

## **VERSLAG van de digitale vergadering van de Statencommissie Utrecht Milieu en Mobiliteit van 20 januari 2021**

### **Voorzitter:**

drs. J.H. van Oort

### **Aanwezige woordvoerders:**

Ir. R. van Muilekom (gedeputeerde), A.J. Schaddelee (gedeputeerde), S.A. Berlijn (FvD), H. Bittich (Lijst Bittich), I. Bouabid (Lijst Bittich), H. van Déun (PVV), A. Donker (SGP), N. de Haan (ChristenUnie), F. Hazeleger (SGP), K. de Heer (ChristenUnie), W.M.M. Hoek (50PLUS), drs. J.P. d'Hondt (PvdA), drs. B.C. de Jager (VVD), drs. E.A. Kamp (D66), ing. D.A. Oude Wesselink (GroenLinks), A.M. Poppe (SP), drs. W. Ubaghs (PVV), L.E. Veen (D66), P. de Weerd (PvdD), ing. H.I. Wolting (CU), W. Wijntjes (CDA), R. van Reenen (50PLUS)

### **Van ambtelijke zijde aanwezig:**

dr. R.J. Poort (adjunct-griffier), M. Bollinger (Notuleerservice Nederland)

---

## **1. OPENING EN ALGEMEEN**

### **1.1. Opening**

De voorzitter opent de vergadering en heet de aanwezigen en insprekers welkom. Vanaf vandaag verzorgt de heer Bollinger de M&M-commissieverslagen.

### **1.2. Vaststellen agenda**

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

### **1.3. Mededelingen**

Gedeputeerde Schaddelee gaat in op het gevoerde gesprek met de heren De Breij (VVD) en Van Reenen (50PLUS) over de kentekenregistratie bij het opsporen van mensen die worden verdacht van strafbare feiten of bij vermissingen. Het gaat daarbij om de samenwerking met het Openbaar Ministerie en de politie. Geconstateerd is dat vanuit de provincie steeds het maximale wordt gedaan om gegevens te delen, uiteraard met inachtneming van de juridische belemmeringen.

### **1.4. Rondvraag**

*PvdA: over Herinrichting parallelweg N229 Odijk-Werkhoven.*

Mevrouw d'Hondt heeft op 18 december 2020 technische vragen gesteld over de herinrichting van de parallelweg N229 Odijk-Werkhoven en antwoord ontvangen. Het is een belangrijke fietsroute voor veel scholieren, die echter naast landbouwverkeer ook veel gebruikt wordt als sluiproute, wat leidt tot gevaarlijke situaties, helaas zelfs een enkele keer met dodelijke afloop. De aanwonenden zouden de parallelweg graag als fietsstraat heringericht willen zien, naar voorbeeld van de N411 bij Amelisweerd. In de antwoorden op de vragen is aangegeven dat de keuze tussen een fietsstraat (auto/tractor te gast) en fietssuggestiestroken nog niet is gemaakt. De PvdA-fractie denkt dat een fietsstraat de beste oplossing zou zijn, in navolging van de fietsersbond en het keuzeschema van het CROW-fietsberaad. Daarom stelt spreekster de volgende vraag:

Is er al een definitieve keuze gemaakt voor de herinrichting en hoe zijn de wensen van de bewoners hierin meegenomen?

Gedeputeerde Schaddelee antwoordt dat een definitieve keuze nog niet is gemaakt. Dat is wel snel nodig in verband met onderhoudswerkzaamheden, komende zomer. Uiterlijk 1 april 2021 moet de keuze duidelijk zijn. Gesprekken met de bewoners lopen nog. Het streven is de meest veilige oplossing. Nu is het een gevaarlijke plek waar ongelukken zijn gebeurd. Schijnveiligheid is echter ongewenst. Er is relatief weinig ervaring met het inrichten van parallelwegen als fietsstraat. Daarom

wordt nu naar een veilige inrichting gezocht. De commissie en de bewoners worden voor 1 april 2021 geïnformeerd.

Mevrouw d'Hondt wacht de reactie voor 1 april 2021 af.

*VVD: over veiligheidsaspecten tramlijn en VRT.*

De heer De Jager is blij dat in het nieuwe jaar de trams weer rijden tussen Utrecht en Nieuwegein. In navolging van de partijgenoten in de Nieuwegeinse gemeenteraad, heeft hij de volgende vragen over de veiligheid:

- Hoe is de veiligheid geborgd bij de tijdelijk ingerichte tramhalte bij winkelcentrum CityPlaza? Met name in relatie tot de looproute en de risico's bij het omzeilen daarvan, de toegangsmogelijkheden van het perron en het ontbreken van een waarschuwingsinstallatie.

- Welke maatregelen zijn genomen om de tramovergangen te beveiligen? Verschillende overgangen zijn nog onbeveiligd en waar wel een tramwaarschuwingsinstallatie aanwezig is, treedt deze pas in werking vlak voordat de tram passeert.

- Hoe staan deze constatering in verhouding tot de verleende veiligheidsvergunning?

Gedeputeerde Schaddelee dankt de VVD voor de vragen omdat die helpen het hele tracé nog eens te bekijken voor mogelijke verbeteringen. Ook de beantwoording door het college van Nieuwegein zal spreker delen met de Staten. De situatie bij CityPlaza is hem bekend. De tijdelijke halte ligt in het verlengde van waar die eerst lag. Die voldoet aan alle veiligheidseisen, ook als er calamiteiten zijn. Onderzocht wordt nog of de looproute kan worden aangepast, zodat de perrons vanaf twee kanten toegankelijk zijn. De trambestuurders rijden op dit tracé op zicht, zodat er tijdig kan worden gestopt. De tramwaarschuwingsinstallaties zijn daarbij ondersteunend en niet leidend, anders dan bij een treinbesturing. Baandelen zijn vernieuwd en ten zuiden van Nieuwegein volledig vernieuwd. Daar zijn ook tramwaarschuwingsinstallaties toegevoegd. Aan de noordkant van Nieuwegein-Centrum is gekozen voor een gedeeltelijke vernieuwing. De veiligheidssituatie is daar onveranderd. Het mag niet onveilig worden dan het eerst was. Wel is het streven een eenduidig tracé te realiseren. In het meerjarenonderhoudsprogramma is opgenomen dat de resterende tramwaarschuwingsinstallaties alsnog worden geplaatst, ook in het noorden van Nieuwegein. Daar start men al dit jaar mee.

Voordat een tram gaat rijden moeten alle vergunningen op orde zijn en moet men voldoen aan alle eisen van de Wet lokaal spoor. Dat wordt getoetst door interne en externe, onafhankelijke partijen. Daarna gaat het dossier naar de Inspectie voor de Leefomgeving en Transport (ILT). Die heeft advies uitgebracht en dat alles heeft geleid tot een indienststellingsvergunning, waarmee is aangetoond dat de gerenoveerde lijn aan alle veiligheidseisen voldoet.

De heer De Jager wijst erop dat de looproute bij het winkelcentrum aanleiding geeft tot een verkort traject, al is dat niet de bedoeling. Hij is blij met de informatie dat het aantal trambeveiligingssystemen wordt uitgebreid, maar de additionele waarschuwing gaat pas knippen vlak voordat de tram passeert. Dat is niet wenselijk. Kan dat anders worden ingesteld?

De heer Schaddelee neemt die punten mee, ook in de beantwoording aan het raadslid van Nieuwegein. Men wil bij de routing de ondernemers het naar de zin te maken en er is nog overleg met de gemeente over het finetunen van de VRI's.

Mevrouw Hoek verzoekt de heer Van Reenen als commissielid digitaal toe te laten tot de vergadering en niet als gast.

De voorzitter geeft aan dat ernaar wordt naar gekeken.

Mevrouw Poppe begrijpt dat de gedeputeerde heeft gesproken met de ondernemers van CityPlaza, maar de veiligheid van de bewoners moet voorop staan. De tram is in januari in gebruik genomen, maar er was ook sprake van wisselstoringen en een tramstel dat niet voldoet. Ook wordt gemeld dat er sprake is van vierkante wielen. Kan daarover meer worden verteld?

Gedeputeerde Schaddelee stelt voor ook de ingediende vragen van de PVV bij die laatste vragen van de SP te behandelen.

*PVV: overlast bewoners Nieuwegein als gevolg van technische problemen tramstellen.*

De heer Van Déun las in de krant dat er problemen met vierkante wielen zijn, wat leidt tot geluidsoverlast voor de bewoners van Nieuwegein. Volgens een woordvoerder van de provincie wordt gezocht naar de oorzaak en een technische oplossing. Ook bij de Uithoflijn zou meer onderhoud nodig zijn. Dat is volgens de woordvoerder een tegenvaller. Welke maatregelen zal de gedeputeerde nemen om de overlast tegen te gaan? Is hij bereid om de omvang van de geluidsoverlast vast te laten stellen en vervolgens afdoende maatregelen te nemen? Sinds wanneer is het college op de hoogte van deze problemen? Waarom is PS er niet eerder dan de pers over geïnformeerd? Wat zijn de extra kosten van deze tegenvaller?

Mevrouw Veen sluit zich aan bij de vragen van mevrouw Poppe en de heer Van Déun. Het gaat niet alleen om de inwoners van Nieuwegein maar ook van Utrecht, het Kanaleneiland. Kan de gedeputeerde die inwoners perspectief geven wanneer de problemen verholpen zijn?

Gedeputeerde Schaddelee stelt de veiligheid voor alles, ook in Nieuwegein bij CityPlaza. Met de ondernemers wordt gekeken naar een goede aanlooproute, maar dat gaat nooit ten koste van de veiligheid. Afgelopen weken zijn er een paar tramstoringen geweest, ook bij de Uithoflijn. In het begin is het aantal storingen altijd hoog en daarna daalt het naar weinig problemen tot aan het einde van het systeem. Er was een wisselstoring bij Nieuwegein-Zuid en een in de wisselstraat bij de remise. Die laatste is met de leverancier opgelost door een component te vervangen. Bij Nieuwegein-Zuid is tijdelijk slechts één van de twee sporen in gebruik. Dat heeft storingen veroorzaakt, ondanks dat het technische systeem goed werkte. Het probleem hing samen met de procedures die de bestuurders hanteerden. Nu zijn er betere aanwijzingen voor de seinen en instructies voor de bestuurders meegegeven. Ook is er een tijdelijke snelheidsbeperking ingesteld.

Het probleem met de wielen hangt mede samen met de seizoensinvloeden. Dat is te voorkomen door het intensiever reinigen van het spoor en het afdraaien van de wielen zodat die rond blijven.

Ook is aan de trambestuurders de opdracht meegegeven hun rijgedrag aan te passen aan de omstandigheden. Met de leverancier wordt de slijpgevoeligheid onderzocht. Bij het GVB in Amsterdam is sprake van dezelfde problemen zodat men samen op zoek kan naar mogelijke oplossingen. Spreker is bereid de geluidsmetingen uit te breiden, ook als er klachten komen op andere delen van de lijn. Het college is van het probleem op te hoogte sinds 18 januari 2021, al is het probleem van platte wielen in ieder tramsysteem een vaker voorkomend probleem, zeker bij nieuwe voertuigen. De extra kosten zijn onderdeel van het dagelijks beheer en onderhoud. Die zijn in deze periode iets hoger maar ze vallen binnen de marge van wat is voorzien. Eventuele andere maatregelen zijn nog in onderzoek. Aanvullende kosten daarvan zijn nog niet bekend. Die worden dan met de leverancier besproken. Sinds deze week is men op de remise hard aan het werk om alle trams zo goed mogelijk van ronde wielen te voorzien en de rails te borstelen.

Mevrouw Poppe merkt op dat er een derde storing bij het tramstel was. Is het mogelijk dat de lang stilstaande trams gevoeliger voor storingen zijn? Wat was er aan de hand met het kapotte tramstel, zo vlak na de ingebruikname?

De heer Van Déun dankt de gedeputeerde voor het antwoord. Uit de toeslagenaffaire moet worden geleerd dat het contact met inwoners moet worden hersteld. De klagers moeten worden gehoord, waarna er uitleg nodig is wat er wel of niet kan. Daartoe roept hij de gedeputeerde op.

Mevrouw Veen sluit zich daarbij aan. Men moet met de klagers in gesprek gaan en eerlijk zijn over welk perspectief er is. Zij hoopt dat de aangegeven acties resultaat zullen opleveren.

Gedeputeerde Schaddelee wil niet meegaan in de bewering dat lang stilstaande trams zorgen voor meer problemen. De afgelopen weken zijn er veel test- en proefritten gemaakt, met alle trams. Spreker begrijpt de noodzaak in gesprek met de omwonenden te gaan, al is de vergelijking met de toeslagenaffaire ongepast. De omgevingsmanagers houden de situatie goed in de gaten en met de klagers wordt altijd contact opgenomen.

De heer Van Déun maakte geen vergelijking met de toeslagenaffaire, wel kan men ervan leren, namelijk om het contact met de inwoners te herstellen.

De heer Donker vraagt zich af of de kwaliteit op orde is, gezien de problemen met slijtage op deze korte termijn.

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan dat een bewonersbrief nog deze week wordt verstuurd. Hij probeert zo transparant mogelijk te zijn. Bij ontvangst wordt het nieuwe trammaterieel goed gecontroleerd. Aanloopp Problemen zijn er altijd. Dat betreft onder andere de afstemming met de bestaande infrastructuur en het inrijden van het materieel. Met de leverancier en het GVB worden de problemen besproken en indien mogelijk snel opgelost. De situatie baart spreker geen zorgen. Mevrouw Poppe heeft geen antwoord op haar vraag over het tramstel ontvangen. Zij ziet daarover graag een brief tegemoet.

Gedeputeerde Schaddelee kan er nu geen antwoord op geven. Het betreft vooral een technische kwestie die snel moet worden opgelost. Als er structurele problemen zijn te melden, dan gebeurt dat.

De voorzitter geeft aan dat de gedeputeerde geen toezegging over een brief doet.

#### *CU: vliegroutes Schiphol en luchtruimherziening*

De heer De Heer gaat in op de onzichtbare structuur van vliegroutes. Het Rijk heeft het voorkeursbesluit gelanceerd en de deadline voor zienswijzen is 25 februari 2021. Zal de provincie Utrecht een zienswijze indienen? Wat is daarvan de insteek? De indruk van spreker is dat het Rijk de juiste aanvliegroute heeft gekozen. Er worden nog geen vliegroutes aangewezen, maar alleen de principes voor het ontwerpen van nieuwe routes. De CU begrijpt die principes wel en is ook akkoord met het creëren van een vierde aanvliegroute naar Schiphol omdat die milieuwinst zal opleveren. Daarnaast wordt er zorgvuldig gecontroleerd dat de stikstofregeling voor Natura 2000-gebieden niet toeneemt maar afneemt. Klopt het dat het voorstel de juiste keuzes bevat of zitten er toch addertjes onder het gras?

Gedeputeerde Muilekom vindt het goed alert te zijn bij de ontwikkelingen rond Schiphol en de luchtvaartherziening. Hij stelt een infosessie voor op 15 februari 2021 om de Staten de mogelijkheid te geven punten mee te geven voor de zienswijze van de provincie. In de BRS met andere provincies bekijkt men of er ook een landelijke zienswijze moet komen. Ook op de vierde naderingsroute naar Schiphol moet men alert zijn. Die komt er waarschijnlijk wel. Vanuit het ministerie moet nog duidelijkheid komen of het enkel gaat om de principes of om meer. In beide gevallen is het verstandig dat de provincie aangeeft wat de verwachtingen zijn: geen overlast in stedelijk gebied en natuur- of stiltegebieden. Met en na de infosessie is er tot 27 februari 2021 de mogelijkheid te komen tot een goede afstemming van de zienswijze. Ook met de kerngroep van de provincie vindt dat proces plaats, waaronder ook met een aantal gemeentes en inwoners.

De voorzitter verzoekt de commissieleden in de chat aan te geven of er behoefte aan een dergelijke infosessie is. Hij constateert dat er voldoende behoefte is. De griffie zal met de gedeputeerde de sessie op 15 februari 2021 organiseren.

#### *Webinar over inpassing van hoogbouw*

Gedeputeerde Muilekom deelt mee dat hoogbouw overal veel discussie oproept. Daarom heeft hij het initiatief genomen tot een webinar op 28 februari 2021 over de inpassing van hoogbouw in bestaande wijken en het betrekken van de inwoners. Een gemeente zou een hoogbouwvisie moeten opstellen. Ook vindt een fysieke meeting later nog plaats.

De heer De Weerd merkt op dat gedeputeerde januari bedoelt en niet februari 2021.

De voorzitter beaamt dat het gaat om een webinar op 28 januari 2021 om 16.00 uur.

#### *CDA: verkeersveiligheid bij Spengen*

De heer Wijntjes vraagt naar de maatregelen naar aanleiding van de inspraak over de verkeersveiligheid bij Spengen. Is snelheidsaanpassing mogelijk? Spreker trof er het bord voor 60 km p/u niet aan. Een dergelijk bord en smileys kunnen de problemen oplossen.

Gedeputeerde Schaddelee is blij te horen dat de heer Wijntjes enthousiast is over het verlagen van snelheden op provinciale wegen. Het is een belangrijke stap die de provincie hopelijk later dit jaar zal zetten.

De heer Wijntjes is er alleen voor, waar het nodig is. Hij is niet voor een generieke maatregel.

Gedeputeerde Schaddelee begrijpt dat. De commissie komt er later nog over te spreken. Op de N401 wordt nu nog 80 km p/u gereden. Er is na een motie van het CDA en in overleg met de bewoners afgesproken dat er verschillende maatregelen worden getroffen. Op het middeneiland zijn al markeringen aangebracht en het groen in de buurt zal worden gesnoeid om meer overzicht te creëren, nog in dit kwartaal. Dat geldt ook voor het plaatsen van hekken. Daarnaast zijn er borden met smileys geplaatst, tijdelijk weggehaald met Oud en Nieuw maar nu weer teruggeplaatst. Ook vindt een proef plaats met geluidswerende geleiderail op de Joodse Dammerbrug bij Kockengen, nog voor het einde van dit jaar. Later dit jaar wordt de snelheidsbeperking besproken, waarna er nog maatregelen zullen volgen.

Mevrouw Hoek merkt ter aanvulling op dat zij namens 50PLUS met het CDA een motie over dit onderwerp heeft ingediend, maar die is door de gedeputeerde afgewezen met de nodige beloftes.

De voorzitter sluit de rondvraag af.

Hij herhaalt dat op 15 februari 2021 een infosessie plaatsvindt over de luchtvaartnota van het Rijk en de zienswijze van de provincie. Ook is er de conferentie over de inpassing van hoogbouw en het betrekken van bewoners erbij, op 28 januari 2021 om 16.00 uur.

#### **1.5. Vaststellen verslag Statencommissie Milieu en Mobiliteit van 2 december 2020**

Het verslag wordt zonder wijzigingen vastgesteld.

#### **1.6. Termijnagenda versie 4 januari 2021 en lijst moties PS 9 december 2020**

##### *Rapport Utrecht Nabij*

De heer De Jager wijst erop dat vanavond in de commissie Omgevingsvisie het rapport Utrecht Nabij wordt behandeld, met impact op de mobiliteitsvraagstukken. Spreker stelt voor het rapport ook in deze termijnagenda op te nemen, ter voorbereiding op tal van zaken rond mobiliteit.

De voorzitter stelt voor dat de griffier ervoor zorgdraagt.

##### *Stikstofberekeningen A15 en A27*

Mevrouw d'Hondt begrijpt dat er nog een voorzet wordt aangeleverd op het tracébesluit A27. De Raad van State heeft zich onlangs uitgesproken over de A15 en de stikstofberekeningen. Die kunnen ook voor de A27 gaan gelden. Daarom verzoekt spreekster de uitspraak van de Raad van State mee te nemen in de beloofde brief.

##### *Moties toevoegen*

De heer De Jager mist in de lijst de aangenomen motie van de PVV (9 december 2020) over de vervoersproblematiek en het trambeheer. Die moet worden toegevoegd. De motie 58A (Rijnenburg bereikbaar) van 25 september 2019 is niet afgehandeld en moet aan de lijst worden toegevoegd.

De voorzitter geeft aan dat de griffier beide punten zal nagaan. Dat komt de volgende keer terug.

Gedeputeerde Schaddelee vindt de uitspraak van de rechter over de A15 vergaand. Komende dinsdag praat GS over het tracébesluit A27 en de uitspraak van de Raad van State. Het is de vraag of de al opgestelde brief nog kan worden aangepast, maar het onderwerp is zeker belangwekkend. Wat betreft het bijwerken van de termijnagenda is in verband met de coronamaatregelen soms meer tijd nodig. Er komt een Statenbrief aan over de zorgen van het college over de inzetbaarheid en de belasting van de medewerkers tijdens deze coronacrisis. Dat zal consequenties hebben voor allerlei mobiliteitdossiers. Het wordt nu geïnventariseerd en later met de Staten gedeeld. Extra werk dat niet tot de topprioriteiten behoort, kan nu even niet worden gedaan. Belangrijk werk wordt zeker uitgevoerd en men werkt hard in de organisatie van de provincie, maar de lat heel hoog leggen is ongewenst, in afwachting van betere tijden.

De heer De Jager kan de gedeputeerde tegemoetkomen. Het CDA is niet voor het overal verlagen van de snelheid naar 60 km p/u op provinciale wegen. De gedeputeerde is al geruime tijd bezig een dergelijk voorstel op te stellen, maar dat onderzoek kan wat spreker betreft worden gestaakt. Dat scheelt weer in de werklast voor de ambtenaren.

De voorzitter laat het aan de gedeputeerde over of die de suggestie overneemt.

De commissie heeft kennisgenomen van de termijnagenda.

### 1.7. Ingekomen brieven

Ter informatie

2020MM191: reactie Landschap het Groene Hart op advies PARK energiestrategieën

De heer De Heer wacht de brief van het college af.

### 1.8. Grote projecten

#### *Propositie Nationaal Groeifonds*

Gedeputeerde Schaddelee deelt mee dat een Statenbrief is verstuurd over de propositie voor het Nationaal Groeifonds. De gestelde vragen zijn schriftelijk beantwoord. Het college is bezig met de ontwikkeling van wonen en bereikbaarheid, die een grote investering vanuit het Rijk nodig maakt. Nu het kabinet is gevallen ontstaat er mogelijk vertraging in de besluitvorming, ook wat betreft de plannen voor het U-net. De provincie dringt bij het Rijk aan om de urgentie centraal te blijven stellen en samen de schouders te blijven zetten om een gezonde ontwikkeling van de regio te verwezenlijken. Dat wordt ook benadrukt in het gesprek met de minister en staatssecretaris in februari 2021 om de nodige rijksinvesteringen te realiseren, in goed overleg met de G4-regio's. De leidraad daarbij is het Utrechtse aanbod zoals dat eerder met de commissie is gedeeld.

Mevrouw Poppe wijst op de agenda vandaag met een brief en een flyer over dit onderwerp bij de ingekomen stukken. Bij de commissie Omgevingsvisie staan maar liefst twaalf stukken. Waarom is daarvoor gekozen, gezien het feit dat veel van die stukken samenhangen met mobiliteit? Die horen ook thuis bij de commissie M&M.

Gedeputeerde Schaddelee vindt die opmerking terecht. Gedeputeerde Van Essen is betrokken bij het programma van U-net, met spreker als voorzitter. Samen met de wethouders uit de regio en vertegenwoordigers van het Rijk wordt gewerkt aan het programma. Er is veel samenhang tussen de ruimtelijke keuzes en mobiliteitsinvesteringen. Met de griffie wordt bekeken hoe die samenhang op een goede manier op de termijnagenda komt te staan, met een verdeling tussen de verschillende commissies.

## 2. Ter bespreking

### 2.1. Statenvoorstel Verlengen studiefase Programma Toekomst N201

#### Insprekers

Mevrouw Timmers spreekt in namens de Fietsersbond, afdeling Stichtse Vecht. De provincie heeft aangegeven te willen komen tot een kleiner en kosteneffectiever pakket van maatregelen om een aantal knelpunten op te lossen op de N201 tussen Vreeland en Amstelhoek. Zij stelt voor de studiefase voor het fietsverkeer niet te verlengen. De aanpassingen voor het fietsverkeer zijn immers minder ingrijpend en zeker kosteneffectief. Zoals blijkt uit het rapport Fietspotentieel is 69% van alle verplaatsingen in Nederland korter dan 7,5 km. Ook in het MKBA-rapport is vastgesteld dat investeringen in fietspaden nadere uitwerking verdienen.

De Fietsersbond afdeling Stichtse Vecht vraagt de voorstellen met betrekking tot verbetering van de veiligheid van de fietser nu al over te nemen. Deze maatregelen moeten worden losgekoppeld van de vastgestelde knelpunten en op korte termijn uitgevoerd. Het gaat hierbij om de volgende maatregelen waarmee het aanwezige fietspotentieel kan worden aangesproken en vergroot. Het gaat om het aanleggen van een nieuw fietspad aan de zuidzijde van de N201 vanaf de Binnenweg Loenersloot, naast het vergroten van de afstand tussen het fietspad en de N201 vanaf Vinkeveen tot de Groenlandsekade. Deze, en andere relatief minder ingrijpende maatregelen, zullen fietsers meer veiligheid en comfort bieden. De studiefase voor het fietsverkeer moet niet worden verlengd.

De heer Kamp heeft met een aantal Statenleden langs het traject gefietst. Is de Fietsersbond tevreden met het pakket aan maatregelen?

De heer Van Reenen vraagt of er door de Fietzersbond ook is overlegd met de bewoners van Loenersloot over het standpunt. Hoe waren hun reacties?

De heer Oude Wesselink vraagt mevrouw Timmers of het problemen kan opleveren als de maatregelen worden opgesplitst. Leidt dat niet tot kapitaalvernietiging, als het toch om dezelfde weg gaat?

De heer Wijntjes vindt het goede voorstellen van de Fietzersbond, al maakt hij een voorbehoud wat betreft de situatie bij Amstelhoek en Mijdrecht, gezien de plannen met het bedrijventerrein. Aan de zuidkant van de N201 moet ook de Demmeriksebrug worden aangepakt.

Mevrouw Timmers heeft van ambtenaren begrepen dat de Demmeriksebrug nog tien jaar mee zal gaan, maar dat is een te lange termijn. De situatie tussen Amstelhoek en Mijdrecht zal meer tijd vergen, maar het fietsen bij de Demmeriksebrug moet op korte termijn worden verbeterd. Men moet niet wachten tot die brug het over tien jaar zal gaan begeven. Het opsplitsen van gemotoriseerde en fietsmaatregelen is goed mogelijk. Spreekster nodigt de commissieleden uit voor een fietstocht langs de route. De afstand tussen de autoweg en de fiets is nu te klein. Het nieuwe fietspad aan de zuidkant ligt verder van de weg af. Het pakket aan maatregelen voor het langzame verkeer is voldoende. Uit de studiefase blijkt een enorm fietspotentieel, juist in deze coronatijden. In de omgeving van de N201 zijn er veel omwonenden die vaak fietsen, maar daarvoor is wel veiligheid en comfort nodig. Spreekster heeft vooral contact gehad met de leden van de Fietzersbond. Het knelpunt autoverkeer leeft bij de inwoners van Loenersloot het meest. De binnenweg van Loenersloot wordt echter gebruikt door fietsers vanuit alle kanten uit de regio.

De heer Van Reenen vraagt wat het gevolg zou zijn als de studiefase toch wordt verlengd, ook over de fietspaden.

De heer Ubaghs vraagt de insprekerster of zij het Statenvoorstel wil wijzigen door de fietsmaatregelen niet uit te stellen.

Mevrouw Timmers vindt dat een goed idee, maar het is een kwestie voor de Staten zelf. Nu ligt het besluit voor om de maatregelen uit te stellen, maar wat betreft de fiets is dat ongewenst. De behoefte om te fietsen is groot. Nogmaals: 69% van alle verplaatsingen is korter dan 7,5 km. Elke maatregel om het fietsen comfortabel en veilig in te richten vermindert de urgente knelpunten, ook voor het gemotoriseerde verkeer. Als meer mensen gaan fietsen, kan dat alleen maar voordelig zijn.

De heer Noordhof spreekt in namens de bewoners van Het Sluisje in Vreeland over de N201 en de jarenlange geluidsoverlast daar. Hij vraagt om duidelijkheid over de stilstand of voortgang van de plannen, waarover hij ook in juni 2020 heeft ingesproken. Er moet een geluidsscherm worden aangelegd ter hoogte van Het Sluisje, voor ongeveer 375.000 euro. Daarnaast stelt spreker voor de zone met 50 km p/u uit te breiden tot langs Het Sluisje, in plaats van 80 km p/u dat nu geldt. Het optrekken van auto's vormt een belangrijke bijdrage aan de ervaren overlast daar. Die eenvoudig te realiseren verplaatsing hoeft maar weinig te kosten en zal veel betekenen voor de bewoners van Het Sluisje. Gedeputeerde Schaddelee schreef in een brief dat deze voorstellen deels op het grondgebied van Noord-Holland liggen en dat zijn ambtenaren met de collega's van Noord-Holland in gesprek zouden gaan. Nu is het ruim een half jaar later en ruim twee jaar sinds het begin van het participatietraject. De bewoners waren tevreden met de vriendelijke en zorgvuldige bejegening vanuit ambtenaren, politiek en bestuur. Maar nu is sprake van een plotselinge verstoring in de gang van het proces. De planvorming wordt met een jaar verlengd en er wordt plots gezocht naar kostenbesparende aanpassingen. Daar is spreker verbaasd en bezorgd over, gezien de verwachtingen, de lijnen en budgettering vanuit het bestuur tijdens de participatieperiode. Waarom deze wijziging van plannen? Door de snelheidsbeperking op de snelweg naar 100 km p/u zal er alleen maar meer gebruik worden gemaakt van de N201, omdat het verschil tussen 80 en 100 km klein is. De inspreker blijft graag betrokken bij het proces en wil vooral duidelijkheid. Bij Het Sluisje kan vooruitgang worden geboekt op drie punten, nog tijdens de studiefase. Als eerste het verleggen van het bord voor de 80 km p/u met een paar honderd meter. Hoe zijn de gesprekken daarover tot nu verlopen? Tweede punt is de plaatsing van flitscamera's om weggebruikers te wijzen op de maximale

snelheid en het derde punt is alvast te kijken naar de kosten voor de Whiswall. Waarom zou er vertraging moeten optreden bij deze drie wensen?

Mevrouw d'Hondt vraagt of de bewoners nu minder overlast van het geluid van het autoverkeer ervaren vanwege de coronamaatregelen.

Der heer Noordhof beaamt dat de geluidsoverlast sinds corona minder is geworden, al is die niet afwezig. Ook de nachtrust zal verbeteren door de avondklok. Hij zal zijn vragen aan gedeputeerde Schaddelee alsnog per brief stellen.

De voorzitter geeft aan dat insprekers zich richten tot de commissie. Gedeputeerde Schaddelee zal wellicht later op de vragen en opmerkingen reageren.

De heer Oude Wesselink is blij met het kleinere pakket met een nadrukkelijke focus op verkeersveiligheid en leefbaarheid. Mobiliteit kent veel negatieve neveneffecten, maar de oorspronkelijke plannen zijn zeer duur en lossen nauwelijks iets op. GroenLinks benoemt drie zorgpunten. Capaciteit blijft op deze weg een probleem en het sluipverkeer is er medeoorzaak van, evenals de hoeveelheid vrachtverkeer. Naast de verbreding, die bijna niet lukt vanwege de bruggen en de beperkte ruimte, is er een andere manier voor capaciteitsuitbreiding, namelijk de verlaging van de snelheid naar 60 km p/u, liefst op de hele N201. Dat is gunstig voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid en minder aantrekkelijk voor sluipverkeer. Kan de gedeputeerde die optie tijdens de studiefase meenemen?

Bij alle modellen tot 2030 is slechts één cijfer vermeld, maar bij verkeersprognoses maakt men doorgaans gebruik van zogenaamde welvaart- en leefomgevingsscenario's van het CPB, met een laag en hoog scenario als bandbreedte. Beide scenario's dienen te worden doorgerekend en gepresenteerd. Nu is alleen gerekend met het hoge scenario met hoge economische groei en dat kan leiden tot een flinke overschatting van het verkeer, ook gezien de gevolgen van de huidige pandemie. De toekomst is wat dat betreft moeilijk te voorspellen. GroenLinks vraagt aan de gedeputeerde waarom voor deze aanpak is gekozen. Kan alsnog het laagste scenario worden doorgerekend?

Kunnen de fietsmaatregelen wel al voor besluitvorming worden voorgelegd en tot uitvoering komen?

De heer De Jager geeft aan dat de N201 een zeer belangrijke weg voor het wegverkeer is. Het is de drukste N-weg van de provincie. De meeste weggebruikers gebruiken de N201 over een afstand langer dan 15 km. Er is ook sprake van veel goederenverkeer. De verkeersintensiteit is in de loop van 2020 alweer bijna op de waarde van voor de coronaperiode, al geldt de verdeling nu meer over de hele dag. De VVD verwacht dat de groei van de afgelopen jaren zal gaan toenemen.

Mevrouw De Haan heeft de indruk dat de drukte ook samenhangt met sluipverkeer om de snelwegen A2, A1 en A9 te ontwijken. Hoe denkt de VVD daarover? Sluipverkeer moet men niet stimuleren door de weg te verbreden.

De heer Oude Wesselink wijst erop dat de verkeersintensiteit toeneemt op etmaalniveau en niet op spitsniveau. Dat de intensiteit op etmaalniveau weer op het oude niveau zit, is niet erg relevant maar juist goed omdat er daarmee optimaal gebruik wordt gemaakt van de beschikbare capaciteit.

De heer De Jager vindt het voorstelbaar dat de N201 niet enkel voor sluipverkeer wordt gebruikt. Het is een belangrijke weg voor auto's en goederenverkeer voor bedrijven. De piekbelasting is nu gelukkig meer gespreid, maar het verkeer zal na corona weer toenemen. Het is dus geen argument om de beoogde plannen uit 2019 nu in de ijskast te zetten.

Mevrouw De Haan merkt op dat het ministerie de N201 heeft aangemerkt voor de kilometerheffing voor vrachtwagens, met ingang van 2023. Dat is een maatregel om het vrachtverkeer op de N201 te ontmoedigen.

De heer De Jager begrijpt dat GS een kleiner en kosteneffectiever pakket voorstelt. Hij heeft vragen gesteld over de aanleiding van het uitstel. Prioriteit moet volgens de VVD liggen bij een aantal knelpunten, zeker bij de bocht bij Mijdrecht waarover al jaren wordt gesproken. Is het mogelijk dat knelpunt eerder op te lossen? Uit het antwoord blijkt dat gedeputeerde alleen kleinere maatregelen wil, vooral in verband met de verkeersveiligheid en de leefbaarheid zoals geluidsschermen. Helaas staat die bocht ver weg in de tijd gepland, terwijl dat knelpunt eerder in de planning moet worden

opgenomen. Er is immers geen discussie over de noodzaak van een oplossing. Het andere punt is het wegdeel tussen de A2 en de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Daarvoor is aanvullende tijd nodig om de beste oplossing te onderzoeken. Wat is de richting bij het onderzoek over de situatie bij Loenersloot?

De VVD is voor maatregelen op korte termijn ter verbetering van de leefbaarheid, veiligheid en de situatie voor fietsers. Wat zijn daarvoor de kaders? In het voorjaar van 2019 is een bedrag van meer dan 400 miljoen euro genoemd, toen al als een sobere variant. Nu komt men uit op een investering van 115 miljoen euro. Is dat voor GS nog steeds te veel of is dat het beoogde bedrag? Er was 170 miljoen euro begroot voor de potentiële uitbreiding openbaar vervoer rond het station bij Loenersloot, maar dat plan zal zeker niet tot uitvoering komen tot 2040. De daarmee samenhangende planvorming kost geen 170 miljoen euro. Kan ook op dat punt een toelichting worden gegeven? Nader onderzoek naar de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal geeft aan dat die geen beperking vormt voor de doorstroming van het verkeer. Wil men er daarom van afzien en levert dat een besparing van 110 miljoen euro op?

De heer Van Reenen vraagt of de heer De Jager het eens is met de conclusie in het rapport dat de brug over Amsterdam-Rijnkanaal geen probleem is. Zelf heeft spreker een andere mening.

De heer De Jager is gevoelsmatig voor een tweede brug ernaast, of minimaal voor het verbreden van de brug. Dat draagt bij aan het oplossen van de knelpunten, maar het rapport zegt iets anders en spreker is geen verkeersdeskundige.

De heer Berlijn sluit zich aan bij het betoog van de heer De Jager. Nederland wordt drukker en voller. De huidige infrastructuur zal dat niet aankunnen.

De heer Wijntjes geeft aan dat er nu met de bijlagen 900 pagina's studiemateriaal voorligt. Hij heeft de indruk dat alles is bestudeerd, maar een aantal punten verdient toch meer aandacht. Over de bocht bij Mijdrecht moet binnen een jaar duidelijkheid komen. Een brief van de gemeente wijst op de ontwikkeling van het bedrijventerrein voor de maakindustrie met 6000 arbeidsplaatsen. Dat maakt additionele dekking mogelijk voor de bocht en het fietspad richting Amstelhoek en Vinkeveen. Zal de gedeputeerde die mogelijkheid met zijn collega van economische zaken nader bestuderen? In de aansluiting op de A2 bij Loenersloot moet veel worden geïnvesteerd, vooral wat betreft het perspectief voor de omwonenden. Wordt het een twee- of driebaansweg? De N201 kan op het Utrechtse deel overigens niet worden gedefinieerd als sluiproute.

Mevrouw De Haan wijst erop dat het deel tussen de A27 en A2 een drukke route is. Daar is sprake van een zekere mate van sluipverkeer.

Mevrouw Hoek bevestigt dat het een sluiproute naar de bloemenveiling in Aalsmeer is, zeker voor de vrachtauto's in de nacht, al kunnen die net zo makkelijk via de A1 of A10 rijden. Dat doen ze echter niet. Als er een calamiteit op de A1 plaatsvindt, dan is de N201 vanuit Hilversum een sluiproute naar de A2. Als de brug in de zomer openstaat, ontstaat er chaos.

De heer Wijntjes is geen ervaringsdeskundige maar hij heeft niet uit de bijlagen van 900 pagina's kunnen halen dat de N201 een sluiproute is. Voor het fietsverkeer is het maken van tempo nodig. Hoe denkt de gedeputeerde over de Demmeriksebrug? Geluidswerende voorzieningen bij Het Sluisje moet men in gang zetten, met planvorming in dit jaar. Spreker vraagt om een notitie van GS over het studieprogramma, zodat de commissie het kan bespreken en tijdig besluiten kan nemen. Hij mist in het voorstel het totaalbedrag van 120 miljoen euro als budgetruimte in de begroting. Is bij het opstellen van de begroting al rekening gehouden met bijna 300 miljoen euro minder onkosten? Kan de lijn met begrotingsstukken in een paragraaf worden toegevoegd, zodat duidelijk wordt over welk onderdeel al een besluit is genomen?

Ook de MKBA als instrument wil het CDA bespreken in de commissie, zeker in verband met de inzet van de discontovoet. Het werken met modellen verdient een nadere commissiediscussie. De toepassing ervan werkt in stedelijk gebied goed, maar niet in landelijk gebied. Veel zaken zijn nu eenmaal niet te meten maar wel relevant, bijvoorbeeld in het kader van het milieu en de leefbaarheid. Die hangen immers samen met de beleving van mensen. Dan is het riskant om uitsluitend uit te gaan van modellen bij het opstellen van beleid. Is de gedeputeerde het eens dat een dergelijke discussie nuttig kan zijn?

Mevrouw d'Hondt dankt het CDA voor deze gedetailleerde en financieel-technische vragen, maar zij richt zich liever op de hoofdlijnen. Uit de brief blijkt dat de maatschappelijke baten niet opwegen tegen de kosten. Dat is de voornaamste conclusie. Deelt de heer Wijntjes die conclusie over MKBA? De heer Wijntjes deelt die conclusie die voortkomt uit de rekensom, maar stelt ook vragen bij de rekensom en de normering ervan. Die is bepalend voor de uiteindelijke beleidsvorming en verdient een aparte commissiebespreking. Modellen zijn nooit de ultieme waarheid, maar door politici worden die vaak wel dusdanig gehanteerd.

De voorzitter merkt op dat het een onderwerp voor een andere commissie is. Nu ligt de studiefase voor in deze commissie.

Mevrouw d'Hondt sluit zich daarbij aan. De MKBA is een hulpmiddel om de juiste beslissing te nemen. Het ter discussie stellen van de gebruikte modellen hoort in een andere commissie thuis. De heer Wijntjes vindt dat de commissieleden zich moeten afvragen in hoeverre men zich uitsluitend moet laten leiden door de modellen. Het is een politieke afweging hoe relevant die modellen zijn. Daarvoor is inzicht nodig hoe de werkwijze is.

De heer Donker complimenteert de heer Wijntjes om het onderwerp bespreekbaar te maken.

De voorzitter zal de griffier vragen in welke commissie die discussie het beste kan plaatsvinden.

De heer Kamp vindt dat het Statenvoorstel vooral de keuzemomenten bevat, maar ook moet GS de kaders meegeven. Er is eerder een voorkeursvariant aangegeven, maar nu is een keuze nodig. Daarvoor is de extra studiefase ook bedoeld. Er is sprake van een onmogelijke opgave, gezien de vele verschillende belangen bij de insprekers en de verkeersmodaliteiten. Ook speelt er een schaarsteproblematiek mee. Een van de ingediende vragen betrof of er niet een maximaal bedrag moet worden aangegeven. Die vraag hangt samen met de gewekte verwachtingen, de suggesties en toezeggingen van de gedeputeerde in het verleden. De Staten moeten zelf ook duidelijker zijn bij het meegeven van de kaders aan GS. Op de vraag over de invloed van corona kwam een nogal algemeen antwoord. Die invloed is nog in onderzoek en dat geldt voor al het verkeer in de provincie. D66 is het met de VVD eens dat hooggespannen verwachtingen over de verkeersafname na corona waarschijnlijk niet zullen uitkomen. Spreker heeft een deel van de fietsroute kunnen verkennen. Duidelijk is dat er maatregelen voor de fiets nodig zijn. Dat is zeker een prioriteit. Alle maatregelen lopen het risico ook meer autoverkeer aan te trekken. Is het mogelijk op het hele traject de snelheid van 60 km p/u in te voeren?

De heer De Jager begrijpt de wens van D66 om duidelijke financiële kaders te stellen. Bij de eerdere voorkeursvariant is het bedrag van 400 miljoen euro genoemd, met de opdracht om tot een detailuitwerking te komen. Als men de MKBA op het hele vraagstuk loslaat, ontstaat er onbalans. De verlenging van de studie wordt daarom gebruikt om bij een aantal knelpunten te komen tot een gewenste besluitvorming, waar een meerderheid in de Staten voor is te vinden. Hoe denkt D66 het proces anders te kunnen inrichten?

De heer Kamp kan zich voorstellen een maximumbedrag aan te geven van wat men ervoor overheeft. De N201 is een belangrijk knelpunt, maar door een flink bedrag ervoor te reserveren blijven veel andere belangrijke zaken over. Daarom pleit spreker voor een integrale visie op de investeringen voor de middellange termijn om het wegverkeer te faciliteren. Gezien het schaarsteprobleem is het ook voor de inwoners nodig dat PS duidelijk is wat men ervoor overheeft.

De heer Wijntjes begrijpt het pleidooi voor het integraal bekijken van de investeringsprojecten. Hoe beoordeelt de heer Kamp de pogingen van de gedeputeerde om geld uit het nationale groeifonds te krijgen? Dat bedrag zal niet dekkend zijn. Het is een traject dat buiten dit project plaatsvindt. Moet niet eerst een integrale visie tot stand komen, waarna de financiële ruimte kan worden vastgesteld en vervolgens men met het kabinet gaat praten?

De heer Kamp wijst nogmaals op de verschillende belangen en het schaarsteprobleem. Met een middellange termijn kan men aangeven hoeveel geld de PS ervoor overhebben, waarna met het Rijk kan worden gesproken over mogelijke aanvulling. Men moet transparant zijn dat niet alles kan. Daarom zijn kaders van de Staten vooraf nodig. D66 ondersteunt de maatregelen voor de fiets. De heer De Jager vindt dat de wens van D66 lijkt op een begrotingsmethodiek.

De heer Kamp bevestigt dat, maar er is nu geen overeenstemming. Blijkbaar geeft eenieder er een andere invulling aan. Blijkbaar hebben de Staten niet vooraf aangegeven dat 115 miljoen euro een te hoog bedrag is, anders was er wel overeenstemming over het GS-voorstel.

Mevrouw d'Hondt vindt het afspreken van een totaalbedrag vooraf een sympathiek voorstel, maar het gaat om de maatschappelijke kosten-batenafweging. Die levert een negatief beeld op.

De heer Kamp is het eens dat een MKBA nodig en belangrijk is, maar blijkbaar is dat vooraf onvoldoende duidelijk geweest. Geen van de fracties zegt dat het project voor dit bedrag moet worden uitgevoerd.

De heer De Jager wijst erop dat de Staten in een richtinggevend besluit in het voorjaar van 2019 akkoord zijn gegaan met een bedrag van 400 miljoen euro. Nu blijken de kosten 115 miljoen euro. Dat is goed maar vereist wel nadere uitleg van de gedeputeerde.

De heer Wijntjes vindt het altijd goed dat een dergelijk project nader wordt bekeken. Ook een bedrag van 150 miljoen euro kan worden gedekt uit de kapitaallasten. Dat is niet de discussie. De N201 is het lastigste project in heel Utrecht, reden temeer om er geld voor te reserveren maar als het voor minder kan, dan moet men dat doen. De commissie is er om te komen tot een beter voorstel en niet om alleen maar te bezuinigen. Op die manier bekijkt spreker de materie.

De heer Kamp dankt voor die toevoegingen. Men moet streven naar een zo optimaal mogelijke invulling van de in het Statenvoorstel genoemde knelpunten. Er zijn verschillende belangen van verkeersdeelnemers, omwonenden en gemeentes. Daarom stelt D66 voor vast te houden aan de voorkeursvariant, met een prioriteit voor de fiets. Ook gaat GS nader onderzoek doen. Worden de omwonenden ook betrokken bij het onderzoek?

Mevrouw d'Hondt stemt namens de PvdA in met het voorstel. De N201 is een onmogelijke puzzel en zelfs de 900 pagina's aan studie leveren geen maatschappelijk aanvaardbare oplossing op. Misschien is het niet mogelijk alle knelpunten op te lossen, maar wel om te komen tot een situatie die weliswaar hinderlijk maar goed genoeg is om aan de grootste bezwaren van de omwonenden en de weggebruikers tegemoet te komen. De langere studietijd moet worden gebruikt voor de focus op fietsmaatregelen en het gedrag. De N201 wordt vaak gebruikt voor korte autoritten. Dat moet worden tegengegaan. De fietsroute is prachtig maar de auto's veroorzaken enorme herrie, ook in coronatijd. Op die manier worden de mensen niet verleid de fiets te pakken. Verplaatsing van het fietspad is een grote wens van de Fietsersbond. Wellicht zijn er ook andere zaken om het gedrag van mensen te beïnvloeden.

De heer De Jager vraagt waar de PvdA in de stukken heeft kunnen lezen dat de N201 wordt gebruikt voor de korte afstand. Hij heeft zelf het tegenovergestelde gelezen.

De heer Ubaghs merkt op dat de N201 een provinciale weg is en geen provinciaal fietspad.

Mevrouw d'Hondt heeft die korte afstand vernomen van de inspreker van de Fietsersbond. Die informatie betrof de fietsverplaatsing op alle Nederlandse wegen, dus ook op de N201. Spreker pleit ervoor het fietspad te verplaatsen naar de zuidkant. Ook stelt zij voor de no-regretmaatregelen zonder al te grote kosten nu al te doen, zoals het aanpassen van de bedieningstijden van de bruggen en een geluidswal bij Het Sluisje. Zijn er nog andere kleinere oplossingen mogelijk, vooruitlopend op de studie?

De heer Oude Wesselink geeft aan dat de aanpassing van de openingstijden van de bruggen niet makkelijk is in verband met het creëren van een nog grotere wachtrij als de spits voorbij is. Dan blijft de brug ook langer openstaan.

Mevrouw d'Hondt kan zich dat voorstellen. Misschien zijn er andere goedkope oplossingen mogelijk, die toch veel opleveren.

Mevrouw Hoek merkt op dat de brug met afstandsbediening wordt bestuurd, zodat men de files niet tussendoor kan verminderen.

Mevrouw d'Hondt vindt het een leerzame commissievergadering. Zij sluit zich aan bij D66 en GroenLinks wat betreft het onderzoek naar een 60 km-zone en de nieuwe verkeerssituatie na corona.

Mevrouw De Haan geeft aan dat het besluit over de voorkeursvariant al is genomen. Die werd destijds als sober bestempeld. Nu blijkt dat die toch 115 miljoen euro gaat kosten. Dat is veel geld

waar de CU van is geschrokken. Het doel is een integrale ingreep op het hele traject om de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren. Dat is winst maar het maakt het ook erg complex. Het is terecht dat GS terugkomt bij PS met een tussenstap. Daarbij kan men de kosten afwegen tegen de baten in relatie tot de impact van de maatregelen en in het licht van veel andere mobiliteitsprojecten en -wensen. Ook voor de N201 geldt dat niet alles kan. Spreekster is het eens met het verlengen van de studiefase. Wat moet het extra jaar gaan opleveren? Kan de gedeputeerde meer vertellen over de nadere focusstudie? Wat zijn de drie grootste knelpunten? Zijn er ook no-regretmaatregelen mogelijk, bijvoorbeeld voor het fietsverkeer, die nu al in gang kunnen worden gezet?

De CU pleit voor het ontmoedigen van de sluiproute. Het onderzoek moet gaan over het verlagen van de snelheid naar 60 km p/u. Waar op de N201 nu 60 km geldt, kan de snelheid omlaag naar 50 km p/u. Dat verbetert de doorstroming en de geluidsbelasting. Voor de zomer verschijnt de netwerkverkenning van de provinciale wegen. Kan GS die ook betrekken bij de huidige planvorming en de studie? Wat is de impact van de kilometerheffing voor het vrachtverkeer op deze route, die vanaf 2023 wordt ingevoerd?

De heer De Jager vraagt waarom de CU niet pleit voor het verlagen van de snelheid naar 30 km p/u. Mevrouw De Haan antwoordt dat de doelen zijn: doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Het verlagen naar 30 km p/u is voor de doorstroming onverstandig. Helderheid verschaffen over het totale budget voor de fietsinfrastructuur is hard nodig, met name de prioritering van verkeersveiligheid. Ook de haakse bocht bij Mijdrecht en het bedrijventerrein moeten prioriteit krijgen, in overleg met de gedeputeerde voor economie. Is daar één aftakking mogelijk in plaats van twee? Dat scheelt weer een knelpunt en de nodige kosten. Is het mogelijk de onderdoorgang van het viaduct bij Vinkeveen tot 2,4 meter te optimaliseren? Als vierde aandachtspunt noemt spreekster de motie over de oplossing voor Loenersloot bij de bajonetkruising en de A2. De inwoners zijn ongerust en blijven ontevreden over de geplande oplossing. Het studiejaar moet ook gericht zijn op het wegnemen van de onzekerheden en twijfels op het gebied van leefbaarheid, fijnstof en geluidsbelasting. Er moet een gemotiveerd antwoord komen op de vraag of de gekozen oplossing de leefbaarheid verbetert.

Een MER kan wat dat betreft volgens de CU ook een middel zijn om aannames te objectiveren en de huidige situatie te vergelijken met de gekozen voorkeursvariant. Er ligt daar een kanaal, een dubbele spoorlijn, een snelweg, een vliegroute en een lijn met hoogspanningsmasten. Dat is merkwaardig. Tot slot sluit spreekster zich aan bij de vraag van D66 over de participatie. Worden de inwoners betrokken bij het onderzoek tijdens het extra studiejaar?

De heer Ubaghs geeft aan dat de kans dat de PVV voor het voorstel zal stemmen zeer klein is. Hij pleit al langer voor betere doorstroming en een tweede brug. Na corona zal ook volgens de ANWB de verkeersdrukke weer toenemen tot het niveau van 2019. Dat ontkracht het argument dat de aanpak kan worden vertraagd. Projecten van de overheid worden nooit binnen het ervoor vastgestelde budget uitgevoerd. Hoe langer men wacht, hoe meer uitstel, hoe groter de kostenoverschrijding. Het geldt dat men misschien bespaart door een project uit te stellen, levert alleen extra knelpunten op, met minder doorstroming voor het verkeer, en uitstel betekent uiteindelijk ook meer onkosten. Daarom zal spreker tegen het voorstel stemmen.

De heer Oude Wesselink verwacht een lagere verkeersintensiteit door meer thuiswerk en een beter gebruik van het openbaar vervoer dat nu juist vanwege corona wordt vermeden. Dat alles zal de druk op de N201 in de toekomst verminderen.

De heer Ubaghs is het niet eens met die bewering. Hij wijst op het verkeer naar de veiling van Aalsmeer en veel distributiecentra of kantoren. Het verkeer zal na corona niet afnemen. Eerder beginnen met de aanpassingen zal ook leiden tot minder files vanwege de werkzaamheden.

De heer Wijntjes merkt op dat het ene commissielid heilig gelooft in de afname van het verkeer en een ander lid gelooft dat niet. Landelijk denkt men na over de normering en de samenhang met deze crisis. Dat rechtvaardigt de vraag aan de gedeputeerde voor meer informatie. Ondertussen moet men uitgaan van het staande beleid.

De heer Ubaghs is het daarmee niet eens. Nu is het vanwege corona minder druk op de weg. Hoe eerder men met de aanpassingen begint, des te beter. De verkeersstromen blijven immers bestaan. De heer De Weerd kan zich vinden in het verlengen van de studiefase met een jaar vanwege de complexiteit van het hele project, zoals de impact op het milieu, de leefbaarheid voor de omwonenden en de invloed van corona op het verkeer. Is er nog steeds sprake van dagelijkse filevorming? De zorgen van de bewoners over de leefbaarheid, luchtvervuiling, verkeersveiligheid en de geluidsoverlast moet men serieus nemen. Is daarvoor een aantal goedkope quick-fixes mogelijk? Spreker denkt aan een geluidswal of een 60 km-regime.

Mevrouw Poppe sluit zich aan bij de steun voor een langere studiefase. De SP pleit voor een geluidsscherm bij Loenersloot en 60 km p/u op provinciale wegen, evenals voor de aanpak van fietsverbindingen en het optimaliseren van openbaar vervoer.

De heer De Jager vraagt of de snelheid omlaag moet tussen de A2 en Vinkeveen vanwege de verkeersveiligheid.

Mevrouw Poppe antwoordt dat de snelheidsbeperking nodig is waar het ook verstandig is. Verkeersdeskundigen kunnen dat beoordelen en adviseren. Waar er bomen worden gekapt vanwege de verkeersveiligheid, is het volgens spreekster verstandiger de snelheid te verlagen naar 60 km p/u en de bomen te laten staan. Als blijkt dat een snelheid van 50 km nog veiliger is, dan kan dat op bepaalde weggedelen worden ingevoerd.

De heer Donker verwondert zich over de studieverlenging voor de N201, na het traject van vier jaar. De SGP begrijpt dat op grond van de onderzoeksresultaten de investering niet in relatie staat tot de maatschappelijke baten. Die baten zijn echter nogal subjectief. Hoe worden die beoordeeld? Spreker vindt dat een aantal knelpunten nu al kan worden aangepakt, zoals de bocht bij Mijdrecht, gezien de maatschappelijke en economische belangen. Het fietsen langs een provinciale weg is altijd onprettig vanwege het voorbijrazende verkeer. Fietspaden moeten er eigenlijk niet langs lopen, al is het voor de scholieren vaak de kortste route en daarom wel praktisch. Voor het recreatieve verkeer zijn fietspaden langs provinciale wegen niet aantrekkelijk. Een optimalisatie van het fietspad moet niet nog een jaar op zich laten wachten. Hoe meer men participeert, hoe duurder alles wordt.

De kaderstellende rol van de Staten vindt de SGP zeer belangrijk. Vervolgens kan de participatie plaatsvinden, waarna eventueel het vastgestelde budget nog kan worden bijgesteld. Meestal is er extra geld nodig boven op de financiering door het Rijk, ook om de extra wensen mogelijk te maken. Een 80 km-weg aanpassen naar 60 km p/u vereist een nieuwe inrichting en dat kost meer geld. Wat zijn de gevolgen van de kilometerheffing voor vrachtwagens in 2023 op de N201? Hopelijk kan die heffing meer rust voor de omwonenden opleveren, zeker in de avond en nacht. Spreker betreurt het uitstel omdat het project er niet goedkoper op zal worden. Met 115 miljoen euro zal men het niet redden, alleen al door het uitstel. De Staten zullen meer budget moeten reserveren, ook gezien de toezeggingen aan de omwonenden.

De heer Van Reenen geeft namens 50PLUS aan dat de N201 het grootste knelpunt in de provincie is, ook in verband met de omliggende snelwegen. Het is goed dat de studiefase wordt verlengd, waarbij de inwoners goed moeten worden meegenomen. Het is een kans de inwoners echt een stem te geven in het ontwikkelen van de plannen. Knelpunten die makkelijk zijn op te lossen, moet men snel aanpakken met maatwerk. Is de gedeputeerde daartoe bereid, bijvoorbeeld om de Whiswall bij Het Sluisje aan te leggen tot de rotonde bij Nederhorst den Berg? Is het college bereid de participatie verder te ontwikkelen en ook het aquaduct bij de brug bij Vreeland in overweging te nemen? Daarmee lost men het probleem tussen de A2 en Hilversum op, met een groot draagvlak bij alle omwonenden.

De heer Bouabid heeft geen behoefte aan inbreng. Hij dankt de sprekers.

De voorzitter stelt een korte pauze voor, waarna het college de vele vragen kan beantwoorden. Spreker stelt voor agendapunt 2.3 naar de volgende keer door te schuiven in verband met het gebrek aan resterende vergadertijd. Hij constateert dat de gedeputeerde en de commissie daarmee akkoord gaan.

Gedeputeerde Schaddelee dankt voor de vele vragen, ook van de insprekers. Men wil de N201 aanpakken, gezien de uitdagingen op het gebied van de leefbaarheid en veiligheid als speerpunten, naast de vraagstukken rond bereikbaarheid en woningbouw. Hij nodigt de Statenleden uit ook richting mee te geven aan het onderzoek van komend jaar. Als alle wensen moeten worden gehonoreerd, dan wordt het project duurder. GS ziet de vele uitdagingen, maar ook het feit dat ze te veel geld kosten. De belangrijkste insteek is daarom de kosten omlaag te brengen naar tussen de 50 miljoen euro en 100 miljoen euro, waarbij de belangrijkste zaken kunnen worden aangepakt. De heer De Jager vraagt of gedeputeerde het budget van het voorkeursbesluit uit 2019 omlaag wil brengen, of het bedrag van 115 miljoen euro. Kan daarover meer worden verteld? De heer Wijntjes vraagt waar de bandbreedte van 50 miljoen euro tot 100 miljoen euro op is gebaseerd. Het staat niet in de stukken. Is het een persoonlijke beleidsopvatting? Gedeputeerde Schaddelee beaamt dat eerder een andere bandbreedte is aangegeven met een bovengrens van 400 miljoen euro, maar dat betrof ook maatregelen zoals de extra oeververbinding Amsterdam-Rijnkanaal (110 miljoen euro) en voor het station Loenersloot (470 miljoen euro). Die grote projecten zijn eruit gehaald. Spreker wil de focus leggen op de knelpunten zoals de kruispunten. De provinciale netwerkstudie kan men rond de zomer bespreken, inclusief de effecten op de N201. Om de snelheid te verlagen naar 60 km p/u zal de weg moeten worden heringericht, met extra kosten tot gevolg vanwege de noodzakelijke snelheidsbeperkende maatregelen. De netwerkstudie wordt zeker betrokken bij het vervolgonderzoek dit jaar. Voor de bandbreedte is het hoge scenario meegenomen en in de volgende fase wordt ook het lage bekeken. De actuele situatie zit alweer boven het hoge scenario, zodat nu vooral een realistische aanpak nodig is. Landelijk onderzoekt men de langetermijneffecten voor het weggebruik na corona. De wegen worden ingericht op de piekbelasting en hoe die zich zal ontwikkelen, wordt landelijk onderzocht. Hopelijk kan dat inzicht komend jaar worden verwerkt voor de N201. De gemeente Ronde Venen en sommige fracties pleiten ervoor de bocht bij Mijdrecht eerder te doen vanwege het belang voor de maakindustrie. Er staat echter nog niets over het creëren van meer bedrijvigheid daar vermeld in de ruimtelijke plannen. Er is een kans dat de bedrijvigheid vooral aan de andere kant van de weg zal worden toegevoegd. Meer bedrijvigheid is dus niet afhankelijk van wat de provincie met de N201 gaat doen. Vanuit MKBA-perspectief is de bocht de duurste maatregel, terwijl die weinig toevoegt aan betere doorstroming, veiligheid en leefbaarheid.

De heer Wijntjes vindt het vreemd dat de gedeputeerde het gesprek met de gemeente niet wil aangaan komend jaar. Het bedrijventerrein kan een belangrijke financiële bijdrage voor de bocht opleveren.

De heer Donker begrijpt het antwoord over de bocht bij Mijdrecht ook niet.

Gedeputeerde Schaddelee bevestigt dat er plannen van de gemeente De Ronde Venen zijn, maar die zijn niet concreet of opgenomen in de provinciale plannen. Wel gaan hij en zijn collega voor economische zaken in gesprek met die gemeente en ook met Stichtse Vecht. De ontwikkeling van een bedrijventerrein kan financieel gezien leiden tot een bijdrage voor de bocht. Dat kan oplopen tot ongeveer 15 miljoen euro, maar de gemeente heeft besloten eerst de plannen van de provincie af te wachten. De financiële bijdrage van de gemeente is nog niet geregeld of voorzien. Daarom maakt spreker een voorbehoud bij de bocht bij Mijdrecht, ook op basis van de aangeleverde verkeerskundige modellen.

De heer Van Reenen vraagt of het klopt dat de bocht bij Mijdrecht eerst niet in de scope van de N201 zat.

Gedeputeerde Schaddelee antwoordt dat die er altijd in heeft gezeten. Onderdeel van het bedrag van 400 miljoen euro was het station Loenersloot en de brug. Het richtbedrag nu ligt tussen de 50 miljoen euro en 100 miljoen euro. Uit de MKBA blijkt dat een lager bedrag dan 115 miljoen euro mogelijk is. Mochten de Staten er meer voor willen uittrekken, dan is dat aan hen.

De heer De Jager wijst erop dat in het voorjaar 2019 een richtinggevend besluit is genomen, met een sobere variant en een bedrag van 400 miljoen euro. Heeft dat niet geleid tot een reservering? Als het effectiever en goedkoper kan, dan heeft dat ook zijn voorkeur.

Gedeputeerde Schaddelee licht toe dat de begroting meerjaren investeringsprogramma's (MIP) bevat, maar er wordt niet meer met reserveringen gewerkt. Die worden pas apart vastgesteld na een besluit van de Staten. Dan wordt die reservering toegevoegd aan de kapitaalslasten, met een vastgesteld bedrag. Er zijn indicatieve bedragen in de studie opgenomen en die zijn niet in de begroting opgenomen maar enkel in het MIP. Destijds is geen besluit over 400 miljoen euro genomen.

De heer Wijntjes begrijpt dat. Hij vindt het verstandig dat de studieprojecten in de begroting zijn opgenomen en daaronder staat ook het project N201 in de tabellen vermeld. Het zou goed zijn in het voorstel daaraan te refereren. Dat is het ijkpunt voor PS, al wordt het geld pas belegd als het projectbesluit is genomen.

Gedeputeerde Schaddelee vindt het een zinnig voorstel van de heer Wijntjes. Daar moet meer aandacht voor zijn in de toekomst, zeker in de financiële commissie. Spreker gaat in op de discussie over sluipverkeer. Uit de studies en de verkeersmodellen blijkt dat er geen sprake van veel sluipverkeer is. 4% betreft verkeer van Aalsmeer tot aan de A2 en dat is niet substantieel te noemen. 22% van het verkeer komt vanuit Noord-Holland. De N201 is een gebiedsontsluitingsweg voor regionaal verkeer en de langere afstand.

De heer Ubaghs wijst erop dat die 4% van de mensen een kortere route kiezen en ook gewoon wegenbelasting en accijns betalen. Wat is daar mis aan? Het is geen sluipverkeer omdat zij gebruikmaken van een doorgaande provinciale weg.

Gedeputeerde Schaddelee vindt het een kwestie van naamgeving. Op die weg is sprake van minder sluipverkeer dan men wel denkt. Het gaat hem om het faciliteren van regionaal verkeer op de provinciale wegen, met liefst zo weinig mogelijk sluipverkeer. Met economische zaken kijkt spreker ook naar bedrijvigheid. De Demmeriksebrug wordt over tussen de 5 en 10 jaar vervangen en wordt intensief betrokken bij de studiefase. Spreker gaat in op de discussie over de MKBA en de discontovoet. Die zijn gebruikt volgens de landelijke standaarden. Een politieke discussie erover kan worden gevoerd in een expertmeeting van de Staten. Het is goed modellen altijd kritisch te benaderen.

De heer Wijntjes vindt dat de gedeputeerde wel erg stellig is. Het bedrag tussen 50 miljoen euro en 100 miljoen euro is maximaal 65 miljoen euro minder dan oorspronkelijk was bedacht. Er is geen verkeersproject dat 100% rendabel is. De nu aangehouden discontovoet van 4,5 is te hoog. Men kan zelfs op nul gaan zitten en daarmee wordt alles rendabel.

Gedeputeerde Schaddelee is het eens dat er een bandbreedte in zit. Blijven nadenken over de MKBA is daarom zeker verstandig. Het college en de ambtenaren hebben er kritisch naar gekeken, met gezond verstand en vanuit de bestuurlijke opvattingen. Men heeft zich niet alleen op rekenmodellen gebaseerd. Veel belangrijke zaken zijn nu eenmaal niet rendabel maar toch noodzakelijk. De heer Kamp bracht terecht het thema schaarste in, qua ruimte, mogelijkheden en financiën. Ook dat kan en moet leiden tot een goed politiek debat, gezien de niet-ongelimiteerde middelen.

Het participatietraject is intensief geweest de afgelopen jaren, maar dat moet men niet opnieuw doen. Wel moet de provincie over de belangrijkste issues blijven praten met de omwonenden en de gemeentes.

De vragen over het stimuleren van het fietsverkeer hangen samen met het feit dat ongeveer 10% van het autoverkeer tot 15 km afstand rijdt. Dat percentage op het tracé tussen Uithoorn en Mijdrecht is bijna 30%. Daar liggen de nodige kansen om automobilisten te verleiden de fiets te nemen in plaats van de auto. Daarom worden daar extra fietsmaatregelen voorgesteld. De brugbediening wordt bekeken of er snel winst is te behalen, al is het punt al eerder onderzocht. De top 3 van de grootste knelpunten hangt af van de gekozen invalshoek. In de stukken is een knelpunt gedefinieerd als een plek waar sprake is van veel voertuigverliesuren, namelijk bij de A2, Loenersloot en de kruising met de N402. Maar nogmaals, vanuit een andere invalshoek zijn er andere knelpunten te bedenken. De vraag over de impact van de kilometerheffing zal de gedeputeerde nog laten uitzoeken.

Mevrouw De Haan begrijpt dat het stuk de knelpunten definieert aan de hand van de voertuigverliesuren. Wordt daarbij de leefbaarheid voor de inwoners ook meegenomen? Het ging immers om de prioriteiten doorstroming, leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Gedeputeerde Schaddelee gaf slechts een voorbeeld van een invalshoek vanuit de voertuigverliesuren, waarbij de leefbaarheid minder wordt meegewogen. Knelpunten vanuit de invalshoek van de leefbaarheid zijn Loenersloot, Vinkeveen en Mijdrecht. En vanuit de fiets gedacht kan men drie andere knelpunten bedenken. Er bestaat geen wiskundige formule om de belangrijkste knelpunten te definiëren. Het hangt altijd af van de opvattingen.

Mevrouw De Haan vindt het daarom ingewikkeld te bepalen wat er nog wordt onderzocht op basis van de drie kaders. Hoe worden de waardes gewogen ten opzichte van elkaar? Spreekster is niet gerust op een duidelijke uitkomst aan het einde van dit jaar. De Staten moeten op basis van de drie aangegeven kaders zelf een goede afweging kunnen maken.

Gedeputeerde Schaddelee wijst op de politieke vraag aan eenieder welke prioriteit de voorrang krijgt: de veiligheid, de leefbaarheid of de doorstroming. De keuze is aan PS.

De heer Van Reenen merkt op dat de drie prioriteiten vooral moeten zijn gericht op de oplossingen en niet op het bepalen van de knelpunten. Die laatste zijn wel duidelijk.

Mevrouw De Haan vindt dat men beide moet doen. De knelpuntanalyse is immers erg belangrijk.

De voorzitter stelt voor dit agendapunt binnen tien minuten af te ronden, gezien de beperkte vergadertijd.

Gedeputeerde Schaddelee heeft integraal naar mogelijke oplossingen gekeken. Aan de hand van knelpunten zijn er maatregelen gedefinieerd met een bepaald effect en bepaalde kosten. Dat alles wordt beoordeeld. Het college wil de kosten naar beneden en de effecten omhoog brengen. Komend jaar wordt daarvoor gebruikt.

De heer Wijntjes vindt het onterecht dat de Staten zouden moeten kiezen, terwijl de gedeputeerde er zelf al het zijne over denkt. Hopelijk kan het verslag van deze vergadering aanstaande woensdag al klaar zijn en enige helderheid bieden in de afwegingen. Elke fractie heeft vandaag aangegeven welke prioriteiten men wilde laten onderzoeken. Het overzicht van die wensen kan worden gebruikt voor verdere uitwerking.

De heer Oude Wesselink vindt dat de prioriteiten al duidelijk in het Statenvoorstel staan, namelijk bij beslispunt 2. De focus ligt op leefbaarheid en verkeersveiligheid. Doorstroming staat niet genoemd als prioriteit. Meerdere partijen hebben aangegeven dat een goed voorstel te vinden.

Gedeputeerde Schaddelee pleit ervoor spoed te maken. Hij ziet weinig toegevoegde waarde ook nog een MER-onderzoek te doen, boven op de MKBA. Een maatregel betreft de weg bij Loenersloot te verbreden om het verkeer beter af te wikkelen, met minder files tot gevolg. Ook worden bovenwettelijke maatregelen tegen geluidsoverlast bij Loenersloot voorgesteld. Het viaduct bij Vinkeveen is 3,5 meter hoog. Die hoogte wordt niet gewijzigd. De vragen van de PVV en PvdD zijn al beantwoord, evenals die van de SP en SGP.

Enige vertraging in de aanpak is niet de bedoeling omdat die meer geld gaat kosten. De vraag over het verlengen van de Whiswall van Het Sluisje tot Nederhorst den Berg moet men aan de provincie Noord-Holland stellen. Het vervangen van de brug bij Vreeland kost veel geld. Dat wordt afgeraden.

De heer Wijntjes vraagt of de gedeputeerde bereid is het studieprogramma te delen met de commissie, na de komende Statenvergadering en liefst voor de Paasvakantie. Dat gaat om de focus op verkeersveiligheid en leefbaarheid, aangevuld met de suggesties vanuit de Staten.

Gedeputeerde Schaddelee kan toezeggen de commissie daarover nog voor de zomer te informeren, in ieder geval zo snel mogelijk zodra de input klaar is voor de opdracht aan het onderzoeksbureau.

De heer De Jager sluit zich aan bij het verzoek, al is hij het ook eens met het verzoek van mevrouw De Haan om nog voor de Statenvergadering van volgende week de nodige informatie te verstrekken. Uit de Staten komt een heel scala van voorstellen. Hoe kan daaraan het beste richting worden gegeven?

De VVD benadrukt dat het onderwerp begon als een vraagstuk van doorstroming op de N201, rekening houdend met de aspecten van leefbaarheid en veiligheid. Nu lijkt men het om te draaien, met andere prioriteiten dan oorspronkelijk was bedoeld.

Mevrouw De Haan sluit zich daarbij aan. De drie grote knelpunten van het oogpunt van de voertuigverliesuren zijn anders dan de knelpunten vanuit ander perspectief. De wensen en suggesties

vanuit de commissie zijn versnipperd en breed. Over die vergaarbak kan volgende week niet een gedegen Statenbesluit vallen. Daarvoor is het te vroeg.

De voorzitter wijst op de voorliggende besluitpunten van dit agendapunt: kennisnemen van het pakket van maatregelen en de onderbouwing ervan, naast het verlengen van de studiefase met één jaar ter heroverweging van het pakket om zo tot een kosteneffectiever en kleiner pakket te komen, met een nadrukkelijke focus op leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan dat het dictum is: kosten naar beneden met de focus op leefbaarheid en verkeersveiligheid. Het is aan de Staten te bepalen of daarvoor voldoende draagvlak is. Spreker merkt vandaag voldoende steun vanuit de commissie, met de nodige aandachtspunten om de studiefase in te gaan. Na de Statenbehandeling volgt nog een voorstel dat ter controle zal worden voorgelegd.

De heer Donker vraagt zich af welke punten kunnen worden geschrapt om tot minder werk te komen, als het gaat om de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Alles wat men doet aan de N201 hangt met beide speerpunten samen. Bezuinigen wordt een enorme uitdaging.

#### *Ordevoorstel VVD*

De heer De Jager heeft er moeite mee om volgende week akkoord te gaan met een jaar uitstel van belangrijke zaken en prioriteiten op gebied van de doorstroming, ook op de N201. Zijn ordevoorstel is uitstel van het Statenbesluit. Dan kan men met elkaar tot een duidelijke prioritering komen, die ook recht doet aan het probleem van doorstroming, naast leefbaarheid en verkeersveiligheid.

De voorzitter brengt het ordevoorstel van de VVD in stemming. Wil de commissie uitstel van het Statenbesluit? Hij constateert dat GroenLinks, D66, PvdD, CU en PvdA niet instemmen. Een meerderheid van 25 zetels stemt voor uitstel. De griffier zal met het college contact opnemen.

Mevrouw d'Hondt vraagt wat nu het voorstel is.

De voorzitter antwoordt dat de heer De Jager voorstelt de suggesties te verzamelen en beter op schrift te krijgen, zodat die bij het Statenbesluit kunnen worden meegenomen.

De heer Wijntjes vond het voorstel van de gedeputeerde niet productief om volgende week met suggesties te komen. De commissie moet richting geven voor een meer eensgezind Statenvoorstel.

Mevrouw d'Hondt stelt voor de gedeputeerde te vragen een lijst voor te leggen aan de Staten, waarop amendementen kunnen worden ingediend. Die volgorde is logischer.

De heer De Jager vraagt de gedeputeerde alvast richting en meer duidelijkheid te geven om het gesprek nader te voeren. Daarna komt men beter beslagen ten ijs in de Statenvergadering. Uit de stemming blijkt wat de commissie wil, namelijk uitstel.

De voorzitter begrijpt dat meer suggesties vanuit het college en het verslag van deze vergadering wellicht kunnen helpen, maar de Staten hebben zelf een kaderstellende rol.

Gedeputeerde Schaddelee wijst erop dat het ordevoorstel twee of drie maanden vertraging zal opleveren. Dat is ongewenst. Hij heeft de gevraagde opsomming al toegezegd, al lukt dat niet binnen een week. Het dictum van het voorstel is ook duidelijk. Het is nu aan de Staten al dan niet in te stemmen met het dictum en zelf met voorstellen te komen.

De heer Oude Wesselink vindt vertraging ongewenst. De commissie zal het ook in een extra vergadering niet snel eens worden. Het alternatief is dat GS een nieuw onderzoek zal opstarten en dat is het tegenovergestelde van wat is afgesproken. Dat zou jammer zijn.

De heer Wijntjes begrijpt dat de focus nu op leefbaarheid en verkeersveiligheid ligt, maar de doorstroming moet ook worden meegenomen.

De voorzitter wijst erop dat men daarover een amendement in de Statenvergadering kan indienen.

De heer Hazeleger constateert dat een meerderheid van de commissie voor een dualistisch proces is. Hij stelt een woordvoerdersoverleg voor om het proces snel met elkaar af te kunnen stemmen.

Mevrouw d'Hondt ziet het nut ervan niet in omdat ook daar de meningen uiteen zullen lopen.

De voorzitter geeft de normale procedurele volgorde aan: eerst een voorbespreking in de commissie en daarna in de Staten, waar eventueel moties of amendementen kunnen worden ingediend. De gedeputeerde heeft al toegezegd zijn uiteindelijke selectie nog met de Staten te delen. De heer Hazeleger stelt voor eerst gezamenlijk afspraken te maken over het proces. Het Statenvoorstel is immers niet rijp voor de besluitvorming.

De voorzitter sluit de discussie af. Hij stelt voor dat hij deze casus vandaag aan het presidium voorlegt. Op zo kort mogelijke termijn zal het presidium duidelijkheid moeten geven hoe het verdere proces zal worden ingericht.

## **2.2. Statenvoorstel Voortgangsrapportage project Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT), aanvraag aanvullend krediet en vrijgeven risicoreservering**

De voorzitter geeft aan dat er nog 20 minuten vergadertijd over is voor dit agendapunt. Hij stelt een korte eerste termijn voor.

De heer Oude Wesselink herinnert de commissie aan het spoeddebat in september 2020 over de vertraging bij de tramlijn. Nu blijkt dat het project toch zonder extra geld kan worden uitgevoerd. Dat is goed nieuws.

De heer De Jager sluit zich daarbij aan. De Staten hebben eerder een aanvullend krediet gehonoreerd. Dat blijkt nu niet nodig. Zijn fractie gaat akkoord.

De heer Berlijn vindt het bizar dat in eerste instantie zoveel geld is overvraagd. Kan de gedeputeerde er meer over vertellen?

De heer Wijntjes vindt het een goed voorstel. Hij heeft complimenten over de afloop.

Mevrouw Veen geeft aan dat het een prima voorstel is. Zij is juist blij dat er te veel geld was uitgetrokken, zodat het probleem nu kan worden opgelost. Het is beter iets te veel te reserveren waarna het later blijkt mee te vallen, dan dat er later nog extra geld bij moet worden gezocht.

De heer Wolting is blij dat er voldoende ruimte is de kredietaanvraag op te vangen.

De heer Déun merkt op dat er met geld wordt geschoven van A naar B. Uiteindelijk is er weer een tekort en houdt men 1,2 miljoen euro over als risicopot. Dat zal waarschijnlijk te weinig zijn. Kennelijk kan de provincie nog steeds niet goed budgetteren. Spreker is er niet optimistisch over. Hoe kan dat in de toekomst beter worden geregeld? De PVV kan leven met het voorstel omdat het geld al was gereserveerd.

De heer De Weerd kan zich vinden in het voorstel, maar heeft zorgen over de risicoreservering van 1,2 miljoen euro. Is dat voldoende? Over de compensatie voor gedupeerde reizigers (300.000 euro) vraagt spreker waarom is gekozen voor een periode van twee weken, aangezien zij het veel langer zonder tramverbinding hebben moeten doen. Kan die periode worden verlengd, mocht blijken dat er geld overblijft?

Mevrouw Poppe heeft dezelfde vragen als PvdD over het gratis vervoer. Waarom is er voor twee weken gekozen en waarom nu, tijdens de coronacrisis? Is de 1,2 miljoen euro genoeg? Op haar vragen werd in het antwoord opeens gesproken over 8 miljoen euro voor de risicofactoren. Hoe zit dat? Spreekster vindt dat er sprake is van schuiven van vestzak naar broekzak. Zij heeft in het begin al aangegeven het hele project CityPlaza in één keer te doen tijdens de aanpak van de tramlijn van afgelopen zomer. Nu kost het toch nog 13 miljoen euro extra. Wat is de bijdrage van Nieuwegein? Waarom moet het op deze manier? De SP vermoedt dat deze tramlijn het paradepaardje van de provincie is, ongeacht de kosten. Daar heeft de fractie moeite mee.

De heer Donker vindt dat het project geen schoonheidsprijs van de Staten verdient, al begrijpt hij het voorstel. De risicoreserve van 1,2 miljoen euro lijkt mager, ook gezien de komende financiële afrekening met BAM. Over de aanpak van CityPlaza is hij het eens met de SP. De vergoeding voor de reizigers is inderdaad mager te noemen. De zorgen over de financiën zijn volgens de SGP nog niet opgelost.

De heer Van Reenen vond tijdens het spoeddebat dat het vergunningsverleningstraject geen extra geld mag kosten, maar dat blijkt nu wel het geval. Hij zal daarom tegen het voorstel stemmen. De

extra kosten moeten binnen het beschikbare budget worden gevonden. Hoe ziet de compensatie voor de ondernemers eruit?

De heer Bittich heeft geen aanvullende opmerkingen. Hij sluit zich aan bij de vragen van de PvdD en de SP.

Gedeputeerde Schaddelee dankt voor de vragen en opmerkingen. Hij is eerder al diep door het stof gegaan voor alles wat is misgegaan, zodat het hem steekt dat sommige commissieleden er opnieuw op terugkomen. De insteek is zo transparant mogelijk te zijn door precies in kaart te brengen wat de kosten zijn. Dat is voor de zomer ook op die manier afgesproken. Nu ligt de eindafrekening voor. Dat is geen kwestie van vestzak-broekzak. De kosten voor de baanstabieleit en spleetbreedte komen redelijk overeen met de reservering. De onzekerheid hing vooral samen met corona, bijvoorbeeld over de leveringen uit Spanje. Daarom is rekening gehouden met hoge bedragen, waar men nu geld aan overhoudt. Dat geld wordt besteed aan andere kosten, waaronder die voor de vergunningverlening. Daar vraagt het voorstel nu opnieuw budget voor.

De heer Van Déun vraagt of dit de eindafrekening is. Zijn er geen verdere voorstellen meer te verwachten, mocht er in de toekomst toch sprake zijn van tekorten?

Gedeputeerde Schaddelee gaat niet mee in het frame dat er slordig wordt gebudgetteerd door de provincie. Dit voorstel is gebaseerd op de huidige situatie en de tegenvallers van de afgelopen maanden. Het is een eindafrekening voor dit onderdeel van het VRT-project. In de volgende fase gaat het om de aanpassingen rond Nieuwegein en CityPlaza. Die gemeente betaalt niet aan dit project mee, wel verbouwt die het centrum grootschalig. De provincie legt een nieuw tramstation aan. Die projecten zijn financieel gezien gescheiden van elkaar. De PvdD vroeg naar de compensatie voor de reizigers. Voor hen is tramvervangend busvervoer geregeld en ze krijgen twee weken gratis reizen, na coronatijd. Een langere compensatieperiode zou de reizigers laten wennen aan het idee dat OV gratis is. Dat is niet het geval.

De heer De Weerd vindt twee weken wel wat mager.

Gedeputeerde Schaddelee wijst erop dat het een dure maatregel is, namelijk 300.000 euro. Twee weken is een redelijke tegemoetkoming.

De voorzitter merkt op dat daarover een amendement mogelijk is.

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan dat voor de ondernemers verschillende informatiebijeenkomsten zijn georganiseerd. Nadeelcompensatie voor hen wordt nog juridisch bekeken. Het is een apart traject. De commissie is er al schriftelijk over geïnformeerd.

De voorzitter constateert dat een meerderheid voor het voorstel zal stemmen. Kan het als hamerstuk in de Statenvergadering worden geagendeerd?

De heer De Weerd ontkent dat, omdat hij een amendement zal indienen.

### **2.3. Discussie Aardgasvrije wijken**

Dit agendapunt wordt de volgende keer behandeld.

### **3. Ter informatie**

**3.1.** Statenbrief Wet lokaal spoor: aanwijzen beheerder en belasten met de verkeersleiding

**3.2.** Memo gedeputeerde Schaddelee Global Light Rail Award voor Uithoflijn (2020MM175)

**3.3.** Statenbrief propositie Nationaal Groeifonds SchaaIsprong OV

**3.4.** Statenbrief aanvullende voorschriften aan vergunning Van Appeldoorn Chemical Logistics B.V.

**3.5.** Statenbrief vaststelling subsidieregeling opruiming drugsafval provincie Utrecht 2021-2024

**3.6.** Statenbrief halfjaarrapportage 2 Regiotaxi

**3.7.** Statenbrief verkenning nieuwe snelfietsroutes

**3.8.** Memo Start proefbedrijf op traject Utrecht CS - Nieuwegein Zuid

**3.9.** Statenbrief Beëindiging project Uithoflijn

**3.10.** Statenbrief Procesupdate SETU inclusief evaluatie kredietverstrekking Alliantie+

**3.11.** Statenbrief Reizigerstarieven openbaar vervoer 2021

- 3.12.** Statenbrief Samenwerkingsovereenkomst snelfietsroute Woerden-Utrecht
- 3.13.** Statenbrief toekenning bonus van 100 euro aan de BOA's
- 3.14.** Statenbrief actuele ontwikkelingen bij de derde Kwartaalrapportage 2020 Werkend Tramvervoersysteem UHL
- 3.15.** Memo verklaring na afrondende gesprekken met de voormalig projectdirecteur van het project Uithoflijn
- 3.16.** Randstedelijke Rekenkamer onderzoeksopzet Sturing in de OV-concessies Utrecht
- 3.17.** Memo VRT: start exploitatie op traject Utrecht CS - Nieuwegein Zuid
- 3.18.** Advies PARK Energietransitie in het Groene Hart 2020OGV50

#### **4. Sluiting**

De voorzitter dankt de aanwezigen voor hun bijdrage en sluit de vergadering.