

Verslag van de vergadering van de Statencommissie Milieu, Mobiliteit en Economie van 25 juni 2018

Voorzitters:

mw. A.C. Boelhouwer
J.M.W. Jansen (vanaf agendapunt 3)

Aanwezig:

drs.ing. P. van den Berg (gedeputeerde), mw. A.M.A. Pennarts (gedeputeerde), drs. D.D. Straat (gedeputeerde), ing. D.G. Boswijk (CDA), mw. drs. A.W.T. Dercksen (D66), ing. L.C. van den Dikkenberg (SGP), M.J. de Droog MSc RA (D66), mw. ir A.A. Ens (VVD), ir. H.P. van Essen (GroenLinks), mw. J.A. Godschalx (VVD), mw. H.F. de Groot (50PLUS), mw. N. de Haan (ChristenUnie), ir. N.J.P. Hoefnagels (D6), mw. W.M.M. Hoek (50PLUS), mw. drs. J.P. d'Hondt (PvdA), ir. H. IJssennagger (PVV), drs. C.J. van Kranenburg (ChristenUnie), mw. drs. N.A. Krijgsman (PvdA), P.A. van Leeuwen (SGP), mw. M. Lejeune (PvdA), drs. A. Mourik-Geluk (CDA), mw. M.G. Noordenbos (SP), mw. A.M. Poppe (SP), R. Van Reenen (VVD), A.J. Schaddelee (ChristenUnie), H.O. Suna (PvdA), ing.drs. A. Travaille (PvdD), drs. W.J. Ubaghs (PVV)

Van ambtelijke zijde aanwezig:

dr. R.J. Poort (adjunct-griffier), W. Voorneman-Rikkers (verslag)

1. OPENING EN ALGEMEEN

1.1. Opening

De voorzitter, mevrouw Boelhouwer, opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom.

1.2. Vaststellen agenda

De voorzitter deelt mede dat de vergadering, vanwege vervolgvactiteiten, maximaal tot 18.00 uur duurt. Eventueel niet behandelde punten worden schriftelijk afgedaan. Met in achtneming van het vorenstaande wordt de agenda vastgesteld.

1.3. Statenvoorstel N233/Rondweg-Oost Veenendaal

De voorzitter deelt mede, dat zich voor dit onderwerp zes sprekers hebben aangemeld t.w.

1. de heer Van Doodeweerd, namens verontruste bewoners;
2. de heer Verhulst, voorzitter regio Food Valley; Burgemeester gemeente Ede;
3. de heer Van Holsteijn, secretaris Bedrijvenkring Ondernemend Veenendaal;
4. mevrouw Bottema, namens de gemeenteraad van Veenendaal;
5. de heer Strooboscher, wethouder gemeente Veenendaal;
6. mevrouw Reiffers, Klankborggroep N233.

Zij geeft vervolgens het woord aan de sprekers.

De bijdragen van de insprekers zijn als bijlagen bij het verslag gevoegd. Korthedshalve zij verwezen naar de inhoud.

De voorzitter stelt de leden van de commissie in de gelegenheid vragen te stellen aan de sprekers.

De heer IJssennagger merkt op, dat hij zijn vraag aan de heer Strooboscher stelt maar andere sprekers zich eveneens aangesproken mogen voelen. De PVV mist in de bijdrage een 'mea culpa' van de gemeente in verband met het feit dat Veenendaal de woonwijk indertijd tegen alle adviezen in vlak langs de al bestaande Rondweg heeft aangelegd. De vraag is waarom daarover niets is gezegd. Voorts wordt geïnformeerd of de gemeente nu in de besluitvormingsprocessen heeft geborgd, dat dergelijke adviezen niet meer worden genegeerd i.c. serieus worden genomen.

De heer Van Kranenburg memoreert dat de heer Van Holsteijn aangeeft dat de ondernemers belang hebben bij bereikbaarheid; de ChristenUnie acht dit evident. Geïnformeerd wordt wat de ondernemers zelf hebben gedaan richting hun eigen werknemers om die bereikbaarheid te bevorderen in de zin van bv. werktijden, fietsplannen, shuttlebusje, e.d. De ChristenUnie is hiernaar benieuwd, omdat slechts 6% van het verkeer op die weg het hele traject van Rhenen tot de A12 schijnt af te leggen; voor het overige betreft het lokaal verkeer.

In het voorliggende voorstel wordt uitgegaan van 80 km/u. Aan de heer Strooboscher, maar mogelijk ook andere insprekers, stelt hij de vraag wat de consequenties zouden zijn als de snelheid zou worden verlaagd naar 70, 60 of 50 km/u.

Voorts wordt geïnformeerd welke mogelijkheden worden gezien om de kosten van het project te verlagen. De ChristenUnie kan zich bv. voorstellen dat de kosten bij invoering van een lagere snelheid minder zijn.

Spreker steunt mevrouw Reiffers in haar oproep voor een eenduidig en transparant proces. De ChristenUnie zal haar uiterste best doen daaraan bij te dragen; het is een langdurig en complex dossier geworden. De ChristenUnie heeft overigens stellig de indruk, dat gedeputeerde Straat in dit dossier echt stappen maakt.

Mevrouw Ens begrijpt uit de bijdrage van de heer Verhulst. dat regio Food Valley een groot belang heeft bij deze verbinding en bij een goede doorstroming op deze weg. Geïnformeerd wordt of er op grond hiervan vanuit de regio Food Valley een bijdrage/inzet o.i.d. te verwachten is.

De heer Mourik-Geluk deelt mede, dat het CDA zich aansluit bij de vraag van de VVD.

Het CDA steunt het pleidooi om te komen tot een totaal aanpak van de N233 en deelt de zorg, dat dit steeds verder uit beeld raakt; dat is echter de consequentie van het feit, dat er nu in delen wordt gesproken. Indien vanuit de regio Food Valley wordt gedacht aan een bijdrage dan is de vraag hoe dat zich verhoudt tot dat gehele traject en in het bijzonder tot het stukje Veenendaal.

In het verlengde van de vraag van de ChristenUnie memoreert spreker, dat de heer Strooboscher heeft aangegeven nog geen mandaat te hebben voor de 50% van de kosten van de verdiepte ligging met de kruising prins Clauslaan plus het inbrengen van de gronden. Hij sprak aan het eind van zijn bijdrage de hoop uit, dat de kosten mogelijk lager zouden kunnen worden en ook het deel van de kosten van Veenendaal. Geïnformeerd wordt over welk deel van de kosten dit gaat.

Mevrouw Poppe vraagt de heer Verhulst wat door ondernemers in de regio Food Valley is gedaan om de fiets en het OV aantrekkelijker te maken bv. in de vorm van geleidende werktijden, fietsplannen, een betere vergoeding.

Mevrouw d'Hondt memoreert dat de heer Verhulst aangeeft voorstander te zijn van een totale aanpak van de N233; hij ziet dit als onmisbaar voor de economische groei van de regio Food Valley. Geïnformeerd wordt of hij de heer Van Doodeweerd dan niet impliciet gelijk geeft, dat het daarmee feitelijk een noord –zuid verbindingsweg en v.v. wordt.

In de brief van GS staat, dat extra maatregelen voor leefbaarheid waarschijnlijk meer gaan kosten dan de € 4 mln. (€ 2 mln. van de gemeente en € 2 mln. van de provincie). Er wordt een kostenverdeling voorgesteld van 50%. Geïnformeerd wordt wat mevrouw Bottema en de heer Strooboscher van dit kostenverdelingsvoorstel vinden en of de gemeente bereid is daarin mee te gaan als de kosten boven de € 4 mln. uit stijgen (in de brief van GS wordt in deze al een bedrag van € 10 mln. genoemd). Het antwoord op deze vraag is belangrijk voor de besluitvorming van PS. PS kunnen geen besluit nemen over het uitwerken van een voorkeursvariant als er geen zekerheid bestaat over de bijdrage van de andere partijen.

Spreker memoreert dat de heer Strooboscher in zijn bijdrage aangaf, dat door de gemeente al wordt gewerkt aan een aantal voorbereidende maatregelen uit de Ladder van Verdaas. Geïnformeerd wordt welke maatregelen daarmee precies worden bedoeld en of dit feitelijk al in gang is gezet.

Spreekster constateert dat uit de bijdrage van mevrouw Reiffers blijkt, dat de Klankbordgroep niet unaniem is ten aanzien van de beste oplossing. Mevrouw Reiffers eindigt haar betoog met een pleidooi voor de ongelijkvloerse kruising. Geïnformeerd wordt of zij in deze al dan niet namens de gehele Klankbordgroep spreekt.

De heer Van Essen merkt op dat in het voorliggende ontwerpbesluit staat, dat de Klankbordgroep adviseert om een verbrede N233 tussen de Wageningse laan en A12 met een ongelijkvloerse kruising bij de Prins Clauslaan als richtinggevend voorkeursvariant vast te stellen. In aansluiting op de vraag van de PvdA informeert GroenLinks of mevrouw Reiffers zich daarin herkent.

De Klankbordgroep schrijft in haar advies, dat zij SWECO vooringenomen vond. Verzocht wordt om een nadere toelichting.

In Veenendaal-Oost komen er nog ca 1000 woningen bij. Dat geeft ontegenzeggelijk extra verkeersdruk. Geïnformeerd wordt hoe volgens de heer Van Doodeweerd de bereikbaarheid, ook per auto van Veenendaal-Oost, in de toekomst gewaarborgd kan worden en hoe volgens hem landschap, luchtvervuiling, leefbaarheid, geluidsoverlast het beste kunnen worden aangepakt.

Aan mevrouw Bottema en de heer Strooboscher stelt GroenLinks de vraag welke variant hun voorkeur heeft als de thans voorliggende variant alleen kan worden gerealiseerd met de in het Statenvoorstel gevraagde bijdrage van de gemeente.

Mevrouw Hoek merkt op de heer Verhulst niet te hebben gehoord over het belang van de infrastructuur voor de regio. Geïnformeerd wordt of bij buurgemeenten de bereidheid is gepeild om een bijdrage te leveren.

Voorts mist 50PLUS in de bijdrage van de heren Verhulst en Van Holsteijn, dat zij zich zorgen maken over de leefomgeving. Verzocht wordt om een nadere toelichting. De vraag is of de bereidheid aanwezig is bij te dragen aan de aanpak en wat daaraan in hun visie zou kunnen worden gedaan vanuit de bedrijven.

De heer Van Doodeweerd merkt met betrekking tot de ontsluiting van de woonwijk op van mening te zijn, dat de gemeente beter op zijn hoofd heeft gehad. Zoals al door de PVV is gememoreerd, is in de afgelopen jaren tot de laatste m2 tegen de Rondweg aangebouwd. Het was dure grond, zodat het de gemeente veel geld opleverde. Spreker is van mening dat de gemeente indertijd ten aanzien van de infrastructuur te weinig vooronderzoek heeft gepleegd. Alle verkeer vanuit de nieuwe woonwijk moet, ook als er straks nog 2000 woningen bijkomen, over een smalle weg.

Alternatieven zijn in zijn visie een nieuwe Rondweg aan de oostkant met extra ontsluitingen voor de woonwijk en de industrieterreinen of het zoveel mogelijk weren van het vele vrachtverkeer op de bestaande Rondweg, zodat er ruimte voor de gebruikers van de weg vanuit de woonwijk ontstaat. Een ander probleem is, dat er vanuit de woonwijk op dit moment slechts een ontsluiting is. Twee jaar geleden is de woonwijk drie uur afgesloten geweest vanwege een omgevallen tankwagen op de rotonde. Hij moet niet denken aan de mogelijke gevolgen als er op dat moment iets ernstigs in de woonwijk was gebeurd. Er moet derhalve een tweede ontsluiting vanuit de woonwijk komen. Dat zou kunnen door de snelheid op de N233 te verlagen naar bv. 50 km/u.

De heer Verhulst zet uiteen, dat de regio Food Valley geen bestuurslaag dan wel werkgever is; het is een samenwerkingsverband tussen acht gemeenten. Dit samenwerkingsverband heeft geen vermogen op de bank nog eigenstandige inkomsten voor het uitvoeren van infrastructurele werkzaamheden.

De regio Food Valley kan wel wat doen als het gaat om het OV (Valleilijn, spoorlijn Utrecht – Arnhem). De regio Food Valley zit bovenop de discussie over het station Veenendaal – De Klomp en het station aan de Valleilijn. Naarmate het drukker wordt in de regio, kan het OV wellicht meer soelaas gaan bieden. Die vraag komt vanuit meerdere gemeenten. Er wordt derhalve wel getracht het gebruik van OV te stimuleren en daarmee het wegverkeer te ontlasten.

Spreker bevestigt te hebben gesproken over een totaal oplossing, die feitelijk bij de brug van Rhenen begint. Als er slechts op delen een oplossing komt, is een algemeen bekend feit dat het op het totale traject toch kan stagneren.

Met betrekking tot de opmerking dat met het pleidooi voor een totaal aanpak niet alleen voor de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen Veenendaal – Oost maar feitelijk ook wordt gepleit voor doorstroming merkt spreker op dat omwonenden daarmee ook zijn gediend, omdat doorstroming beter is voor de leefbaarheid.

Feit is dat Veenendaal een ondernemende gemeente is en dat dit eveneens geldt voor de gemeenten Barneveld, Nijkerk, Ede en Wageningen. Er bevindt zich op de N233 derhalve ook verkeer, dat zich naar die gemeenten begeeft.

In zijn bijdrage heeft hij wel wat gezegd over de leefomgeving. Hij herkent wat de heer Van Doodeweerd zegt en begrijpt de zorg. Hij weet echter eveneens dat met een verantwoorde inpassing kan worden bewerkstelligd, dat zo min mogelijk last wordt ondervonden van een weg als het gaat om bv. geluid, luchtvervuiling.

De heer Van Holsteijn zet uiteen niets te hebben gezegd over de leefomgeving; niet omdat het de ondernemers niet aangaat, maar omdat hij vermoedde dat dit onderwerp voldoende aan bod zou komen in de bijdrage van de overige insprekers. In zijn algemeenheid is de Bedrijvenkring ervan overtuigd, dat een goede doorstroming de beste oplossing is voor de leefbaarheid. Op het moment dat het verkeer 3 – 4 uur per dag vlak voor woningen stilstaat, afremt en optrekt is er sprake van een buitengewoon kwalijke situatie qua hinder en uitstoot. Een verdiepte ligging van het kruispunt met de prins Clauslaan zou bijdragen aan een verbetering van de leefbaarheid.

Door de ondernemers wordt al veel zelf gedaan bv. door zoveel mogelijk te werken met over de dag gespreide rijschema's om de spits te mijden i.c. te ontlasten; hierdoor vindt het woon – werkverkeer naar deze bedrijven eveneens gespreid plaats. Voorts wordt het gebruik van de fiets door ondernemers gestimuleerd. Wat in Veenendaal minder is ontwikkeld, is het OV. De Bedrijvenkring benadrukt al een aantal jaren richting de gemeente, provincie en regio dat de OV-voorzieningen richting de bedrijventerreinen aanmerkelijk zouden kunnen worden verbeterd. SWECO heeft echter al aangetoond dat een dergelijke verbetering in het kader van de totale problematiek slechts een druppel op de gloeiende plaat is.

Mevrouw Bottema memoreert dat begin tachtiger jaren de gesprekken omtrent de aanleg van de Rondweg – Oost en de woningwijken Veenendaal- en Dragonder – Oost parallel liepen. Hierover zijn diverse gesprekken over en weer gevoerd. De provincie heeft meegewerkt aan de goedkeuring van het bestemmingsplan. Zij heeft vernomen dat de gemeenteraad in die periode diverse keren aan de orde heeft gesteld of de Rondweg niet direct 2 x 2 baans zou moeten worden aangelegd, hetgeen volgens de provincie niet nodig was. De provincie heeft met betrekking tot Veenendaal-Oost ook medewerking verleend aan de nieuwe woonwijk. Op grond van het vorenstaande is er in haar optiek geen sprake van geweest, dat de gemeente adviezen van de provincie naast zich neer heeft gelegd. De gemeenteraad heeft de leefbaarheid hoog in het vaandel staan. Hoe lager de snelheid op de N233 wordt, hoe meer ruimte er is voor een betere inpassing. Met 50 km/u zou de leefbaarheid aanzienlijk verbeteren omdat de weg minder breed kan worden, waardoor er meer ruimte is voor aanleg van groen. Voorts wordt met een snelheidsverlaging de vrees voor een aanzuigende werking van verkeer van de A12 en de A50 deels weggenomen.

Met betrekking tot extra maatregelen voor leefbaarheid is spreekster van mening, dat de memo van GS van 22 juni jl. de vraag enigszins heeft achterhaald. De provincie betaalt nu alle wettelijke leefbaarheidsmaatregelen behorende bij de maaiveldvariant. De bijdrage van de gemeente ad € 2 mln. heeft dan te maken met de ongelijkvloerse kruising prins Clauslaan.

De vraag, of de gemeenteraad bereid is om meer geld toe te zeggen, kan zij op dit moment niet beantwoorden; zij heeft een mandaat van de gemeenteraad voor € 2 mln.

De voorkeur van de gemeenteraad gaat uit naar de minimale maaiveldvariant plus een verdiepte ligging van het kruispunt met de prins Clauslaan.

De heer Strooboscher kan zich, indien hij het Statenvoorstel leest, de vraag van de PVV met betrekking tot de 'mea culpa' voorstellen. Zoals mevrouw Bottema al aangaf ligt een en ander genuanceerder dan in het Statenvoorstel staat. Veenendaal kiest echter niet voor de 'zwarte pietten' in steek. Beide partijen hebben boter op het hoofd gehad. Destijds bij de aanleg van de Rondweg was de vraag van de gemeente om direct een 2 x 2 baans weg aan te leggen voor de provincie niet bespreekbaar; bij de aanleg van de woonwijk kwam de provincie met 2 x 2 rijstroken, waarbij de gemeente een kanttekening bij de noodzaak heeft geplaatst.

Uit de MER studies destijds blijkt, dat de huidige Rondweg de komende jaren nog voldoende capaciteit zou moeten hebben voor het verkeer dat daar overheen rijdt. Daarbij is de aanleg van de woonwijk Veenendaal – Oost (2000 woningen) betrokken.

De toename van verkeer is derhalve een gevolg van de groeiende economie en verkeer, dat uit de regio wordt gegenereerd.

De gronden zijn niet in het bezit van de gemeente, maar van projectontwikkelaars. De gemeente heeft die gronden ten tijde van het project Veenendaal – Oost wel tijdelijk in bezit maar deze worden weer teruggegeven met daarbij de bouwclaim.

Ten aanzien van de ontwerpsnelheid kunnen in de visie van Veenendaal meters worden gemaakt. Met betrekking tot de rijdsnelheid merkt spreker op, dat voor een provinciale weg gesproken kan worden over 80 en 60 km/u; voor een gemeentelijke weg geldt 50 of 70 km/u.

De voorkeur van de gemeente gaat uit naar een 50 of 60 km/u weg. Bij een snelheid van 50 km/u behoeft de weg minder breed te zijn, waardoor minder veiligheidsmaatregelen nodig zijn, geluidschermen minder hoog hoeven te worden, er minder geluidsoverlast zal zijn, minder fijnstof overlast en minder grond nodig is voor de aanleg van de weg. Een snelheidsverlaging naar 50 of 60 km/u betekent eveneens dat de N233 geen 'short cut' wordt tussen de A15 en de A12; er zal doorgereden worden naar de A27 of A50. Tot slot zal verlaging van de snelheid ook leiden tot lagere kosten voor de gemeente, omdat er minder grond nodig is dan in het geval van 80 km/u.

De heer Mourik-Geluk merkt op, dat de voorkeur voor een 50 of 60 km/u weg hem enigszins verbaast omdat hij dit nooit in het advies van de gemeente is tegengekomen. Spreker informeert met welk mandaat die uitspraak wordt gedaan.

De heer Strooboscher antwoordt, dat dit voortschrijdend inzicht betreft. Wat hem betreft kan die vraag eveneens aan de afvaardiging namens de gemeenteraad worden gesteld. In het schriftelijk advies van de gemeente staat nog 70 km/u. Bij de inspraak van de gemeenteraad heeft hij geen snelheid gehoord.

Mevrouw Bottema bevestigt dat in het oorspronkelijke advies 70 km/u staat. Zoals de wethouder aangeeft, komt de gemeenteraad steeds meer tot het inzicht dat 50 km/u echt wat oplevert voor de leefbaarheid. Tijdens de discussie is door een aantal partijen in de gemeenteraad geopteerd voor verlaging van de snelheid naar 50 of 60 km/u. Hierover is echter geen unaniem advies gekomen, maar zij sluit niet uit dat dit in de gesprekken vanaf nu tot december wel aan de orde kan zijn.

De heer Strooboscher vervolgt dat een verlaging naar 50 of 60 km/u op dit traject slechts een minuut vertraging oplevert. Als het om mobiliteit gaat, is het veel belangrijker dat die weg 2 x 2 rijstroken wordt.

Bij een lagere snelheid kan de maaiveldvariant goedkoper worden uitgevoerd. De kosten voor de leefbaarheidsmaatregelen (€ 10 mln.) kunnen aanmerkelijk lager worden, waarbij de gemeente hoopt dat de provincie het geld dat zij daar verdient ten goede wil laten komen aan de verdiepte ligging van het kruispunt met de prins Clauslaan.

Met betrekking tot de vraag over de Ladder van Verdaas licht spreker toe, dat de gemeente in overleg is met het bedrijfsleven over het stimuleren van het gebruik van de fiets en het OV.

Op dit moment rijdt er geen bus door Veenendaal-Oost. Dat is wel wenselijk. De gemeente heeft daartoe anderhalf jaar geleden een petitie ontvangen. Deze is doorgegeven aan de toenmalige gedeputeerde Mobiliteit, omdat de gemeente voor het OV afhankelijk is van de provincie als concessiehouder.

De vraag of de gemeente bereid is meer te betalen dan de thans toegezegde € 2 mln. kan spreker niet beantwoorden voordat hierover met de gemeenteraad is gesproken. Vooruitlopende hierop kan

hij wel melden, dat de gemeente de komende vier jaar voor een structurele bezuiniging van € 5,5 mln. staat (tekort Jeugdzorg en BTW compensatiefonds). De poolstok is derhalve helaas niet zo lang. Ondanks het vorenstaande opteert de gemeente voor de variant met de verdiepte ligging van het kruispunt met de prins Clauslaan; in de eerste plaats voor de leefbaarheid, maar eveneens vanwege een makkelijkere verbinding vanuit Veenendaal – Oost naar het Centrum en v.v.

Het verheugt mevrouw Reiffers dat de ChristenUnie uitspreekt erop te zullen toezien, dat processen vanaf nu eenduidig en transparant worden vormgegeven.

Zoals in het advies staat, is de Klankbordgroep niet unaniem; de standpunten ten aanzien van de twee opties liggen fifty – fifty.

Mevrouw d’Hondt leest in het Statenvoorstel, dat de Klankbordgroep in meerderheid tegen iedere variant van 2 x 2 rijstroken is. Zij informeert of het pleidooi, dat mevrouw Reiffers thans in haar bijdrage naar voren heeft gebracht, een minderheidsstandpunt van de Klankbordgroep betreft.

Mevrouw Reiffers bevestigt dit.

Zij vervolgt, dat de opmerking over de vooringenomenheid van SWECO te maken had met het feit dat het steeds over mobiliteit ging, terwijl de Klankbordgroep het met name ook over de leefbaarheid wilde hebben. Uit nader overleg met gemeente en provincie is echter inmiddels helder geworden, dat de opdracht aan SWECO met name de mobiliteit betrof.

Mevrouw Poppe memoreert haar vraag aan de heer Verhulst wat de regio Food Valley zelf doet om fietsen te stimuleren.

De heer Verhulst antwoordt, dat de regio Food Valley een Bereikbaarheidsagenda heeft; deze wordt door de gemeente Wageningen getrokken. In dat kader wordt gekeken naar maatregelen hoe de fiets zo nuttig mogelijk kan worden ingezet.

Desgevraagd door mevrouw Poppe antwoord spreker dat de regio Food Valley, zoals eerder gezegd, geen bestuurslaag of werkgever is maar een samenwerkingsverband. Vanuit dit samenwerkingsverband kunnen aan de gemeenten en werkgevers wel adviezen worden gegeven en suggesties worden gedaan om de fiets zoveel mogelijk te gebruiken.

De voorzitter bedankt de inspreker voor hun komst en inbreng. Zij stelt het onderwerp vervolgens inhoudelijk aan de orde.

De heer De Droog zet uiteen, dat sprake is van een project met een behoorlijke mate van complexiteit. Er wordt al lange tijd over gesproken m.n. door de plannen voor Veenendaal-Oost maar eveneens door de aantrekkende economie in de regio en de constatering dat de feitelijke problematiek zich niet alleen nu voordoet maar zal toenemen in de toekomst. Er wordt derhalve tevens nagedacht over hoe scenario’s er in de toekomst uitzien.

Het voorliggende voorstel voorziet in de lijn, zoals die door de gemeenteraad is aangedragen. D66 hoort thans eveneens een grote mate van overeenstemming in de richting van het voorliggende voorstel. Ook D66 heeft altijd ingezet op doorstroming en leefbaarheid. De ongelijkvloerse kruising bij de prins Clauslaan is een goede oplossing, niet alleen voor de doorstroming maar eveneens m.n. voor luchtkwaliteit en geluid.

Namens D66 stelt spreker vervolgens de volgende vragen.

- In het voorstel wordt snel over o.a. fiets en OV heengestapt. In de visie van D66 liggen er nog wel kansen op het gebied van de aansluiting met Veenendaal - De Klomp. Geïnfomeerd wordt welke kansen het College daar ziet.
- D66 ziet eveneens in de snelheid een mogelijkheid voor zaken ten goede van de leefbaarheid. GS zeggen in hun laatste memo d.d. 22 juni jl. toe daarnaar een nader onderzoek te doen en daarop terug te komen. D66 informeert of zichtbaar kan worden gemaakt wat de gevolgen zijn van de verschillende snelheden, zodat de Staten een besluit kunnen nemen met welke ontwerp-snelheid zij GS op pad kunnen sturen.

- Geïnformeerd wordt naar het gevolg als de gemeenteraad niet instemt met het voorliggende besluit.
- Voorts is de vraag waar de kansen liggen om de uitvoering van dit project te versnellen.
- Tot slot wordt geïnformeerd hoe de participatie in het vervolgtraject wordt geborgd.

De heer Travaille merkt op dat hij, in tegenstelling tot D66, niet van de sprekers heeft gehoord noch in de stukken heeft gelezen dat er sprake is van een grote mate van overeenstemming.

De PvdD constateert op basis van de rapportages, dat de verbreding nadelige effecten heeft op luchtkwaliteit, fijnstof, geluidsoverlast, CO₂-uitstoot.

In het Statenvoorstel worden de kosten van auto verliesuren, het aantal auto's dat er passeert of moet gaan passeren precies aangegeven. De effecten op aspecten zoals gezondheid, natuur en klimaat mist de PvdD In het Statenvoorstel.

Aangegeven wordt, dat nog zal worden getoetst of de WHO-normen in gevaar zijn. Dat lijkt de PvdD de omgekeerde volgorde. In de later in deze vergadering te behandelen Kadernota staat, dat de WHO-norm een beoordelingscriterium is. Op grond hiervan verzoekt de PvdD GS om eerst de toetsing aan de WHO-normen uit te voeren, zodat in PS een goede afweging kan worden gemaakt.

Geïnformeerd wordt waarom in het Statenvoorstel het effect op duurzaamheid en gezondheid niet in beeld is gebracht onder het kopje Duurzaamheid.

De eerste inspreker, de heer Van Doodeweerd, gaf aan dat eerder is afgesproken dat deze weg geen deel mag gaan worden van het landelijke wegennetwerk. De vraag is wat dit voor de voorkeursvariant betekent.

De PvdD informeert of er kansen zijn voor energiewinning in weg, berm en geluidsschermen.

Er wordt € 4 mln. voor leefbaarheid geraamd. De PvdD informeert wat er precies met dat geld wordt gedaan. In het stuk staat, dat de kosten voor leefbaarheid naar verwachting omhoog zullen gaan. De vraag is, wie daarover beslist en wat de procedure is.

Thans wordt met name gesproken over een aantal infrastructurele maatregelen. In de vragen aan de insprekers kwam ook al het pakket voor de eerste treden van de Ladder van Verdaas aan de orde. De vraag is of het niet veel slimmer is om eerst te kijken naar de mogelijkheden van smart mobility, OV, fietsbeloning, speed pedelecs, werktijden, thuiswerken en dan pas te kijken naar de infrastructuur.

Als dit andersom gebeurt, zal dat een enorm effect hebben op alle aanliggende maatregelen.

De gemeente Veenendaal heeft een mooi uitgangspunt geformuleerd in haar brief nl. stel leefbaarheid centraal bij de uitwerking. De PvdD pleit ervoor dat de provincie dat uitgangspunt ook centraal stelt in haar Mobiliteitsprogramma.

De heer Van den Dikkenberg merkt op, dat er een inlossing van ereschuld op de schouders van de provincie rust. In de regio is vanaf het begin vol onbegrip gereageerd op de aanleg van een Rondweg met een enkele baan. Vanaf de opening van de weg in 2008 was het faciliteren van mobiliteit een uitdaging. Richting de toekomst ligt die uitdaging er ook. Het ontwerp van de toekomst wordt nu gemaakt.

De SPG staat op het standpunt dat bij het opstellen van een ontwerp van de toekomst van een weg, die door een woonkern gaat en waarbij getracht wordt de capaciteit van de weg te versterken. alles op alles dient te worden gezet om het gebied en de bewoners centraal te stellen. Tot dusver blijkt uit geen van de stukken, dat de bewoners of het gebied centraal staan. De SGP pleit ervoor dat vanaf nu te doen en de vraag te stellen hoe de omgeving kan worden verrijkt met de inpassing van de benodigde mobiliteitsopgave.

De SGP is geschrokken van de toon in het Statenvoorstel. Instemmen met het voorstel betekent een stap in een donker gat, omdat er voor een substantieel deel van het voorstel geen dekking is.

Veenendaal werk samen met partners, ook in regionaal verband, terwijl de provincie alvast een greep doet uit het exploitatiebudget van Veenendaal – Oost waar grondposities al vergeven zijn aan ontwikkelaars.

De SGP acht het de plicht van een bovenlokale overheid zoals de provincie regionale verkeerstromen te faciliteren. Daarin dienen voldoende middelen aan de regio geboden te kunnen worden. De SGP

wil GS daarbij binden aan een fifty – fifty verdeling; de SGP staat open om daarin extra te investeren. De bijdrage van Veenendaal ad € 2 mln. voor de verdiepte kruising is al een mooi begin. In aanloop naar december zullen zeker nog gesprekken met Veenendaal worden gevoerd om de provinciale bijdrage en die van Veenendaal op elkaar af te stemmen en te komen tot een ontwerp dat draagvlak heeft.

De SGP steunt het technisch inhoudelijke voorstel. Met de ongelijkvloerse kruising worden twee delen van Veenendaal herenigd. Mevrouw Bottema heeft namens de raad de wens van een snelheidsverlaging in haar inspraak gedeeld. De SGP verzoekt GS de mogelijkheden en consequenties van een snelheidsverlaging naar 70, 60 of 50 km/u in beeld te brengen.

De SGP ziet het voorstel graag in december terug met een passende dekking.

Het verheugt mevrouw De Groot dat de diverse partijen, die vanwege het economische belang de aanpassing bepleiten, ook oog hebben voor de leefbaarheid.

50PLUS is van mening dat de kostenverdeling nogmaals goed moet worden bekeken. Van belang wordt geacht, dat GS voor de uitvoering van de eventueel te realiseren maatregelen duidelijk aangeven op welke kosten wordt uitgekomen en op welke kostenverdeling dit uiteindelijk wordt gestoeld. 50PLUS is voorstander van de variant met de ongelijkvloerse kruising.

De heer Ijsennagger deelt mede, dat de PVV het niet eens is met de SGP.

De PVV ondersteunt het voorliggende voorstel. Wat de kosten betreft is de provincie verantwoordelijk voor de verbreding. Dat er in de jaren tachtig geen 2 x 2 baans weg is aangelegd, is logisch. De provincie neemt thans de verantwoordelijkheid en draagt de volledige kosten. Dat is het probleem derhalve niet.

De PVV gaat er vanuit dat hetgeen in de stukken staat waar is. Daarin staat dat Rondweg-Oost is aangelegd om Rondweg-West van Veenendaal te ontlasten qua regionaal verkeer. De weg was derhalve bedoeld voor een goede doorstroming van het regionale verkeer van en naar de A12.

Daarbij komt dat er indertijd geen enkele sprake was van woningbouw in Veenendaal-Oost.

In de stukken staat eveneens dat de provincie bij het verlenen van toestemming aan het Bestemmingsplan Veenendaal – Oost in 2007 heeft gezegd, dat zij de gemotiveerde keuze van het gemeentebestuur respecteert om in het bestemmingsplan geen ruimtereservering op te nemen voor een profiel van 2 x 2 rijstroken. Tegelijkertijd stelt de provincie daarbij vast, dat hiermee eventuele capaciteitsuitbreiding van Randweg – Oost in de toekomst in feite niet meer zou kunnen worden uitgevoerd. Op grond hiervan kan de PVV niet anders concluderen dan dat de problemen een gevolg zijn van de wijze van besluitvorming van Veenendaal.

Door de woningbouwlocaties strak tegen de Rondweg aan te leggen heeft Veenendaal hieraan maximaal kunnen verdienen. Van die verdiensten zal de gemeente thans wat moeten inleveren om de grond weer terug te kopen. De PVV ondersteunt derhalve dat het een zaak voor de gemeente Veenendaal is, zoals verwoord in het voorliggende voorstel.

Mevrouw d'Hondt maakt uit vorenstaande analyse op dat de PVV op het standpunt staat dat de gemeente zelf schuld heeft aan de ontstane situatie en thans in financieel opzicht derhalve zelf op de blaren moet zitten. Zij wijst er echter op dat de provincie in 2007 zelf heeft besloten dat de, als gevolg van de bouw van de woonwijk, niet behoefde te worden verbreed naar 2 x 2 rijstroken. Spreekster informeert of zij goed begrijpt, dat de PVV thans op dat besluit wil terugkomen.

De heer Ijsennagger antwoordt, dat de PVV altijd voorkeur heeft uitgesproken voor het doortrekken van de A30 en een extra oeververbinding over de Rijn; daarvoor is echter zowel op landelijk- als provinciaal niveau geen meerderheid voor verkregen. De PVV legt zich op grond hiervan derhalve neer bij de situatie, dat die mogelijkheid niet aanwezig is. Als next best accepteert de PVV het verbreden van de Rondweg.

De PVV roept PS en de gemeenteraad op om in te stemmen met het coulante voorstel voor de kostenverdeling. Een gelijke bijdrage in de kosten past ook enigszins in de opmerking bij de inspraak, dat beide partijen boter op het hoofd hebben gehad.

De heer Van Kranenburg spreekt zijn erkentelijkheid uit voor het toelichtende memo van GS d.d. 22 juni jl. Daarin leest spreker een transparantie over het hele proces, hetgeen de zaak duidelijk maakt; de ChristenUnie waardeert dat zeer.

Kijkend naar het advies, gehoord -en gelezen hebbende de sprekers en alle ontvangen stukken heeft de ChristenUnie moeite met de 5^e bullit in het ontwerpbesluit nl. om het weg-ontwerp te laten voldoen aan de richtlijn voor provinciale wegen van 80 km/u. Geïnformeerd wordt naar de visie van GS ten aanzien van 50 of 60 km/u. Wat de ChristenUnie betreft wordt deze bullit geschrapt.

Van alle kanten hoort de ChristenUnie argumenten om de snelheid te verlagen; de leefbaarheid wordt daarmee verbeterd en de doorstroming niet al te zeer gefrustreerd.

In het stuk zijn GS beperkt enthousiast over de mogelijkheden die het OV zou kunnen bieden. De ChristenUnie staat echter op het standpunt, dat door middel van een integraal beleid in deze nog de nodige winst is te behalen. Verzocht wordt nogmaals nader naar de mogelijkheden op dat punt te kijken; hierbij denkt de ChristenUnie o.a. aan het reserveren van een rijstrook voor OV en fiets, hetgeen overigens zou kunnen bij een verlaging van de snelheid naar 50 km/u.

De heer Mourik-Geluk informeert of voor de ChristenUnie ook denkbaar is dat de weg, indien het op die leest wordt geschroeid, wordt teruggegeven aan Veenendaal.

De heer Van Kranenburg kan zich voorstellen dat het verstandig is om de weg eerst helemaal aan te leggen en dan pas terug te geven.

Mevrouw Ens geeft aan dat de VVD tevreden is over het voorliggende voorstel. De VVD vindt mobiliteit belangrijk en hecht eraan, dat de knelpunten in Veenendaal worden opgelost. Daaraan voldoet het voorliggende voorstel.

Namens de VVD plaatst spreekster de volgende vragen.

- Het gaat in de visie van de VVD vooral om de leefbaarheid en een goede inpassing van de weg, zodat de omwonenden daarvan het minste last en het meeste profijt hebben. In dat kader ligt er een zekere verantwoordelijkheid voor de provincie maar eveneens voor de gemeente. Dat wordt in het voorstel duidelijk. De VVD is van mening dat de onderhandeling daarover aan GS moet worden overgelaten. De VVD wacht de uitkomsten van de gesprekken met Veenendaal hierover met belangstelling af.

De heer Van den Dikkenberg informeert of dit voor de VVD betekent, dat de provinciale bijdrage eventueel groter kan worden. In dat geval zou de fifty – fifty verdeling er bij amendement uit moeten worden gehaald.

Mevrouw Ens antwoordt, dat hiervoor volgens de VVD ruimte zit in de thans voorliggende begroting. Voor leefbaarheidsmaatregelen wordt uitgegaan van € 10 mln., maar dit kan ook een lager bedrag zijn. Wat de VVD betreft hoeft de verdeling er niet perse uit. Het zou meer in de totale hoeveelheid maatregelen zijn, waarin een andere keuze wordt gemaakt.

- Spreekster vervolgt dat er gesproken is over snelheidsverlaging. In het voorstel wordt uitgegaan van de normale provinciale snelheid. Geïnformeerd wordt wat een snelheidsverlaging kost en oplevert.
- De VVD ondersteunt de opmerkingen over de ontwerpsnelheid; 10 jaar wordt erg lang geacht.

De heer Van Kranenburg informeert of hij goed heeft begrepen, dat voor de VVD een lagere snelheid dan 80 km/u bespreekbaar is.

Mevrouw Ens antwoordt, dat dit in principe niet het geval is. De VVD hoort echter zoveel suggesties daarvoor, dat zij benieuwd wordt naar de voor- en tegens. Het lijkt de VVD als uitgangspunt voor een provinciale weg niet wenselijk. Als daar echter grote voordelen aan verbonden zijn, moet daarnaar wellicht worden gekeken.

De heer Van Essen merkt op, dat de VVD aangeeft benieuwd te zijn naar de kosten en baten van een eventuele snelheidsverlaging. In zijn visie is ten aanzien van de verdiepte ligging van het kruispunt met de prins Clauslaan ook nog niet geheel in beeld wat het oplevert in het kader van de leefbaarheid. Geïnformeerd wordt of de VVD niet ook daarnaar benieuwd is.

Mevrouw Ens antwoordt daarbij een beter beeld te hebben. Met een verdiepte aanleg wordt de verbinding tussen Oost en West voor langzaam verkeer in ieder geval veel minder gevaarlijk. Mevrouw d'Hondt merkt op, dat de VVD de uitwerking van de verdeling van de kosten wil overlaten aan GS. Er kan onderhandeld worden over de te nemen maatregelen, waarbij gekozen zou kunnen worden voor de maaiveldvariant omdat die een stuk goedkoper is. Geïnformeerd wordt of de VVD nu al kan aangeven dat de maaiveldvariant wordt uitgesloten of dat zij hiervoor nog ruimte wil laten totdat de Staten het definitieve besluit nemen over de kosten.

Mevrouw Ens memoreert haar betoog te zijn gestart met de mededeling, dat de VVD het eens is met het voorliggende voorstel en daarmee met de voorkeursvariant die daarin is opgenomen. Zij heeft vervolgens naar aanleiding van een desbetreffende vraag aangegeven, dat de voordelen van een verdiepte kruising de VVD wel duidelijk zijn. Dat dit in de voorkeursvariant is opgenomen acht de VVD een goede zaak; zij staat daar achter.

De heer Mourik-Geluk memoreert dat het CDA vanaf het begin heeft aangegeven te hechten aan een totaalaanpak van de N233; ook in financieel opzicht. Onderschreven wordt, dat er grote zorgen zijn op andere delen van de N233 over het rondkomen van de financiën.

Desgevraagd door de heer Van Kranenburg antwoordt spreker, dat het CDA pleit voor een verbrede N233 bij Veenendaal, netjes ingepast; een verbrede Rijnbrug en een veilig oversteekpunt bij Achterberg. In de visie van het CDA behoeven de tussenstukken niet te worden verbreed. Een en ander kost veel geld. De provincie heeft daarbij partners nodig. Het verheugt het CDA dat die op zich heden ook aanwezig waren.

De heer Van Kranenburg informeert of 50 of 60 km/u voor het Veenendaalse stuk bespreekbaar is voor het CDA.

De heer Mourik-Geluk antwoordt dat een snelheid van 50 of 60 km/u het CDA vooralsnog niet logisch lijkt op een weg die van belang is voor ondernemers en waar derhalve veel vracht- en doorgaand verkeer overheen rijdt. Het CDA kan zich iets voorstellen bij 70 km/u dat in het voorstel staat genoemd, maar ook dat wil het CDA nog van GS horen.

De heer Van Kranenburg merkt op, dat op de Rondweg-West ook een snelheid van 50 km/u geldt en dat daarover nooit klachten zijn vernomen van ondernemers. Indien 70 of 80 km/u mag worden gereden op het stuk Veenendaal-Oost vraagt de ChristenUnie zich af wat de toegevoegde waarde is gezien het feit dat die snelheid elders niet wordt gehaald vanwege een soort trechter in die N233. De heer Mourik-Geluk wijst erop, dat niet de hele N233 vaststaat. Er zijn dus delen van de N233 waar de problematiek veel minder is, waarmee de 2 x 1 rijstrook voldoende lijkt. Het klopt dat op de Rondweg-West voor delen een andere snelheid geldt, maar dat is een weg met een ander karakter dan de Rondweg-Oost waarover het thans gaat. Het CDA vindt dat derhalve een andere discussie. Spreker vervolgt zich aan te sluiten bij de waarderende woorden over het memo van GS d.d. 22 juni jl.

Naar aanleiding van genoemd memo informeert het CDA hoe het financiële plaatje er thans op voorhand uitziet. Het CDA heeft begrepen dat de € 2 mln. van Veenendaal niet bedoeld is voor de wettelijke leefbaarheidsmaatregelen van de maaiveldvariant. Daarmee wordt deze variant dus in de visie van het CDA duurder voor de provincie. Hij begrijpt dat de € 2 mln. nu gereserveerd is voor de verdiepte ligging van het kruispunt met de prins Clauslaan en de kosten daarboven fifty – fifty worden gedeeld. Verzocht wordt om een nadere toelichting.

Op hoofdlijnen kan het CDA zich vinden in het voorstel. Van de problematiek Maarsbergen heeft het CDA echter geleerd dat besluitvorming moet worden ingegaan met voldoende participatie en draagvlak. Dat vindt het CDA belangrijk en zij hoopt dat gaandeweg het proces helder wordt dat er voldoende draagvlak is.

Het CDA sluit zich aan bij het standpunt van de VVD dat de Staten niet zelf met de gemeente moeten onderhandelen over snelheden, ontwerpen en financiën. De uitkomsten daarvan ziet het CDA met belangstelling tegemoet.

Mevrouw Poppe merkt op dat de SP zich aansluit bij de opmerkingen van de PvdD. De communicatie rond dit thema laat veel te wensen over, getuige de memo van GS d.d. 22 juni jl.; het feit dat die nodig was, geeft aan dat er ruis op de lijn zit.

Ook de SP vindt de termijn van tien jaar te lang. Indien pas over tien jaar kan worden begonnen, is de vraag wat de urgentie was waarmee tot nu toe altijd is geschermd en wat er in de tussentijd moet gebeuren. Op grond hiervan is de SP niet voor de voorgestelde variant, maar voor de 0+ variant d.w.z. geen verbreding maar royaal opgezette turbotonnes.

De opmerking van de SP verbaast mevrouw Ens, omdat zij uit de stukken heeft begrepen dat de 0+ variant de knelpunten niet oplost.

Mevrouw Poppe antwoordt dat de SP van mening is dat, indien de 0+ variant en het pakket dat de SP voorstaat (royale turbotonnes, impuls aan OV- en fietsmaatregelen) goed wordt ingepast, er automatisch ruimte op die weg ontstaat voor een goede doorstroming. Met de 0+ variant kan direct worden begonnen en het is zowel voor de provincie als de gemeente de goedkoopste oplossing. Mocht op termijn blijken dat de knelpunten niet voldoende worden opgelost, kan alsnog worden gekozen voor een verruiming.

De heer Travaille veronderstelt dat mevrouw Ens het met haar opmerking, dat uit de stukken blijkt dat de 0+ variant de problemen niet oplost, alleen heeft over de problemen op het gebied van mobiliteit. De problemen gaan echter ook over gezondheid, economie, CO₂-uitstoot, natuur. De PvdD is van mening dat het voorstel van de SP veel meer problemen oplost en andere problemen voorkomt. Mevrouw Ens bevestigt, dat haar opmerking betrekking had op de mobiliteitsknelpunten. De VVD is echter van mening dat met het voorliggende voorstel ook veel wordt gedaan aan de oplossing van de issues die door de PvdD worden genoemd. De VVD is er geen voorstander van te verzanden in het oplossen van veel andere problemen en het mobiliteitsknelpunt te laten liggen; er wordt dan niets gedaan aan het onderwerp dat op de agenda staat en waarvoor alle inspreker zijn gekomen. De VVD begrijpt niet dat de SP pleit voor een variant die al tijden geleden is afgeschreven omdat het probleem daarmee niet wordt opgelost.

Mevrouw Poppe wijst erop, dat een van de sprekers eveneens de 0+ variant heeft genoemd.

Mevrouw d'Hondt zet uiteen dat de PvdA veel zorgen heeft bij dit voorstel. De PvdA vindt de vervuillende automobilititeit een dermate negatieve bijdrage leveren aan de in deze tijd serieuze uitdagingen op het gebied van klimaatverandering, energietransitie, luchtkwaliteit, druk op landschappelijke kwaliteit en de leefomgeving dat zij het onverantwoord acht om zoveel belastinggeld uit te geven aan het verbreden van een Rondweg die deze vervoerswijze alleen maar stimuleert.

Spreekster plaatst namens de PvdA vervolgens de volgende kanttekeningen.

Het voorstel is gericht op het volledig oplossen van het doorstromingsprobleem gemeten in het aantal voertuigverliesuren. Terwijl in allerlei mobiliteitsvisies wordt gestreefd naar ontmoediging van autoverkeer, staat Veenendaal voor een weg aan te leggen dat het gebruik juist stimuleert. De PvdA staat op het standpunt dat autorijden niet al te comfortabel moet worden gemaakt.

Desgevraagd door mevrouw Ens antwoordt spreekster dat de PvdA niet suggereert dat files iets positiefs zijn. Files zijn slecht voor de luchtkwaliteit van de omwonenden. De PvdA denkt wel dat als autorijden heel comfortabel wordt gemaakt en de makkelijkste vervoersmodaliteit, hetgeen met het voorliggende voorstel wordt gepoogd te doen, de modal shift richting OV en fiets nooit wordt verkregen. Auto's staan nu 3 – 4 minuten vast in de file; met de nieuwe woonwijk wordt dat wellicht 10 minuten. Indien dat weer wordt teruggebracht naar de helft, dan is het probleem in de visie van de PvdA niet helemaal opgelost maar toch voor een groot gedeelte en zonder de leef- en landschappelijke kwaliteit teveel geweld aan te doen.

Spreekster vervolgt dat in het voorstel staat, dat alle alternatieven van de Ladder van Verdaas zijn doorlopen. De vraag is of dat wel zo is. Geïnformeerd wordt of er bv. is gekeken naar de parkeernormen voor al die nieuwbouwhuizen. Er wordt nu uitgegaan van 6,5 autoritje per huis per dag (3 x per dag met de auto op en neer naar werk, voor boodschappen en naar sport). De PvdA kan zich voorstellen, dat tenminste voor 2 van deze 3 ritjes ander vervoer zou kunnen worden genomen. Het betekent eveneens, dat voor ieder huis een auto staat geparkeerd. De PvdA is zich ervan bewust, dat

in Veenendaal niet alles met de fiets kan worden gedaan. De vraag is echter waarom er niet, zoals bv. in Utrecht, wordt nagedacht over vormen van auto delen of parkeren van de eigen auto een eindje verderop. De PvdA leest nl. in alle tellingen dat verkeer, dat deze files veroorzaakt, grotendeels uit Veenendaal zelf of de directie omgeving komt. De PvdA vermoedt dat een aantal ritjes derhalve in principe met de fiets zouden kunnen worden afgelegd. De PvdA gaat er van uit dat de fietsverbindingen goed zijn, omdat daarover niet wordt gezegd. Kennelijk is de file nog niet problematisch genoeg om mensen er op dit moment toe te verleiden om die keuze te maken. De PvdA is er geen voorstander van het nog makkelijker te maken.

Ook is een mogelijkheid, zoals het oorspronkelijke plan was, de rotondes te vervangen door stoplichten. De meeste problemen ontstaan nl. doordat verkeer van de toestroomwegen de N233 niet op kan komen. Door doseringslichten wordt dit probleem verminderd. Voorts zou tevens kunnen worden nagedacht over tolheffing of juist spits-mijdprojecten; prijsprikkels geven om mensen een alternatief te bieden. De laatste studies tonen aan dat dit een blijvend positief effect heeft op de keuze van mensen, ook nadat er geen financiële beloning meer is.

Daarnaast wil de PvdA met de verbreding van deze Rondweg niet impliciet de keus maken om van de N233 de doorgaande verbinding van noord naar zuid te maken. Dat gebeurt wel als de Rijnbrug en de weg ten zuiden daarvan worden verbreed. Spreekster memoreert de aangenomen motie in PS om dit te voorkomen. De PvdA begrijpt dan ook niet dat in het voorstel een 80 km/u weg wordt bepleit, terwijl de wens van de gemeente is om de snelheid van dit stuk te verlagen naar 70, 60 of misschien wel 50 km/u.

Tenslotte vestigt spreekster de aandacht op de kosten en m.n. de verdeling daarvan tussen provincie en de gemeente. Het laatste memo dat de Staten daarover hebben ontvangen laat enigszins in het midden hoe deze verdeling precies zou moeten zijn. De PvdA begrijpt dat de € 2 mln. van de gemeente alleen bedoeld is voor de ongelijkvloerse kruising. De vraag is hoeveel dat dan kost en wat er overblijft als dat fifty – fifty wordt verdeeld. Als een fietstunneltje bij Leersum al € 7 mln. kost, kan de PvdA zich niet voorstellen dat een ongelijkvloerse kruising kan worden aangelegd voor € 4 mln. Dat dit duurder wordt, lijkt de PvdA derhalve evident. Bovendien komen alle wettelijke maatregelen nog voor rekening van de provincie.

Het voorliggende voorstel vraagt feitelijk om een min of meer ongedekte cheque. De PvdA pleit voor een nieuw financieel dekkingsvoorstel. De PvdA benadrukt nogmaals dat de Staten zichzelf serieus moeten nemen en niet met dit soort slecht geformuleerde voorstellen, die ook nog op het laatste moment worden gewijzigd, moeten instemmen.

Vooralsnog ziet de PvdA meer in minder ingrijpende maatregelen die het probleem niet helemaal zullen oplossen maar wel zodanig zullen verminderen, dat deze beheersbaar blijven in de toekomst.

De heer Van Essen sluit zich voor wat betreft de functie van deze weg in grote lijnen aan bij het beoogde van de PvdA. De weg is primair bedoeld om Veenendaal te ontsluiten. De cijfers tonen aan dat het op dit moment niet echt een belangrijke noord-zuidverbinding is tussen de A12 en de A15. De Staten hebben eerder dit jaar bij motie uitgesproken dat zij dat er ook niet van willen maken.

Er liggen nu al uitdagingen op het gebied van leefbaarheid van de aangrenzende wijken. Voor wat betreft de doorstroming ziet GroenLinks vooral het opvangen van extra mobiliteit door de bouw van de nieuwe woningen als belangrijke uitdaging. Niks doen is daarom voor GroenLinks geen optie. GroenLinks heeft echter nog wel veel vragen over de afweging op basis waarvan tot de voorliggende voorkeursvariant is gekomen.

Het Statenvoorstel verwijst naar het aantal voertuigverliesuren op de N233. Dat zegt echter heel weinig, omdat dit voor de hele N233 was inclusief de Rijnbrug. De vraag is hoeveel voertuigverliesuren er nu per werkdag zijn bij Veenendaal-Oost. Dat lijkt GroenLinks relevante informatie die zij thans nog mist.

Welke oplossing nodig is, hangt sterk af van de verwachte verkeersgroei. De vraag is waarom er dan nog steeds, in tegenspraak met de richtlijn van het CPB, alleen met een hoog groeiscenario is gekend en niet ook met een laag groeiscenario.

GroenLinks betreurt dat de 0+ variant toch niet is meegenomen ondanks het feit dat hierom, o.a. samen met D66, meermalen is verzocht. Door de vorige gedeputeerde is dat in een informatiesessie in Veenendaal ook toegezegd. Dit is temeer problematisch omdat Royal HaskoningDHV drie jaar geleden in een van haar studies concludeert, dat deze variant het verkeer goed afwikkelt tot 2030. De heer Mourik-Geluk meent, dat de vorige gedeputeerde heeft toegezegd de 0+ variant cijfermatig te zullen meenemen; hij herinnert zich niet dat is toegezegd dat deze variant zoals de andere varianten zou worden doorgerekend en gewogen.

De heer Van Essen licht toe de vraag, waarom de 0+ variant niet werd meegenomen, zelf in genoemde informatiesessie te hebben gesteld. Daarover is vervolgens een uitgebreide discussie gevoerd op basis waarvan de eerdergenoemde toezegging van de gedeputeerde is verkregen.

De heer Travaille voegt hieraan toe dat in zijn visie tenminste zes politieke partijen op dit moment voor die 0+ variant zijn.

De heer Van Essen geeft aan dat niet te hebben gezegd. GroenLinks hecht eraan dat deze variant nader wordt onderzocht, maar doet geen uitspraak of zij dit de beste variant vindt.

Spreker vervolgt, dat GroenLinks een kanttekening plaatst bij de conclusie van SWECO in een second opinion waarin zonder nieuwe verkeersanalyses maar op basis van eerdere studies een verbreding naar 2 x 2 rijstroken noodzakelijk wordt geacht; de studies w.o. die van Royal HaskoningDHV d.d. 1 mei 2015 waarnaar spreker eerder heeft gerefereerd. Dat lijkt in tegenspraak met elkaar. De manier waarop SWECO tot die conclusie komt, is voor GroenLinks derhalve onvoldoende transparant en navolgbaar. Het lijkt erop dat SWECO alleen heeft gekeken naar het hoge groenscenario en scenario's die iedere vorm van vertraging uitsluiten. Dat lijkt GroenLinks niet in lijn met het provinciaal Mobiliteitsplan; daarin wordt niet gezegd dat er helemaal geen vertraging meer mag zijn op provinciale wegen, maar ter zake worden andere normen gehanteerd.

Er is veel werk verzet maar GroenLinks mist een echte integrale afweging, waarin voor de verschillende varianten de kosten en effecten op doorstroming maar ook op leefbaarheid in samenhang worden afgewogen. Dat gold ook al voor 7.1. De matrix die de Staten daarover hebben ontvangen acht GroenLinks onvolledig, niet transparant; de scores lijken niet goed aan te sluiten bij de eerdere studies. GroenLinks constateert voorts dat de thema's leefbaarheid, geluid, luchtkwaliteit onderbelicht zijn in de afweging; ze worden wel genoemd maar niet gekwantificeerd, terwijl de provincie in deze wel hoge ambities heeft. Uit de stukken blijkt dat de luchtkwaliteit in alle varianten verslechtert. GroenLinks vraagt zich derhalve af of er geen varianten zijn te verzinnen waarbij, naast de doorstroming, ook de luchtkwaliteit verbetert. Voor GroenLinks is voorts onvoldoende duidelijk wat het effect is van de verschillende varianten op de geluidshinder welke normen nu al worden overschreden. Samenvattend is het GroenLinks niet geheel helder waarom GS zich nu willen vastleggen op de keuze van een ingrijpende en behoorlijk dure voorkeursvariant, terwijl de economische haalbaarheid nog niet duidelijk is zoals uit het Statenvoorstel blijkt. Voorts is nog niet duidelijk hoe deze variant zich bij verschillende groeiscenario's verhoudt tot de 0+ variant in termen van oplossend vermogen, leefbaarheid en m.n. ook de maatschappelijke kosten en baten. GroenLinks past graag goed op de overheidsfinanciën. Bij dergelijke investeringen acht GroenLinks het noodzakelijk, dat de kosten en baten zorgvuldig tegen elkaar worden afgewogen. Dat inzicht is in de visie van GroenLinks een noodzakelijke voorwaarde voordat definitief een voorkeursvariant kan worden gekozen.

Desgevraagd door mevrouw Ens antwoordt spreker dat GroenLinks in deze op alle overheidsfinanciën wil passen en dit zelfs nog breder zou willen trekken. GroenLinks kan zich voorstellen, dat het gerechtvaardigd is om hier zoveel geld aan uit te geven als de maatschappelijke baten daartoe in verhouding staan. De voorliggende voorkeursvariant is veel duurder dan de 0+ variant. De voorkeursvariant heeft vermoedelijk een beter oplossend vermogen, maar de vraag is hoeveel beter dat dan is en of dat die extra kosten waard is. Dat beeld is er niet, hetgeen GroenLinks problematisch vindt omdat het om zoveel extra overheidsgeld gaat.

Spreker is zich ervan bewust dat nu niet het definitieve besluit wordt genomen, maar er wordt wel een trechter ingegaan op grond waarvan GroenLinks de andere variant niet wil afschrijven zonder dat het gevraagde inzicht is verkregen.

Spreker vervolgt dat door alle aandacht voor de variantkeuze nagenoeg wordt vergeten, dat er met de voorgestelde aanpak de komende 8 – 10 jaar eigenlijk nog niets verbetert. Dat lijkt GroenLinks onverstandig. In lijn met de adviezen van de gemeente en de Klankbordgroep lijkt het GroenLinks goed om in ieder geval op een zo kort mogelijke termijn maatregelen te nemen om de doorstroming en leefbaarheid te verbeteren. GroenLinks denkt hierbij aan OV- en fietsmaatregelen en verankering daarvan bv. in de vorm van een vergoeding; het verbeteren van de fietsontsluiting Veenendaal-Oost naar De Klomp; het verbeteren van de aansluiting bij de A12 door middel van het aanpassen van de invoegstrook bij de benzinestations; het maken van afspraken met bedrijven over mobiliteitsmanagement. Met betrekking tot maatregelen ter verbetering van de leefbaarheid kan worden gedacht aan diffractoren om geluidshinder tegen te gaan; afspraken met scholen; verlaging van de snelheid. Het lijkt GroenLinks zeer wenselijk om de snelheid te verlagen naar 50 of 60 km/u. Dat verbetert de leefbaarheid en ontmoedigt het gebruik van de N233 als een alternatieve noord-zuid corridor. Mevrouw d'Hondt hoort nuttige suggesties ten aanzien van maatregelen die zouden kunnen worden genomen alvorens het besluit te nemen om alsnog te verbreden. Geïnformeerd wordt of GroenLinks er voorstander van is om het besluit tot verbreding uit te stellen totdat al deze minder ingrijpende maatregelen zijn genomen en de effecten daarvan bekend zijn.

De heer Van Essen zou het iets anders formuleren. Het lijkt GroenLinks in ieder geval wenselijk om genoemde minder ingrijpende maatregelen op een zo kort mogelijke termijn uit te voeren, waarmee Veenendaal niet pas in 2028 maar wellicht al in 2020 geholpen wordt. GroenLinks pleit er eveneens voor dat soort maatregelen op te nemen in het voorliggende besluit, omdat dit eigenlijk de eerste stap is. GroenLinks telt vervolgens voor de effecten van die maatregelen te monitoren. Daarnaast acht GroenLinks het verstandig om wel een start te maken met het uitwerken van de lange termijn variant, omdat dit tijd vergt. Dat plan kan vervolgens te zijner tijd desgewenst op basis van de monitoring worden aangepast.

Mevrouw Ens informeert of GroenLinks voornoemde, minder ingrijpende, maatregelen zonder onderzoek wil uitvoeren.

De heer Van Essen antwoordt het met de VVD eens te zijn, dat duidelijk is dat een verdiepte ligging effect heeft op de leefbaarheid. Voorts is GroenLinks ervan overtuigd dat de leefbaarheid in de aangrenzende woonwijken direct zal verbeteren als de snelheid op de Rondweg wordt verlaagd naar 50 of 60 km/u. Uit de verschillende adviezen vanuit Veenendaal leest spreker ook, dat deze maatregelen belangrijk worden geacht. In het Statenvoorstel wordt dit tussen de regels ook wel genoemd, maar in het besluit wordt daaraan vervolgens niet gerefereerd; dat betreurt GroenLinks. Gegeven de leefbaarheidsproblemen die zich op dit moment al voordoen acht GroenLinks dit een belangrijk onderdeel. Voorgesteld wordt dat te doen.

Luisterend naar alle insprekers is de 2 x 2 maaiveldvariant voor GroenLinks geen optie. Geïnformeerd wordt of GS dat standpunt delen.

Over de kosten is al veel gezegd. GroenLinks valt op dat in de stukken een tabel kosten staat van € 41 mln. met een dekkingsvoorstel voor € 35 mln. Verzocht wordt om een nadere toelichting.

Desgevraagd door mevrouw Hoek antwoordt spreker dat verbetering van de leefbaarheid voor GroenLinks geen randvoorwaarde maar een doel moet zijn, tezamen met het verbeteren van de doorstroming/bereikbaarheid.

Gedeputeerde Straat hecht er in de eerste plaats aan op te merken dat het memo d.d. 22 juni jl. een ultieme poging was om voor de behandeling in deze vergadering op een aantal punten helderheid te verschaffen. Dat dit memo pas vrijdag jl. is ontvangen, heeft te maken met het feit dat op 21 juni jl. nog een constructief gesprek heeft plaatsgevonden met Veenendaal.

Spreker licht vervolgens het memo toe waarin wordt ingegaan op de geldverdeling, snelheid en termijn tot aanleg. Het memo is bij de agenda gevoegd. Kortheidshalve zij verwezen naar de inhoud. Er zijn de nodige vragen gesteld en opmerkingen gemaakt over de fiets en het OV. Hierbij merkt spreker in de eerste plaats op, dat wat de provincie op dat gebied kan doen altijd no regret maatregelen betreffen. Uit onderzoek is gebleken dat maatregelen op dat gebied helpen, maar daarmee geen andere oplossing uit de modellen wordt gehaald dan de voorliggende voorkeursvariant. Wat

spreker betreft worden alle no regret maatregelen eveneens genomen. Dit staat niet als zodanig in het voorliggende voorstel, omdat het primair gaat om het oplossen van een vraagstuk van de Rondweg. Spreker zegt toe te zullen bekijken hoe verder vorm zou kunnen worden gegeven aan alle naar voren gebrachte goede suggesties ten aanzien van fiets en OV. Spreker wil dit echter wel toespitsen op de vraag, of het iets oplost in de varianten waarover thans met elkaar wordt gesproken.

Het lage groeiscenario is wel bekeken. Wellicht kunnen de Staten hierover nog van nadere informatie worden voorzien. Ook uit het lage groeiscenario blijkt de noodzaak van de 2 x 2 rijstroken.

De heer Van Essen bevestigt, dat hij daarover cijfers heeft opgevraagd en gekregen. Die laten bij een laag groeiscenario een aantal motorvoertuigen van 33.000 – 35.000 in 2030 zien op de drukste delen van de weg. In de afwegingstabel staat eveneens, dat maatregelen rond fiets en OV tot ca. 10% minder verkeer op de Rondweg kan leiden. Daarmee zal in 2030 sprake zijn van maximaal 31.500 voertuigen, waarmee nagenoeg wordt uitgekomen op het niveau van dit moment. Op grond hiervan kan GroenLinks zich voorstellen dat de 0+ variant voldoende oplossing biedt. Hierbij neemt GroenLinks in acht dat Royal HaskoningDHV uitkomt op ca. 32.500 voertuigen in 2030. Dat aantal ligt aanmerkelijk hoger. Daarbij stelt RoyalHaskoningDHV eveneens, dat twee van de drie kruispunten robuust genoeg is om 10% meer groei aan te kunnen waarmee boven de 35.000 voertuigen wordt uitgekomen.

Op grond van het vorenstaande vraagt GroenLinks zich af hoe SWECO zonder een nieuwe verkeersanalyse te hebben gedaan tot de conclusie kan komen dat 2 x 2 rijstroken noodzakelijk is.

De heer Travaille deelt mede, dat de PvdD zich aansluit bij het betoog van GroenLinks. Spreker begrijpt dat bij GS de bereidheid bestaat om een pakket fiets- en OV maatregelen nader uit te werken. De PvdD pleit ervoor om, voor de infrastructurele maatregelen, eerst de fiets- en OV maatregelen te treffen omdat deze op korte termijn effect hebben. Geïnformeerd wordt of de Staten ter zake een voorstel tegemoet kunnen zien.

Gedeputeerde Straat memoreert juist te hebben bepleit dat niet in het voorliggende voorstel mee te nemen, omdat het daarin primair over het vraagstuk van de Rondweg gaat. De PvdD spreekt direct over een pakket maatregelen. Dat wekt de indruk alsof er in een keer een totaaloplossing ligt. Spreker heeft aangegeven bereid te zijn naar alle naar voren gebrachte suggesties rondom fiets en OV te kijken. Hij zou daarover graag door willen praten met Veenendaal en op basis daarvan bekijken of de provincie daarin een verantwoordelijkheid kan nemen.

Zoals gezegd pleit spreker ervoor dit los te koppelen van het voorliggende voorstel. Indien het voorstel van de PvdD wordt gevolgd, is spreker ervan overtuigd dat dit tot een vertraging zal leiden omdat de voorgestelde suggesties naar verwachting niet voldoende zullen zijn om het probleem geheel op te lossen.

Spreker constateert dat uit het betoog van GroenLinks blijkt dat feitelijk al over de cijfers bij een laag groeiscenario wordt beschikt. Daaraan dient in zijn visie het cijfer te worden gekoppeld van waar de grens ligt waarop het echt begint te knellen bij 2 x 1. Los van alle onderzoeken hanteert de provincie daarbij een norm van 30.000 motorvoertuigen per dag. Bekend is dat het autoverkeer nog zal groeien, omdat er nog twee-derde woonwijk bijkomt en daarmee naar schatting 4000 motorvoertuigen per dag. Daarmee is het vraagstuk, dat hier moet worden opgelost, wel degelijk aan de orde. Ook in het geval van het lage groeiscenario is die grens steeds in zicht. Op grond hiervan is het voorstel van GS om hierover met elkaar een knoop door te hakken; in ieder geval als het gaat om de voorkeursvariant, zodat er verder kan worden gegaan.

De heer Van Essen wijst erop dat GroenLinks de 2 x 2 op dit moment niet per definitie afwijst. Het gaat erom, dat de aantallen voertuigen dicht bij elkaar zitten. Daarmee is de afweging van wat een verstandige oplossing is op dit moment sterk afhankelijk van die verkeersontwikkeling op termijn. Op grond hiervan en vanwege het feit dat de kosten van de varianten zo verschillen, leeft bij GroenLinks de behoefte de kosten en baten in beeld te hebben.

Gedeputeerde Straat geeft aan dat bekeken moet worden wat een dergelijke kosten-batenanalyse nog zou kunnen opleveren. Er is al veel onderzocht en afgewogen. Op dit moment is sprake van een hoog groeiscenario maar, zoals gezegd, is ook bij een laag groeiscenario een verkeerstoename voorspeld. De 0+ variant is in de afwegingen meegenomen. Vrij snel is echter tot de conclusie gekomen, dat op die variant onvoldoende capaciteit zit.

GS zijn geen voorstander van het later alsnog treffen van maatregelen. De aanleg van een turboronde is kostbaar. Op grond daarvan zal er een paar jaar later niet snel alsnog worden gekozen voor een verdiepte ligging.

Wat nu wordt gedaan is met elkaar het gesprek voeren over de gewenste voorkeursvariant. Bij de gemeente leefde echter evenals bij de Staten het vraagstuk op het gebied van de leefbaarheid. Op grond daarvan gaat het in het voorliggende voorstel thans over de voorkeursvariant plus de verdiepte ligging. Met het voorliggende voorstel wordt nog niet alles afgekaart, omdat er nog veel moet worden uitgezocht m.n. op het gebied van de snelheid en de financiën. Thans wordt aan de Staten en de raad gevraagd of zij ermee kunnen instemmen, dat het vervolgproces wordt ingericht op basis van de voorliggende voorkeursvariant plus de verdiepte ligging van het kruispunt met de prins Clauslaan. In de 0+ variant zit de verdiepte ligging niet.

Spreker wil niet nu al een uitspraak doen over de gewenste snelheid. Zoals in het memo d.d. 22 juni jl. is verwoord, is hij bereid de mogelijkheden en meerwaarde van een snelheidsverlaging te onderzoeken omdat het hier en daar krap is. Op grond hiervan is in het voorliggende stuk opgenomen vooralsnog het gebruikelijke provinciale uitgangspunt op een dergelijke weg zijnde 80 k/u te hanteren.

Mevrouw d'Hondt memoreert de discussie met de voormalige gedeputeerde Mobiliteit over de Zuidense Ring, die ingericht was als een 100 km/u weg. Beweerd werd dat snelheidsverlaging een kostbare zaak zou zijn, omdat de weg in dat geval anders zou moeten worden ingericht. Om een vergelijkbare discussie in het onderhavige geval te voorkomen en vanwege het feit dat de wens voor een snelheidsverlaging er al ligt voor de aanleg van de weg, pleit de PvdA ervoor nu in een keer het goede besluit te nemen.

Gedeputeerde Straat licht toe dat op grond daarvan zijn voorstel is een en ander goed te onderzoeken, zodat hierover in december het juiste besluit kan worden genomen. Volgens hem moet dat besluit niet nu al worden genomen, omdat de consequenties nog niet bekend zijn.

De heer Van Kranenburg informeert wat in dat geval de portee is van het laatste beslispunt in het Statenvoorstel.

Gedeputeerde Straat antwoordt, dat een snelheid van 80 km/u nu eenmaal het afgesproken beleid is voor een provinciale weg. Op grond daarvan wordt dat als zodanig als uitgangspunt genomen. In zijn visie heeft hij duidelijk aangegeven, dat de snelheid bespreekbaar is.

Mevrouw Poppe vindt het op grond van alle nieuwe ontwikkelingen (smart mobility, mobility als een service) te gemakkelijk om vast te houden aan het uitgangspunt van 80 km/u. De SP pleit ervoor van het uitgangspunt af te stappen en te besluiten tot een 60 km/u weg.

Mevrouw d'Hondt verzoekt GS in het kader van de leefbaarheid ook de kosten en baten van een 50 km/u weg te onderzoeken.

De heer De Droog hoort de gedeputeerde zeggen dat de uitkomst van onderzoek naar snelheidsverlaging in het voorstel in december tegemoet kan worden gezien. In de beleving van D66 zal snelheidsverlaging in het kader van de mobiliteit vooral een negatief effect hebben op de doorstroming; op alle andere onderwerpen waarvoor de insprekers zijn gekomen qua leefbaarheid levert het juist voordelen op. Geïnformeerd wordt of dit niet via een amendement kan worden geregeld.

De heer Van Essen betwijfelt of snelheidsverlaging een negatief effect heeft op de doorstroming. Volgens GroenLinks wordt het negatieve effect veel meer bepaald door de kruispunten.

Het idee om daarover mogelijk een amendement in te dienen spreekt GroenLinks wel aan.

Mevrouw Ens vraagt zich af of een amendement wel nodig is. De VVD acht niet verkeerd om, zoals in het voorliggende voorstel wordt gedaan, van het bestaande provinciale beleid uit te gaan. Toegezegd is dat de bereidheid bestaat om nader te kijken naar de kosten en baten van een snelheidsverlaging, hetgeen in de visie van de VVD past binnen het voorliggende voorstel.

De heer Van Kranenburg merkt op, dat de laatste bullit in het ontwerpbesluit over de snelheid wat de ChristenUnie betreft moet te worden geschrapt.

De heer Van den Dikkenberg informeert wat GS van de Staten nodig hebben om een zo constructief mogelijk gesprek met Veenendaal te kunnen voeren en te bewerkstelligen dat de Rondweg zo snel mogelijk wordt aangelegd.

Mevrouw De Groot deelt mede dat 50PLUS de ontwerpsnelheid van belang acht. Zij constateert echter, dat de provincie en de gemeente ter zake van de fifty – fifty kostenverdeling wel heel ver uit elkaar liggen. Op grond daarvan is de vraag of het wellicht niet verstandig is eerst te polsen hoe ver Veenendaal qua financiële bijdrage wil/kan gaan.

Mevrouw Dercksen merkt op dat er in haar visie een duidelijk voorstel voorligt; het antwoord van de gedeputeerde is eveneens duidelijk. Als de Staten iets anders willen dan in het voorstel staat, is het aan de Staten om met amendementen te komen. Dat behoeft derhalve thans niet perse onderwerp van gesprek te zijn noch wat zojuist wordt ingebracht door de SGP. Spreekster pleit ervoor bij het agenda onderwerp te blijven.

Gedeputeerde Straat geeft aan er op zich geen moeite mee te hebben om de laatste bullit in het ontwerpbesluit over de snelheid te schrappen, omdat hij daarmee op de voorgestane wijze verder kan nl. dat er een uitgangspunt is t.w. het provinciaal beleid en de bereidheid om samen met de gemeente te kijken naar andere varianten. Spreker pleit ervoor nu geen snelheid vast te stellen, omdat het effect niet precies bekend is. Indien in deze bv. 50 km/u wordt vastgesteld, ontstaat er wellicht een ingewikkelde discussie tussen provincie en gemeente over de overdracht van de weg. Spreker verzoekt de Staten derhalve provincie en gemeente de ruimte te gunnen om een en ander netjes met elkaar uit te zoeken. De wijze waarop het proces is ingericht, sluit volledig aan bij de wens van de Staten om daar serieus naar te kijken.

Op de wijze waarop met de financiën wordt omgegaan, is spreker al ingegaan. Wat er gebeurt als de gemeenteraad niet met het voorliggende voorstel instemt, kan spreker niet overzien. De financiering van de verdiepte ligging van de kruising is gebaseerd op het laatste gesprek op bestuurlijk niveau. Als de gemeenteraad besluit daarin niet mee te gaan, dan ligt er slechts een dekking voor de maaiveldvariant; die variant wil echter niemand. Vooralsnog gaat spreker er vanuit, dat partijen voorstaan er gezamenlijk uit te komen.

Mevrouw d'Hondt informeert of het klopt dat, als wordt uitgegaan van het volledige voorstel van € 41 mln. inclusief alle (boven)wettelijke maatregelen, aan de gemeente € 8,5 mln. wordt gevraagd voor de leefbaarheidsmaatregelen.

Gedeputeerde Straat licht toe, dat de kosten dienen te worden uitgesplitst. De maaiveldvariant kost € 14 mln. te betalen door de provincie. De verdiepte ligging met de kruising prins Clauslaan kost € 17 mln. waarvan het voorstel een fifty – fifty kostenverdeling is. Tot slot de wettelijke maatregelen die bij de maaiveldvariant horen. Die kosten zijn nog niet precies bekend maar worden geschat op € 5 - 10 mln. In de € 41 mln. is voor de zekerheid uitgegaan van € 10 mln. Het klopt derhalve, dat in het kader van de € 41 mln. de vraag aan de gemeente is om € 8,5 mln. bij te dragen nl. de helft van de verdiepte ligging met de kruising prins Clauslaan. Dat is iets anders dan de wettelijke maatregelen ad € 10 mln. In de desbetreffende tabel worden deze drie zaken duidelijk uit elkaar getrokken. De € 8,5 mln. is ook in eerdergenoemd gesprek met de gemeente op 21 juni jl. als zodanig aan de orde geweest.

Er is een aantal vragen gesteld over zaken die van te voren zouden moeten worden uitgezocht rondom o.a. natuur, klimaat, WHO-normen, kosten-batenanalyse. De enige vraag die thans echter voorligt is, of GS met de voorgestelde voorkeursvariant verder kunnen met een basis voor de financiering. Definitieve besluitvorming vindt in december 2018/januari 2019 plaats. In aanloop daar naartoe moet nog een aantal zaken worden uitgezocht. Op dit moment hoeft derhalve niet alles klaar te zijn. Daarop wordt in december teruggekomen. Nu wordt gevraagd om de voorkeursvariant te accorderen, de randvoorwaarden vast te leggen en GS daarbinnen de ruimte te geven om verder te praten met Veenendaal met het doel om er met elkaar uit te komen.

De heer Van Essen informeert waarom GS van de Staten een uitspraak over de voorkeursvariant nodig hebben om de economische haalbaarheid verder uit te werken.

Gedeputeerde Straat antwoordt, dat hij dan met één variant verder gaat.

De heer Van Essen geeft aan dat dit z.i. ook zonder die keuze kan. GS kunnen aangeven in december met een voorkeursvariant te komen incl. een financiële onderbouwing.

Gedeputeerde Straat merkt op dat het hem niet is ontgaan dat dit een stevig onderwerp is in de Staten. Op grond hiervan leek het hem handig om dit onderwerp in twee stappen met de Staten te be-

spreekt. Met de door GroenLinks voorgestelde werkwijze bestaat het risico, dat in december wederom alle varianten langskomen; dat wil hij voorkomen.

Mevrouw Hoek stelt op grond van de gevoerde discussie voor vast te stellen, dat het voorliggende voorstel niet besluitrijp is voor PS en opnieuw in de commissie te behandelen als het nodige is uitgezocht.

De voorzitter acht het wenselijk door te gaan op het pad dat thans wordt gelopen, mede omdat door diverse sprekers is verzocht om vaart.

Zij resumeert dat aan de Staten wordt gevraagd in te stemmen met het voorliggende voorstel, met in achtneming van de toezegging dat een aantal zaken nog zullen worden uitgezocht voor definitieve besluitvorming in december 2018/januari 2019.

Gedeputeerde Straat voegt hieraan toe, dat de bespreking over de voorkeursvariant bewust op dit moment aan de Staten wordt voorgelegd. Uitstel van deze besluitvorming zal tot vertraging leiden. Ook hij heeft in de gesprekken met Veenendaal en bij de sprekers gemerkt, dat de wens is dit probleem zo snel mogelijk op te lossen. Het betreft een van de belangrijkste verkeersknelpunten in de provincie op grond waarvan GS de urgentie op het dossier erkennen.

De heer Travaille heeft begrepen, dat kosten en baten nog in beeld worden gebracht. Geïnformeerd wordt of dit inclusief alle gevraagde aspecten rond duurzaamheid en leefbaarheid is die thans in de stukken worden gemist.

Voorts meent spreker vijf fracties horen vragen naar de kosten en baten van de 0+ variant. Die zijn nu niet inzichtelijk, waardoor ze niet kunnen worden meegewogen.

Tot slot memoreert spreker te hebben voorgesteld niet te besluiten over voorkeursvarianten voordat getoetst is aan de WHO-norm, die in de Kadernota staat genoemd als een toetsingscriterium.

Gedeputeerde Straat merkt op, dat de PvdD hiermee pleit voor uitstel van besluitvorming. In het voorliggende stuk wordt de nodige aandacht besteed aan de WHO-norm en duurzaamheid. Aangegeven is wat nog zal worden uitgezocht in aanloop naar definitieve besluitvorming in december 2018/januari 2019. Nu geen besluit nemen over het voorliggende voorstel, betekent vertraging. Dat is de afweging, die in politieke zin wellicht terecht wordt gemaakt. Zijn oproep is dat niet te doen, omdat er nog een half jaar de tijd is om het nodige uit te zoeken en de Staten vervolgens op basis van de uitkomst de afweging kunnen maken in december 2018/januari 2019.

Mevrouw Hoek kan zich voorstellen dat besluitvorming niet wordt uitgesteld, maar dat toegezegd wordt dat dit onderwerp eerst nogmaals in de commissie wordt besproken alvorens definitieve besluitvorming in PS plaatsvindt.

Mevrouw d'Hondt merkt op dat uit de discussie blijkt dat het voorliggende voorstel op veel punten voor veel fracties nog erg onduidelijk is. Het is niet de eerste keer dat over dit onderwerp wordt gesproken; daarin zijn die vragen ook al gesteld. Op grond hiervan heeft zijn er moeite mee dat wordt gesuggereerd dat de Staten, indien zij beantwoording wensen, zelf schuldig zijn aan vertraging van de besluitvorming. De PvdA hoopt derhalve, dat de gevraagde informatie tijdig voor de besluitvorming wordt verstrekt.

Desgevraagd door de voorzitter antwoordt gedeputeerde Straat, dat de aanleiding van zijn laatste memo d.d. 22 juni jl. was de Staten te informeren over het constructieve gesprek dat op bestuurlijk niveau met Veenendaal is gevoerd op 21 juni jl. over een aantal onduidelijkheden; dit memo moet worden gezien als een aanvullende toelichting op de stukken.

Op basis van de thans gevoerde discussie ziet spreker geen aanleiding om het voorliggende Staten-voorstel aan te passen.

Hij heeft naar aanleiding van de opmerking van de ChristenUnie aangeven er geen moeite mee te hebben om desgewenst de laatste bullit in het ontwerpbesluit over de rijsnelheid te schrappen, omdat daardoor het voorgestelde verdere proces niet wijzigt. Daarbij heeft hij er echter eveneens voor gepleit geen lagere rijsnelheid op te nemen, omdat de provincie zich daarmee wellicht teveel vastlegt.

In het voorliggende stuk staat, dat de Staten in december een investeringsvoorstel tegemoet kunnen zien. Daarin komen alle besproken zaken aan de orde (w.o. snelheid, WHO-norm, duurzaamheid, inpassing, precieze kostenverdeling en hopelijk duidelijkheid over de bijdrage van de gemeente Veenendaal). Voorts komt er een uitgewerkte planning. GS hopen dat PS op basis van die stukken, die eerst in deze commissie zullen worden behandeld, tot definitieve besluitvorming kunnen komen in december 2018/januari 2019.

De voorzitter rondt de bespreking over dit onderwerp af met de conclusie, dat de commissie ermee instemt dat het voorliggende voorstel naar PS wordt doorgeleid met de titel normaal debat.

2. ALGEMEEN

2.1 Mededelingen

Op 27 juni a.s. vindt er vanaf 19.30 uur een gesprek plaats tussen de gemeenteraad van Utrecht en Provinciale Staten over de **informatievoorziening rondom de Uithoflijn**.

Agendapunt 3.2, statenbrief **stimulerende rol provincie bij aanpak asbestdaken**, wordt afgevoerd.

De heer De Droog licht toe dat hij deze brief in eerste instantie had opgewaarderd, omdat hij de inhoud weinig concreet vond. Toen hoorde hij dat bijlage 2 meer concrete informatie bevatte en dat geeft hem meer houvast. Met die informatie kan hij nu volstaan, maar hij geeft GS wel mee om alert te blijven op de concreetheid van de stukken.

De heer Ubaghs laat weten dat hij de nodige vragen heeft over deze statenbrief. Hij zal zijn vragen schriftelijk indienen.

Gedeputeerde Pennarts gaat in op motie van 6 november 2017 die luidde: **“gezonde leefomgeving voor de Zuilense Ring”**. Daarin werd gevraagd om onderzoek naar de ontwikkelingen tot 2030 van geluidshinder en luchtkwaliteit in de wijken rondom de Zuilense Ring, alsmede de effecten van de geplande aanpassing van de NRU. Inmiddels heeft er een drukbezochte informatiemiddag plaatsgevonden voor omwonenden, maar daar waren ook PS leden en raadsleden uit Utrecht aanwezig. Met de bureaus van de Zuilense Ring zijn er twee gesprekken gevoerd. Inmiddels is er gestart met het maken van de geluids- en luchtberekeningen. Zij verwacht de commissie daarover na de zomervakantie nader te kunnen informeren. Positief is het dat er dienaangaande uniformiteit zit in de onderzoeksgegevens van de gemeente Utrecht en die van de provincie Utrecht, zodat indicatoren en uitslagen over de volle breedte vergelijkbaar zijn.

Gedeputeerde Straat deelt mede dat er **vanaf woensdag a.s. in het openbaar vervoer wordt gestaakt**, omdat de onderhandelingen zijn mislukt. De provincie Utrecht is opdrachtgever van U-OV en van Syntus, maar is geen partij in de onderhandelingen tussen werkgever en werknemers in het arbeidsconflict. Hij hoopt voor alle partijen, maar zeker ook voor de reizigers, dat er op korte termijn een oplossing wordt gevonden.

De heer Van Kranenburg merkt op dat **een aantal van zijn vragen is afgevoerd**, omdat ze als technisch worden bestempeld, terwijl hij die vragen juist politiek heeft ingekleurd. Hij begrijpt dat de

agenda's vol zijn maar hij wil dit toch onder de aandacht van het presidium brengen. Hoe gaat men hier in de toekomst mee om? Hij heeft vier punten opgevoerd, terwijl er drie zijn afgevoerd. Die drie punten gaan over de fiets en de fiets is voor de ChristenUnie een belangrijke politieke kwestie.

De voorzitter antwoordt dat de heer Van Kranenburg kennis heeft kunnen nemen van de beweegredenen om, waar mogelijk, vragen technisch af te doen. Mochten de antwoorden op de schriftelijk ingediende vragen reden zijn om in de commissie te bespreken, dan kunnen deze punten alsnog voor de volgende commissievergadering worden opgevoerd. Overigens betreft het hier zeker een punt van aandacht voor het presidium.

De heer Van Kranenburg memoreert dat er een memo is toegezegd over de **Syntus scholierenbus van de Ronde Venen naar Gouda**. Ook zou er deze week bericht komen over de **kosten van het fietstunneltje bij Leersum**. Echter, hij heeft daarover niets ontvangen.

Gedeputeerde Straat antwoordt dat het memo over de Syntus scholierenbus eerst bij Syntus is uitgezet omdat zij de kosten moeten aangeven. Zodra daar antwoord op is gegeven, zal de commissie daarover een memo ontvangen.

Eerder heeft spreker wat betreft het fietstunneltje bij Leersum aangegeven, dat alle varianten worden onderzocht, zodat er een totaal afweging kan worden gemaakt. Hij zal daarop in het najaar terugkomen.

2.2 Verslag Statencommissie MME 28 mei 2018

Het verslag van deze vergadering wordt vastgesteld.

2.3 Rondvraag

Er zijn geen rondvragen ingediend.

2.4 Termijnagenda

Vastgesteld wordt dat de **subsidieverordening onderwijs-arbeidsmarkt** van de termijnagenda kan worden afgevoerd.

Gedeputeerde Straat komt terug, conform toezegging, op het **zwart boek openbaar vervoer**. Hij had toegezegd daarover met de vervoerders in gesprek te zullen gaan, met betrekking tot de klachten over het materieel. Hij wil daarover nu graag aan deze commissie terugkoppelen. Uit het zwart boek bleek dat de bussen soms lang rondrijden met zgn. C storingen. Dat zijn kleinere storingen die de veiligheid of de exploitatie niet in gevaar brengen. Qbuzz erkent dit. Mede door de vele werkzaamheden worden er soms veel schades gereden, met name op het USP en in het Stationsgebied, waardoor er soms ook achterstand ontstaat in het verhelpen van die storingen. Qbuzz benadrukt dat het nooit gebeurt dat bussen blijven rijden met defecten die de veiligheid in gevaar brengen. Bij A storingen (=grote storingen) wordt de bus onmiddellijk voor reparatie binnengehaald. Qbuzz geeft ook aan dat in overleg met de OR er vrijwel nooit klachten zijn over de staat van het materieel.

In het zwart boek zijn ook opmerkingen over communicatieapparatuur gemaakt, die zou niet goed functioneren. Dit blijkt te komen door problemen met de vorige mobiele provider van Qbuzz. Qbuzz heeft een nieuwe provider en die problemen zijn nu opgelost. De noodknop bleef overigens altijd bruikbaar omdat deze via andere kanalen werkt. Ook is er met Qbuzz over de rijtijden gesproken. Qbuzz geeft aan het jaarlijkse dienstenpakket goed door te lichten en waar nodig diensten te verrui-

men. Hoewel het door de grote drukte in de stad kan voorkomen dat rijtijden onder druk komen te staan, zijn diensten niet structureel te krap volgens Qbuzz. De diensten zijn de laatste jaren alleen maar ruimer geworden.

Mevrouw Noordenbos heeft gesproken met een OR lid van Qbuzz. Hij zei dat Qbuzz veel beloftes doet, maar dat deze niet worden nagekomen. Dat maakt dat het personeel op den duur zo boos wordt dat ze meewerken aan een staking. Het zou goed zijn wanneer de gedeputeerde ook zou spreken met leden van de vakbond en de OR van Qbuzz.

Gedeputeerde Straat wil de rolverdeling tussen partijen nadrukkelijk in het oog houden. De provincie heeft over de punten, die hij zojuist meldde, als concessieverlener gesproken met Qbuzz, de concessiehouder gesproken. Hij kan zich voorstellen dat er tussen partijen in het bedrijf verschillen van inzicht bestaan maar hij wil zich niet bemoeien met de bedrijfsvoering van Qbuzz, en zeker niet met het arbeidsconflict dat nu gaande is. Dat is niet de rol van de provincie Utrecht.

De heer Travaille vraagt waarom de **uitvoeringsagenda luchtkwaliteit** niet voor deze vergadering is geagendeerd, zoals in de termijnagenda wordt aangegeven.

Gedeputeerde Pennarts antwoordt dat dit stuk wordt geagendeerd voor de commissievergadering MME van 3 september a.s.

Gedeputeerde Straat zegt toe, op verzoek van de heer Van Essen, dat de commissie via een memo zal worden geïnformeerd over een oplossing voor **fietsknelpunten bij de Liesbosch in Nieuwegein**.

2.5 Kadernota 2019-2022 en voorjaarsnota 2018

De heer Van Essen geeft aan dat de inbreng van GroenLinks in de commissie BEM naar voren zal worden gebracht.

Mevrouw d'Hondt deelt mede dat de PvdA nog een aantal aanvullende technische vragen schriftelijk zal gaan indienen.

De heer Mourik-Geluk merkt op dat ook het CDA de nodige punten tijdens de commissievergadering BEM zal inbrengen.

Wel wil hij nu ingaan op het punt van de NRU uit de voorjaarsnota. Deze kwestie is afhankelijk gesteld van een bijdrage van het rijk. PS ontvingen informatie over de uitkomsten van het BO MIRT. Hij vond dat toch wat "zompige teksten". Immers, de provincie Utrecht zal van het rijk geen geld ontvangen voor de Rijnbrug, U Ned is nog steeds een vaag verhaal en het is zeer de vraag of er wel geld komt voor de NRU. Een en ander kan wel in het regeerakkoord staan, maar dat wil niet zeggen dat er daarvoor geld beschikbaar komt. Hij krijgt toch de indruk dat de gedeputeerde daar op voorsorteert met de volgende tekst uit de voorjaarsnota: "Mocht blijken dat het rijk geen extra bijdrage aan de opwaardering van de NRU wil verlenen, dan komen wij met een separaat voorstel over hoe om te gaan met extra beschikbare middelen. Die middelen komen voor een deel uit de reserve Nieuwe Hollandse Waterlinie." Wat bedoelen GS daarmee? Gaan projecten niet door, wanneer er geen geld beschikbaar komt?

Mevrouw Poppe constateert dat de Kadernota volstaat met mooie ambities. Lastig is het dat de tekst en de financiële overzichten elkaar steeds afwisselen, dat vraagt veel zoekwerk. Bovendien bevat het

document veel “ambtenarentaal” die het geheel er niet begrijpelijker op maakt. Ter illustratie verwijst zij naar punt 4.2 en 4.2.1.

Voor het OV worden er mooie plannen gemaakt. Binnenkort komt Vijfheerenlanden over naar de provincie Utrecht. Deze gemeente valt nu nog onder de provincie Zuid-Holland. De vraag is hoe er met de concessie voor Vijfheerenlanden wordt omgegaan. Moet Syntus dat overnemen of moet de provincie Utrecht een deel van de concessie van Arriva overnemen?

Nogmaals vraagt de SP zich af waarom er voor het OV zo krampachtig wordt vastgehouden aan het credo: “Alles moet, maar wel voor hetzelfde budget”, terwijl de kosten voor de tram de pan uit rijzen. Voor de tram kan steeds weer opnieuw een extra bedrag worden gevonden maar voor de broodnodige bus niet.

Als het gaat om arbeidsvoorwaarden, wordt er direct naar de vervoerder verwezen. Men kan er niet omheen dat de concessies goedkoop worden aanbesteed en dat dit op de chauffeurs wordt verhaald. De arbeidsvoorwaarden worden minder en minder, 9 uur sturen met een pauze van 20 minuten is geen uitzondering terwijl zelfs de plaspaauze onder een vergrootglas staat.

In de Kadernota staat dat er wel loon- en prijscompensatie voor recreatieschap Stichtse Groenlanden wordt geboden, maar met de buschauffeurs wordt geen rekening gehouden. Ook daar gaan de personeelskosten en brandstofprijzen omhoog. Ook het onderhoud van de bussen wordt duurder omdat deze meer geavanceerde apparatuur bevatten. De vraag blijft waarom de provincie blijft vasthouden aan het zelfde budget voor het OV.

Mevrouw Noordenbos leest dat de provincie 13 fte gaat aannemen voor publiek ondernemerschap. Wat heeft de provincie nu al gemist, omdat de provincie dergelijke functionarissen nog niet in dienst had? Wat gaan deze mensen doen? Hoe houden PS invloed op de plannen om de EBU om te vormen in een Regionale Ontwikkelingsmaatschappij en de OMU extra geld te geven?

Destijds werd aangegeven dat staatssteun voor het Henschotermeer absoluut uit den boze zou zijn, echter, nu blijkt er wel sprake te zijn van staatssteun in vele economische projecten. De SP vraagt zich af: wanneer wel en wanneer niet.

Op de vraag van de SP of er extra vierkante meters recreatieterrein bij komen voor de inwoners van de provincie Utrecht, met het oog op de Oostelijke Vechtplassen, werd door GS geantwoord dat dit niet het geval is. De natuur wordt daar verbeterd. Is het niet beter dat de provincie Utrecht uit het natuurbudget gelden aan de Oostelijke Vechtplassen gaat geven? Dat heeft niets met recreatie te maken. Het geld voor recreatie kan beter ergens anders aan worden besteed.

Wat betreft RODS, vraagt zij hoeveel hectare recreatie erbij is gekomen rond de stad Amersfoort. Zij bedoelt zwemwater en gebied voor dagrecreatie, maar geen routes of paden.

Mevrouw De Haan vindt de Kadernota goed leesbaar en toegankelijk. De ChristenUnie zal een aantal opmerkingen in de commissie BEM naar voren brengen, o.a. de punten die de organisatie betreffen. Zo gaat het over goed en transparant bestuur maar ook om de organisatie met investeringen in kwaliteit en kwantiteit op een hoger plan te krijgen.

Aangegeven wordt dat de pijlers “aantrekkelijke leefomgeving” en “goede bereikbaarheid” belangrijk zijn. Bij de aantrekkelijke leefomgeving wordt in de kadernota het nodige genoemd met betrekking tot asbest, luchtkwaliteit, hoogspanning en omgevingslawaai en dat spreekt haar fractie aan. De provincie kan op dit gebied veel voor zijn inwoners betekenen. Wat betreft goede bereikbaarheid onderstreept zij het belang van de fiets en het OV.

Veel staat er in de Kadernota over economische ontwikkelingen. Het is een veelheid aan verschillende zaken waardoor er versnippering dreigt. Het is voor haar niet gemakkelijk daar een totaal beeld van te krijgen. Meer duiding over de ROM, de EBU en de OMU is wenselijk.

In de voorjaarsnota komt naar voren dat er bijstelling nodig is op het gebied van de energietransitie, zoals vele fracties de afgelopen maanden hebben bepleit. Het tempo is te laag en versnelling is nodig. Dat punt komt terug op de agenda en daar zal zij dan op ingaan.

De heer Van Reenen deelt mede dat de VVD de inbreng over de Kadernota vooral in de commissie BEM naar voren zal brengen.

Wat betreft agendapunt 3.2, (rol provincie bij aanpak asbestdaken) dat nu niet meer in deze vergadering wordt behandeld, pleit de VVD voor meer regie van de provincie Utrecht.

Mevrouw Hoek verwijst naar pag. 45, recreatieschap Stichtse Groenlanden. 50PLUS vindt het niet acceptabel dat er een aantal jaren geen loon- en prijscompensatie is toegepast en dat dit nu door de deelnemende gemeenten moet worden opgebracht om een en ander weer recht te trekken. Daardoor wordt de bijdrage van de gemeenten met 10% verhoogd.

Op pag. 50, vastgoed, wordt melding gemaakt van de inkomsten uit verhuur van vastgoed. Gemeld werd destijds dat de ABNAMRO tijdelijk in het provinciehuis zou trekken. Hoe lang gaat dat nog duren? In de begroting moet wel reëel worden geraamd hoe lang nog op die inkomsten kan worden gerekend.

De heer Suna vraagt waarom 50PLUS de verhoging van 10% ten behoeve van recreatieschap Stichtse Groenlanden niet acceptabel vindt.

Mevrouw Hoek weet niet waarom er in voorgaande jaren geen loon- en prijscompensatie is toegepast: dat komt in de stukken niet naar voren. Het is erg slordig dat medewerkers jarenlang geen compensatie hebben ontvangen. Nu moet dat op een veel later moment worden rechtgetrokken door gemeenten 10% extra te laten bijdragen.

Op pag.70 wordt ingegaan op de BRU bijdrage van € 14 miljoen, die nu voor de Uithoflijn wordt aangewend. Er komt wel een compensatie voor de trajecten die in 2018 gerealiseerd zijn of worden. Gemeenten hebben voorts een wensenlijst voor projecten ingediend. Zij vindt hier en daar de compensatiebedragen nogal laag. 50PLUS wil voor de beeldvorming graag inzage in de wensenlijst die door gemeenten is ingediend.

In de bijlage, pag. 83, gaat het over bereikbaarheid. 50PLUS heeft zorg over de verkeersveiligheid in relatie tot de aanpassing vluchtstrook van de A2, waardoor de bus bij filevorming over de vluchtstrook mag gaan rijden. Om welke locaties gaat het en hoe wordt omgegaan met de vluchtstroken die in het verlengde liggen van de op- en afritten, waar heel vaak filevorming optreedt? Waar moet de bus dan rijden?

De heer Ijsennagger deelt mede dat de PVV in PS zal ingaan op de Kadernota.

De heer Van den Dikkenberg memoreert dat er de vorige keer is gediscussieerd over de ontwikkeling van EBU naar ontwikkelingsmaatschappij. De SGP vindt dat dit minimaal een statenvoorstel waardig is, immers, het gaat hier om een principiële keuze. Een ontwikkelingsmaatschappij is op zich een goed vehikel om middelen binnen te krijgen, maar het lijkt erop dat de OMU wordt uitgebouwd tot ontwikkelingsstak om de financiële druk en belangen bij de EBU wat weg te nemen om die gefocust te

laten zijn op creatieve ontwikkeling met bedrijfsleven en onderwijs. De OMU is een maatschappij voor de hele provincie, terwijl de EBU zich met name richt op Utrecht en Amersfoort.

Het is een goede zaak dat ook Foodvalley wordt genoemd. Het is moeilijk daar financiën voor te vinden maar er is toch gestart met de ondersteuning van programma's. Dat is een mooie opmaat richting de regiodeals die nu gesloten kunnen gaan worden. Wel is het vreemd dat er in de Kadernota op een aantal plaatsen lovend gesproken wordt over Foodvalley, gezien de historie, maar het is een goede zaak om positief naar de toekomst te kijken.

Mevrouw Dercksen deelt mede dat ook D66 het nodige over de Kadernota zal inbrengen tijdens de commissie BEM en de PS vergadering. Zij begrijpt dat er kennelijk een nieuwe procedure in gang is gezet, nl. dat PS eerst met brieven worden geïnformeerd over de bedragen en de doelstellingen die in de komende begroting worden opgenomen. Echter, dat geldt dan niet weer voor alles. Melding wordt gemaakt van de samenwerkingsagenda met het MKB: zij heeft daar nog steeds geen document over ontvangen terwijl dat wel was toegezegd.

Wat haar portefeuille betreft, kan zij volstaan met de extra uitgaven in de voorjaarsnota die worden voorgesteld. Zij begrijpt dat de OMU vanaf een bepaalde datum extra geld ontvangt. D66 ontvangt graag de jaarcijfers van de OMU. Geld wordt er vrijgemaakt voor erfgoed, nl. € 2 miljoen voor de Domtoren. Dat lijkt weinig gezien de zeer kostbare restauratie van de toren. Zij plaatst dit in het kader dat er vanaf 2020 veel ruimte in de Kadernota gaat ontstaan.

De heer Travaille vindt het een goede zaak dat er expliciet op doelen wordt gestuurd, zij het dat deze wel meer SMART geformuleerd moeten worden.

Op pag. 44 worden nieuwe ontwikkelingen geschetst, maar de PvdD mist daar de nieuwe ontwikkelingen rond energie. In dit kader moeten het klimaatakkoord, de klimaattafels en de versnellingsopgave van de provincie worden benoemd.

Bij het thema duurzaamheid is aangegeven dat dit conform planning verloopt. Hij vraagt naar de planning en de voortgang.

Bij gezonde en veilige leefomgeving staat dat bijsturing gewenst is. Geldt dat alleen voor asbest of ook voor het programma gezonde lucht?

In november werd aangegeven dat evaluatie heeft uitgewezen dat met aanjagen, voorlichting en mooie suggesties over zonnepanelen, er slechts 6 tot 12% van de asbestdaken is gesaneerd. De aanpak die nu wordt voorgesteld, blijft hetzelfde met aanjagen en het delen van voorbeeldprojecten. De PvdD verwacht daar niet veel van. Beter is het te onderzoeken wat bedrijven en burgers tegenhoudt om de daken te saneren, en pas daarna de passende maatregelen te nemen om zo meer voortgang in dit dossier te verkrijgen.

Op pag. 65, leefbaarheid, wordt aangegeven dat de WHO norm als beoordelingscriterium in alle programma's wordt opgenomen. Dat is heel goed nieuws. Dat had hij wel graag gehoord afgelopen maandag bij de behandeling van de nota Mobiliteit. De toetsing aan de WHO norm moet consequent worden toegepast, in alle programma's.

Op pag. 66 komt naar voren dat de provincie Utrecht van alle provincies de laagste investering in de energietransitie doet, terwijl Utrecht met de dichtbebouwde omgeving en nauwelijks duurzame opwekking één van de grootste opgaven heeft. De mate van realisering van het doel voor de energietransitie blijft, van alle doelen in de voorjaarsnota, het meest achterlopen. In de tekst staat dat bijstelling noodzakelijk is. Waar is het extra geld dat voor de energietransitie nodig is? Aangegeven

wordt bv. dat er voor bijstelling van het programma economie en recreatie, dat overigens redelijk op koers is, een miljoen euro wordt uitgetrokken.

Gedeputeerde Pennarts komt terug op de opmerking van de SP over de Oostelijke Vechtplassen en het voorstel om het budget aan echte recreatie te besteden en de natuurgelden te bestemmen voor de Oostelijke Vechtplassen. Die doorschuifmethodiek werkt niet. Er is geld gelabeld voor het Nationaal Natuur Netwerk, terwijl het in dit kader gaat om recreatie. Het geld wordt besteed aan daadwerkelijke recreatiedoeleinden van de Oostelijke Vechtplassen. Dat rechtvaardigt het budget dat daarvoor beschikbaar wordt gesteld .

Mevrouw Noordenbos merkt op dat gemeenten geld voor recreatie beschikbaar stellen, terwijl ook de provincie een budget voor recreatie heeft. De SP vindt het van groot belang dat er ook echte recreatiegebieden bij komen of worden verbeterd. Er wordt nu een heel groot bedrag gevraagd maar er komt geen millimeter recreatiegebied bij.

Gedeputeerde Pennarts antwoordt dat niet alle investeringen die in recreatie worden gedaan, leiden tot meer recreatie. De grootste uitdaging bij recreatie is in feite het onderhoud van recreatie, zodanig, dat het voor bezoekers aantrekkelijk blijft. Het budget dat voor de Oostelijke Vechtplassen beschikbaar is gekomen, is niet alleen van de provincie maar van ca. 20 partijen die gezamenlijk optrekken om de achteruitgang van een recreatiegebied met grote impact een halt toe te roepen en daar een flinke verbeteringsimpuls te geven. Daar is dit geld voor bestemd. Soms heeft dat een natuuraspect, bv. de bestrijding van woekerende waterplanten die de doorvaart van de pleziervaart belemmert. In het verleden heeft zij meermalen met PS over de Oostelijke Vechtplassen van gedachten gewisseld.

Mevrouw Hoek meent dat de provincie Noord-Holland de trekker is van dit gebeuren. Ook vanuit Brussel komt er geld beschikbaar voor de Oostelijke Vechtplassen. De bijdrage van de provincie Utrecht voor de Oostelijke Vechtplassen is relatief zeer beperkt.

Gedeputeerde Pennarts geeft aan dat er inderdaad een groot bedrag bijeen is gebracht door vele partijen, ook marktpartijen, om een kwaliteitsimpuls aan het gebied te geven. Zij doelde zojuist op de Utrechtse bijdrage die een goede besteding is voor recreatie.

De SP vroeg hoeveel recreatie er bij Amersfoort bijkomt. Daar kan zij nu geen antwoord op geven. Amersfoort was tot voor kort onderdeel van het recreatieschap Utrechtse Heuvelrug en Vallei Kromme Rijn. Wanneer Amersfoort een visie heeft op recreatie rond de stad, dan brengt dat ook de provincie in positie. Op dit moment is het op dat vlak nog wat stil. Terecht vindt zij het wel dat de SP dit aankaart. Zij zal in de komende periode nagaan of een gesprek met Amersfoort mogelijk is over het aanbod en de diversiteit van recreatie rond de stad.

De VVD maakte een opmerking over de regiefunctie van de provincie als het gaat om het verwijderen van asbest. Zij verwijst naar de bijlage van het stuk bij agendapunt 3.2 dat zojuist van de agenda is gehaald. Dat geeft meer onderbouwing van de bedragen en inzicht in de verschillende taken en rollen van de provincie. De grote uitdaging zit in het vormen van een asbestfonds. Daar is deze financieringsvraag niet op gebaseerd, immers, daarvoor is ook beweging van het rijk noodzakelijk.

Voorts gaat zij in op de opmerking van 50PLUS over de 10% hogere bijdrage van partijen ten behoeve van het recreatieschap Stichtse Groenlanden. Zij hecht eraan op te merken dat de deelnemende gemeenten, alsmede de provincie, destijds hebben besloten die loon- en prijscompensatie niet meer toe te passen. Uiteindelijk is er in het schap een begrotingstekort ontstaan, waardoor het ministerie van Binnenlandse Zaken geen goedkeuring gaf aan de begroting. De participanten moeten dat op-

vangen en dat verklaart de 10% extra bijdrage van alle partijen. Daarnaast ligt er een grote ontwikkelopgave omdat de druk op het gebied toeneemt. Dat verklaart de tweede extra 10%.

Mevrouw Hoek geeft aan dat deze kwestie duidelijk in de kadernota wordt benoemd, maar niet in het statenvoorstel dat straks aan de orde komt. Daar komt niet naar voren dat het om de prijscompensatie gaat en dat vindt zij onjuist.

Gedeputeerde Pennarts heeft andere informatie. In de zienswijze bij de stukken wordt wel degelijk melding gemaakt van 10% inhaalslag en de 10% uitbouw.

D66 vroeg naar de € 2 miljoen voor de Domtoren. De gedeputeerde wijst erop dat PS voor de tweede maal een bedrag van € 2 miljoen vrijmaken voor dit doel. Het rijk heeft € 4 miljoen voor de Domtoren vrijgemaakt en de provincie in 2 stappen ook. De gemeente Utrecht zal € 8 miljoen bijleggen en dan is er al een bedrag van € 16 miljoen beschikbaar. Het tekort voor de restauratie van de toren gaat richting € 30 miljoen maar hoe dan ook is er in budgetten een stijgende lijn zichtbaar. Wellicht dat er later opnieuw een subsidieverzoek aan de provincie wordt gedaan. Recentelijk heeft het rijk voor de Domkerk ook geld beschikbaar gesteld. Zij verwacht dat er vanuit de Domkerk ook nog wel eens een beroep zal worden gedaan op het Parelfonds.

Op de vragen van de PvdD antwoordt zij dat PS snel het uitvoeringsprogramma gezonde leefomgeving ter bespreking krijgen aangereikt. Daarvoor is reeds een budgetreservering gedaan omdat PS daarom hebben verzocht. Wat betreft asbest pleit de PvdD eerst voor onderzoek en pas daarna voor maatregelen. Allebei is gaande. Er is een brede inventarisatie gemaakt en het blijkt dat er 4,5 miljoen m² asbest is in de provincie Utrecht, in gradaties opgebouwd. De provincie baseert zich wel degelijk op informatie en gegevens.

De heer Travaille memoreert dat er in november 2017 om een plan van aanpak is gevraagd. Het is wat wonderlijk dat er daarna in juni onderzoeken naar asbestknelpunten worden aangekondigd. Hij is wel blij dat er tegelijkertijd actie wordt ondernomen, maar zorg is er over het tempo en de effectiviteit van de maatregelen.

Gedeputeerde Pennarts verwijst nogmaals naar de bijlage van het stuk. Dat geeft inkleuring en helderheid. Is dat niet het geval, en is er behoefte aan meer informatie, dan hoort zij dat graag alsnog.

Ook werd er een opmerking gemaakt over het gebruik van de WHO streefwaarden in andere beleidsstukken. Als het goed is, komt men toetsing aan WHO streefwaarden in alle vormen van nieuw beleid tegen. Ook zijn ze in het mobiliteitsplan genoemd maar ook in de landbouwvisie, immers, de afspraak is de WHO streefwaarden mee te nemen als afwegingsfactor in de beleidskeuzes die moeten worden gemaakt.

Gedeputeerde Van den Berg komt terug op de kritische opmerking van de SP over de leesbaarheid en het jargon in de punten 4.2 en 4.2.1 Hij onderschrijft dat de teksten duidelijker hadden gekund en hij neemt die opmerking ter harte. Gevraagd werd om duiding van de OMU, EBU en EMA en hoe PS daar invloed op kunnen uitoefenen. Dat wordt uitgezocht en t.z.t. zal daarover een voorstel aan PS worden voorgelegd. De OMU is een NV en de provincie is daar 100% aandeelhouder van. De EBU is een stichting. Terecht werd de vraag gesteld of de provincie daar wel voldoende grip op heeft, of de invloed van de provincie kan worden vergroot of dat de provincie op meer afstand moet opereren.

Eerder heeft de commissie van hem een memo ontvangen over staatssteun waarin criteria voor staatssteun staan. Tegelijkertijd bestaat er voor staatssteun geen algemene richtlijn. Per project wordt gezien of er sprake is van staatssteun.

Mevrouw Noordenbos kreeg de indruk dat de provincie bij het Henschotermeer geen staatssteun wenste, terwijl staatssteun voor andere projecten kennelijk wel mogelijk is. Waar komt dat verschil vandaan?

Gedeputeerde Van den Berg kan die vraag als het gaat om het Henschotermeer niet beantwoorden. Het is niet de bedoeling dat de provincie staatssteun verstrekt, hoewel er wel Europese richtlijnen zijn waarbinnen enige staatssteun is toegestaan.

De ChristenUnie merkte op dat versnippering dreigt, bv. als het gaat om de Dutch Gamegardens, Utrecht start up e.d. In het PWC rapport wordt aangegeven dat de versnippering maakt dat er onvoldoende slagvaardig kan worden opgetreden, met name als het gaat om het publieke investeringsdeel.

De SGP kijkt ook naar de OMU, als het gaat om de doorontwikkeling, en dat is terecht. Hij deelt niet de mening dat OMU wel in Foodvalley opereert en de EBU niet. Binnenkort ontvangen PS een verslag van de plezierige gesprekken die de provincie en Foodvalley hebben gehad, o.a. over de mogelijke inzet van de EBU voor dat deel van de provincie Utrecht. T.z.t. zullen PS daarover een voorstel van GS ontvangen.

Mevrouw Dercksen vraagt om de jaarcijfers van de OMU, daar de provincie Utrecht aandeelhouder is.

Gedeputeerde Van den Berg licht toe dat de aandeelhoudersvergadering van de OMU op 5 juli a.s. zal plaatsvinden. Op dat moment worden de stukken openbaar en gaan ze ook in afschrift naar PS. Ook werd er gevraagd naar de samenwerkingsagenda. Er is een nationale samenwerkingsagenda met vele partijen, zoals de VNG. Op 29 juni wordt die samenwerkingsagenda door het kabinet bekend gemaakt. Echter, dat is niet de MKB samenwerkingsagenda van de provincie Utrecht die PS na de zomer is toegezegd. Die heeft een link met een aantal activiteiten die al lopen, bv. de bedrijfsopvolging in het MKB die meer aandacht verdient. Een en ander past in de motie van de ChristenUnie om te komen met een nieuw economisch beleid.

De PvdD verwees naar de klimaatagenda die in de Kadernota op rood staat. Bij de jaarrekening worden PS over de planning van de klimaatagenda geïnformeerd. T.z.t. zal PS voor een bijeenkomst worden uitgenodigd over het doorontwikkelen van duurzaamheid. Daar hoort ook de circulaire economie bij. De PvdD vroeg waar het geld is, dat nodig is voor de versnelling van de opgave energietransitie. De gedeputeerde denkt niet aan extra geld. De provincie beschikt voor dit doel over een fonds van € 21 miljoen. Het gaat vooral om personele en extra personele inzet. O.a. wordt er gekeken naar de extra aan te trekken ondernemende ambtenaren, om invulling te kunnen geven aan de versnelling van de energieagenda.

Gedeputeerde Straat deelt mede dat de NRU niet is besproken in het BO MIRT, omdat het daar niet geagendeerd was. Afgesproken is dat wethouder Hooijdonk en hijzelf apart met de minister over dit onderwerp gaan overleggen, overigens is er nog steeds geen concrete datum voor die afspraak genoemd. Duidelijk is dat het rijk ook nu al meebetaald aan de NRU. Het gaat vooral over het laatste tekort en dat heeft vooral betrekking op inpassingvraagstukken. Met de geciteerde tekst is bedoeld te zeggen dat, als er geen geld komt van het rijk, er toch een besluit moet worden genomen. Aanleg is mogelijk maar waarschijnlijk is er dan geen geld voor belangrijke inpassingen, tenzij de provincie dat zelf gaat financieren.

De SP vroeg naar de concessie van Vijfheerenlanden. Het deel van de concessie van de provincie Zuid-Holland voor Vijfheerenlanden wordt aan de provincie Utrecht overgedragen met bijbehorend budget.

Jaarlijks is er een index op de kosten van het OV contract, waardoor reguliere verhogingen van personeelskosten en onderhoud door het contract worden opgevangen. De SP vroeg waarom er geen extra geld voor het OV beschikbaar wordt gesteld. Spreker verwijst naar het concessiecontract dat tot 2023 loopt. Partijen dienen zich daar aan te houden. Wil men toch iets anders, dan moet er een ander contract worden afgesloten. Het investeringsgeld voor de tram is overigens van een geheel andere orde dan de exploitatie van de concessie zelf. Belangrijk is het dat appels en peren niet met elkaar worden vergeleken.

50PLUS stelde vragen over de BRU. Het overzicht dat gemeenten hebben geleverd, is met alle gemeenten en de provincie Utrecht gezamenlijk opgesteld. Daar is een bedrag van € 4 miljoen uitgekomen. Het gaat om projecten die nog in 2018 kunnen worden afgerond. Vanaf 2019 is er ruimte om nieuwe projecten aan te kaarten, mits PS instemmen met het mobiliteitsprogramma.

Spreker is van mening dat dit overzicht op een goede manier tot stand is gekomen. De gemeenten moeten echter niet worden overvraagd. Voorkomen moet worden dat er geld wordt toegekend, dat uiteindelijk niet wordt uitgegeven.

Mevrouw d'Hondt memoreert dat van de RUVV gelden oorspronkelijk € 14 miljoen ten behoeve van de Uithoflijn bedoeld was. Dat geld was onderdeel van de transitiegelden van het BRU en was beschikbaar tot 1 januari 2019. Vanaf 2019 is er voldoende geld beschikbaar om inpassing te vinden voor de resterende € 10 miljoen, waarschijnlijk uit het mobiliteitsprogramma. Er is slechts een jaarlijks bedrag van € 8 of 9 miljoen gereserveerd. In feite worden de fietsprojecten over de tijd uitgesmeerd. Heeft zij dat zo goed begrepen?

Gedeputeerde Straat antwoordt dat er vanaf 2019 voor de provincie Utrecht één regeling komt, waar alle gemeenten, dus ook de voormalige BRU-gemeenten, gebruik van kunnen maken. Het budget voor het mobiliteitsprogramma is verdubbeld. De helft van de BRU-gelden werd aan de fiets uitgegeven. Er is ook nog wat geld bijgekomen, dus op zichzelf moet dat budget volstaan. Dat betekent inderdaad dat er per jaar ca. € 10 miljoen beschikbaar is. Afgewogen moet worden welk project wanneer moet worden uitgevoerd, en dat met 26 gemeenten. Daarvoor is wel voldoende geld maar alles kan niet in één keer. Komen allerlei aanvragen in één jaar binnen, dan zal hij gemeenten vragen of ze dat wel in één jaar kunnen uitgeven. De ervaring leert dat de uitvoering van projecten vaak langer duurt dan door het planningsoptimisme is ingegeven. Hij heeft een goed gesprek gehad en de BRU gemeenten waren tevreden. Ze hebben een wensenlijst voor 2018 ingediend binnen de context waar het om gaat. In 2019 kunnen projecten voor de gehele provincie goed worden afgewogen.

Wat betreft de bus op de A2, memoreert de gedeputeerde dat het gaat om een project om de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren. Dat wordt tegelijkertijd gedaan met werkzaamheden van RWS. In overleg met RWS is gekeken naar het voorkomen van filevorming en veiligheid. Is er op dit punt nog meer behoefte aan informatie, dan stelt hij mevrouw Hoek voor hierover technische vragen te stellen.

De heer Travaille memoreert dat gedeputeerde Pennarts bekrachtigde dat de WHO normen als beoordelingscriterium in alle nieuwe beleidsonderdelen worden opgenomen. Hij ziet deze echter niet als beoordelingsnorm terug in het mobiliteitsprogramma.

Spreker memoreert voorts de discussie over de rondweg Veenendaal-Oost. Daar moet een voorkeursvariant worden gekozen zonder dat het effect op de WHO norm bekend is. Dat vindt hij onjuist, temeer wanneer de provincie belang hecht aan toetsing aan de WHO norm.

Gedeputeerde Straat bevestigt dat de WHO normen bij nieuw beleid horen. Overigens is die norm ook in de notitie over de rondweg Veenendaal-Oost opgenomen. Echter, het is hier een volgorde discussie. PS worden gevraagd richting te geven aan de voorkeursvariant en die wordt vervolgens aan de WHO norm getoetst. Vervolgens nemen PS in december het eindbesluit. De WHO norm is nog relatief nieuw en in het kader van mobiliteit moet daar nog wat ervaring mee worden opgedaan.

De heer Travaille vindt die volgorde mosterd na de maaltijd. Als de WHO norm belangrijk wordt geacht, dan moet er vooraf inzicht zijn voordat er een keuze voor een voorkeursvariant wordt gemaakt.

De voorzitter rondt de bespreking van de Kadernota en de Voorjaarsnota af.

3. RECREATIE EN MILIEU

3.1 Statenvoorstel zienswijze begroting 2019 recreatieschap Stichtse Groenlanden

Mevrouw Noordenbos memoreert dat zij in de afgelopen jaren heeft meegemaakt dat RMN op afstand is gezet. De reden daarvoor was dat de kosten omlaag zouden gaan en er efficiënter zou kunnen worden gewerkt. Zij heeft ook meegemaakt dat Bad Maarsseveen 20% duurder moest worden. Nu blijkt dat de deelnemers van het schap 10% extra moeten gaan bijdragen. Waarom is dat nodig? Gesteld wordt dat de lonen omhoog moeten. Geldt dat voor alle medewerkers van RMN, ook voor het personeel in de groenvoorziening?

Mevrouw Dercksen deelt mede dat D66 met dit voorstel kan instemmen. Zij vraagt of de commissie de laatste jaarrekening van het plessenschap Loosdrechtse Plassen en van het schap Utrechtse Heuvelrug Vallei Kromme Rijn kan ontvangen.

De heer Travaille memoreert dat in stukken wordt aangegeven dat de ontwikkelingen de laatste jaren te rooskleurig zijn ingeschat. Het voorstel is nu het budget met 20% te verhogen. Welke garantie heeft de provincie dat dit echt helpt bij het realiseren van de doelen? Zo wordt er niet gewacht op een accountantsverklaring en er is geen inschatting van een externe expert.

GS stellen voorts dat de recreatieschappen bijdragen aan vier gebiedsgerichte thematische opgaven uit de visie Recreatie en Toerisme, waaronder vernieuwing in de natuur. In de kadernota is het recreatieschap echter niet expliciet in haar doelen en natuur speelt daarin eigenlijk geen rol. Hoe weet de provincie zeker dat het recreatieschap voldoende bijdraagt aan het aspect vernieuwing van de natuur? In de ontwerp programmabegroting wordt de forellenvisserij Ruigoord genoemd. Kan de provincie als belangrijke stakeholder van het recreatieschap als voorwaarde aan de financiering verbinden dat het geld niet bijdraagt aan dierenmishandeling, zoals bij deze forellenvisserij?

Mevrouw De Groot deelt mede dat 50PLUS 20% budgetverhoging wel erg voortvarend vindt. Soms is een bezuiniging of een ombuiging van plannen onontkoombaar. Regeren is vooruitzien, ook voor recreatieschappen. 10% betreft prijscompensatie van personeelsleden. Dat is op zijn minst zeer slordig en roept vragen op. Om de kwaliteit en de toegankelijkheid van de recreatieve voorzieningen nu en in de toekomst stand te houden, stelt het DB voor om de deelnemersbijdrage met ingang van 2019 te verhogen. Dat is de conclusie uit het in 2017 gevolgde bestuurlijke traject strategische keuzes. Een verhoging van 10% is noodzakelijk om het tekort op te lossen en het preventief toezicht

door Binnenlandse Zaken op te heffen. Nog eens 10% is nodig om structurele inzet op vernieuwing van voorzieningen te borgen. Daarnaast is er een post van € 125.000 voor inhuur. Is dat voor één of meerdere werknemers? Verbaasd is 50PLUS over de post van € 650.000 voor onvermijdelijk achterstallig onderhoud van parkeerplaatsen recreatieterreinen. Is daar een aannemelijke verklaring voor?

De heer Ubaghs mist in dit stuk de verantwoording waarom het zo fout is gegaan bij dit recreatieschap.

Mevrouw Godschalx sluit zich aan bij de opmerking van de PVV. De resultatenrekening 2017 laat 6 x meer promotionele en overige kosten zien, alsmede dat er 25% extra kosten voor ingehuurde derden wordt opgevoerd. Deze kostenposten komen in de begrotingen daarna niet meer op deze hoogte terug. De VVD vraagt naar de achtergronden dienaangaande.

De heer Suna merkt op dat de PvdA op het standpunt staat dat natuur en recreatie zich moeten versterken, maar het één mag niet ten koste gaan van het ander. Aangegeven wordt dat het recreatieaanbod goed moet aansluiten bij de behoefte. Ook wordt gesteld dat publieke recreatieve voorzieningen voor iedereen toegankelijk en betaalbaar moeten zijn. Echter, publieke recreatievoorzieningen hebben kennelijk een grens. Zijn er gebieden die niet publiek toegankelijk zijn, of alleen maar voor bepaalde doelgroepen? Wat betreft de gevraagde financiële bijdragen, sluit de PvdA zich geheel aan bij de reeds gemaakte opmerkingen over loon- en prijscompensatie.

Hij vraagt of de provincie opnieuw extra gaat bijdragen wanneer er over ca. vijf jaar opnieuw loon- en prijscompensatie moet worden toegekend. Hij leest dat de bijdrage voor ontwikkelprojecten een structureel karakter heeft. Hij begrijpt dat niet. Na de ontwikkeling van een voorziening hoeft de bijdrage toch niet meer zo hoog te blijven.

Mevrouw Hoek merkt op dat de informatie in de verschillende documenten divers is. In het jaarverslag staat de omschrijving "om een noodzakelijk tekort op te lossen". In de kadernota staat dat het gaat om prijscompensatie. Dat is verwarrend. Eenduidigheid in omschrijving is nodig. Voorts vraagt zij of het bedrag van € 125.000 voor de inzet van een externe medewerkers uit de 20% verhoging wordt betaald.

Mevrouw De Haan memoreert de toezegging dat de gedeputeerde met de commissie MME in gesprek zal gaan over recreatie in het algemeen. De ChristenUnie stelt de vraag wat de provincie over heeft voor recreatie.

Gedeputeerde Pennarts komt terug op de vragen van de SP. Zij verduidelijkt dat RMN niet is geprivatiseerd. RMN is wel omgezet naar een soort dienstverleningsorganisatie waardoor de aansturing eenvoudiger is geworden. RMN is en blijft de uitvoeringsorganisatie van de recreatieschappen met 20% vrije ruimte. Daarvoor gaat RMN nu aan de slag voor Nationaal Park Heuvelrug. Zij is daar blij mee omdat dit de organisatie stevig en gezond houdt en dat komt de recreatieschappen weer ten goede. Zo wordt getracht het wegvallen van het één weer op te vangen met een opdracht van een ander. De entreeverhoging van Bad Maarsseveen is naar de gedeputeerde meent van voor haar tijd geweest. Overigens heeft Bad Maarsseveen één van de weinig goede verdienmodellen in het schap de Stichtse Groenlanden. De vraag of de loon- en prijscompensatie ook voor het personeel van de groenvoorziening geldt, antwoordt zij bevestigend. RMN heeft een aantal eigen mensen in dienst

voor de groenvoorziening, naast inhuur. De loon- en prijscompensatie geldt voor alle medewerkers die in dienst zijn van RMN.

D66 vraagt om de jaarcijfers van het plessenschap Loosdrechtse Plassen en over de afwikkeling van het schap Utrechtse Heuvelrug Vallei Kromme Rijn. Zij zegt dat toe. Over dat laatste punt zal zij na definitieve afronding in gesprek gaan met PS. Zij stelt voor dat te doen in de algemene bijeenkomst over recreatie, wanneer dat zich daarvoor leent.

De PvdD noemde de te rooskleurig ingeschatte ontwikkelingen en vraagt waarom doelstellingen nu wel zouden worden gehaald. Rekenschap is er al afgelegd over de te rooskleurig ingeschatte ontwikkelingen. De verantwoording van de 10% extra is meer dan alleen de loon- en prijscompensatie maar dat komt in de stukken onvoldoende tot uitdrukking, zoals mevrouw Hoek ook al aangaf. Een aantal jaren geleden is er ook sprake geweest van een bezuiniging, wegens een te rooskleurige inschatting van de markt. De gemeenten wilden toen ook wat terug gaan in de opdrachten. Dat brengt in een groot bestuur als dat van het schap bepaalde spanning met zich mee. Terugbewegen en de tering naar de nering zetten is een ingewikkeld proces.

In de tekst van de zienswijze van de provincie wordt specifiek aangegeven op welke punten meer programmatisch gewerkt gaat worden: er is meer scherpste op de programma's en er wordt grondiger teruggekoppeld om doelstellingen voortaan wel te halen.

Zij sluit niet uit dat er over een aantal jaren opnieuw een kostenstijging zal zijn van het recreatieschap, maar dat moet dan gerelateerd zijn aan een grote ontwikkelopgave en dat is van een andere orde dan nu het geval is.

Gevraagd werd of natuur wel een rol speelt bij recreatie. Zij antwoordt dat dit niet het geval is, zoals bij het NNN: dat is nadrukkelijk geen recreatie maar natuur. Waar er twee functies samenvallen, wordt dat gezoneerd, bv. in park Ruigenhoek. Er is een zonering voor natuur en een zonering voor recreatie die intensiever mag worden gebruikt. In de natuurvisie staat dat de beleefbaarheid van natuur ook een belangrijk punt is en daar komt recreatie in grote mate aan tegemoet, ook in het belang van de biodiversiteitopgave van de provincie. Er is veel extensieve recreatie in de provincie die duur is in onderhoud maar slecht in dekking, omdat de entree kosteloos is.

De PvdD wil niet dat recreatiegeld bijdraagt aan dierenmishandeling. Zij vindt dat het overwegen waard, ook als het gaat om gebruik van lood bij vissen in recreatiegebieden. Dat heeft de aandacht. Echter, in het geval van de forellenvijver gaat het om een pachtcontract. Deze activiteit wordt niet zelf door het recreatieschap geëxploiteerd.

50PLUS vroeg of bezuinigen of ombuigen geen mogelijkheid was. Spreekster garandeert dat dit uitdrukkelijk is onderzocht. Het tekort was zo groot dat Binnenlandse Zaken de begroting niet wilde goedkeuren en om die reden hebben partijen besloten 10% extra bij te dragen.

Wat betreft de inhuurpost van € 125.000 merkt spreekster op dat inhuur van specifieke expertise goedkoper is dan het in loondienst hebben van die specifieke expertise. Die afweging wordt altijd gemaakt. Inhuur was ook nodig omdat het schap Heuvelrug Vallei Kromme Rijn moest worden afgebouwd.

Het achterstallig onderhoud parkeerterreinen moet worden ingelopen. Het onderhoud wordt op cijfer zes gezet. Zij vindt een zes weinig aansprekend en weinig ambitieus maar dat is waar men het voorlopig mee moet doen.

Mevrouw Hoek komt terug op de post van € 125.000 voor externe inhuur. Zij heeft tijdens een vergadering van de gemeenteraad vernomen dat dit bedrag is uitgegeven aan een manager die slechts 1 medewerker zou gaan begeleiden. Zij vraagt of die informatie correct is.

Gedeputeerde Pennarts weet dat niet maar zal dat nagaan. Overigens is er wel veel aan de hand geweest in de recreatiesector. Er zijn vele veranderingen geweest en er moesten vele besluiten (ook over afvloeiing van personeel) worden genomen, daarvoor is extern ingehuurde capaciteit noodzakelijk geweest, ook om een organisatieverandering teweeg te brengen. Er is inderdaad vrij veel extern ingehuurd, en inhuur is duurder dan medewerkers in vaste dienst nemen. In dat opzicht zegt de gedeputeerde toe dat dit in de komende jaren beter zal worden en inhuur zoveel mogelijk tot het verleden behoort.

Op een vraag van mevrouw Noordenbos antwoordt de gedeputeerde dat externen worden ingehuurd door RMN, in opdracht van één van de aangesloten schappen. Er zijn veel mensen ingehuurd in opdracht van het liquiderende schap, omdat juridische en organisatorische kennis niet voorhanden was. De kosten daarvan worden met het betreffende schap verrekend.

Zij zal schriftelijk terugkomen op de vragen van de VVD over de promotionele kosten en 25% meer inhuur.

De PvdA refereerde aan een soort grens van toegankelijkheid. De gedeputeerde geeft aan dat de kracht van recreatie juist is dat dit zo laagdrempelig mogelijk en toegankelijk voor iedereen moet zijn. Echter, er zijn gebieden die niet geschikt zijn voor het herbergen van grote groepen mensen. De vraag is dan bv. of er activiteiten georganiseerd kunnen worden die wel een toegangskaartje rechtvaardigen.

Op de locatie Dom Under kan veel en daar betalen mensen entree, maar op andere locaties is dat niet altijd mogelijk. De waarde en de kwaliteit van een gebied staan niet altijd toe dat er zeer veel mensen komen recreëren. Dat heeft dan weer gevolgen voor de kostendekkendheid maar dat impliceert niet dat het gebied niet voor mensen toegankelijk zou zijn. In de toekomst zullen activiteiten van gebieden meer worden afgestemd om wensen van de recreant. Mensen met verschillende recreatiewensen kunnen op verschillende plekken aan hun trekken komen. Nu is dat nog niet altijd het geval.

Zij verwacht inderdaad dat er over ca. vijf jaar opnieuw extra geld gevraagd zal worden aan de provincie, maar dan wel vanuit de gedachte dat deze regio met 25% inwoners groeit en dat de provincie zijn inwoners binnen 5 kilometer recreatiegelegenheid wil bieden.

Gevraagd werd waarom er structureel geld nodig is voor ontwikkelprojecten. Er is een eenmalige investering bij ontwikkelprojecten, maar de grootste uitdaging heeft betrekking op het beheer en die structurele kosten vragen om structureel geld.

De ChristenUnie vroeg naar het gesprek over recreatie in het algemeen. Er was destijds een gesprek gepland maar helaas kon dat wegens een misverstand tussen de afdeling en de griffie niet doorgaan. Zij betreurt dat. Zij komt zo snel mogelijk terug met een nieuw datumvoorstel, bij voorkeur na de zomervakantie.

Op de vraag van de PVV licht zij toe dat de begrote inkomsten te laag zijn ingeschat door een combinatie van factoren. De verwachting was dat de markt een behoorlijk deel van de kosten zou kunnen dekken, maar dat bleek in de praktijk tegen te vallen, bv. het vinden van pachters, de kostendekkendheid van de pachtcontracten maar ook de mogelijkheden van de gebieden om daar commerciële activiteiten te ontwikkelen. Ook was de moeilijkheid de discussie over de vraag welk terrein het meest geëigend is voor de bezuinigingen die noodzakelijk waren. Met de bestuurders wordt daarover gesproken.

De heer Travaille begrijpt de zorg van de PVV en hij deelt die ook. Bestuurders hebben fouten gemaakt en hij zou expertise willen inhuren om herhaling van fouten te voorkomen.

Hij vraagt of de provincie voorwaarden kan stellen aan het beschikbaar stellen van geld aan de forellenkwekerij.

De heer Suna komt terug op de mogelijkheid dat er over vijf jaar opnieuw geld aan de provincie wordt gevraagd, niet voor nieuwe ontwikkelingen, maar opnieuw voor loon- en prijscompensatie. De gedeputeerde gaf aan dat er niet alleen geld nodig is voor ontwikkelingen maar ook voor de beheerkosten. Echter, na een ontwikkeling behoeft er alleen nog maar te worden beheerd. Waarom blijft het bedrag hetzelfde? Kan dat budget niet lager worden?

Gedeputeerde Pennarts begrijpt dat PS niet nog een keer met een tekort wil worden geconfronteerd in de begroting, door eerder genomen besluiten. Zij is het daarmee eens en zij zal zich ervoor inzetten om herhaling daarvan te voorkomen. Er moet worden geïndexeerd, bezuinigingen moeten worden nageleefd en zo nodig moet tijdig worden bijgestuurd. Inderdaad is er voor een ontwikkeling een hoge initiële investering nodig, maar het onderhoud en beheer is meerjarig. Tegelijkertijd worden er ook weer nieuwe terreinen ontwikkeld en komen er wijzigingen in terreinen. Het huidige onderhoudsniveau komt uit op een zesje, wellicht kunnen er meer recreanten worden aangetrokken wanneer dat niveau wat wordt verhoogd. Er moet constant binnen het budget worden gebalanceerd, nl. investeren in ontwikkelingen, beheren en investeren in doorontwikkelen.

De PvdD pleit voor het inhuren van expertise en dat gebeurt in de vorm van een accountant en administratieve versterking, ook om te zorgen dat het programmatisch werken volgens plan verloopt. Zij is er niet trots op dat het recreatieschap met een tekort geconfronteerd wordt, hoewel het niet geheel onverwacht was door de in het verleden genomen besluiten. Er is nu weer ruimte en waardering voor recreatie als opgave en dat was een aantal jaren wel minder.

De heer Travaille vraagt waarom de accountantsverklaring niet in de stukken is meegenomen.

Gedeputeerde Pennarts zal ook deze vraag schriftelijk beantwoorden.

De PvdD kwam nogmaals terug op de voorwaarden aan subsidieverlening forellenkwekerij. Er worden voorwaarden gesteld aan ondernemingen waar een pachtovereenkomst mee wordt gesloten, bv. duurzaam beheer van terreinen. In het bestuur van het recreatieschap is duurzaamheid een zwaarwegend punt van gesprek. De specifieke afweging voor de forellenkwekerij weet zij niet. Er zijn mensen die op voorhand stellen dat zij het niet eens zijn met een forellenkwekerij. Die afweging is hier niet gemaakt. Op locaties waar overheden iets over te zeggen hebben, kan een afweging gemaakt worden wat betreft het voorkomen van dierenleed, het gebruik van lood bij vissen e.d.

De voorzitter rondt de behandeling van dit agendapunt af. Hij constateert dat de commissie PS adviseert dit voorstel als een sterstuk te behandelen.

3.2 Statenbrief stimulerende rol provincie bij aanpak asbestdaken

Dit agendapunt komt te vervallen.

4. ECONOMIE EN ENERGIE

4.1 Statenbrief Uitvoeringsagenda energietransitie 2016-2019

De heer Travaille leest in de statenbrief dat PS hebben gevraagd om een apart uitvoeringsprogramma van de energieagenda om hiermee inzicht te krijgen in de voortgang van de ontwikkeling. Diverse fracties hebben twee jaar geleden al om een uitvoeringsprogramma gevraagd, niet om meer inzicht te krijgen, maar omdat de vrijblijvende energieagenda die er op dat moment lag, niet tot resultaat

leidde. In de voorliggende uitvoeringsagenda verwacht hij heldere afspraken en acties per jaar om afgesproken doelen te realiseren. Die doelen vindt hij niet terug, maar de heldere aanpak per jaar ook niet. Wel ziet hij diverse actielijstjes. Op de pagina bij de resultaten ziet hij nieuwe vage criteria, zoals verbinden en samenwerken maar geen resultaten op de afgesproken doelen. De PvdD vraagt wat de provincie gaat doen om de afgesproken doelen te gaan halen in de tijd. Als dat onduidelijk is, moet dat maar worden aangegeven.

Eind 2017, vlak voor de zomer, kregen PS de resultaten van de energiebesparing en de duurzame energieopwekking onder ogen. Hij vraagt of die resultaten voor 2017 al bekend zijn. In de kadernota en in de begeleidende brief bij de uitvoeringsagenda las hij dat de benodigde versnelling vooral zit in het organiseren van regionale energiestrategieën, waarbij de provincie afspraken maakt met gemeenten en andere stakeholders over de energieopgave. De PvdD vindt dat een heel goed idee. Twee jaar geleden heeft zijn fractie - en andere fracties - daar ook om gevraagd. Toen wilden GS dat nog niet. Concreet vraagt hij hoe dat traject eruit gaat zien.

Mevrouw Noordenbos leest dat er in het kader van de energietransitie verschillende teams van de provincie Utrecht opereren. Echter, op het moment dat er gesproken wordt over het gasloos maken van de wijk Overvecht, schuift geen enkel team van de provincie daar aan tafel. Wat is daarvan de reden?

In de woningmarktmonitor zag zij dat het aantal woningen met labels A, B en C in de afgelopen twee jaar aanzienlijk is verminderd, terwijl woningen met het label D, E, F en G met 30.000 zijn gestegen. Wat is daarvan de oorzaak? De SP wil een beleid waarin de energietransitie van woningen zichtbaar wordt.

Zij heeft vernomen dat een bepaalde firma een vergunning heeft aangevraagd voor twee boringen, één voor een halverwege boring en de andere voor een ultradiepe boring. Zij vraagt zich af waarom daarvoor geen twee vergunningen moeten worden aangevraagd.

De SP wil van de drinkwatermaatschappij en de waterschappen graag informatie vernemen over geothermie. Zij vraagt of er met het oog daarop een gesprek kan worden gearrangeerd.

De heer Van Essen is van mening dat de uitvoeringsagenda nog niet helemaal aan de motie van PS voldoet. Het veld overziend, constateert hij dat er op sommige onderdelen al veel bereikt is, met name als het gaat om het Energiefonds, maar de resultaten blijven ver achter bij de gezamenlijke ambitie voor zowel energiebesparing als voor windenergie. GroenLinks constateert dat het tempo over de hele linie fors omhoog moet. Deelt het college van GS die mening?

Het is goed dat de regionale energiestrategieën nu worden opgepakt. Dat staat wel in de kadernota maar niet in het uitvoeringsplan. Hij vraagt hoe dat wordt opgepakt, wat is de planning en welke rol kiest de provincie hierin? Al een half jaar staat op de termijnagenda dat de commissie een memo zal ontvangen over de versnelling van windenergie. Ook dit duurt veel te lang. De urgentie van de problematiek vraagt om meer snelheid en daadkracht dan nu wordt ervaren. Sommige andere provincies kiezen ervoor om naast het aanreiken en faciliteren ook regie te nemen. Deelt het college de visie van GroenLinks?

De heer Ubaghs leest in het stuk "windenergie met draagvlak". Overall in Nederland blijkt dat er voor windmolens op land geen draagvlak is. Hoe valt dat te rijmen?

De heer Van Essen meent dat er de nodige voorbeelden zijn van veel draagvlak voor windenergie, zeker als omwonenden daarbij worden betrokken. Hij deelt de mening van de PVV dan ook niet.

Spreker vervolgt dat er rond energiebesparing ook versnelling nodig is. Met name kleinere gemeenten hebben onvoldoende menskracht en expertise om energiebesparing aan te jagen en een aanpak uit te werken om wijk voor wijk van het gas af te gaan. Andere provincies, zoals Zuid-Holland, hebben een team om gemeenten daarbij actief te adviseren en te ondersteunen. Ziet het college mogelijkheden om dat ook in Utrecht te doen?

GroenLinks overweegt om bij de kadernota hierover een of meer moties in te dienen, om zo de urgentie van de problematiek te benadrukken.

De heer Boswijk sluit zich namens het CDA aan bij eerdere opmerkingen van de PvdD en GroenLinks inzake de noodzaak tot versnelling. In juni 2016 is de energieagenda vastgesteld en pas twee jaar later ligt er een uitvoeringsagenda voor. Het CDA heeft zich constructief maar ook kritisch opgesteld inzake de realisatie van zonnevelden. In de stukken wordt gesproken over een schema en een kanskaart waarmee initiatiefnemers snel duidelijkheid krijgen over zonnevelden, echter, de kaart en het schema zijn niet bijgevoegd. Kan hij deze alsnog ontvangen? Hij is benieuwd naar de reacties van andere partijen over zonneweiden, zeker nu er is geconstateerd dat er bijzondere bomen in Eemnes moeten worden gekapt voor de realisatie van een zonneweide. In Trouw stond dit weekend een artikel over de bouw van grote zonneparken hetgeen een nekslag kan zijn voor de kwetsbare natuur en het bodemleven. Tientallen landschapsarchitecten, ecologen, stedenbouwkundigen, natuurorganisaties, LTO, producenten van zonnepanelen, de brancheorganisatie van zonne-energie en minister Wiebes hebben aangegeven dat zonne-energie als laatste moet worden gerealiseerd op landbouwgrond. Het CDA vindt dat het niet meer kan zoals het nu gaat. Het CDA heeft daarom samen met SGP, ChristenUnie en SP een motie klaar liggen, die zal worden ingediend. Het CDA is niet principieel tegen zonneweides mits het maar goed gebeurt. Er zijn gebieden waar het prima zou kunnen, maar dat moet dan wel in overleg tot stand komen, niet alleen met gemeenten maar ook met omwonenden en specialisten. Als dit niet goed wordt opgepakt, zijn de zonneweides de nieuwe windmolens van de toekomst.

De heer Hoefnagels memoreert dat de provincie op het gebied van energietransitie een grote opgave heeft. Vindt ook het CDA niet dat de provincie zich zeer moet inspannen om goed ingepaste zonneweides mogelijk te maken? Zonder zonneweides gaat de energietransitie in Utrecht niet lukken.

De heer Boswijk herhaalt dat het CDA niet principieel tegen zonneweides is, mits dat goed gebeurt. En daar schort het aan. Eerder werd vernomen dat er 4,5 miljoen m² asbestdaken zijn. Dat biedt vele mogelijkheden, nl. 540 miljoen kWh zonne-energie per jaar. Het is te gemakkelijk om zonneweiden op het platteland aan te leggen. Dat gaat hem aan het hart. Duurzaamheid vindt hij erg belangrijk en niet voor niets woont hij in een energieneutraal huis. Echter, de provincie heeft de verantwoordelijkheid om goed met het landschap om te gaan, zeker de dichtbebouwde provincie Utrecht.

Mevrouw Krijgsman vraagt of de heer Bosman weet heeft van projecten met zonneweides die wel succesvol zijn die ten goede komen van de ecologie, de biodiversiteit en de weidevogels. Het is jammer dat een oude eik wellicht moet wijken voor een zonneweide maar nu moeten er veel meer bomen wijken voor de verbreding van de A27. Ook worden houtwallen weggemaaid omdat dat in het beheer gemakkelijker is. Hoe kijkt het CDA daartegen aan?

De heer Van Essen geeft aan dat de ecologische effecten van zonnevelden zeer verschillend geïnterpreteerd worden. Het ontbreekt dienaangaande nog aan voldoende data. Nader onderzoek is nodig.

De heer Boswijk sprake van landbouwgrond, echter, de landbouw is niet bijzonder goed voor de biodiversiteit.

De heer Ubaghs hoorde de aankondiging van de motie en de vragen van het CDA en deze hebben hem toch bevreemd. Op 3 juli 2017 heeft de PVV bij de behandeling van de vorige kadernota een motie ingediend om onderzoek te doen naar de effecten van zonneweides. Alleen de SGP heeft die motie gesteund. Nu komt het CDA met een soortgelijke motie. Waarom heeft de fractie vorig jaar niet met de PVV meegestemd?

De heer Van den Dikkenberg deelt mede dat de SGP de lijn van het CDA in deze volledig volgt. Het is onbegrijpelijk waarom er landbouwgrond vol gelegd wordt met zonnepanelen, terwijl er nog vele hectares daken beschikbaar zijn voor de aanleg van zonneparken. De provincie moet initiatieven gaan vlot trekken om bedrijventerreinen te gaan veranderen in energieparken. Multifunctioneel denken is hier de sleutel.

Mevrouw Noordenbos memoreert dat de SP al lange tijd uitdraagt dat zonnepanelen op sociale woningen een voorziening is waar mensen blij van worden. De provincie moet proberen om eerst daar energie te gaan winnen. Pas wanneer er uiteindelijk een tekort ontstaat, kan worden overgegaan tot de minder aangename maatregelen.

De heer Boswijk weet dat nog lang niet alles bekend is wat betreft de biodiversiteit. In zijn concept-motie wordt de provincie gevraagd om te gaan overleggen over de kennis die er is. Het is opvallend dat bv. de standpunten van LTO en NMU op dit punt niet ver uit elkaar liggen. Partijen zien dat transitie noodzakelijk is, maar dan wel op een verantwoorde manier. Het zoeken naar verbinding tussen partijen kan leiden tot een goede visie. Spreker memoreert voorts het advies over zonneweides van Paul Roncken. Wanneer zonnepanelen vlak op de grond worden gelegd, ontstaat er schaduwwerking en kan water niet meer voluit de bodem ingaan. Paul Roncken heeft met sfeerbeelden aangegeven wat er wel mogelijk is. Dat sluit ook aan bij het standpunt van LTO, nl. zonnepanelen boven de grond aanleggen en daaronder nog een andere functie mogelijk maken.

Spreker informeert de commissie vervolgens over een project in Eemnes. Buren lieten weten dat eerst gecommuniceerd werd dat er een zonneweide zou komen waar kon worden gewandeld, met voorzieningen voor insecten e.d. Vervolgens moesten de burens uit de krant vernemen dat het een zuid-west opstelling zou worden en niet een zuid opstelling en dat er sprake was van een dubbel aantal panelen en een hek van twee meter. Dat is een typisch voorbeeld hoe het niet moet, maar hoe het nu wel gaat.

Ook de heer Dercksen van de PVV vroeg hem waarom het CDA de motie van de PVV van twee jaar terug niet heeft gesteund. Spreker vroeg hem vervolgens om welke motie het ging en hij wacht nog op antwoord. Als dat een fout is geweest van het CDA, dan zal deze nu worden hersteld.

Mevrouw De Haan constateert dat er pas na twee jaar een Uitvoeringsagenda tot stand is gekomen. Ook de ChristenUnie vindt dat te traag. De agenda bevat de nodige ambities en scenario's en een veelheid aan activiteiten. Graag hoort zij waar GS prioriteit aan willen geven, dat is nu niet duidelijk. Het is een complex thema dat moeilijke keuzes vraagt. Regie heeft ook te maken met keuzes durven maken, samen met gemeenten en regio's. De ChristenUnie wil graag inzet op gemeentelijke plannen en het ondersteunen van gemeenten, indien nodig. Vandaar is provinciale aandacht voor de regiona-

le energiestrategieën nodig. Op het vlak van de zonneakkers, deelt zij veel van de discussie. Het is niet zozeer de vraag of ze er moeten komen maar meer, waar en welke kaders er moeten zijn om tot een goede afweging te kunnen komen. Wellicht moet dit een integrale gebiedsopgave worden zodat de afweging dienaangaande breed en integraal kan gaan plaatsvinden.

De heer Ubaghs signaleert dat er in de stukken steeds verschillende jaartallen in relatie tot de energietransitie worden genoemd. In het ene akkoord gaat het om 2050, dan weer 2030 en de provincie heeft het over 2040. Gaat men hiermee door, dan dienen de einddata meer op elkaar te worden afgestemd.

De heer Hoeftnagels vindt de nieuwe – digitale - werkwijze wat ingewikkeld maar daar moeten PS wel aan gaan wennen. Bij de agenda Vervolg staan veel projecten die deels al bezig zijn en deels moeten gaan opstarten. Hij mist de financiële doorkijk. In de statenbrief staat dat er budget beschikbaar is tot 2019. Hij wil graag de agenda Vervolg tegen de financiële middelen aanleggen. Hoeveel kan er in 2019 worden gerealiseerd en hoeveel geld is er in 2020 en verder nodig om minimaal deze agenda uit te voeren? Wat is er nog meer nodig om verdere noodzakelijke stappen te kunnen maken?

Mevrouw Ens memoreert de ambitieuze energieagenda. Uit dit stuk blijkt echter dat de resultaten zorgelijk zijn. Zo blijft het aantal “nul op de meter woningen” sterk achter bij de doelstelling. Is het doel nog wel realistisch of vraagt dit om bijstelling? Dat geldt ook voor wind op land. Dat zou worden geïntensiveerd maar het is haar niet duidelijk wat dat betekent. Het is positief dat de provincie gaat inzetten op de regionale energiestrategieën. Dat gebeurt op meer plekken in Nederland en dat schijnt een succesvol concept te zijn.

Wat betreft zonnevelden, is haar insteek dat zowel op grond als op daken tegelijk moet worden ingezet. Haar vraag is wel waarmee deze gedeputeerde op pad moet worden gestuurd, wanneer fracties bezwaren tegen allerlei locaties voor zonnepanelen aandragen.

Geothermie vraagt veel onderzoek en duurt lang. Het is positief dat er een agenda en een stand van zaken wordt gegeven maar ook dat wekt bij de VVD zorg op als het gaat om tempo van uitvoering.

Mevrouw Krijgsman vraagt hoe de gedeputeerde aankijkt tegen het meer regie nemen op het gehele proces.

Gedeputeerde Van den Berg constateert dat de commissie terecht ongeduldig is over het tempo van uitvoering. Ook hem zit dat dwars maar hij moet roeien met de riemen die hij heeft. Gekozen is voor de sturingsfilosofie met een fonds met geld en initiatieven verbinden, projecten versnellen of agenderen op andere plekken. Er zijn ca. 70 projecten gaande. Het effect van de inzet van de provincie is lastig meetbaar, omdat met anderen in een zelfde traject wordt meegewerkt.

Hij constateert dat deze commissie om meer regie vraagt. Echter, wanneer versnelling mogelijk wordt bij wind, land of bij zonneakkers, wordt het erg ingewikkeld, niet alleen in Utrecht maar in het hele land. Aan de klimaattafels zijn vele partijen met elkaar in gesprek hoe versnelling mogelijk is om in 2030 50 Megaton Co2 te gaan besparen. Uit die gesprekken komt naar voren dat het niet moet gaan om of het een of het ander, maar dat er gelijktijdig op meerdere mogelijkheden moet worden ingezet. Spreker voert regie, ook als het gaat om de gesprekken over wind op land, juist om draagvlak van gemeenteraden te verwerven. Het valt niet mee wanneer gemeenten, na de gemeenteraadsverkiezingen, in hun coalitieakkoorden schrijven dat ze weer terug naar af gaan. Het gaat om lastige,

langlopende projecten. Hij wil versnellen en de gesprekken zijn daarvoor belangrijk. De commissie ontving ook een participatiebericht van NMU. O.a. wordt gesproken over de bedrijventerreinen maar ook is men in gesprek met tuinders en boeren over het realiseren van zonne-energie, inclusief ruimtelijke kwaliteit. Het gaat om een lastig proces dat zich niet alleen maar kenmerkt door objectieve meet criteria, als het gaat om de vraag wat mooi of niet mooi is.

O.a. wordt er gesproken over Rijnenburg, waar men bezig is met energielandschappen. PS zijn daarbij betrokken maar hebben ook zorgen als het gaat om woningbouw op die plek. In de landbouwvisie zal naar voren komen of er gecombineerd kan worden ingezet op het Groene Hart, waar zich mogelijk bodemverzakking voordoet en er grond moet worden afgewaardeerd. Wellicht kan er op zonne-energie worden ingezet. Met de nieuwe coalities worden afspraken gemaakt over regionale klimaat- en energieafspraken. Na de zomervakantie zal het kabinet komen met een versnellingsagenda en krijgen de provincies een regiefunctie bij het opstellen van regionale energie- en klimaatagenda's. Nog niet geheel duidelijk is welke regio's het betreffen. De vraag is of ook de steden daarbij horen, temeer daar nu ook moet worden ingezet op het afkoppelen van woningen van het gasnet. Daarover wordt gesproken met gemeenten en met woningcorporaties. Een versnellingsteam is daarmee bezig, o.a. met het delen van kennis. De provincie is ook met de gemeente Utrecht in gesprek over het gasloos maken van de wijk Overvecht. De gemeente Utrecht liet weten dat prima zelf aan te kunnen.

De heer Van Essen memoreert dat er provincies zijn die hiervoor een adviesteam hebben. Hij kan zich voorstellen dat de gemeente Utrecht het prima zelf aan kan. Echter, kleinere gemeenten zullen daar meer moeite mee hebben. Kan de provincie Utrecht ook een dergelijk adviesteam optuigen?

Gedeputeerde Van den Berg wijst op het versnellingsteam voor de energietransitie. Dat is niet alleen voor gas. Vooral oog is er voor de kansrijke projecten en dat vraagt om keuzes.

De heer Van Essen hoorde dat de gedeputeerde liet weten dat hij moet roeien met de riemen die hij heeft. Heeft hij op dit punt voldoende riemen?

De gedeputeerde antwoordt dat het niet zozeer een kwestie van geld is. Er is een fonds en er worden individuele gelden beschikbaar gesteld voor grotere projecten rond geothermie maar ook in het aanjagen van projecten. Het gaat vooral om menskracht en om die reden wordt in de kadernota voorgesteld meer capaciteit beschikbaar te stellen.

Mevrouw De Haan begrijpt dat het geen geldkwestie is. Tegelijkertijd ontstaat wel eens de indruk dat kleinere projecten in kleine gemeenten, die bijdragen aan de energietransitie, niet zoveel kans maken bij het Energiefonds. Dat pleit volgens het ChristenUnie voor een stad- en een plattelandsaanpak. Wat is de ondergrens van projecten die zich bij het Energiefonds aanmelden?

Gedeputeerde Van den Berg antwoordt dat er tal van kleinere initiatieven zijn, bv. in Woudenberg, voor de aanleg van een energieneutrale wijk. Hij meent dat de ondergrens van de subsidieaanvraag voldoende laag is voor initiatiefnemers. Hij is niet van zins een aparte stad- en land discussie te voeren als het gaat om de energietransitie. Er wordt goed gekeken naar kleinere gemeenten waar goede initiatief zijn. De provincie wil ook die van harte steunen.

De heer Van Essen vraagt hoeveel fte er nu zijn voor de energietransitie en hoeveel fte er in de kadernota worden voorgesteld.

Gedeputeerde Van den Berg antwoordt dat er nu 10 fte beschikbaar zijn en dat er nog 3 extra fte nodig zijn.

Inderdaad moet met de samenwerkende gemeenten in regionale energieafspraken worden vastgelegd hoe de kiloton Co2 besparing wordt geregeld en gemeten. Dat zal in de tweede helft van dit jaar

plaatsvinden, nadat het rijk zijn voorkeur heeft uitgesproken waar de aandacht naar uit moet gaan, zoals energieopwekking en de gebouwde omgeving. De provincie is wel aanwezig bij gesprekken in Overvecht over gasloze woningen. De stad Utrecht heeft op dat punt geen ondersteuning nodig maar wil wel resultaten delen. Hij herkent de opmerking van de SP over de energielabels van woningen niet. Hij zal dat uitzoeken.

Mevrouw Noordenbos herhaalt dat zij gegevens uit de provinciale woningmarktmonitor heeft gehaald. Alle A, B en C label huizen heeft zij over 2015, 2016 en 2017 vergeleken en daaruit blijkt dat het aantal met 20.000 is verminderd terwijl de D, E, F en G label woningen met 30.000 zijn toegenomen. Zij is geschrokken omdat uit die gegevens geen verduurzaming van woningen blijkt.

Gedeputeerde Van den Berg geeft nogmaals aan dat hij schriftelijk op deze vraag zal terugkomen. Geothermie is niet alleen een verantwoordelijkheid van provincies maar ook van het ministerie van EZK. Het plan was om in drie grote clusters een cofinanciering te organiseren maar dat is uiteindelijk niet uitgevoerd. Dat geldt ook voor het ultradiepe geothermie project Goud. Daarvoor wilde de provincie subsidie aanvragen in Brussel. Dat is helaas niet gelukt omdat de spelregels halverwege werden gewijzigd. Toch heeft EZK een ander potje gevonden. Het project Goud is met medefinanciering van de provincie bezig om schietingen te doen teneinde te onderzoeken of de ondergrond geschikt is voor geothermie. De provincie participeert niet in risicodragende boringen.

De heer Hoefnagels constateert dat er in deze notitie staat dat er met de gemeente Utrecht wordt gesproken over het project Goud. Hoe loopt dat?

Gedeputeerde Van den Berg antwoordt dat de gemeente Utrecht en de provincie cofinancieren wat betreft het meetproject dat door TNO wordt uitgevoerd, om de ondergrond van de provincie Utrecht inzichtelijk te maken. Dat komt revolverend terug wanneer het succesvol is. Daarna volgt er een risicovolle boring maar dat wordt een verantwoordelijkheid van de markt. Er moet een omgevingsvergunning worden aangevraagd. Daarop is de Mijnbouwwet van toepassing. De provincie Utrecht heeft dienaangaande een adviserende rol.

Spreker is het ermee eens dat het tempo van de energietransitie omhoog moet. Hij hoopt dat hij de snelheid via de regionale afspraken in het najaar kan opvoeren, o.a. op basis van de informatie van het kabinet.

Met gemeenten is en blijft hij in gesprek over de versnelling van windenergie op land en over alle alternatieven, ook wat deze voor de gemeenschap betekenen. Draagvlak is er immers nodig, conform de afspraken die daarover zijn gemaakt.

De heer Van Essen vraagt of er een apart memo kan komen met de intensievere aanpak van windenergie op land.

Gedeputeerde Van den Berg wijst op het laatste hoofdstuk van de link, die de commissie heeft ontvangen. Deze bevat een aantal versnellingsopties. Die zijn toepasbaar op wind.

De heer Travaille constateert dat deze uitvoeringsagenda geen enkele datum bevat maar dat is wel nodig. Twee jaar geleden vroeg de PvdD om het maken van regionale afspraken. GS waren daarvan geen voorstander maar nu wel. Wat is daarvan de reden? Voorts is zijn vraag of de resultaten voor 2017 al bekend zijn.

Gedeputeerde Van den Berg antwoordt dat de regio's inmiddels voor een deel tot stand zijn gekomen, maar voor een deel ook niet. Samen met het kabinet krijgt hij nu de mogelijkheid om de regionale afspraken nadrukkelijker te maken. Hij heeft geen energie besteed aan regio's die zich nog aan

het vormen waren. De resultaten over 2017 zijn bekend en zullen naar deze commissie worden gezonden.

Wat betreft de uitvoeringsagenda heeft hij aangegeven dat het overzicht de projecten bevat waarmee de provincie bezig is. Er zijn ook projecten waarin nadrukkelijk met andere partijen wordt samengewerkt. Daar kan hij moeilijk een einddatum aan koppelen. Hij is permanent in gesprek over die projecten om met de sturingsfilosofie de versnelling mogelijk te maken.

Op vragen van het CDA antwoordt de gedeputeerde dat er ambtelijk wel een kansenkaart beschikbaar is. Hij meent dat ook de Stichtse Vecht een eigen kansenkaart heeft opgesteld op basis van de PRS/PRV en de conclusie van die gemeente was dat daar geen zonneweides mogelijk zijn. Dat is echter niet de bedoeling. Een dergelijke kansenkaart wil hij dan ook niet gaan ontwikkelen. Hij wil vooral op basis van samengestelde kaarten richting gemeenten aangeven wat de kansen zijn, wat de ruimtelijke kwaliteit moet zijn en welke uitleg er gegeven moet worden. Voorkomen moet worden dat kaarten van de provincie een eigen leven gaan leiden, nl. waar zonne-energie allemaal niet mogelijk is. Dat alles vraagt nog wel wat zoekwerk.

Hij is bekend met de casus in Eemnes.

De heer Boswijk memoreert dat er in 2011 gebiedskaternen tot stand zijn gekomen van alle delen van de provincie Utrecht. Het zou logisch zijn deze in de vorm van een extra hoofdstuk toe te voegen en daarop de mogelijkheden per gebied aan te geven. Dat geeft richting en daar kunnen mensen dan op anticiperen met het oog op versnelling.

Gedeputeerde Van den Berg antwoordt dat hij dat zo met gemeenten gaat doen, echter, niet via een kaart, omdat die het tegenovergestelde effect gaat sorteren. Hij wil een juiste interpretatie van locaties bevorderen en voorkomen dat mogelijkheden bij voorbaat door gemeenten worden geblokkeerd. De provincie is ook in gesprek met NMU en LTO en ook zij vragen om een zorgvuldig proces. Dat is ook zijn insteek.

Hij is bekend met het artikel in Trouw. Verderop in het artikel worden overigens ook kwalitatief goede mogelijkheden vermeld, nl. dat zonnevelden het landschap ook kunnen verbeteren.

De ChristenUnie vroeg om meer regie van de provincie. Hij heeft zojuist aangegeven hoe hij dat wil vormgeven, ook met de regionale energie- en klimaat strategieën. Er zijn ook andere organisaties bezig met energie, waaronder woningcorporaties en gemeenten. Hij tracht tussen alle partijen verbindingen te maken.

Mevrouw De Haan las in de voorjaarsnota dat er bijsturing noodzakelijk is. Zij hoort wel urgentie maar ziet dat niet terug in de aanpak. Op welke manier kan versnelling plaatsvinden, naast de reeds genoemde activiteiten op meerdere gebieden? De gedeputeerde gaf aan dat de provincies op verzoek van het rijk meer regie kunnen gaan nemen, maar dat is nog niet zeker omdat dat ook via regio's kan gaan. Wat gaat de provincie zelf doen, wanneer de regie via de regio's vorm gaat krijgen?

Gedeputeerde Van den Berg begrijpt het ongeduld van mevrouw De Haan. Een aantal versnellingsinstrumenten kan hij niet inzetten, omdat daarvoor in PS geen meerderheid bestaat. Tegelijkertijd constateert hij dat PS moeite heeft maatregelen te treffen, omdat overal wel wat op aan te merken valt. Het rijk zal, los van de regiovorming, een positie bij de provincie neerleggen als het gaat om het realiseren van een versnellingsopgave in regionale afspraken. Dat wordt dan een verantwoordelijkheid van een nieuw college.

De PVV constateerde in de documenten verschillende einddata, bv. 2020, 2025, 2030, 2040. Dat hangt samen met de verschillende thematieken. Het kabinet wil voor de landelijke 50 megaton Co2 reductie in ieder geval voor 2030 een versnellingsopgave maken, omdat het huidige tempo te laag is. Hij hoopt dat er dan ook boter bij de vis komt en dat het niet alleen bij gesprekken blijft.

Op de vraag van D66, antwoordt hij dat er t/m 2019 voldoende budget is. Wellicht is er in 2020 meer nodig. In coalitieverband zal dan opnieuw moeten worden gekeken naar hetgeen nodig is en hoeveel geld daarvoor beschikbaar moet worden gesteld. 50.000 woningen “nul op de meter” is een mooie ambitie maar dat wordt in heel Nederland niet gehaald. Wel vindt er van alles plaats om via een tweetrapsraket tot resultaat te komen. Het niet halen van de ambitie van 50.000 woningen “nul op de meter” heeft ook alles te maken met de financiële armslag van o.a. de corporaties.

De voorzitter rondt de discussie over dit agendapunt af.

4.2 Statenbrief doorontwikkeling economisch ecosysteem

Afgesproken wordt de behandeling van deze statenbrief door te schuiven naar de commissie BEM. Daar zal ook gedeputeerde Van den Berg aanwezig zijn.

5. MOBILITEIT

5.1 Stand van zaken grote projecten

Gedeputeerde Straat deelt het volgende mede:

Over de **N201** is een statenbrief verzonden en daar verwijst spreker naar. Door de integraliteit en de participatie is er meer tijd nodig. Hij verwacht dat de vertraging een jaar zal duren. Aan het eind van het jaar zal PS een principekeuze worden voorgelegd om varianten af te bakenen, echter, dan gaat het nog niet om het eindbesluit.

Wat betreft het **BO MIRT** deelt de gedeputeerde mede dat er op 20 juni jl. een extra overleg met de staatssecretaris heeft plaatsgevonden. De brief van de ministers en de staatssecretaris aan de Kamer is in afschrift naar PS gezonden, evenals de reactie daarop van de gemeente Utrecht en de provincie. In het najaar worden er door rijk en regio een set van regionale afspraken geagendeerd voor het versnellen van de woningbouw. De regio, de provincie en de stad blijven benadrukken dat het om woningbouwproductie gaat in de Utrechtse regio en dat mobiliteitsinvesteringen daarvoor randvoorwaardelijk zijn. Provincie, rijk en regio zullen met het programma van U Ned aan de slag gaan. Dat stelt de regio in staat om een duurzame samenwerking met het rijk aan te gaan. Op dit moment is een – lange termijn - MIRT onderzoek gaande naar wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid in de metropool regio Utrecht. Ook is er een MIRT verkenning gaande naar de multimodale knoop van Utrecht CS en de verbinding met het USP. Het rijk noemt dat een preverkenning. Er zal verder gestudeerd worden op de knelpunten en de mogelijkheden voor financiering. Dat betekent dat de scope van deze verkenning tussen nu en het najaar wat meer zal worden afgebakend. De potentiële financiering voor oplossingen zullen eveneens voor een deel – 75% - worden uitgewerkt. Vervolgens zal moeten blijken of dat kan leiden tot een zgn. startbeslissing in het najaar.

Wat betreft de korte termijn aanpak is besloten tot een gefaseerde programmering. Tot op heden was er een wat groter budget dat langjarig kon worden gebruikt. Nu is er een afspraak gemaakt over € 15 miljoen: rijk en regio ieder de helft. Het regionale deel ad € 7,5 miljoen wordt door twee gedeeld voor gemeenten en provincie. Daarmee kan in ieder geval de werkgeversaanpak van de U15

twee jaar worden voortgezet. Ook kan men met een aantal maatregelen aan de slag. Op 27 juni vindt het debat in de Tweede Kamer plaats.

De zorg, ook bij de staatssecretaris, ligt vooral bij de financiën. Het verhaal van de Utrechtse regio is goed overgekomen en de urgentie is er, maar de financiering is lastig, ook op rijksniveau. De woningbouwproductie gaat versnellen, terwijl het tempo rond mobiliteit achterblijft. Dat is een gemeenschappelijk vraagstuk waar het komende jaar aan moet worden gewerkt.

Onlangs hebben PS een statenbrief ontvangen over de *Sunij lijn*, waarin een tegenvaller werd gemeld. Inmiddels wordt er aan gewerkt om besparingsopties in kaart te brengen alsmede keuzes, die daarmee gemoeid kunnen zijn. Het gaat niet alleen om het verlagen van de benodigde investering maar ook moet worden gekeken naar de effecten rond beheer en onderhoud, exploitatie, reizigershinder en duurzaamheid. De keuzes zullen na de zomer aan PS worden voorgelegd, compleet met dekkingsmogelijkheden, voor het resterende budget.

Om geen vertraging op te lopen zal in de zomer worden overgegaan tot de start van de aanbesteding van de werkzaamheden. Het door PS in december 2016 toegekende budget is toereikend voor de start van de aanbesteding. De markt zal worden uitgedaagd om met alternatieve goedkopere oplossingen te komen. In het najaar zal de aanvraag voor aanvullend krediet en bijbehorende dekkingsvoorstellen aan PS worden voorgelegd, met een keuze voor mogelijke besparingen. Na besluitvorming zal tot gunning worden overgegaan.

De heer Mourik-Geluk vraagt hoe de gedeputeerde alle plussen en minnen rond de Uithoflijn, de Sunij lijn e.d. nog voor de zomer aan PS wil voorleggen.

Gedeputeerde Straat wil het punt van de Sunij lijn afzonderlijk aan PS aanbieden, immers, dat is een apart project en moet niet worden vermengd met de Uithoflijn. Hij verwacht voor de zomer wel meer duidelijkheid, maar PS zullen daarover pas na de zomer met hem in debat gaan.

5.2 Statenvoorstel nota kapitaalgoederen mobiliteit 2018

De heer Mourik-Geluk vraagt waarom er een nieuwe nota kapitaalgoederen mobiliteit is opgesteld. De onderdelen van Vijfheerenlanden komen pas later over naar deze provincie. Ook dat vergt aanpassing van deze nota. Op pag. 5 staat "De nota kapitaalgoederen is niet direct bedoeld om budgetbehoefte van dekking te voorzien." Op pag. 10 staat "Als er een besluit wordt genomen om nieuwe infrastructuur te realiseren, dan wordt bij de eerstvolgende actualisering van de nota kapitaalgoederen de budgetbehoefte voor beheer daarmee overeenkomstig aangepast." Moet dat niet via de begroting lopen of wordt de nota kapitaalgoederen steeds aangepast, wanneer daar behoefte aan is? In de vorige nota kapitaalgoederen bestond er nog een dubbel systeem. Voor een deel werd er gespaard en voor het andere deel werd er geactiveerd. Nu begrijpt hij dat er in deze nota volledig op activeren is overgegaan.

De heer Straat is gedeputeerde voor mobiliteit maar ook voor financiën. Hoe is in het proces rond de nota kapitaalgoederen geborgd dat er enige onafhankelijkheid in het geheel zit? Waar zitten de checks en balances? Hoe wordt ervoor gezorgd dat een investering niet uit een wens voortkomt?

De heer De Droog memoreert dat over het samenspel bij dit soort documenten PS en GS in gesprek zouden gaan. Hij herkent overigens de gegevens die in deze nota worden opgesomd. Wel is zijn vraag of er voldoende financiële prikkel aanwezig is om uitgaven binnen budget te houden. Het gaat hier

om een theoretische exercitie. Er rollen bedragen uit en zijn vraag is of dit in de praktijk wel te doen is.

Gedeputeerde Straat memoreert dat deze nota voortkomt uit de afspraken die er naar aanleiding van de beleidsaudit zijn gemaakt. Inderdaad komt Vijfheerenlanden pas later over, dat geldt voor veel meer zaken, maar hij zou daar niet op willen wachten. Het is goed het mobiliteitsprogramma, het meerjarig investeringsprogramma, het meerjarig onderhoudsprogramma met alle aanbevelingen en deze nota kapitaalgoederen nu aan PS voor te leggen.

Op pag. 10 staan de wijzigingen in de investeringen. Deze hebben effect op beheer en onderhoud en die effecten worden meegenomen in de budgetten die genoemd zijn in het MIP en het MOP. Het is juist dat nu alles wordt geactiveerd, dat is gebeurd op grond van landelijke regelgeving.

Het CDA vroeg naar de onafhankelijkheid in de systematiek. Bij investeringen moet er goed op budgetten worden gestuurd. Dat vraagt om budgetbeheer, niet alleen vanuit de directe aansturing van een project of een investering, maar ook via het reguliere controlemechanisme in de organisatie. In dat opzicht zijn er niet altijd goede ervaringen met projecten geweest, echter, wel moet worden voorkomen dat ieder project door een onafhankelijk derde moet worden gecontroleerd. Het gaat erom dat dit deugdelijk door het interne controlesysteem mogelijk wordt gemaakt. Al bij het begin van een project moet er een goede afbakening zijn tussen budget en begroting, met daarbij een goede interne controle. Daar moet de organisatie ook op worden ingericht. Er zijn zeker nog stappen die moeten worden gezet, bv. het versterken van de financiële controlefunctie.

De heer De Droog memoreert dat de € 35 miljoen aan onderhoud ook terugkomt als dekking in het mobiliteitsprogramma. Wanneer PS dat willen wijzigen in een bedrag van € 30 miljoen, gaat dat dan lukken? Nu is het een resultante van een berekening en het hele bedrag wordt in één keer gereserveerd. Hij zou daar meer druk op willen zetten om het bedrag te verlagen. Waar moet dat tot uitdrukking komen? Moeten PS dat regelen of moet de organisatie dat zelf doen?

Gedeputeerde Straat begrijpt dat de heer De Droog een soort politieke kaderstelling suggereert. Er zit achter de systematiek wel een technisch verhaal. Het begint bij een goede uitwerking van beheer en onderhoud van de kapitaalgoederen. De berekening gaan dan uit van een bepaald onderhoudsniveau en van vervangingsinvesteringen. Wanneer er anders wordt gehandeld, ontstaat het risico dat er op langere termijn ongewenste effecten optreden. Immers, te lang wachten met onderhoud maakt onderhoud op langere termijn duurder. Hij vindt het geen goed idee om al op voorhand te stellen dat het budget met x % zou moeten worden verminderd. Er is nu sprake van een sober en doelmatig onderhoudsniveau. Wordt dat niveau verlaagd, dat geeft dat op de langere termijn meer risico's.

De heer De Droog begrijpt dat de gedeputeerde doelt op spreiding van onderhoudsactiviteiten door de tijd heen. Hij weet dat daarvoor duidelijke kaders zijn afgesproken. Zijn vraag is wel of de financiële sturing daarop voldoende scherp is.

Gedeputeerde Straat beantwoordt die vraag bevestigend. Beheer en onderhoud worden goed uitgewerkt en dat maakt goede sturing mogelijk, via het project, maar ook via de interne controle. Hij verwacht in de komende tijd wel meer discussie over de vraag hoe ook PS daar meer grip op kunnen krijgen.

De voorzitter rondt dit agendapunt af. De commissie MME adviseert PS dit statenvoorstel als sterstuk te behandelen.

5.3 Statenbrief maatregelen N417 tijdens groot onderhoud 2020

Mevrouw Schneiders memoreert dat D66 in 2016 tijdens de bespreking van het realisatieplan fiets aandacht heeft gevraagd voor dit potentiële snelfietspad. Dat werd door de toenmalig gedeputeerde ook als potentieel aangegeven met daarbij de opmerking dat gemeente en provincie ermee aan de slag waren gegaan.

D66 vraagt zich af hoe andere fracties deze statenbrief hebben gelezen. D66 heeft de indruk dat nog niet alle informatie boven tafel is gekomen om een goede afweging te kunnen maken. Er worden redenen gegeven om de weg niet conform GOW richtlijnen in te richten. Wat wordt bedoeld met de zin “Vanuit andere beleidsuitgangspunten is het rooien van de bomen niet wenselijk en omwonenden willen dit niet.”? Welke andere beleidsuitgangspunten worden hier bedoeld en welke inventarisatie is er gedaan naar de opinie van de omwonenden? Welke onderzoeken liggen er ten grondslag aan de uitspraak dat de N417 geen verkeersveiligheid- of doorstromingsknelpunt is?

D66 vraagt ook naar de samenwerking tussen gemeente De Bilt en de provincie Noord-Holland met betrekking tot deze weg.

D66 wil een goede afweging maken op basis van de juiste informatie om een besluit te kunnen nemen over deze herinrichting van de weg. Hoe kijken andere fracties daar tegenaan?

De heer Straat had het op prijs gesteld wanneer deze deels technische vragen schriftelijk waren ingediend. Overigens wordt het dilemma in de vragen van D66 al bloot gelegd. Het gaat om een ingewikkelde afweging hoe de N417 zo goed mogelijk moet worden gedimensioneerd. Er spelen meerdere zaken, zoals de breedte van de weg terwijl deze door een aantal kernen heen gaat, waardoor de ruimte beperkt is. De bewoners zijn stevig betrokken geweest bij het inrichtingsvraagstuk. Ook speelt er het nodige over het behoud van bomen. Bewoners vragen of dat mogelijk is. Hij weet het exacte beleidsuitgangspunt niet, maar hij gaat ervan uit dat de provincie bomen niet zomaar wil gaan kappen. Wil men meer dan in de dimensionering past, bv. een breder fietspad (hetgeen hij zich overigens bij een snelfietsroute wel kan voorstellen) dan heeft dat consequenties voor uitgangspunten. Hij weet dat er problemen gaan ontstaan in Maartensdijk, omdat de beoogde breedte niet past in de dorpskern. Of er zou een andere route moeten worden gekozen, of in het extreme geval zou tot ont-eigening moeten worden overgegaan. Dat kan toch niet de bedoeling zijn.

Z.i. ligt er nu een mooie afgewogen oplossing voor wat betreft snelheid, breedte en asfalt. Dat is het maximum. Moet het groter en breder, dan heeft dat grote consequenties.

De heer Van Kranenburg heeft dit stuk niet gelezen als een versmalling ten opzichte van een snelfietsroute die kennelijk geprojecteerd was. Het gaat inderdaad om een lastige afweging maar de ChristenUnie heeft wel voorkeur voor een snelfietsroute.

Mevrouw Poppe meent dat moet worden nagegaan wat mogelijk is om hier toch een snelfietsroute aan te leggen, zonder dat daarvoor veel bomen moeten worden gekapt. Wellicht is het toch mogelijk het fietspad iets breder te maken, ook met het oog op de speedpedelecs.

De heer Van Essen sluit zich aan bij de inbreng van de ChristenUnie. Ook GroenLinks wil eerst meer informatie ontvangen alvorens hierover een definitief standpunt in te nemen. Een trajectaanpak is

wel een geëigend moment om dit soort aanpassingen te doen. Het is onwenselijk de snelfietsroute jarenlang naar achteren te schuiven.

De heer Van Kranenburg vindt dit nu een theoretische discussie. Hij wil daar eerst zelf ter plaatse polshoogte nemen. Wellicht hebben andere fracties ook die wens. Er is hoe dan ook meer tijd nodig om een definitief standpunt in te nemen.

De voorzitter zegt toe dat de vragen schriftelijk zullen worden beantwoord. Wellicht kan er ook een werkbezoek worden gepland om de commissie meer inzicht in de problematiek te geven.

5.4 Uithoflijn

De heer Van den Dikkenberg merkt op dat het dossier Uithoflijn verschillende moties en acties tot gevolg heeft gehad. Hij gaat ervan uit dat de moties nog in behandeling zijn en nog niet afgehandeld zijn. O.a. wordt in een motie gesteld dat de claim bij de gemeente moet worden neergelegd. In het AD staat dat de gemeente Utrecht geen claim van de provincie verwacht. Hoe gaat de gedeputeerde hiermee om en wat vindt hij van de uitlatingen van de stad in deze? Wanneer wordt het schadeverhaal bij de gemeente ingediend?

De heer Van Essen begrijpt dat het de intentie was het auditrapport, na vaststelling van het verbeterplan, openbaar te maken. Dat betekent volgens GroenLinks dat het auditrapport sowieso openbaar zou zijn geworden. De risico's van openbaarmaking van dat rapport zijn ofwel al opgetreden of bestaan niet meer. In een brief aan de gemeente suggereerde het college dat de onderhandelingen met de aannemer niet met een bevredigend resultaat konden worden afgerond als direct gevolg van het eerder openbaar maken van het audit rapport. Dat zou betekenen dat de risico's inmiddels zijn opgetreden. Dat bevreedt GroenLinks omdat de gedeputeerde onlangs liet weten dat de afspraken met de aannemer inmiddels zijn vastgelegd. Toen was er geen signaal dat deze afspraken afwijken waar eind januari van werd uitgegaan.

In welke zin zijn de onderhandelingen met de aannemer nu wel of niet bevredigend afgerond?

Wijken de uiteindelijke afspraken met de aannemer af van wat er eind januari op tafel lag en op basis waarvan PS geïnformeerd werden over de vertraging en de meerkosten van het project?

Heeft dit invloed op de kosten van het project? Waarom wel of niet?

Is de P50 planning, met ingebruikname voor juli 2019, nog steeds actueel?

Gedeputeerde Straat heeft de P50 planning niet bij de hand. Hij zal daar op een ander moment op terugkomen. GroenLinks en de SGP vragen naar de aansprakelijkheidstelling van de gemeente Utrecht in relatie tot de onlangs afgesloten aanvullende overeenkomst met de aannemer.

Eind vorig jaar had de provincie met zijn belangrijkste leveranciers en contractpartners een deal met afspraken over bedragen en eventuele risico's. Het eenzijdig openbaar maken van de audit gaf deze partijen handvatten om bepaalde onderdelen van de afspraken weer ter discussie te stellen. De nadere overeenkomst met de aannemer, waar zojuist naar werd gerefereerd, is een goede deal maar laat wel meer risico's over aan opdrachtgeverzijde dan in eerdere instantie was afgesproken. Dat is de essentie waar het over gaat. Nog niet alle partijen zijn tot een getekende overeenkomst overgegaan. Hij heeft wel het vertrouwen dat het gaat lukken, maar ook hiervoor geldt dat de aanbevelingen uit de audit ertoe hebben geleid dat partijen meer risico's, dan vooraf werd afgesproken, aan opdrachtgeverzijde willen neerleggen. Die effecten zijn met de aansprakelijkheidstelling van de ge-

meente Utrecht aanhangig gemaakt. Dat wordt betwist door de gemeente Utrecht. Provincie en stad hebben inmiddels weer een goede samenwerking opgepakt en beiden hebben afgesproken tot een zakelijke afhandeling van dit dossier te willen overgaan.

De bedragen die met de verschillende afspraken gemoeid zijn, zijn nog steeds in lijn met hetgeen PS is voorgelegd bij de aanvraag voor het aanvullend budget Uithoflijn en deze passen binnen de toegekende € 84 miljoen.

De SGP vroeg ook welke stappen de provincie richting gemeente Utrecht gaat zetten. De afspraken die in december zijn gemaakt, worden inmiddels vastgelegd in een zgn. allonge, betrekking hebbend op de verdeling van de € 84 miljoen en op de aansprakelijkheid binnen de projecten. De allonge wordt bij de bestuursovereenkomst gemaakt en zal binnenkort worden afgerond. PS zullen daar dan informatie over ontvangen. Aan die afspraken valt niet veel meer te wijzigen.

Er is door PS ook een motie over heronderhandeling aangenomen. Ook dat proces is in gang gezet maar dat maakt het voor het college van GS wel ingewikkeld. Gevraagd werd om een heronderhandeling op een bestuursovereenkomst die reeds ondertekend is. Het is erg ingewikkeld om een contract open te breken waar ook de provincie Utrecht een handtekening onder heeft gezet. Dat vraagt opnieuw om onderhandeling over de € 84 miljoen. Hij komt daar op terug bij de presentatie van de allonge.

Voorkomen moet worden dat de relatie met de gemeente opnieuw onder druk wordt gezet. Nu wordt getracht goede afspraken te maken over de verdeling van de € 84 miljoen en de verantwoordelijkheid daarbinnen. In lijn met de bestuursovereenkomst wil men ook aan de slag gaan met de zgn. beheerovereenkomst. Dat gaat vooral over de situatie die in de toekomst gaat optreden, ook na afronding van het project Uithoflijn.

De provincie en de stad hebben vele gedeelde belangen ten aanzien van de doorstroming en de bereikbaarheid. Het is belangrijk daarover nadere afspraken te maken.

5.5 Statenbrief stand van zaken spooronderdoorgang N226 Maarsbergen

De heer Van den Dikkenberg verzoekt dit onderwerp nu te behandelen, gelet op het feit dat een aantal inwoners uit Maarsbergen in de vergadering aanwezig is om te vernemen hoe de commissie tegen deze statenbrief aankijkt.

De heer Van Essen wil toch eerst agendapunt 5.4 Uithoflijn behandelen. Aldus wordt besloten.

Wegens tijdgebrek wordt dit agendapunt uiteindelijk niet behandeld. Op verzoek van D66 wordt deze brief geagendeerd voor de volgende commissievergadering.

5.6 Statenbrief Uitvoeringsverordening realisatieplan fiets

Dit agendapunt wordt wegens tijdgebrek niet behandeld. De heer Van Essen verzoekt GS de gestelde vragen nog voor de komende PS vergadering te beantwoorden.

5.7 Memo tellingen NRU Zuilense Ring

Wordt wegens tijdgebrek niet behandeld. Op verzoek van de ChristenUnie wordt dit memo geagendeerd voor de volgende commissievergadering.

Afgesproken wordt dat de commissie over de niet behandelde agendapunten alsnog schriftelijke vragen kan indienen.

6. TER INFORMATIE

- 6.1 Statenbrief ombouw kruispunt N226 – Griftdijk tot kruispunt**
- 6.2 Statenbrief pilots smart mobility**
- 6.3 Statenbrief uit te voeren maatregelen 410**
- 6.4 Statenbrief verkeersveiligheidsmaatregelen op de parallelweg N401**
- 6.5 Statenbrief provinciale cofinanciering HULAF**
- 6.6 Memo GS inzake duurzaamheid**
- 6.7 Statenbrief concept programma U NED**
- 6.8 Memo GS inzake pilot Veenendaal hoogspanning**
- 6.9 Ingekomen brief inzake zwerfafval**
- 6.10 Statenbrief Trade en Invest Utrecht Region**
- 6.11 Statenbrief voortgang geothermie**
- 6.12 Globale nulmeting fiets 2017**
- 6.13 Statenbrief aanleg kruispunt N224 – Hoevelaar**
- 6.14 Statenbrief versnellingsagenda verkeersveiligheid, afhandeling motie MO49A**
- 6.15 Statenbrief MKB – samenwerkingsagenda 2018-2019**
- 6.16 Statenbrief regionaal uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer**
- 6.17 Memo GS inzake ontgraving Westdijk Bunschoten**
- 6.18 Memo GS inzake ontwikkeling OV – reistijden**
- 6.19 Memo GS inzake luchtkwaliteit in vervoerplannen**
- 6.20 Memo inzake beantwoording vragen SP Uithoflijn en SUNIJ-lijn**

7. SLUITING

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