essen (GroenLinks), mw. W.M.M. Hoek (50PLUS), mw.drs. J.P. d'Hondt (PvdA), A.H. IJssennagger (PVV), W. Joustra (VVD), dhr.drs. A. Mourik-Geluk (CDA), mw. M.G. Noordenbos (SP), mw. A.M. Poppe (SP), A.J. Schaddelee (ChristenUnie), H.O. Suna (PvdA), dhr.ing.drs. A. Travaille (PvdD);

Van ambtelijke zijde aanwezig:

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

1. ALGEMEEN

1.1. Opening en algemeen

De voorzitter, mevrouw Boelhouver, opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom. In deze vergadering staat alleen de formele bespreking van de Gebiedsverkenning Utrecht Oost geagendeerd. Op 6 juni jongstleden is over dit onderwerp in een informatieve bijeenkomst gesproken, eventuele vragen werden toen beantwoord. De commissieleden hebben de beantwoording van de technische vragen bij de stukken aangetroffen.

2. Mobiliteit

2.1 Gebiedsverkenning Utrecht Oost

De voorzitter licht het doel van de vergadering toe. De commissieleden kunnen gedeputeerde Verbeek-Nijhof vragen stellen en zij kunnen punten aandragen, zodat GS de input in het verdere proces richting het MIRT-overleg in het najaar mee kunnen nemen. In het najaar wordt een vervolgsessie over GUO georganiseerd.

De heer Mourik-Geluk dankt de voorzitter voor de verhelderende presentatie op 6 juni.

- Een punt van zorg is dat het geheel erg groot begint te worden. Het proces zou zo in de hand gehouden moeten worden, dat men weet waar men over gaat, aan welke knoppen er gedraaid wordt en dat het proces gestroomlijnd verloopt.
- Het CDA doet niet aan luchtfietserij, echter in de stukken lijkt het hier en daar die kant op te kunnen gaan. De goede stappen moeten worden gezet en het goede lobbyverzoek moet worden neergelegd.
- De problemen van groot Utrecht moeten niet worden afgewenteld op de randgemeenten. Dit zal voor de CDA-fractie een ijkpunt zijn bij de vervolgstappen.

Het proces moet gelopen worden zoals het nu voorligt, het is een goed idee om met drie scenario's te werken.

De heer Joustra concludeert dat de toekomst blijkbaar bevolkingsgroei als opdracht heeft. Die groei moet in goede banen worden geleid. De VVD-fractie meent dat dit alleen kan als alle vervoersmodaliteiten tussen Utrecht, Zeist, De Bilt, Bunnik, Nieuwegein en Houten zo ingericht worden dat Utrecht niet stil komt te staan. Uiteindelijk is de verplaatsing van mensen een voorwaarde voor een gezonde economie en een gezonde economie is weer een voorwaarde voor middelen voor zorg en sociale zekerheid. De VVD hoopt dat er op deze wijze ook in 2050 voldoende capaciteit op alle modaliteiten zal zijn.

De heer Van den Dikkenberg merkt op dat de Staten in deze fase van het proces weinig te sturen of te besluiten hebben.

- De 'draaischijf' staat onder druk. Het opknippen in verschillende onderdelen en thema's maakt het qua werken makkelijk, maar geeft het risico dat men het overzicht verliest.
- Healthy Urban Living en het bijna benodigde dichtasfalteren van de hele omgeving, of het nu busbanen, trambanen of fietspaden betreft, is lastig te matchen. Dit vraagt om één heel helder plaatje in het totaalconcept. Dit is een grote uitdaging waarbij volgens de SGP vooral hoog en diep moet worden gedacht.

Namens haar fractie dankt mevrouw d'Hondt voor de heldere bijeenkomst op 6 juni.

Inmiddels is erkend dat de reikwijdte breder is dan de stad Utrecht en ook de omliggende gemeenten beslaat, de U10-regio. Er is brede bestuurlijke betrokkenheid vanuit die gemeenten om samen hieraan te werken.

- Wat de woningbouwopgave betreft: van de benodigde 60.000 tot 80.000 extra woningen zullen er ongeveer 30.000 binnen bestaand gebied kunnen worden gebouwd. Het is nog onduidelijk waar de overige woningen moeten komen. Dit is echter van belang voor de mobiliteitsopgave in de toekomst. Dit vraagt om een tijdige woningbouwvisie die samen met de betrokken gemeenten moeten worden opgesteld.
- De fractie is blij met het integrale afwegingskader, aspecten als gezondheid, ruimtelijke kwaliteit en verstedelijkingsopgaven worden meegenomen. De PvdA-fractie zal hierop toetsen.
- De aanpak middels drie extreme perspectieven is nuttig en waardevol en kan het out of the box denken stimuleren. Daarmee kunnen de verschillende invalshoeken worden afgewogen.

Mevrouw Poppe meent dat er sprake is van een megaproject, iets wat de SP zorgen baart.

- In de stukken is weinig terug te vinden van het begrip Healthy Urban Living, wellicht komt dit in een latere uitwerking.
- De vraag zou moeten worden gesteld voor welke mensen dit wordt gedaan, of het de bedoeling is dat er heel veel meer mensen bijkomen en wie dat dan zijn.
- Er bestaat een groot tekort aan woningen en dit tekort zou veel te groot kunnen worden als er meer mensen bij zouden komen.
- Wat de mobiliteit betreft, meent haar fractie dat het van belang is dat er een soort voorrang wordt gegeven aan het OV, de fiets en allerlei andere vormen van transport. Het is niet de bedoeling dat de hele provincie volgegooid wordt met asfalt. Dan zou er van het HUL niets overblijven. Het groen is belangrijk in de regio, daar moet men zuinig op zijn.

Mevrouw Noordenbos heeft een aanvulling naar aanleiding van de beantwoording van de technische vragen.

- De SP vraagt welk deel van de groei in autokilometers in het hoge en lage groeiscenario het gevolg is van de komst van de vele bedrijven naar de regio. Daarmee wordt ook de verplaatsing van bedrijven bedoeld, zoals het RIVM, bedrijven die uit de provincie komen, zoals Danone, en bedrijven die elders uit Nederland of uit het buitenland komen. Er werd een andere oorzaak gegeven voor de verklarende factor dat er meer auto's zouden komen.
- In 2012 maken de inwoners met lage inkomens 27% van de bevolking uit. In 2040 is dit nog maar 11%. Dat is fijn nieuws, maar de verklaring is niet duidelijk. Haar fractie vraagt of mensen meer gaan verdienen of dat mensen niet meer in de provincie kunnen wonen, omdat er geen werk is en de huizen onbetaalbaar zijn geworden.

De voorzitter twijfelt eraan of de vragen in deze vergadering goed beantwoord kunnen worden.

De stukken herinneren de heer Travaille aan Athene: enorme snelwegen, maar een minder goede leefbaarheid.

- In feite gaat het stuk over economie en mobiliteit. Er staat bijvoorbeeld dat er meer autokilometers nodig zijn, omdat er meer mensen bij komen, in plaats van dat er staat hoe het zo gestuurd kan worden dat die mensen zich op duurzame manier gaan verplaatsen.
- Healthy Urban Living en duurzaamheid komen niet voor in het stuk. Dit is een gemiste kans voor het goed implementeren van HUL. In de laatste commissievergadering is onder meer gedebatteerd over het Aanjaagprogramma Leefbaarheid, bij uitstek een link waarvan gebruik kan worden gemaakt in dit programma.
- Het programma, dat is opgezet rond duurzaamheid en energiebesparing, waar veel banen uit voort kunnen komen, staat ook niet in het stuk. In de presentatie staat: 'Bij het ontwerp voorkomen wij schade aan gezondheid en milieu.' Echter, als men op een zo grote schaal gaat investeren en maatregelen gaat nemen, dan wil men niet schade aan gezondheid en milieu voorkomen, dan wil men die momenten benutten om een bijdrage te leveren aan gezondheid en milieu. Dat is bijvoorbeeld gedaan in een programma voor het Beurskwartier, waaraan de heer Van Essen gewerkt heeft. Met een viertal gerenommeerde bureaus zijn, in opdracht van de gemeente Utrecht, puur op gedrag gestuurde maatregelen geformuleerd die gaan over infrastructuur, klimaat en mobiliteit. De maatregelen helpen om gezondheid een stap verder te brengen in plaats van dat zij alleen maar groei faciliteren. De gedeputeerde wordt uitgenodigd eens naar het programma Slimme en Gezonde Stad van het ministerie van IenM te kijken.

Behalve economie en mobiliteit kunnen ook de andere opgaven van de Staten met het stuk goed gefaciliteerd worden. Deze kant moet benut worden. HUL moet in het stuk komen en duurzaamheid, leefomgeving en gezondheid moeten echt een plek krijgen.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof stelt dat in de presentatie duidelijk HUL als afwegingskader is aangegeven. Het is een programmatische aanpak, waarin juist gekozen is voor de insteek van dat programma, dus ook van leefomgeving en inpasbaarheid.

De heer Travaille benadrukt dat hij dit niet herkent in het plan van aanpak. In de presentatie staan vijf principes, maar die staan niet in het plan van aanpak. Het staat alleen op de eerste pagina genoemd: 'Dankzij de groei en de economische ontwikkeling kunnen wij misschien iets betekenen voor Healthy Urban Living.'

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof herhaalt dat het een onderdeel is van het afwegingskader. Wellicht is het goed om samen de presentatie door te nemen. De presentatie was een verdiepingsslag op het plan van aanpak, omdat men een fase verder is en men de Statenleden wilde informeren over de richting en het werken met perspectieven. Vanuit de knelpunten, de NMCA (die gebaseerd is op metingen, op de bevolkingsopbouw), is men perspectieven aan het ontwikkelen. In deze fase richt men zich niet op oplossingen, omdat die ook in 2030 en 2040 liggen en met het oog op de technische ontwikkelingen moet men de dingen niet in beton vastgieten. Daar overheen ligt het afwegingskader, wat naast economie ook HUL als kader in zich heeft.

De heer Travaille hoopt dat HUL echt een plek zal krijgen in het aangepaste plan van aanpak. Als uitgangspunt voor het nieuwe plan van aanpak zou moeten worden genomen: laten wij het verbeteren van milieu en gezondheid aanpakken met een dergelijk groot investeringsprogramma.

Voor een mobiliteitsdeskundige als de heer Van Essen zijn dit mooie onderwerpen. In de Gebiedsverkenning Utrecht Oost komt een aantal van de belangrijkste uitdagingen van de regio samen: hoe houdt men de bereikbaarheid in stand, hoe houdt men de regio economisch bloeiend, maar ook: hoe maakt men het nog leefbaarder, hoe maakt men het klimaatneutraal.

- Spreker sluit zich ten dele aan bij de heer Travaille, ook hij is van mening dat de lat hoog moet worden gelegd. Het is een topregio en dat zou zo moeten blijven. Dat betekent niet dat er gestreefd moet worden naar een beetje minder files, een beetje minder emissie of een beetje minder overlast. Gestreefd moet worden naar een koppositie.

De GroenLinks-fractie is blij met het plan van aanpak, met het feit dat de gebiedsvisie ontwikkeld gaat worden, met de samenwerking met Rijk en gemeenten - alleen in die samenhang kunnen de uitdagingen opgepakt worden - en met de drie oplossingsperspectieven, waarmee een scala aan denkrichtingen en maatregelen wordt onderzocht. De fractie wil de volgende punten meegeven.

- Het is cruciaal om onderscheid te maken tussen de verschillende soorten gebieden. De uitdaging in een krimpgebied is anders dan die in een dicht stedelijk gebied, waar de ruimte schaars is, er sprake is van dikke reizigersstromen en er zijn korte afstanden tot bestemmingen. In een krimpgebied spreekt men over het algemeen over grotere afstanden, over dunne reizigersstromen, wat om andersoortige oplossingen vraagt.

Desgevraagd door de heer Mourik-Geluk, antwoordt de heer Van Essen dat bij krimpgebieden in de provincie Utrecht gedacht wordt aan gebieden met een lage bevolkingsdichtheid, landelijke gebieden, gebieden met meer afgelegen bestemmingen, waar men bijvoorbeeld niet snel een tramlijn aanlegt. In een dergelijk gebied worden andere oplossingen gevraagd. Mensen baseren hun keuzes op twee factoren: reistijd en geld. In de NMCA wordt impliciet verondersteld dat de reistijd per persoon in Nederland fors gaat groeien. Dat is vreemd, want in de afgelopen 15 à 20 jaar legden Nederlanders echter elk jaar gemiddeld 11.000 kilometer per jaar af. Mensen besteden ongeveer 70 minuten per dag aan reizen, als dit meer wordt, wordt een andere oplossing gezocht.

De heer Ijssennagger wijst erop dat er wellicht 30 jaar geleden slechts één economisch actief persoon per huishouden was die 11.000 tot 12.000 kilometer per jaar aflegde. Nu zijn er twee economisch actieve personen per huishouden.

De heer Van Essen licht toe dat het cijfer het aantal inwoners en niet het aantal huishoudens betreft en verwijst naar het CBS, waar deze data te vinden zijn. Het is wel zo dat huishoudens steeds kleiner worden, vroeger zat men gemiddeld met 1,6 personen in de auto, nu is dat getal een stuk lager. Dat heeft een effect op het aantal autokilometers.

Volgens de heer Ijssennagger zou het kunnen zijn dat mensen vroeger minder reisden. Hij kan zich niet voorstellen dat de NMCA een dergelijk rudimentair gegeven over het hoofd zou zien en meent dat de heer Van Essen een en ander anders interpreteert.

De heer Van Essen roept de projectgroep op om deze cijfers nog eens na te gaan. Hij wil de NMCA zeker niet opzijschuiven, maar de prognoses moeten niet als vaststaande feiten worden geïnterpreteerd. Het zijn immers onzekere toekomstbeelden.

- Zijn fractie ziet als sleutelwoord in de uitwerking het woord adaptief: rekening houden met de ontwikkelingen in de komende tien, twintig jaar. Dat kunnen enorme trendbreuken zijn. De provincie steekt veel geld in smart mobility, Mobility as a Service is enorm in opkomst, zo ook deelsystemen en elektrisch rijden. Het is belangrijk om bij de keuzes die nu worden gemaakt flexibel te blijven en eventueel de koers te kunnen wijzigen. In een recente studie van het International Transport Forum van de OESO zijn de drie concepten (deelsystemen, zelfrijdend en elektrisch) gecombineerd en op de stad Lissabon toegepast. Met heel veel minder voertuigbewegingen werd een veel betere bereikbaarheid gecreëerd, met minder files en minder uitstoot, tegen ongeveer de helft van de kosten van nu. Het is goed daar oog voor te hebben als, zoals hierbij, wordt nagedacht over de langere termijn.

Ook de heer Mourik-Geluk waardeert het adaptieve aspect. Hij vraagt wat de heer Van Essen bedoelt te zeggen als hij daar de nadruk op legt, in relatie met ontwikkelingen in de toekomst, terwijl GS en de Utrechtse wethouder naar Den Haag worden gestuurd met een duidelijke probleemstelling en ook een duidelijke vraag, in eventueel geld. De adaptiviteit van een programma stopt ook ergens.

De heer Van Essen meent dat dit aansluit bij een trend in het denken in Den Haag. Het vroegere MIT is het MIRT geworden, de ruimte werd erbij betrokken. Het is ook niet een verkeersverkenning maar een gebiedsverkenning. De ontwikkeling van een dergelijk gebied moet gevolgd worden en bij een aantal indicatoren moet worden gekeken wat op welke termijn nodig is.

- Misschien moeten er geen budgetten zijn per onderdeel (bijvoorbeeld een station) maar per opgave, zodat de richting beter bijgesteld kan worden. Deze manier van werken zou verstandiger zijn, blijkt uit diverse onderzoeken uit de afgelopen decennia. Het zou mooi zijn als Utrecht daarin voorop zou kunnen lopen.

De heer Joustra stelt vast dat er dus geen krimpgebieden zijn in de provincie Utrecht, GroenLinks noemt dat landelijk gebied. Volgens de criteria is dat Healthy Urban Living. Spreker vraagt hoe GroenLinks verstedelijking, en dus meer mensen per vierkante meter, beschouwt ten opzichte van

HUL, het platteland waar veel ruimte is en veel groen en waar mensen minder op elkaars lip zitten, of bevolkingsgroei en verdichting in de stad factoren zijn die positief zijn voor HUL of negatief.

De heer Van Essen vindt binnenstedelijke verdichting een positieve ontwikkeling. Het biedt kansen om ook de mobiliteitsopgave op een duurzame manier in te richten, omdat men spreekt over veel kortere afstanden en veel grotere reizigersaantallen. Ook maakt het mogelijk dat het Groene Hart niet volgebouwd wordt met vrijstaande huizen.

Zijn fractie heeft de volgende vragen.

- Worden CO2-emissies expliciet meegenomen in het afwegingskader? Mocht dit niet zo zijn, dan zou zijn fractie willen oproepen om dit zeker te doen.
- Spreker sluit zich aan bij het CDA en adviseert om het proces behapbaar te houden. Er komt een update van het Mobiliteitsplan. Dit zal meer specifiek zijn. De grootste uitdagingen bestaan in de regio Utrecht en het Science Park. Als het de hele provincie zou betreffen, is er het risico dat dingen dubbel worden gedaan. Spreker hoort graag hoe de gedeputeerde hier tegenaan kijkt.
- De drie perspectieven zijn heel verschillend gekozen, er zijn echter interacties tussen deze drie. Een voorbeeld is: bij de regionale systeemsprong zou men zich fietssnelwegen of beprijzing kunnen voorstellen. Combinaties van de perspectieven kunnen op termijn heel interessant zijn. Spreker hoort graag van de gedeputeerde hoe de analyses van de drie perspectieven hierna gebruikt worden om verschillende combinaties te verkennen.
- Het lijkt zijn fractie verstandig om na te gaan hoe gevoeligheidsanalyses rond mobiliteitsgroei en autokosten uitpakken, zo is het de vraag hoe de opgave ligt als de trend van de afgelopen jaar twintig jaar in kilometers per persoon zich voort zou zetten.

De heer Van den Dikkenberg vraagt of de heer Van Essen de ontwikkelingen van de afgelopen decennia positief vindt, als men kijkt naar de effecten van stedelijke verdichting.

De heer Van Essen memoreert dat er veel in weilanden is gebouwd, met name bedrijventerreinen en kantoren. Dit heeft Nederland niet mooier gemaakt. Utrecht en Amersfoort zijn enorm gegroeid en de laatste tien, vijftien jaar steeds meer verdicht. Spreker meent niet dat dit onvoordelig uitgepakt heeft. Het kan een stad bloeiend maken, mensen komen er graag.

De heer Van den Dikkenberg wijst erop dat de verdichting in de laatste tien, vijftien jaar een dramatisch effect heeft gehad op het functioneren van de ecologische systemen en de watersystemen in de stad. Het verlies van groen in de bestaande stedelijke omgeving heeft legio effecten. Hij vraagt zich af of het wijs is om zo door te gaan.

De heer Van Essen is ook van mening dat er andere keuzes gemaakt moeten worden om steden aantrekkelijk en leefbaar te houden. Bij de opbouw van Leidsche Rijn is er bij de waterbeheersing voor gekozen om dat niet via een riool te doen maar via opvang in de wijk, een uniek systeem. In een dicht stedelijk gebied moet er wel plaats zijn voor auto's, maar minder dan vroeger. Dergelijke keuzes horen erbij.

De heer De Droog kijkt positief terug op de informatiebijeenkomst.

Er komt een enorm probleem op de provincie af. Het is goed dat er ook intern kritisch mee omgegaan wordt en dat er met een model gewerkt wordt waarbij gespeeld kan worden met data.

- D66 vindt het van belang om voor een deel aan luchtfietserij te doen, maar dan wel met een toetssteen als dit model. De vraag is even op welke wijze informatie terug wordt verkregen, op perspectiefniveau of op maatregelniveau. Ook GroenLinks gaf al aan dat dan gespeeld kan worden met de perspectieven om te zien waar de mogelijkheden zitten. Zijn fractie vindt dat in het groot gedacht moet worden en dat de oplossing zo mooi mogelijk moet worden.
- Het is van belang dat de randgemeenten hier bestuurlijk bij betrokken worden. Als er groot gedacht wordt, moet ook bekeken worden hoe bij de randgemeenten de mobiliteit geoptimaliseerd kan worden.
- Voorkomen moet worden dat, als het gaat om mobiliteit, er steeds weer aangehaakt wordt. Als er besluiten worden genomen en er daardoor een probleem ontstaat en mobiliteit gecreëerd moet gaan worden, dan zou er ook de bereidheid moeten zijn om - als deze mobiliteit ten koste gaat van wat men wil met het landschap, gezondheid en leefbaarheid - ook naar andere

programma's te kijken en de vraag te stellen of dit eigenlijk wel kan. Spreker hoopt dat men tot fantastische oplossingen komt, waarbij dit soort elementen meegenomen kan worden. Maar mocht dit niet zo zijn, dan moet er ook de openheid zijn om in andere programma's na te durven denken.

De heer Mourik-Geluk vraagt aan welke programma's D66 dan denkt en noemt als voorbeeld geboortebeperving.

De heer De Droog licht toe dat zijn fractie denkt aan programma's op het gebied van economie, wonen, ruimtelijke inrichting, energie. Stel dat er een woningbouwopgave ligt, deze leidt ertoe dat er aantallen mensen bij komen met banen en behoefte aan bedrijvigheid, met nog meer bebouwing en nog meer mobiliteitsbehoefte als gevolg. Het is onbekend hoe de toekomst eruit komt te zien met efficiënter mobiliteitsgebruik, met een toegenomen bevolking. Hier liggen vragen. Een stukje luchtfietsserij: misschien zou men buiten de grenzen kunnen denken bij de groeiopgave die er is. Als op een andere plek leegstroom is, zou daar geïnvesteerd kunnen worden. Daar waar de ruimte is, kan het probleem dan opgevangen worden.

De heer Mourik-Geluk wijst erop dat bevolkingsgroei en waar mensen willen wonen dingen zijn die moeilijk te sturen zijn. Zijn fractie zou open willen zijn naar oplossingen op bijvoorbeeld het gebied van woningbouw, mobiliteit en energie, maar de bron aanpakken of verplaatsen lijkt erg ingewikkeld. Mevrouw Noordenbos vraagt of, als de uitvoering van de mobiliteitsplannen te veel nadelige gevolgen gaat geven en er aan andere oplossingen gedacht moet worden, de heer De Droog ook doelt op de financiën.

De heer De Droog meent dat alle voorstellen financiële consequenties zullen hebben.

Mevrouw Hoek constateert dat Nederland soms kleiner is dan een grote stad ergens in de wereld. In een dergelijk stad loopt het verkeer goed: er zijn ringlijnen, men kan overal opstappen en overal uitstappen. Neem grote steden in Duitsland, neem Parijs, de metro rijdt in principe altijd.

- In haar beschouwingen benoemt mevrouw Hoek altijd dat de provincie Utrecht alleen lijkt te bestaan uit Utrecht, Amersfoort en de Uithof. Er is meer, men dient ook rekening te houden met de gebieden erbuiten.
- Haar fractie is van mening dat er breder en efficiënter gedacht moet worden. De vraag is hoe men een netwerk maakt waarbij men makkelijk van A naar B kan gaan, met een maximale reistijd van twee uur. Utrecht is het centrum van het land, ook de steden die het meest ver weg liggen in Nederland liggen ongeveer twee uur reizen van Utrecht vandaan.
- Het antwoord kan niet alleen in de commissie bedacht worden, het is veel breder. Er zou een oplossing ontwikkeld moeten worden met alle partijen, ook met Den Haag en Europa. In Nederlandse grensgemeenten moet ook doorstroming zijn. Reizigers reizen steeds langere afstanden, het is normaal dat iemand voor zijn werk van Groningen naar Utrecht, Arnhem of Nijmegen reist. De huizenprijzen liggen lager in het noorden, dus men verhuist niet snel.
- Mevrouw Hoek sluit zich aan bij de opmerking van de heer Van Essen dat er over 20 of 30 jaar heel veel veranderd kan zijn. Dit is al in gang gezet, neem het flexibele werken.
- Er moet gezocht worden naar verbinding, men moet in overleg gaan om een efficiënt netwerk te ontwikkelen waarin voetganger fiets, openbaar vervoer, spoor en auto op elkaar aansluiten. Flexibele werktijden zouden hierbij kunnen helpen. Ook pleit haar fractie voor stamuren, uren binnen een bedrijf waarop iedereen aanwezig moet zijn en waarin bijvoorbeeld vergaderd kan worden. Op die manier kan efficiency toegepast worden op het zich verplaatsen.

De heer Ijsennagter noemt het toekomstperspectief rampzalig, zowel tot 2030 als op de langere termijn. Het is een gevolg van het jarenlang vooruitschuiven van de problemen.

- Het autoverkeer groeit al jaren, maar de wegeaanleg houdt daar al tientallen jaren geen gelijke tred mee. Zijn fractie sluit zich niet aan bij de tactiek van GroenLinks, die cijfers kloppen niet. Het verkeer komt gewoon vast te staan. Wat de PVV betreft krijgt de A27 niet een strook minder maar enkele stroken meer.

Desgevraagd door mevrouw Noordenbos, laat de heer Ijssennagger weten het niet als een oplossing te zien om mensen aan te moedigen om in provincies als Drenthe en Overijssel te gaan wonen. Mensen moeten immers werk hebben en dat is daar niet.

Mevrouw Noordenbos meent dat, als bedrijven naar die regio's gaan, er werkgelegenheid zal komen. De heer Ijssennagger refereert aan eerdere pogingen om bedrijven over het land te verspreiden, die zijn mislukt. Tegenwoordig werkt men niet meer voor het leven bij een bedrijf. Bij een nieuwe baan trekt men toch weer richting Randstad.

Mevrouw Noordenbos meent dat hier het kip-en-ei verhaal speelt. Als een provincie erg veel moeite doet om bedrijven aan te trekken, dan kan men daarna niet zeggen dat de provincie zo vol is en dat dit een probleem is.

De heer Ijssennagger erkent dat de provincie bedrijven aantrekt, maar er zijn ook nog altijd werklozen in de provincie. Bestuurders willen hen werkgelegenheid bieden, de PVV staat hier achter.

- Op langere termijn wordt het probleem van de groei veel groter, Afrika zal aan eind van de eeuw 4 miljard inwoners hebben waarvan tientallen miljoenen mensen uit nood naar Nederland zullen komen. Hen naar de Achterhoek brengen is niet logisch, want daar is geen werk. De druk op de Randstad is een gegeven. De heer Mourik-Geluk stipte al de kern van het probleem aan: de bevolking groeit en het onderwerp geboortebeperving is politiek onbespreekbaar. Het probleem aanvaardt men dus, dan moeten de gevolgen ook aanvaard worden. Hij meent dat het zo is dat voor iedere nieuwe inwoner, door geboorte of immigratie, 200 bomen gekapt zouden moeten worden. Want diegene moet wonen, werken, leven en recreëren en dat kan niet in een boom.

De heer Van Essen komt terug op de prognose van de heer Ijssennagger dat er de komende jaren tientallen miljoenen mensen naar Nederland komen. Spreker betwijfelt dit, maar wellicht zou dit als gevoeligheidsanalyse toegevoegd kunnen worden. Als men kijkt naar de bevolkingsgroei in Nederland over de afgelopen decennia dan is migratie daarin niet de dominante factor geweest.

Volgens de heer Ijssennagger staat het vast dat de bevolkingsgroei de laatste jaren uitsluitend voor rekening van de allochtone bevolking komt, door geboorte of immigratie. Hij benadrukt dat Afrika de huidige 1 miljard mensen nu al niet kan voeden. In de toekomst komen er misschien wel een miljard inwoners van Afrika naar Europa. Het is terecht een heikel punt in de kabinetsformatie want het is misschien wel het grootste probleem van deze tijd. Zojuist sprak de heer Travaille over duurzaam verplaatsen, de PVV denkt eerder aan een toekomstbestendige bevolkingsgroei.

- Het is een gegeven dat de bevolking groeit. Het is een gegeven dat men graag wil dat iedereen werkt, dus men zal gaan reizen. Mevrouw Poppe pleitte er zojuist voor om niet de hele provincie vol te gooien met asfalt. Echter, slechts 20% van de oppervlakte van de provincie Utrecht is bebouwd, daarvan is minder dan 2% voor wegen. Als men het wegenbestand zou verdubbelen, zou men maar 2%-punt nodig hebben. Als er 10% extra woningen gebouwd zouden worden, zou het woningprobleem opgelost zijn, dan zou er ook 2%-punt bijgebouwd worden. Als geaccepteerd zou worden dat 25% bebouwd zou zijn in de provincie, is het probleem grotendeels opgelost. Dit accepteert men niet, men wil binnen de bebouwde kom blijven bouwen. De heer Van Essen noemde als voorbeeld Leidsche Rijn, Leidsche Rijn is echter gebouwd in de polder. Dan heeft men de ruimte om het goed in te richten. Misschien is een nieuw Leidsche Rijn nodig.
- Dat het aanleggen van een weg een verkeersaantrekkende werking heeft, is iets waar men blij mee moet zijn. Een weg waarover geen verkeer rijdt is geldverspilling.

In reactie op een opmerking van mevrouw Hoek, bevestigt de heer Ijssennagger dat het verbreden van een klein deel niet helpt. Hele trajecten moeten worden aangepakt.

De PVV schetst dat de bevolkingsgroei een van de grootste uitdagingen is voor het land en voor de regio en dat hierdoor een enorme capaciteitsuitbreiding nodig is van het mobiliteitssysteem en de heer Van Essen vraagt of, als de bevolkingsgroei ook gepaard gaat met een enorme groei van de afstand die mensen afleggen, dit volgens de heer Ijssennagger wenselijk of onwenselijk zou zijn.

De heer Ijssennagger memoreert dat in het verleden is gekozen voor het bouwen in Lelystad en Almere om in de behoefte aan woningen te voorzien. Spreker stelde indertijd dat er direct een achtbaans snelweg naar toe aangelegd moest worden, omdat het anders niet zou werken. Mensen kunnen niet bij elke andere baan een ander huis kopen, daarvoor is verhuizen in Nederland te duur.

De heer Joustra vraagt of het voor de PVV een optie zou zijn om bij dergelijke verkeersstromen ook andere modaliteiten op een gelijke manier te benaderen, bijvoorbeeld door het inzetten van een lichtspoor of een echte trein om grote aantallen mensen snel naar een stad te vervoeren.

De heer Ijsennagger verwijst naar New York.

- De PVV mist in het plan een goed werkend taxisysteem. Dit zou heel efficiënt kunnen zijn. De taxi's die er zijn, zijn drie keer te duur. Nieuwe initiatieven als Uber worden helaas de nek omgedraaid. In Delft wordt geëxperimenteerd met verkeer in buizen, maar dan moet men van het station weer verder reizen. Veel vervoersideeën stranden, omdat er niet een goed werkend taxisysteem is in Nederland. Daar is de meeste winst te behalen.

De heer Van Essen vindt het voorbeeld van New York interessant, maar een groter verschil met New York is het metrosysteem. Als men naar de aandelen van de verschillende vervoerswijzen kijkt (de modal split) in New York en in Nederland, dan zit het verschil met name in het grote aandeel van de metro.

De Ijsennagger herinnert eraan dat hij de laatste jaren heeft gepleit voor snelle, dikke lijnen, metro-achtig vervoer. Dat is een hele belangrijke factor. Nu gaat slechts 10% van alle vervoerskilometers via het openbare vervoer en dit vervoer kan geen verdubbeling aan.

- Hij sluit zich aan bij de opmerking van de heer Van Essen: naast taxivervoer en wegenverbreding is er het metrovervoer. Helaas is het zo dat de huizen zijn gebouwd, maar dat het openbaar vervoer er niet is: in het buitenland liggen de vervoerlijnen er en daar wordt omheen gebouwd.

Mevrouw Poppe sluit hierbij aan. Leidsche Rijn zou de Utrechtse 'openbaar vervoer wijk' moeten worden. Maar eerst zijn de huizen aangelegd en toen de huishoudens twee auto's voor de deur hadden staan, werd het openbaar vervoer aangelegd. In de toekomst moet dit anders.

Verschillende sprekers noemen bevolkingsgroei als probleem, de heer Schaddelee wijst erop dat er landen zijn waar de bevolking aan het krimpen is en dan ontstaan weer andere problemen. Die uitdagingen zijn nog lastiger. Desgevraagd door de heer Joustra, antwoordt spreker dat dit vooral sociale problemen zijn. Vergrijzing betekent meer mensen met een zorgbehoefte en minder mensen die zorg kunnen verlenen. Er ontstaat krimp omdat economie en bedrijvigheid zijn ingericht op een bepaalde consumptie en die daalt. Dit ziet men in China en in Rusland, ook in Nederland komen krimpgebieden voor.

De heer Schaddelee dankt de voorzitter voor de goede uitleg in de bijeenkomst op 6 juni.

- Spreker sluit aan bij de bijdrage van het CDA over het betrekken van de randgemeenten. Lusten en lasten moeten op een eerlijke manier neerslaan in de regio als geheel.
- De VVD ziet bevolkingsgroei als een gegeven. De vraag is of dit juist is. In de stukken gaat men uit van een hoge bevolkingsgroei, hoger dan landelijke cijfers. De scenario's gaan uit van de vraag wat mogelijk is, terwijl er ook de politieke vraag is wat wenselijk is. Dan denkt men niet aan geboortebeperving, maar aan allerlei andere manieren waarop men in Nederland om kan gaan met bevolkingsgroei en krimp, met woningbehoefte en het plannen van waar mensen wonen en werken. Utrecht is lang het grootste dorp van Nederland genoemd. Er vindt nu verstedelijking plaats en de vraag is in hoeverre de manier waarop wenselijk is. Suburbanisatie en urbanisatie zijn al jaren wereldwijde trends en de vraag is of dat in de regio veranderd kan worden. Doch de toekomst kan gemaakt worden en worden beïnvloed door beleid. Er kan meer op macroniveau gekeken worden naar wat wenselijk is voor de regio.

De problematiek is de heer Joustra niet duidelijk. De VVD plaatste de opmerking 'bevolkingsgroei als gegeven ziet' na een inleiding. In de inleiding komt naar voren dat het een opdracht is. In zijn eerdere bijdrage in de Staten heeft spreker tweemaal gezegd dat het een opdracht is.

De heer Schaddelee sprak over de bevolking als factor om bereikbaarheidsproblemen het hoofd te bieden en raadde aan om dat niet altijd als een gegeven te beschouwen. De heer Van Essen merkt op dat er nog iets tussen zit, namelijk de mobiliteitsbehoefte, en vraagt of dat voor de ChristenUnie een factor is waarnaar gekeken kan worden, bijvoorbeeld hoe transportintensief de economie is.

De heer Schaddelee is van mening dat dit ook als scenario meegenomen moet worden. Dit punt ligt dichterbij de vraag hoe men de economie organiseert. Het grootste deel van de mobiliteitsbehoefte

komt voort uit economische activiteiten. Dat vraagt een andere benadering. Spreker zou het pleidooi van de heer Van Essen op dit gebied willen onderstrepen, men zou uit kunnen gaan van lagere scenario's. De opdracht om te groeien, waaraan de VVD refereert, kan men benaderen als een gegeven maar op het moment dat de regio iets vindt van de verbreding van de A27, wordt ook niet gesteld dat dit een gegeven is waarmee gedeald moet worden. De vraag kan zijn of de regio Utrecht de hele groei op moet vangen of dat er meer regio's in het land zijn waar meer groei kan plaatsvinden. De ChristenUnie benadrukt dat

- integraliteit een belangrijk punt is, ook tegen de achtergrond van de Omgevingsvisie die de provincie ontwikkelt. De fractie vraagt zich af in hoeverre men al integraal bezig is als het gaat over Utrecht Oost, er zitten veel integrale elementen in. De vraag is wel hoe integraal men is als men kijkt naar de budgettering. Graag hoort spreker welke ideeën de gedeputeerde hierbij heeft.
- de principes achter HUL voor de ChristenUnie belangrijk zijn. De vijf uitgangspunten kwamen al ter sprake.

In het plan van aanpak staat dat de NMCA in april-mei naar de Tweede Kamer zou gaan. Mevrouw Poppe constateert dat dit niet lukt.

De heer Mourik-Geluk constateert dat de gemeenten die hierbij betrokken zijn met name de U10-gemeenten zijn en mist Amersfoort en misschien ook Hilversum. Het lijkt een bestuurskundige afbakening te zijn, terwijl het betrekken van deze twee steden verkeerskundig gezien logisch zou zijn. Spreker vraagt zich af of het afwegingskader dat hier gehanteerd wordt hetzelfde is wat in Utrecht Stad gepresenteerd en gehanteerd wordt. Dit met het oog op het plan van aanpak.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof heeft de discussie met belangstelling beluisterd.

In reactie op de vraag van mevrouw Poppe, licht zij toe dat de NCMA door het Rijk wordt opgesteld en in april naar de Tweede kamer is gestuurd. Hier is een regionale vertaling van gemaakt.

De heer Van Essen ging in op de data. In de NMCA is een gevoeligheidsanalyse gebouwd voor de autokosten. De autokosten zitten er conservatief in, het aandeel elektrische auto's is laag. De brandstofprijzen zijn ongeveer gelijk gehouden. De vraag is of dit zo blijft: als er meer elektrisch wordt gereden, zal de vraag naar brandstof afnemen en de prijs wellicht dalen. Volgens de prognoses nemen de inkomens toe, mobiliteitsbudgetten nemen toe, woon-werk afstanden nemen toe. Mensen maken ook meer verplaatsingen, de PVV-fractie gaf dit al aan.

Mevrouw Noordenbos vroeg naar de reden waarom er minder laagopgeleiden zijn. Dit is omdat het aantal hoogopgeleiden toeneemt, er is sprake van een trendbreuk. Op de vraag van mevrouw Noordenbos of dit betekent dat de mensen met een lagere opleiding slimmer gaan worden en hogere opleidingen gaan volgen, antwoordt de gedeputeerde dat dit niet het geval is. Er is een groei te zien in het aantal hoger opgeleiden. Stel er is een schijf van honderd: als het aandeel van hoogopgeleiden toeneemt, wordt vanzelf het aantal laagopgeleiden minder, omdat het totaal hetzelfde blijft. Een economische term hiervoor is verwatering.

De kracht van het plan van aanpak en de gebiedsverkenning is dat deze de perspectieven laten zien. Er wordt gewerkt met een programma. Het Rijk vraagt hier ook om. De kunst is wel om het niet te breed te maken, want hoe breder het plan wordt gemaakt, hoe minder snel men een oplossingsrichting krijgt. Om het mogelijke 'waterbed-effect' in beeld te houden, is het wel weer goed om het zo breed mogelijk te maken en is het waardevol om de regiogemeenten aan te laten sluiten.

Hilversum zit niet specifiek aan tafel, maar zit wel in de gebiedsverkenning Amsterdam A1-Oost. De grote verbindende schakel tussen Hilversum en de GUO is de N201: veel inwoners van Hilversum werken elders, met name ziet men verkeersbewegingen naar Schiphol. De naam Utrecht Oost dekt niet geheel de lading meer, de oplossingsperspectieven zullen in de regio gezocht moeten worden met de regiogemeenten. De stedelijke bereikbaarheid gaat hand in hand met de regionale bereikbaarheid. Gaandeweg het proces bemerkte men dat er een ruimtelijke economische visie ontbreekt in de provincie Utrecht. In verband met de GUO wordt deze naar voren gehaald en

gedeputeerde Van den Berg geeft dit nu vorm. De regionale ruimte en mobiliteitsagenda is wel heel breed en hier wordt naar de hele provincie Utrecht gekeken in samenwerking met Rijkswaterstaat. Maar dit is nadrukkelijk een ander programma. Amersfoort zit niet in de GUO.

Desgevraagd door mevrouw Noordenbos, licht gedeputeerde Verbeek-Nijhof toe dat de Ruimtelijke Economische Strategie niet alleen voor de regio maar voor de hele provincie is. Er is een onderdeel dat specifiek betrekking heeft op de GUO en dat is als een soort versnelling in het programma gehaald omdat men de Ruimtelijke Economische Strategie specifiek voor dit gebied dit najaar al nodig heeft voor de GUO. Dit was een opdracht van het Rijk. In de discussie kwamen zojuist vraagstukken op het gebied van woningbouwontwikkeling en woningdifferentiatie naar voren. Dit soort vraagstukken hoort thuis in de Ruimtelijke Economische Strategie: waar zitten de knelpunten op de woningmarkt en hoe worden die opgelost.

In reactie op de opmerking van mevrouw Noordenbos, stelt de gedeputeerde dat hier nadrukkelijk niet in zit dat er een hek om de provincie wordt geplaatst en er geen bedrijven meer toegelaten worden. GS zijn trots op de krachtige regio en willen de groei blijven faciliteren. De economie moet gefaciliteerd worden dus moet de bereikbaarheid goed zijn. Bereikbaarheid en locatie zijn twee belangrijke vestigingsfactoren voor bedrijven.

De aangedragen aandachtspunten zullen meegenomen worden in het verdere traject.

In reactie op de bijdrage van GroenLinks, laat de gedeputeerde weten dat de effecten per maatregel niet geïsoleerd kunnen worden. Wat wel in beeld wordt gebracht is welke maatregelen het meeste effect hebben.

De heer Van Essen meent dat het isoleren van effecten van losse maatregelen niet zinnig is. Er is nu gekozen voor drie verschillende combinaties, terwijl andere combinaties ook interessant kunnen zijn. De vraag van zijn fractie was dan ook meer in welke fase andere combinaties onderzocht kunnen gaan worden. Het zijn drie extreme scenario's en maatregelen kunnen immers op elkaar inwerken. Gedeputeerde Verbeek-Nijhof zet uiteen dat men uitdrukkelijk het minst en meest extreme scenario laat zien. Daarnaast wordt in beeld gebracht welke maatregelen het meest effect hebben en hoe men deze onderling zou kunnen uitwisselen om het optimale scenario te krijgen. Dit gaat van het scenario van gedragsbeïnvloeding, eigenlijk het programma Beter Benutten dat al uitgevoerd is, tot het ervoor zorgen dat men de regionale bereikbaarheid goed op orde krijgt.

Wat de A27 betreft: de NMCA gaat ervan uit dat de A27 al is uitgebreid, de hele Ring zit hierin en ook de NRU is al verwerkt in de NCMA. Dan nóg levert het de knelpunten op die de NMCA laat zien.

De heer Van Essen informeert naar de scenario's. Er zijn minder en meer extreme scenario's, maar hij zou het alle drie extreme scenario's willen noemen, zij het in andere richtingen.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof licht toe dat dit afhankelijk is van welke kant men kijkt. Men zou het ene ook een minimaal en het andere een maximaal scenario kunnen noemen. Bij het ene wordt optimaal benut wat er al is, wat ook is gedaan met het programma Beter Benutten. Dit betreft gedragsbeïnvloeding. Hoe kan men slimmer gebruik maken van dat wat men al heeft, bijvoorbeeld met een systeem als Talking traffic, een optimale afstemming van de verkeerregelininstallaties.

De heer Van Essen meent dat optimalisatie niet in het laatste scenario zit, evenmin als beprijzing. Het benutten van infrastructuur is in het eerste scenario veel meer vergaand dan het derde scenario. Gedeputeerde Verbeek-Nijhof benadrukt dat er drie scenario's zijn waarin een programmatische aanpak adaptief in beeld wordt gebracht en zichtbaar wordt gemaakt welke maatregelen van de scenario's het meeste effect sorteren.

Dit proces wordt nadrukkelijk samen gedaan met de gemeente Utrecht en het Rijk. De gemeente Utrecht werkt met hetzelfde afwegingskader als de provincie en met dezelfde perspectieven. De informatie die met de commissieleden wordt gedeeld is identiek aan de informatie die de gemeente Utrecht gebruikt.

De heer Travaille is voorstander van het in beeld brengen van effecten en vraagt of ook de genoemde effecten op leefbaarheid en gezondheid kwantitatief in beeld gebracht kunnen worden.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof licht toe dat in het afwegingskader HUL een aantal punten staat waarop gecheckt gaat worden. Ook de CO2 zit daarin. Naast de economie zit HUL in het afwegingskader.

In reactie op de vraag over de financiën, antwoordt de gedeputeerde dat de kosten nu nadrukkelijk nog niet in beeld zijn. Er wordt gewerkt vanuit de knelpunten, die zijn nu goed in beeld. Nu wordt gekeken naar mogelijke oplossingen. Dan komt de vraag wat het kost en volgt een kosten-baten analyse.

Er is gevraagd naar de WLO-scenario's. Zowel WLO-laag als WLO-hoog laat men zien, maar in Utrecht ziet men dat de huidige ontwikkeling in de provincie trendmatig hoog is.

Reistijd is inderdaad een belangrijk aspect bij de bepaling op welke manier men reist. Op alle vervoersmobiliteiten zullen inspanningen verricht moeten worden om Utrecht bereikbaar te houden. De perspectieven worden uitgewerkt. Er zijn perspectieven van minimale kosten en maximale kosten. Er is hier echt een knelpunt. Als dit lokaal of regionaal opgelost kon worden, was dit al gebeurd. Het is een vraagstuk van nationaal belang en het is dus belangrijk om het in de Tweede Kamer onder de aandacht te brengen. Men heeft in de provincie niet alleen te maken met lokaal verkeer en bestemmingsverkeer, maar duidelijk ook met het doorgaande verkeer omdat Utrecht de draaischijf van Nederland is. Daarnaast is het zo dat, als het verkeer in Amsterdam vaststaat, het verkeer in Utrecht ook vaststaat. Het programma brengt urgentie met zich mee, zowel voor de langere als de korte termijn. De gedeputeerde hoort van partijen dat men een perspectief wil hebben van wanneer de eerste maatregelen verwacht kunnen worden.

De voorzitter deelt mee dat na de zomer hierover een vervolgsessie georganiseerd wordt. Het zal goed zijn om ook dan een aparte informatiesessie te houden.

De voorzitter stelt de commissieleden in de gelegenheid om nog enkele vragen te stellen aan de gedeputeerde.

De heer Joustra heeft allerlei technische vragen gesteld over de GUO en artikel 47 en informeert of hij de beantwoording na de zomer zal ontvangen.

De heer Travaille had van harte de oproep gedaan om HUL serieus mee te nemen en vraagt of dit zal gebeuren. De maatregelen moeten niet gebruikt worden om te kijken of de schade op gezondheid en milieu voorkomen kan worden, maar de maatregelen moeten zo gekozen worden dat zij benut worden om de kwaliteit van de leefomgeving en gezondheid te versterken.

De heer Van Essen memoreert dat de bespreking van dit onderwerp in de commissie het afgelopen jaar niet de schoonheidsprijs verdiende. Zijn fractie is blij met de informatiebijeenkomst van 6 juni en ook met de bespreking deze avond. Er wordt op een andere manier met elkaar gediscussieerd dan meestal het geval is. Spreker adviseert om in bijvoorbeeld de Termijnagenda een soort planning op te nemen van wanneer en op welke wijze de Staten iets kunnen terugverwachten over dit onderwerp en wanneer er binnen de commissie weer over gesproken gaat worden.

De voorzitter zegt toe dat het in overleg met de griffier in de Termijnagenda zal worden opgenomen.

De heer De Droog vroeg eerder of de zaken ook in losse elementen terug te koppelen zijn. In reactie op het antwoord van de gedeputeerde, informeert spreker naar de mate waarin PS later in staat zijn om te kunnen spelen met het resultaat, om zo een combinatie te krijgen en naar hoe lang het duurt om antwoorden te krijgen als andere gegevens in het model verwerkt worden.

Mevrouw Noordenbos herinnert aan haar vraag welk deel van de groei in autokilometers het gevolg is van de komst van de vele bedrijven. Haar fractie wil absoluut geen hek om de provincie plaatsen, maar het hele actieve beleid dat de provincie voert om bedrijven naar de provincie te krijgen is natuurlijk het andere uiterste.

In reactie op de vraag van mevrouw Noordenbos, licht de gedeputeerde Verbeek-Nijhof toe dat er meerdere actoren zijn die ervoor zorgen dat mobiliteit ontstaat, bijvoorbeeld bedrijvigheid, forenzen, verkeersbewegingen. GS kunnen niet toezeggen dat die gegevens exact herleid kunnen worden naar

de bedrijvigheid. De economische groei komt ook door de economische agenda, de economische strategie. Uit de economische groei kan men afleiden waar verkeerstromen gaan ontstaan en blijven. Maar een exact percentage kunnen GS niet geven.

In reactie op de heer Travaille, benadrukt de gedeputeerde dat er een afwegingskader is met vijf inhoudelijke doelen die elk specifiek zijn uitgewerkt. Leefbaarheid, economie, verstedelijkingsopgave, het verhogen van de ruimtelijke kwaliteit, slimme en toekomst vaste mobiliteit maken daar deel van uit. Daarnaast is er de afspraak dat ook getoetst wordt op haalbaarheid. Men moet groot durven denken, in perspectief, zoals werd genoemd. Het kostenaspect zit hier ook in.

De heer Joustra informeerde naar de beantwoording van vragen, die volgt zo spoedig mogelijk.

In reactie op de vraag van de heer Van Essen, merkt de gedeputeerde op dat afgesproken is, ook met de gemeente Utrecht, dat er een brief komt naar de commissie en de raad waarin de planning exact aangegeven wordt. Deze planning kan in de Termijnagenda opgenomen worden.

Inmiddels kan men ook een stuk concreter worden omdat de onderliggende berekeningen beschikbaar zijn. Eerder ging het meer om het in beeld brengen wat er al was, welke onderzoeken er lagen, wat het grote vraagstuk was en dit zonder over de onderliggende berekening te beschikken. De berekeningen zijn er nu en duidelijk is dat perspectieven en een programmatische aanpak nodig zijn om te komen tot de oplossing. De gedeputeerde doet de oproep om niet te snel met elkaar in oplossingen te duiken, maar om de perspectieven eerst uit te werken.

In reactie op de vraag van de heer De Droog, deelt de gedeputeerde mee dat een modelberekening ongeveer zes weken duurt. Alles hangt samen in een dergelijke berekening, het is niet zo dat men ter plekke kan zien wat de gevolgen zijn als men hier iets minder en daar wat meer doet. De gedeputeerde zal nagaan op welke wijze dit op een goede manier met elkaar besproken kan worden. De heer De Droog wijst erop dat, als succesvolle elementen bij elkaar worden gevoegd, deze ook weer invloed op elkaar hebben.

De voorzitter sluit de bespreking over dit onderwerp af.

3. Sluiting

De voorzitter sluit de vergadering, onder dankzegging voor ieders komst en inbreng.