

Verslag van de vergadering van de Statencommissie Milieu, Mobiliteit en Economie van 19 november 2018

Voorzitter:

mw. A.C. Boelhouwer
J.M.W. Jansen (vanaf agendapunt 4)

Aanwezig:

drs.ing. P. van den Berg (gedeputeerde), mw. A.M.A. Pennarts (gedeputeerde), drs. D.D. Straat (gedeputeerde), ing. D.G. Boswijk (CDA), 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), drs. C. de Heer (ChristenUnie), mw. W.M.M. Hoek (50PLUS), ir. H. IJssennagger (PVV), drs. C.J. van Kranenburg (ChristenUnie), mw. drs. N.A. Krijgsman (PvdA), mw. H.M. Lejeune (PvdA), drs. A. Mourik-Geluk (CDA), drs. A. Nicolai (ChristenUnie), mw. M.G. Noordenbos (SP), mw. A.M. Poppe (SP), R. Van Reenen (VVD), H.O. Suna (PvdA), E. Strandstra LLB (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 in het bijzonder de heer Strandstra, nieuw commissielid voor de PvdD. Voorts maakt spreekster van deze gelegenheid gebruik om te melden dat Kato Marijs voor de laatste keer als bestuursadviseur van gedeputeerde Straat aanwezig is. Zij gaat de provincie verlaten voor de functie bestuursadviseur van wethouder Revis in Den Haag. Namens de commissie bedankt spreekster Kato Marijs voor haar jarenlange rol achter de schermen bij o.a. het voorbereiden van de commissievergaderingen, het afhandelen van toezeggingen en het doorgeleiden van technische vragen. Zij wenst haar namens de commissie alle goeds in Den Haag.

1.2. Vaststellen agenda

Op voorstel van mevrouw Krijgsman wordt besloten de agendapunten 2.2a en 2.2b samengevoegd te behandelen.

De heer Van Essen deelt mede dat GroenLinks de Statenbrief Voortgangsrapportage VERDER had opgewaarderd met een aantal technische vragen. Op grond van de beantwoording is er voor GroenLinks geen aanleiding meer om dit punt te bespreken.

De voorzitter concludeert, dat agendapunt 4.5 hiermee komt te vervallen.

De heer Van Essen vervolgt, dat GroenLinks een ander onderwerp nog niet heeft opgewaarderd t.w. snellaadstations naar aanleiding van een brief van Fastned. De vraag is of daarop nog een bestuurlijke reactie komt.

Gedeputeerde Straat antwoordt, dat Fastned een commerciële partij is die zeer actief is op het gebied van snellaadvoorzieningen. Fastned verzoekt de provincie met hen in gesprek te gaan over de in de brief gestelde vragen over snellaadvoorzieningen. Op die uitnodiging gaat de provincie graag in met als insteek om het provinciale beleid op brandstofverkoop punten te verbreden en te actualiseren. Uiteraard zal dit worden betrokken in het kader van de uitvoering van het Mobiliteitsplan. Er zal ambtelijk een afspraak met Fastned worden gemaakt en vooralsnog derhalve bestuurlijk nog geen inhoudelijke reactie worden gegeven op de brief. Zodra meer nieuws te melden is, zal spreker de Staten daarvan op de hoogte stellen.

De heer Van Essen memoreert tot slot, dat de Statenbrief over het onderzoek NRU mede op verzoek van GroenLinks is doorgeschoven naar de volgende vergadering. GroenLinks heeft een aantal technische vragen gesteld. Verzocht wordt om een spoedige beantwoording.

Gedeputeerde Straat deelt mede dat de technische vragen vanzelfsprekend op korte termijn zullen worden beantwoord gelet op het feit dat dit onderwerp van bespreking is in de vergadering in januari.

Mevrouw Poppe merkt op dat in de voorzittersmail ten aanzien van twee Statenvoorstellen wordt voorgesteld deze zonder bespreking als sterstuk door te geleiden naar PS. De SP hecht echter aan bespreking van deze onderwerpen. Aldus wordt besloten.

Mevrouw Hoek memoreert dat 50PLUS eveneens een aantal onderwerpen ter opwaardering had aangeboden, waarbij zij te horen heeft gekregen dat dit vorige week maandag aangegeven had moeten worden. Zij constateert thans dat andere fracties opmerkingen plaatsen over niet opgewaardeerde agendapunten. 50PLUS hecht eraan die gelegenheid eveneens te krijgen. De voorzitter deelt mede die gelegenheid niet te bieden. In de vorige vergadering zijn ook niet tijdig opgewaardeerde onderwerpen niet behandeld. De opmerking van de SP had betrekking op geagendeerde Statenvoorstellen. 50PLUS heeft de mogelijkheid de desbetreffende stukken alsnog voor de volgende vergadering op te waarderen.

Met in achtneming van het vorenstaande wordt de agenda vastgesteld.

1.3. Mededelingen

Mevrouw Ens deelt mede dat de VVD blij is met de zienswijze van de provincie ten aanzien van knooppunt Hoevelaken.

De heer Hoefnagels deelt mede dat mevrouw Schneiders afwezig is vanwege ouderschapsverlof; de dag na de Statenvergadering is Luca Sebastiaan geboren.

1.4 Verslag Statencommissie MME 8 oktober 2018

Het verslag wordt conform vastgesteld.

1.5 Rondvraag

De heer Van Essen memoreert de informatiesessie op 29 oktober jl. over het uitgevoerde onderzoek naar de mogelijkheden om de first/last mile van OV-reizen te verbeteren n.a.v. de motie 'Veilig en vlot naar OV-haltes en stations'. Het onderzoek heeft veel informatie opgeleverd, maar een belangrijk element ontbreekt nog nl. de voorkeuren en behoeften van verschillende groepen (potentiële) reizigers. De ambtenaren noemden het niet uitvoeren daarvan (bijv. via een enquête onder (potentiële) OV-reizigers achteraf gezien een gemiste kans. Naar aanleiding hiervan stelt GroenLinks mede namens de ChristenUnie en de PvdA de volgende vragen:

- is het College bereid om in aanvulling op het uitgevoerde onderzoek alsnog een onderzoek te doen onder (potentiële) OV-reizigers naar hun ervaringen, voorkeuren en behoeften voor de first en last mile van OV-reizen;
- wil het College daarmee in beeld brengen welke groepen reizigers die nu nog geen passend, veilig en aantrekkelijk vervoersaanbod voor de 'last mile' tot hun beschikking hebben of voor wie het OV onbereikbaar is en op welke manier de provincie i.s.m. gemeenten en andere partijen kan bijdragen om deze lacunes in te vullen.

Gedeputeerde Straat hecht er in de eerste plaats aan op te merken dat de uitspraak 'gemiste kans' in de genoemde informatiesessie niet van de ambtenaren kwam maar van een van de Statenleden. Spreker was er zelf niet bij, maar is van mening dat bij dergelijke kwalificaties wel moet worden opgelet door wie dat precies wordt gezegd.

Spreker kan de vraag van GroenLinks bevestigend beantwoorden. De afgelopen maanden is de provincie in gesprek geweest met gemeenten over een gezamenlijk proces rond de raakvlakken tussen aanvullend OV en het doelgroepenvervoer. Bekeken wordt hoe dit voor elkaar kan worden gekregen. Een van de dingen, die in dat kader zal worden gedaan, is precies het punt waarnaar terecht wordt gevraagd nl. het in kaart brengen van reizigersgedrag en de effecten van een gewijzigd aanbod op dit gedrag. Een dergelijk onderzoek vergt zeker een half jaar tot een jaar. Het onderzoek moet zowel inzichten opleveren voor het aanvullend OV als de inrichting van de nieuwe OV concessie in 2023. De provincie kan niet elke potentiële reiziger bevragen, maar gekeken zal worden naar een passende onderzoeksmethode. Het gezamenlijk proces, dat de provincie met de gemeenten gaat doorlopen tot eind 2023, moet leiden tot het in kaart brengen van de lacunes in het aanbod en wat daarin wenselijk en haalbaar is.

De heer Van Essen deelt mede dat het vorenstaande GroenLinks verheugt.

Mevrouw De Groot hecht eraan op te merken eveneens aanwezig te zijn geweest bij de desbetreffende informatiesessie. Zij bevestigt dat de opmerking van de 'gemiste kans' afkomstig was van de ambtenaar.

De heer Van Essen merkt op dat GroenLinks vragen heeft gesteld over bomenkap; D66 heeft onlangs schriftelijke vragen gesteld n.a.v. de uitspraak van het Europese Hof, dat de PAS mogelijk niet in lijn is met de Europese Habitat richtlijn. Ook in de gemeenteraad van Amersfoort zijn er n.a.v. deze uitspraak schriftelijke vragen gesteld, in dat geval meer specifiek over mogelijke consequenties hiervan voor knooppunt Hoevelaken en de westelijke ontsluiting in Amersfoort. Zoals bekend laat de Amersfoortse raad onderzoeken uitvoeren naar de kosten van de westelijke ontsluiting om te zien of het project nog past binnen het beschikbare budget. De Staten worden hierover op 12 december geïnformeerd. Omdat niet is uit te sluiten dat beide ontwikkelingen (PAS-uitspraak van het Europese Hof en toets op kosten) mogelijk consequenties kunnen hebben voor de uitvoering van dit project, lijkt het GroenLinks vanzelfsprekend dat onomkeerbare stappen in de uitvoering (met name de kap van bomen) pas beginnen als over beide zaken zekerheid is. De gemeente is verantwoordelijk voor de uitvoering van dit project, maar als grootste financier heeft de provincie een belangrijke betrokkenheid.

Naar aanleiding hiervan heeft GroenLinks de volgende vragen:

- deelt het College de mening dat gewacht dient te worden met onomkeerbare stappen in de uitvoering (met name de kap van bomen) totdat helder is of 1) de PAS-uitspraak van het Europese Hof consequenties zal hebben voor de doorgang van dit project en 2) het project op de afgesproken wijze kan worden uitgevoerd binnen het beschikbare budget;
- wanneer verwacht het College uitsluitel over beide zaken;
- heeft het College al met de gemeente afgesproken dat de kap van bomen niet start voordat er duidelijkheid is over beide zaken?

Naar aanleiding van een desbetreffende vraag van mevrouw Ens antwoordt spreker dat de provincie een verantwoordelijkheid heeft in de financiering van dat project; als het project dunder wordt, lijkt het GroenLinks vanzelfsprekend dat daarover het gesprek wordt gevoerd met Amersfoort. Het lijkt spreker echter verstandig thans niet op de inhoud vooruit te lopen en de financiële toets en de second opinion op de kosten af te wachten.

Gedeputeerde Straat memoreert dat dit onderwerp al eens eerder aan de orde is geweest in een iets andere context en de SP hierover eveneens al een keer vragen heeft gesteld. In dat kader heeft spreker aangegeven dat de gemeente Amersfoort hierover gaat. Spreker is van mening dat de provincie strikt vast moet houden aan wie welke verantwoordelijkheid daarin precies draagt. Het is een project waarmee Amersfoort nu aan de slag is; de provincie heeft een subsidie toegekend. Amersfoort draagt thans volledige verantwoordelijkheid voor het project binnen de gestelde subsidievoorwaarden. Het is niet de rol van de provincie om in de verantwoordelijkheden van Amersfoort te treden. Op grond hiervan is het antwoord op de eerste vraag nee, afgezien van wat de provincie hiervan precies vindt. Hetzelfde geldt voor de laatste vraag. Spreker heeft overigens wel contact met de gemeente Amersfoort maar m.n. over de second opinion op de kosten; dat kan wel

degelijk van invloed zijn. Bekend is dat de uitkomst eind november – begin december beschikbaar komt. De Staten worden daarover dan ook geïnformeerd, waarmee vraag 2 is beantwoord.

Op het gebied van de PAS wordt intern breed gekeken wat de consequentie kunnen zijn op meerdere projecten. Dat kan derhalve ook op dit project van toepassing zijn, maar er wordt niet alleen naar dit project gekeken.

Mevrouw Poppe merkt op dat de provincie het grootste financiële aandeel levert in dit project. De SP kan zich niet voorstellen dat de provincie daarover dan niets te zeggen heeft.

De heer Van Essen merkt op dat uit de beantwoording helder blijkt, dat de bal bij de gemeente Amersfoort ligt. Daarbij wordt tussen de regels tevens aangegeven dat de provincie wel een opinie heeft; GroenLinks is benieuwd hoe die opinie luidt.

Gedeputeerde Straat antwoordt daarmee te hebben bedoeld dat hij er vanuit gaat dat de Staten daarover wel een opinie i.c. verschillende opinies hebben. Dat hoort ook in de politiek. Daarom hecht spreker eraan strikt vast te houden aan wie precies waar over gaat.

Spreker bevestigt dat de provincie een groot financieel aandeel levert aan het project via het VERDER budget. Dat budget wordt vastgesteld in het UVVB waarin de hele regio is vertegenwoordigd en gezamenlijk besluiten worden genomen over dit soort budgetten; daar is de afspraak gemaakt dat Amersfoort de weg kan aanleggen binnen de subsidievoorwaarden. Dat zijn de voorwaarden waaraan wordt getoetst, hetgeen hij ook als de rol van de provincie ziet en zijn rol als voorzitter van het UVVB. Wat er precies gebeurt als de second opinion een wijziging van de scope oplevert dan wel dat het project duurder wordt is spreker niet bekend. De gemeente Amersfoort zal in dat geval eerst moeten aangeven wat zij daarmee wil op basis waarvan vervolgens met elkaar zal moeten worden gesproken. Op dit moment moet het onderzoek rondom de kosten worden afgewacht en is de gemeente Amersfoort vooralsnog in de uitvoering verantwoordelijk.

De voorzitter memoreert dat 50PLUS een rondvraag heeft ingediend over de N201. Zij wijst erop dat dit onderwerp in de volgende MME-vergadering op de agenda staat. Zij constateert dat 50PLUS haar vraag desondanks wenst te stellen.

Mevrouw De Groot informeert of het College op de hoogte is van het feit dat er veel commotie is ontstaan bij de presentatie van plannen rond het voorgestelde richtinggevende besluit over een toekomstig bestendige N201 tussen Amstelhoek en Vreeland. In de regio is men totaal verrast en men meent dat het in dit stadium niet mogelijk is om een verantwoorde keuze te maken. Geïnformeerd wordt of het College nog van plan is om het besluit over de denkrichting in januari 2019 te laten plaatsvinden en of zij bereid is om de vier denkrichtingen eerst verder uit te laten werken zodat dorpsraden, gemeenteraadsleden en betrokken inwoners meer inzicht krijgen in wat de vier denkrichtingen inhouden en wat de consequenties zijn. Uit onderzoek is nu al gebleken dat alleen de optie waarbij de N201 wordt doorgetrokken tot de A27 en wordt verbreed naar vier stroken met 100 km/u verkeerstechnisch soulaas zal bieden. Voilà: nieuwe randweg van Amsterdam en voilà: jammer Groene Hart. 50PLUS hoopt dat er breder wordt gekeken naar het probleem en ook de andere snelwegen en het omliggende wegennet daarbij worden betrokken. 50PLUS zal 10 december a.s. in PS een motie indienen, waarbij zij op steun hoopt van andere fracties.

Gedeputeerde Straat merkt op dat hem een vraag wordt gesteld, waarvan de uitkomst kennelijk al bekend is. Spreker heeft ook een brief ontvangen van de Dorpsraad van Loenen. Overigens is hij met meer partijen in gesprek w.o. de verantwoordelijk wethouders van Stichtse Vecht en Ronde Venen, Efro Venidex. Er zijn veel partijen betrokken in dit proces, die dit heel nauwkeurig volgen. Hij begrijpt de zorgen over het te nemen besluit. Het helpt echter wel om de vier varianten straks te gaan trechteren, omdat de provincie anders onnodig blijft werken aan varianten waarvoor geen draagvlak is. Het zijn vier varianten die breed zijn en nogal van elkaar verschillen. Het proces leidt tot een goed overzicht van de (on)mogelijkheden. Diverse onderzoeken hebben al plaatsgevonden. Die worden nu bij elkaar gebracht, hetgeen veel informatie oplevert. De denkrichtingen zijn bv. getoetst aan natuur, geluid, lucht, landschappelijke inpassing en verkeer. Hierdoor is het mogelijk om een goede vergelijking te maken tussen die vier denkrichtingen. De bouwstenen zijn mogelijk extra maatregelen die pas in fase 2 bij de uitwerking van de voorkeursvariant uitgebreid in beeld komen. Dan wordt

diepgaand onderzocht welke aspecten daarin positief en negatief scoren; dan zal er ook weer participatie plaatsvinden middels ontwerp ateliers. Het streven is aan de Staten een variant voor te leggen met een aantal bouwstenen die verder kunnen worden uitgezocht. Dat biedt derhalve nog veel ruimte om in fase 2 maatregelen toe te voegen dan wel te laten afvallen als deze naar verwachting niet werken. Spreker verzoekt 50PLUS het College de ruimte te gunnen om dit proces bestuurlijk af te ronden. 50PLUS neemt thans een voorschot op de uitkomst; spreker neemt hier afstand van. De Staten krijgen een voorstel dat in de MME-vergadering in januari wordt besproken en in februari als Statenvoorstel voorligt aan PS.

Desgevraagd door mevrouw Ens antwoordt spreker er vanuit te zijn gegaan dat de Staten op de hoogte waren van de varianten. Het gaat, kort samengevat, om de volgende vier denkrichtingen:

1. 2 x 2 rijstroken met 100 km/u
2. 2 x 2 rijstroken met 80 km/u
3. 2 x 1 rijstrook met 80 km/u; huidige situatie met wellicht een aantal maatregelen om de knelpunten op te lossen;
4. 2 x 1 rijstrook met 60 km/u waarmee het van begin tot eind een erftoegangsweg wordt.

Nadere informatie kan de commissie voor de volgende vergadering tegemoet zien in de vorm van een Statenvoorstel.

Mevrouw Hoek wijst erop dat op dit moment wordt bekeken waar knelpunten kunnen worden verminderd met allerlei maatregelen. Wat 50PLUS in de vier denkrichtingen mist, is het allergrootste knelpunt nl. de op- en afrit bij knooppunt Vinkeveen. Dat vraagt in de visie van 50PLUS extra aandacht. Zij memoreert dat toen de A2 van vier naar vijf rijstroken is gegaan aan weerszijden de fout is gemaakt daarvoor de op- en afrit bij Vinkeveen te gebruiken. Dat is 's morgens de bottleneck; auto's komen de A2 niet op en af omdat er te weinig ruimte is om voor te sorteren. 50PLUS geeft dat als aandachtspunt mee.

Gedeputeerde Straat wijst erop dat m.n. dit knelpunt deel uitmaakt van het onderzoek dat thans wordt uitgevoerd. Reden temeer om niet op allerlei zaken vooruit te lopen en het Statenvoorstel af te wachten zodat op basis daarvan een goed oordeel kan worden gevormd.

De voorzitter memoreert dat VVD en de SP een rondvraag hebben ingediend over de NRU i.c. de Zuilense Ring. Ook dit onderwerp staat in de volgende MME-vergadering op de agenda. Zij constateert dat de VVD en de SP hun vragen desondanks handhaven.

Mevrouw Ens merkt op dat de NRU in het Regeerakkoord is genoemd. Tot op heden is er van het Rijk geen extra bijdrage voor het verdiepen van meer dan een verkeersplein gekomen. Twee weken geleden is de Begroting 2019 van het Ministerie van I&W in de Tweede Kamer behandeld. De VVD informeert of dit nog tot wijzigingen ten aanzien van de beschikbare middelen voor de NRU heeft geleid.

Mevrouw Noordenbos geeft aan dat Statenleden, omwonenden en de gemeente Stichtse Vecht een kanttekening hebben geplaatst bij de onderzoeken en de besluiten van GS rond de Zuilense Ring (punt 5.18). Ze vinden o.m. dat de bewoners niet proactief bij de onderzoeken zijn betrokken, zoals in de aangenomen motie hierover is vastgelegd. GS hebben nu toegezegd aan Statenleden en bewoners, dat deze punten besproken zullen worden in de MME-vergadering van januari 2019. Geïnformeerd wordt wat dit betekent voor de planvoorbereiding, bestellingen en uitvoering van voorbereidende werkzaamheden voor de plaatsing van de trajectcontrole en het stille asfalt tussen nu en januari. De vraag is of er vanuit kan worden gegaan dat deze activiteiten 'on hold' worden gezet tot er overeenstemming is bereikt met de bewoners (Buren van de Zuilense Ring) en de gemeente Stichtse Vecht.

Gedeputeerde Straat antwoordt ter zake van de NRU dat de Begroting van I&W wel is behandeld in de Tweede Kamer, maar er nog geen stemming heeft plaatsgevonden. De gedachte was dat er een amendement zou worden ingediend om nog wat geld voor de NRU te verkrijgen. Het is spreker echter niet bekend of het amendement überhaupt is ingediend en wat de uitslag is. Hij gaat er vanuit de commissie in de volgende vergadering te kunnen informeren over de actuele stand van zaken.

Spreker maakt overigens van deze gelegenheid gebruik mede te delen, dat het Kabinet de Regiodeals heeft vastgesteld. De Regiodeal m.b.t. de NRU is helaas niet geselecteerd, waarmee vanuit die kant geen extra financiering komt.

Spreker memoreert dat hij samen met collega Pennarts heeft gesproken met de bewoners van de Zuilense Ring; afgesproken is ook aan de Staten voor te stellen even tijd te nemen en dit onderwerp in januari te bespreken, zodat zij zich goed kunnen verdiepen in de stukken en vooral het onderzoek. Het OM is verantwoordelijk voor de trajectcontrole. De aanbesteding is inmiddels in gang gezet. Indien aan het OM wordt verzocht de voorbereiding 'on hold' te zetten, kan dit ertoe leiden dat er helemaal geen trajectcontrole meer komt; daarnaast loopt de provincie het risico dat het OM een claim indient voor de gemaakte kosten.

Het aanbrengen van stil asfalt is gepland tijdens het eerstvolgende onderhoud. De trajectstudie voor het uitvoeren van groot onderhoud start in 2021. Dat staat derhalve niet op gespannen voet met de planning van de komende weken.

Mevrouw Noordenbos merkt op dat de SP feitelijk vraagt of de bewoners, die zich op dit moment heel slecht in dat hele traject betrokken hebben gevoeld, nog serieus worden genomen of dat het besluit al vaststaat.

Gedeputeerde Straat maakt bezwaar tegen de kwalificatie hoe de provincie met de bewoners omgaat. Er is een heel serieus gesprek met hen gevoerd en ze zijn ook steeds betrokken geweest. In het laatste gesprek hebben collega Pennarts en hij uitgelegd, dat het OM verantwoordelijk is voor de trajectcontrole en dat daar een dilemma ligt als 80 km/u wordt voorgestaan. Dat dilemma staat in de stukken. De SP verzoekt om de trajectcontrole 'on hold' te zetten; hij heeft de consequenties daarvan toegelicht. Spreker stelt voor het debat verder te voeren in de volgende vergadering.

Mevrouw Hoek informeert naar de voortgang met betrekking tot de trajectcontrole.

Gedeputeerde Straat antwoordt dat de provincie er vanuit gaat dat de trajectcontrole volgend jaar kan worden geïmplementeerd op 100 km/u.

Mevrouw Lejeune deelt mede dat de PvdA een niet aangemelde rondvraag heeft. Spreekster is zich ervan bewust het risico te lopen dat de vraag nu niet kan worden beantwoord. Zij hecht er echter aan deze toch te stellen.

Afgelopen weekend stond op RTV Utrecht een artikel over een actie tegen het schrappen van buslijnen van Schalkwijk naar De Uithof. U-OV start volgend jaar met een pilot Uflex, waarbij de bussen alleen nog op afroep via een app rijden. Een slechtzinnige student is een petitie gestart; deze is 700 keer getekend en inmiddels aangeboden aan de verantwoordelijk wethouder in Houten. Geïnformeerd wordt of het College op de hoogte is van de petitie. De PvdA vraagt zich af op welke manier de bewoners van Schalkwijk zijn geïnformeerd over de pilot en of er daarbij aandacht is geweest voor ouderen en mensen met een beperking. Voorts is de vraag of het klopt dat de nieuwe dienst alleen te gebruiken is met de smartphone via die app en of het College kan aangeven of zij in gesprek gaat met de indieners van de petitie om een oplossing te vinden.

Gedeputeerde Straat antwoordt dat hij op de hoogte is; de precieze context moet hij echter nagaan op grond waarvan het hem verstandig lijkt hierop nader schriftelijk terug te komen. Vooruitlopende daarop kan hij mededelen, dat de invoering van de app is uitgesteld. Voorts merkt hij op dat de pilot op het eiland van Schalkwijk in de jaarlijkse aanpassing van de concessie staat en derhalve op zich niet nieuw is voor inwoners en Staten.

1.6 Termijnagenda (versie 7 november 2018)

De heer De Heer merkt op dat het Actieplan Omgevingslawaaï thans als ter kennisname stuk is geagendeerd. Geïnformeerd wordt of de commissie nog de kans krijgt om dit te bespreken. Overigens mist de ChristenUnie het overzicht van de zienswijzen en de reactie van GS daarop. Op voorstel van de voorzitter wordt besloten deze vraag mee te nemen in de behandeling bij agendapunt 2.2.

De heer Van Essen memoreert de toezegging van gedeputeerde Straat bij de bespreking van het Mobiliteitsplan om in overleg met de Mobiliteitsalliantie na te gaan in hoeverre pilots met

alternatieve vormen van vervoer en betaling in de provincie Utrecht mogelijk zijn; dit enigszins aansluitend bij de afspraken daarover in het Regeerakkoord. Deze thematiek is de laatste weken actueel. GroenLinks informeert of die mogelijkheden al zijn verkend en zo nee wanneer dat te verwachten is.

Gedeputeerde Straat antwoordt dat de commissie dit voor de volgende vergadering tegemoet kan zien.

De heer Van Essen memoreert het verzoek om schriftelijke informatie dan wel een informatiesessie over het functioneren van het Utrechts Energiefonds en andere fondsen ter zake. Verzocht wordt dit op de Termijnagenda op te nemen.

Gedeputeerde Van den Berg antwoordt dat de Staten het memo rondom de Energiefondsen nog deze week tegemoet kunnen zien. Met betrekking tot de stand van zaken Utrechts Energiefonds stelt spreker een infosessie voor.

Aldus wordt besloten.

De voorzitter rondt de bespreking over dit onderwerp af.

2. RECREATIE EN MILIEU

2.1 SV Verzoek tot instemmen met het laten vervallen van art. 10 lid 4 GR Plassenschap Loosdrecht e.o.

Mevrouw Noordenbos begrijpt dat nieuws, dat eerst via een verordening naar de deelnemers toekwam, nu in een blad zal worden gepubliceerd. De SP informeert of dit gevolgen heeft voor de invloed van de deelnemers in de zin dat zij de informatie over wat er wordt besloten wel op tijd binnen krijgen. Voorts is de vraag hoe de bewoners die informatie nu en straks krijgen.

Mevrouw Godschalx deelt mede dat de VVD voorstander is van vermindering van regels, zeker indien een overheid daardoor efficiënter en slagkrachtiger kan werken zoals hier het geval is.

Gedeputeerde Pennarts licht toe dat feitelijk sprake is van een vereenvoudiging van de procedure. In het verleden publiceerden de deelnemers in het Recreatieschap de genomen besluiten in de GR altijd afzonderlijk. Dat zal nu vanuit een afzender nl. het Plassenschap Loosdrecht in de gebruikelijke bladen worden gepubliceerd. Voor de burger verandert er niets.

De voorzitter rondt de bespreking over dit onderwerp af met de conclusie dat de commissie ermee instemt het voorliggende voorstel als sterstuk door te geleiden naar PS.

2.2a SB en Memo GS actieplan Omgevingslawaai

2.2b Actieplan Omgevingslawaai

Gedeputeerde Pennarts deelt naar aanleiding van de vraag van de ChristenUnie bij de Termijnagenda mede, dat het Actieplan Omgevingslawaai twee keer toegezonden is; bij de tweede zending is het overzicht van de zienswijzen als bijlage gevoegd.

De voorzitter memoreert dat dit stuk op verzoek van GS ter bespreking is geagendeerd en dit tevens was verzocht door GroenLinks en de PvdD.

De heer Van Essen zet uiteen, dat de gezondheidseffecten van omgevingsgeluid fors zijn. De afgelopen jaren is gebleken dat het lastig is om de gezondheidseffecten van omgevingslawaai effectief tegen te gaan.

GroenLinks is op hoofdlijnen blij met het Actieplan en het daarin uitgewerkte doelmatigheidscriterium spreekt GroenLinks aan.

Namens GroenLinks plaatst spreker vervolgens de volgende vragen en opmerkingen:

- het plan wordt wat voorzichtig geacht als het gaat om de optie om maximumsnelheden te verlagen. GroenLinks stelt voor dit verder te bespreken bij het uitvoeringsplan Wegen. In deze wordt gepleit voor een wat ruimere formulering in het Actieplan, omdat dit gesprek nog moet worden gevoerd;
- diverse provincies hanteren een aparte drempel voor de nacht (Lnight). Gezien de grote gezondheidseffecten van geluidshinder 's nachts valt hier wat voor te zeggen. Geïnformeerd wordt waarom dit er niet in zit, of wordt overwogen dit gaandeweg alsnog toe te voegen of om daarop te gaan monitoren;
- het doelmatigheids criterium lijkt GroenLinks een goede manier om de kosten en effecten van maatregelen tegen elkaar af te wegen en te zorgen dat bij alle genomen maatregelen de kosten in verhouding staan tot de effecten. Omdat er ook onder de 61 dB nog steeds aanzienlijke gezondheidseffecten zijn, is de vraag gerechtvaardigd of al te strikt hanteren van de plandrempel van 61 dB wel wenselijk en nodig is. In combinatie met het doelmatigheids criterium zou een lagere plandrempel ook overwogen kunnen worden. In dat geval zouden maatregelen, waarbij tegen relatief geringe kosten grote aantallen woningen van bijv. 60 naar 57 dB kunnen worden gebracht maar waar geen woningen boven de 61 dB zitten, immers ook in beeld komen. Dat lijkt GroenLinks zinnig. Geïnformeerd wordt hoe het College daar tegenaan kijkt;
- tot slot wordt geïnformeerd hoe en wanneer de informatievoorziening aan PS over de voortgang en evaluatie is voorzien.

De heer Strandstra zet uiteen dat blootstelling aan teveel geluid een belangrijke oorzaak is van een hoge bloeddruk, hart- en vaatziekten, beroertes of zelfs vroegtijdig overlijden m.a.w. omgevingslawaai kan letterlijk ziekmakend zijn. Niet voor niets stelde de WHO recent nieuwe richtlijnen vast voor geluid.

De afgelopen- en ook in de komende jaren vervoeren mensen zich steeds vaker per auto. Daarom is het belangrijk dat Omgevingslawaai een van de centrale punten wordt van het Mobiliteitsbeleid. Het College stelt dat het naleven van de norm van 53dB een enorme opgave is, hetgeen de PvdD erkent. Dat betekent echter niet dat niet alles eraan moet worden gedaan om naar naleving te streven. Geïnformeerd wordt of het College bereid is met concrete en afrekenbare tussendoelen te komen om de 53dB zoveel mogelijk te benaderen.

In het Actieplan Omgevingslawaai wordt gesproken over een stimulerende rol in het tegengaan van omgevingslawaai. Geïnformeerd wordt of het College bereid is in deze echt de regie te pakken en desgewenst maatregelen te treffen die leiden tot het verminderen van het aantal vervoersbewegingen via wegverkeer i.c. dit een prominente positie te geven in het Actieplan. Bij het nemen van maatregelen tegen omgevingslawaai wordt gekeken naar het doelmatigheids criterium m.a.w. maatregelen waarbij kosten, opbrengst en lagere geluidsbelasting acceptabel worden geacht. Voorkomen moet worden dat maatregelen niet worden genomen als deze te duur worden gevonden. Maatregelen zoals het verlagen van de maximum snelheid moeten niet worden vermeden.

De PvdD wijst erop dat ook vliegverkeer voor veel omgevingslawaai zorgt. Schiphol en Lelystad Airport willen groeien. Mensen die in toenemende mate het vliegtuig pakken op Schiphol doen daarbij eerst per auto de provincie Utrecht aan; in het Actieplan wordt dat ook als zodanig benoemd in de zin van Utrecht als essentiële schakel voor Schiphol. Met de groei van de Nederlandse luchtvaartsector wordt daarom niet alleen gesproken van meer omgevingslawaai boven Utrecht maar ook over een toename van omgevingslawaai op Utrechtse wegen. Steeds meer inwoners van Utrecht Stad en omliggende gemeenten klagen over die toename van vliegtuiglawaai vnl. afkomstig van Schiphol maar in de toekomst dus ook van Lelystad Airport. Met de waarschijnlijke komst van de lage vliegroutes van Lelystad Airport zullen Utrechtse gemeenten daarvan hinder ondervinden.

Maatschappelijke organisaties en lokale overheden laten zien dat de weerstand groeit. Er zijn steeds meer mensen die burgerorganisaties vormen en NGO's die zich uitspreken zoals Greenpeace maar ook provincies zoals Gelderland, Overijssel, de gemeente Amsterdam willen niet dat Schiphol

uitbreidt totdat de juiste veiligheidsmaatregelen zijn genomen. De PvdD informeert of het College bereid is zich aan te sluiten bij die weerstand en zich uit te spreken tegen de groei van beide luchthavens.

Mevrouw Krijgsman deelt mede dat de PvdA zich in grote lijnen aansluit bij het betoog van GroenLinks.

In de samenvatting bij de rapportage Geluid staat dat de provincie te zwaar belaste woningen (70dB) gaat saneren. De PvdA begrijpt tevens uit de stukken, dat er in de tussentijd in Stichtse Vecht een woonwijk is gepland waar aan de gevel eveneens 70dB wordt verwacht. Geïnformeerd wordt of daarbij direct wordt gedacht aan het treffen van mitigerende maatregelen. Indien dit niet is voorzien, is de vraag of het wel handig is om een dergelijke woonwijk te plannen.

De heer De Heer memoreert dat het Actieplan voor het zomerreces is gemaakt. Intussen is de provincie een half jaar verder met het Koersdocument Omgevingsvisie. Afgesproken is dat in het Koersdocument de WHO norm als uitgangspunt wordt genomen. Geïnformeerd wordt of het Koersdocument Omgevingsvisie proof is.

De provincie pakt het omgevingslawaai van de provinciale wegen aan, het Rijk van de rijkswegen en ProRail van de spoorlijnen. Er wordt thans nog erg fragmentarisch gewerkt, terwijl een en ander in de Omgevingsvisie allemaal goed op elkaar moet zijn afgestemd. Geïnformeerd wordt hoe ervoor wordt gezorgd dat dit tijdig gebeurt.

Mevrouw Hoek merkt op dat 50PLUS de indruk heeft, dat de grens steeds verder wordt opgerekt. Dat baart 50PLUS zorgen. 50PLUS vraagt zich af welke opdracht aan de opsteller van een rapport gegeven voor wat betreft de dB i.c. waarop wordt gemeten en waarop de conclusies worden gebaseerd.

De heer Ubaghs memoreert dat de PvdD ervoor pleit het aantal vervoersbewegingen te verminderen en legt in dat kader eveneens een relatie richting de groei van Schiphol en Lelystad. De grootste groei van de verkeersbewegingen wordt echter veroorzaakt door de economische groei; dat heeft meer zakelijk en woon-werkverkeer tot gevolg. Geïnformeerd wordt of de PvdD hierin ook een mogelijke reductie van het omgevingslawaai ziet. Het is lastig om bedrijven te sluiten.

De heer Strandstra bevestigt dat het aantal verkeersbewegingen in de provincie toeneemt door de economische groei. Die groei wordt in de visie van de PvdD nog groter door het feit dat volop wordt ingezet op de groei van Schiphol en Lelystad Airport. Het enige dat de provincie in deze kan doen is zich tegen de groei van Schiphol en Lelystad uitspreken, zodat er in ieder geval relatief minder sprake zal zijn van een toename van verkeersbewegingen. Dat is waar de PvdD voor pleit.

Gedeputeerde Pennarts onderschrijft dat de optie maximale snelheid feitelijk in het uitvoeringsplan Wegen of het Mobiliteitsplan aan de orde moet komen. Zij zegt toe dat in het Actieplan wat uitgebreider zal worden verwoord dat de beïnvloeding van dit fenomeen eveneens in andere beleidsstukken aan de orde komt.

Er is gekeken naar een aparte drempel voor de nacht, zoals die in verschillende provincies wordt gehanteerd. In Utrecht worden echter geen interventies in de nacht gezien die verschillen van de dag. Op grond hiervan staat het College op het standpunt dat met de maatregelen voor de dag, met een doorwerking naar de situatie 's nachts, voor de provincie Utrecht kan worden volstaan.

Met betrekking tot het doelmatigheids criterium licht spreekster toe dat de ondergrens in de provincie Utrecht 61dB is. Daarmee zit de provincie boven een paar provincies maar eveneens fors onder een aantal andere provincies. Als er in hetzelfde cluster, waar 61dB is geconstateerd, woningen staan met een lagere dB belasting op de gevel dan worden deze wel meegenomen in de maatregelen. Daarmee worden de geluidsbeperkende maatregelen breder ingezet.

Een ieder is het erover eens dat geluidsbelasting stressverhogend werkt en slecht is voor de gezondheid. De provincie heeft zich in theoretische zin al een keer gebogen over de vraag wat zou moeten worden gedaan om naar de WHO/streefnorm van 53dB toe te bewegen en vastgesteld, dat

dit tientallen miljoenen extra investering vraagt. Ter illustratie wijst spreekster erop dat, als de lagere dB wordt voorgestaan, ruim 8000 woningen extra in de provincie zullen moeten worden aangepast. Dit vraagt om een bredere afweging in de Staten dan het Actieplan Omgevingslawaai. De vraag is overigens hoe realistisch het is. In bv. de gemeente Utrecht heeft 80% van de woningen een geluidsbelasting van meer dan 53 dB. Er zit derhalve een ingewikkeldheid in de toepasbaarheid. Het lijkt haar goed een keer het gesprek met elkaar te voeren wat kan worden gedaan. Er wordt nagedacht over onderzoek naar innovaties bv. diffractoren.

Het verminderen van het aantal vervoersbewegingen is relevant, maar feitelijk meer op zijn plek als het over de wegen of mobiliteit gaat. Er is wel degelijk sprake van een brede inzet. Er wordt ingezet op meer fietsverkeer, meer OV om het geluid op wegen te verminderen.

Met betrekking tot het vliegverkeer deelt spreekster mede dat deze week een bestuurlijk overleg plaatsvindt, waarin spreekster het belang van de provincie Utrecht zal behartigen. In dat bestuurlijk overleg waarbij gezamenlijk wordt opgetrokken met Gelderland en Noord-Holland zal het gaan over de routes, de wenselijkheid om het vliegveld te verplaatsen en wellicht over het aantal vluchten dat wordt gefaciliteerd.

De heer Strandstra informeert waar het College in deze concreet op inzet.

Gedeputeerde Pennarts antwoordt dat op dit moment de 50/50 regeling van toepassing is. Die regeling houdt in dat Schiphol, bij het behalen van geluidswinst, deze winst vanwege de economische vraag voor de helft mag inzetten voor het faciliteren van nieuw vliegverkeer; de andere helft wordt gebruikt voor maatregelen om de lawaaihinder voor omwonenden te beperken.

Zij zal in genoemd bestuurlijk overleg bepleiten om het aantal vliegbewegingen en het geluid dat dit veroorzaakt zo beperkt mogelijk te houden voor de inwoners van de provincie Utrecht.

De heer Strandstra merkt op dat de realiteit is dat naast Utrecht, de Meern, Stichtse Vecht en Nieuwegein die hinder ondervinden van Schiphol ook Rhenen en Veenendaal met de laag vliegroutes vanuit Lelystad te maken zullen krijgen met een toename van vliegverkeer. Gezien het omgevingslawaai en de gevolgen daarvan op de volksgezondheid acht de PvdD een duidelijke mening van het College wel relevant. Verzocht wordt daar iets verder op in te gaan dan alleen datgene dat volgens de regels mag (50/50 regeling).

Mevrouw Poppe geeft aan dat de SP zich aansluit bij de vragen van GroenLinks en de PvdD.

In een stedelijk gebied, waar veel wordt gebouwd, wordt nogal eens qua geluid een vrijstelling gevraagd. Geïnformeerd wordt hoe daarmee wordt omgegaan in het kader van dit Actieplan.

De heer Van Essen deelt mede dat GroenLinks zich aansluit bij de door de PvdD gevraagde aandacht voor de luchtvaart.

Gedeputeerde Pennarts vervolgt dat over de voortgang in principe eens in de vijf jaar wordt gerapporteerd. Zij kan zich voorstellen dat eens in de twee jaar een tussentijdse evaluatie wordt afgesproken; ook als de verkeersgegevens bekend zijn, zou hierover vaker met elkaar kunnen worden gesproken.

Desgevraagd door de heer Van Essen antwoordt spreekster dat dit wat haar betreft als toezegging kan worden genoteerd en als zodanig op de Termijnagenda kan worden opgenomen.

Spreekster is van mening dat de bepleite coullance ten aanzien van de 61dB in de stukken staat. Zij verwijst naar het voorbeeld dat een huis met 55dB in een cluster met 61dB direct wordt meegenomen.

Feitelijk wordt gevraagd de grens naar 53dB te verlagen. Dat wordt ingewikkeld, omdat het ook gaat om hoe die belangen tegenover elkaar worden afgewogen. In het kader van de inventarisaties is de richtlijn dat de metingen en berekeningen op basis van 61dB plaatsvinden, dat de doelmatigheid erin zit maar vervolgens op basis daarvan ruimhartig wordt bekeken welke woningen in de buurt eveneens kunnen worden meegenomen in de maatregelen (coullance).

Spreekster onderschrijft dat de provincie Utrecht de belangen heeft te behartigen van haar inwoners die hinder (kunnen gaan) ondervinden van het vliegverkeer als gevolg van groei van Schiphol en

Lelystad. Als het om Lelystad gaat worden de belangen van Utrecht in het bestuurlijk overleg over het algemeen mede behartigd door de provincie Gelderland. Thans is door de Minister een speciaal bestuurlijk overleg gevraagd waar spreekster naartoe gaat om het Utrechtse belang te bepleiten. De provincie heeft overigens eveneens een reactie gestuurd op een soort inspraakprocedure waar het gaat om een nieuwe verdeling van de luchtlijn en de rechten daarin. De Staten kunnen ervan verzekerd zijn dat dit serieus wordt genomen, de procedure nauwgezet wordt gevolgd en de Utrechtse belangen goed zullen worden behartigd.

Bij de provincie is het voorbeeld van met 70dB belaste bestaande woningen in Stichtse Vecht niet bekend. Het is de bevoegdheid van gemeenten om af te wijken van de normen. Mensen die daar een huis kopen of huren weten dat tevoren en maken daarop hun afweging. Over het algemeen worden in de woningen binnen dan wel mitigerende maatregelen toegepast.

Vrijstelling is een bevoegdheid die gemeenten hebben en waarmee ze in de visie van spreekster voorzichtig om dienen te gaan. Om te zorgen dat een zo goed mogelijke afweging wordt gemaakt beveelt de provincie nog wel eens haar Maptable aan, waarin plannen kunnen worden ingevoerd en kan worden bekeken wat de effecten op geluid- en luchtkwaliteit zijn als op een bepaalde locatie een weg, woonwijk wordt gepland om de ruimtelijke planning nog wat slimmer en doordachter aan te pakken.

Voor wat betreft de dB geldt een aantal waarden, die per regio kunnen verschillen. Voor Utrecht zit dat op 61dB, waarbij er een onder- en bovengrens is. Bij een meting zijn die uitgangspunten standaard. Wat er uit de berekeningen komt kan variëren. De provincie stelt geen andere grenswaarden in het kader van metingen. Er vindt geen enkele vorm van beïnvloeding plaats. Onderschreven wordt dat het aantal dB naar beneden zou moeten. Door o.a. de toename van het wegverkeer en het plannen van woonwijken op plekken waar deze in eerste instantie niet werden voorgestaan maar er toch komen op grond van ruimtelijke afwegingen, gaat de afname van belaste woningen nog niet op de manier zoals de provincie dat zou willen zien. De provincie hoopt wat dat betreft dat de Europese normering ter zake van stille autobanden in deze een belangrijke bijdrage kan leveren. Daarnaast wordt ernaar gestreefd in de komende jaren aandacht te besteden aan meer innovatieve oplossingen zoals diffractoren, nieuwe mogelijkheden om te bekijken of de geluidsbelasting langs provinciale wegen in ieder geval naar beneden kan worden gekregen. Spreekster sluit af met de algemene constatering dat sprake is van cumulatieve geluidsbelasting. Dat blijft een moeilijke discussie. De provincie voelt zich aangesproken en verantwoordelijk om de geluidsbelasting als gevolg van provinciale wegen te verminderen. Voorts wordt bekeken of via andere portefeuilles bv. Milieu of Handhaving iets kan worden gedaan aan geluidsoverlast van industriële locaties, maar het blijft een punt dat mensen soms te maken hebben met een stapeling van geluid waarmee hun welzijn niet is gediend.

Desgevraagd door de heer De Heer antwoordt spreekster dat het voorliggende Actieplan in haar visie een pek kan krijgen in de programma's die onder de Omgevingsvisie vallen i.c. Omgevingsvisie proof is.

De heer Ubaghs voegt aan het desbetreffende antwoordt van gedeputeerde Pennerts toe dat vanuit het bedrijfsleven allang bekend is dat, als er sprake is van twee geluidsniveaus en het verschil tussen die twee geluidsniveaus 9dB of meer is, er alleen maar rekening behoeft te worden gehouden met de hoogste geluidsboom; is het onder de 9dB dan behoeft maximaal 3dB bij de laagste te worden opgeteld om het totaaleffect te meten.

De voorzitter rondt de bespreking over dit onderwerp af.

3. ENERGIE EN ECONOMIE

3.1 Memo GS inzake stavaza Klimaatakkoord

De voorzitter deelt mede dat zich hiervoor een inspreker heeft aangemeld, die zij vervolgens als eerste het woord geeft.

De presentatie van de heer Vreeken ging in op een aantal innovatieve mogelijkheden op het gebied van energievoorziening.

De voorzitter stelt de commissie in de gelegenheid om vragen te stellen aan de inspreker.

Mevrouw Noordenbos informeert namens wie de heer Vreeken spreekt.

De heer Vreeken antwoordt dat hij directeur is van We Connect You, Public Affairs & Investor Relations. Hij werkt samen met overheid en bedrijfsleven van laag tot hoog. Hij probeert innovaties te upscalen. De eerste innovatie waarmee hij bezig is geweest, is de superbus van Wubbo Ockels. In dit huis was er heel veel support om die superbus tot een groot succes te maken.

De voorzitter bedankt de heer Vreeken voor zijn komst en inbreng. Spreekster memoreert vervolgens dat dit onderwerp is geagendeerd op verzoek van de PvdD, de SP en D66 (in de vorige vergadering).

De heer Strandstra bedankt de inspreker en om met de woorden van Wubbo Ockels te spreken: "We zijn allemaal astronauten van ruimteschip Aarde. Dat is ons enige thuis en daarom hebben we de zorgplicht om ons ruimteschip goed te onderhouden". Het Klimaatakkoord zou daaraan moeten bijdragen. De onderhavige memo is inmiddels niet meer actueel. Een en ander is veranderd. In Den Haag zijn de handen nog even niet op elkaar te krijgen. Het Klimaatakkoord laat op zich wachten. Geïnformeerd wordt naar de gevolgen van die vertraging. De PvdD vraagt zich af of dit voor het nemen van maatregelen in Utrecht betekent, dat de provincie op haar handen gaat zitten totdat het Klimaatakkoord er is.

Mevrouw Noordenbos merkt, onder verwijzing naar de motivatie van de SP voor opwaardering van dit onderwerp, op dat de SP in het kader van de voortgang Geothermie pleit voor een bijeenkomst voor Statenleden met gemeenten, drinkwaterbedrijf en waterschappen over de opsporingsvergunningen die de provincie gaat afgeven.

Voorts valt het de SP op dat toerisme in de provincie wordt aangemoedigd. Geïnformeerd wordt hoe dat past in de klimaatdoelen.

De SP heeft er moeite mee dat jaarlijks € 1 miljard van het geld naar de industrie gaat terwijl op de salderingsregeling moet worden bezuinigd als gevolg waarvan mensen hun zonnepanelen i.p.v. in drie in zeven jaar terugverdienen.

De heer Hoefnagels memoreert dat een sessie over de Regionale Energiestrategieën (RES) niet is doorgegaan, omdat er waarschijnlijk te weinig aanmeldingen zouden zijn maar ook omdat er naar verwachting weinig te melden was. D66 merkt echter dat overal in de provincie gemeenten bezig zijn en 'lijntjes' trekken over wat al dan niet. Geïnformeerd wordt hoe dit traject verder wordt opgepakt in de zin van welke rol de provincie daarin heeft en welke rol de Statenverkiezingen.

Mevrouw De Haan memoreert dat de ChristenUnie op 16 november jl. technische vragen heeft gesteld over hetgeen D66 thans inbrengt, de RES. Gemeenten moeten per juni 2019 een plan hebben. Het gaat dan echter ook over nieuwe vormen van duurzame energie zoals zonneakkers, windenergie, biomassa. Daar zitten hele ethische discussies onder in de zin van hoe daar tegenaan wordt gekeken. Er is sprake van regelgeving in PRS/PRV en tegelijkertijd is er op die gebieden heel veel gaande.

De ChristenUnie wacht op antwoord op haar technische vragen, maar informeert vooruitlopende daarop hoe het staat met de meningsvorming in een veranderend landschap van energie en hoe het College daarin staat.

In 2020 moeten gemeenten een Warmtevisie hebben en aangeven hoe zij per wijk gasloos willen worden. De ChristenUnie heeft begrepen dat het een enorme race tegen de klok is en gemeenten op dit moment tekorten hebben vanuit de Jeugdzorg- en WMO budgetten en als gevolg daarvan interen

op het budget dat beschikbaar blijft voor dit soort zaken. De vraag is hoe het de provincie gemeenten daarin wellicht tegemoet kan komen.

De heer Van Essen deelt mede dat GroenLinks zich aansluit bij de vragen van D66.

Het IPO is namens de provincies onderhandelingspartner in het Klimaatakkoord. Geïnformeerd wordt op welke manier het College het IPO aanjaagt zich in deze ambitieus op te stellen en andere partijen m.n. het Rijk op haar verantwoordelijkheid in deze wijst.

Gedeputeerde Van den Berg zet uiteen dat de vragen samenhangen met de RES. De RES worden met partijen besproken zodra het Klimaatakkoord er is. De partijen, waarmee in het kader van de RES afspraken worden gemaakt, zijn ongeveer dertig regio's die inmiddels in Nederland zijn gevormd. Tussen de koepels (Rijk, IPO, VNG en waterschappen) is afgesproken dat de regio's zelf verantwoordelijk zijn voor het opwekken van alternatieve energie. In het kader van de RES zal moeten worden afgesproken welke besparingen kunnen worden opgeleverd in de bebouwde omgeving; daarbij moet overigens niet alleen aan de bouw van woningen worden gedacht.

Dat zijn de twee belangrijkste thema's waarop een antwoord moet komen in de RES. De manier waarop dat wordt ingevuld (wind, geothermie, zonneakkers, biomassa) is vormvrij.

Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) heeft een indicatie gegeven van wat er ongeveer moet worden bespaard. Die zullen de regio's eerst moeten uitvoeren alvorens de vraag kan worden geformuleerd over het opwekken van alternatieve energie.

Het Klimaatakkoord ligt ter bespreking bij het Kabinet; daar zitten IPO, VNG en waterschappen bij. De IPO vertegenwoordiging voert permanent overleg met het Kabinet en op dit moment ook met Tweede Kamerleden om het door het IPO aangereikte bod zoveel mogelijk overeind te houden. Spreker is niet op de hoogte van de exacte stand van zaken op dit moment.

De afspraak is gemaakt dat begin volgend jaar een gedachte moet worden gevormd over welke partijen de regio's erbij betrekken. Ook daarin zijn de regio's vormvrij. Over het algemeen worden kabelars en gasbedrijven daarin wel meegenomen; met het bedrijfsleven is dat nog niet zo het geval. De planning was dat medio 2019 aan de contouren van de RES vorm gegeven zou moeten zijn inclusief de berekeningen. Die planning schuift echter op naarmate het besluit van het Kabinet over het Klimaatakkoord wordt uitgesteld.

Er wordt intensief nagedacht over welke berekeningssystematiek moet worden gehanteerd opdat het optelbaar is. Er zijn allerlei bureaus met de regio's bezig om dat in een standaard vast te leggen. Dat moet eind 2019 leiden tot de vraag of een regio de vastgestelde afspraken haalt. Er is in IPO- noch in VNG-verband een verdeelsleutel afgesproken als de ene regio het bv/ wel en een andere regio het niet haalt.

Het proces dat moet worden doorlopen is tamelijk ondoorzichtig. Iedereen is aan het zoeken wat in het kader van het opwekken van alternatieve energie de beste optie is. Op dit moment worden gesprekken gevoerd om de behoefte te identificeren. In de provincie Utrecht gebeurt dat in een drietal regio's (U10/U16+, Foodvalley, Eemland). De provincie vervult daarin een faciliterende rol. Mevrouw Ens heeft het gevoel op dit moment een informatiesessie over RES bij te wonen. Zij is geneigd hierover allerlei vragen te stellen, maar veronderstelt dat dit niet het juiste moment daarvoor is. Zij informeert of de infosessie over RES, die niet is doorgegaan, nog op een ander moment wordt georganiseerd.

Gedeputeerde Van den Berg antwoordt dat het de bedoeling is nog een bijeenkomst te organiseren. Overigens wijst hij erop dat er, conform afspraak in IPO-verband, al wel een tweetal landelijke bijeenkomsten heeft plaatsgevonden waarin de zojuist door hem gegeven toelichting is verstrekt. Er is echter niet veel te melden zolang het Klimaatakkoord niet is vastgesteld.

De heer Hoefnagels informeert, onder verwijzing naar de vraag van de PvdD, of dit betekent dat de provincie niets doet tot het Klimaatakkoord is vastgesteld terwijl tegelijkertijd wordt aangegeven dat het traject van de RES wel al loopt. Waar D66 tegenaan loopt is dat er de komende maanden van alles gaat gebeuren (verkiezingscampagne, verkiezingen, coalitieonderhandelingen) en dit verhaal, hetgeen in feite een van de grootste opgaven is waarvoor de provincie Utrecht staat, op de

achtergrond meeloopt. Op grond hiervan hecht D66 eraan te worden meegenomen in het verhaal rondom de RES.

Mevrouw De Haan deelt mede dat de ChristenUnie het pleidooi van D66 steunt. De technische vragen van de ChristenUnie gaan ook nog over het stukje daarvoor in de zin van wat er de afgelopen vier jaar precies is gedaan, opgeteld bij wat er in het kader van de RES zou moeten gebeuren. De ChristenUnie pleit voor een informatiesessie hierover.

Gedeputeerde Van den Berg antwoordt dat de Staten in zijn visie redelijk zijn geïnformeerd over wat er de afgelopen jaren is gedaan. Als het gaat om wat in het kader van de RES zal worden gedaan en wat daarin zal worden gestopt zegt spreker een informatiebijeenkomst op korte termijn toe.

Wel hecht spreker eraan op te merken dat de Staten twee keer de kans hebben gehad om die informatie tijdens bijeenkomsten in de provincie te verkrijgen; daarbij is ook een aantal Statenleden aanwezig geweest. Dat laat onverlet dat hij bereid is om de Staten, lopende de veranderingen en de vertragingen die op Kabinetsniveau spelen, te blijven informeren.

Mevrouw De Haan deelt mede dat de ChristenUnie de bijeenkomsten heeft bijgewoond, maar nog vragen heeft. Aangegeven kan worden dat in de regio's vorm moet worden gegeven aan de RES, maar tegelijkertijd heeft de provincie een opgave als het gaat om wind. Een vraag die bij de ChristenUnie leeft, is dan bv. hoe wordt omgegaan met sturen en duwen. De rol die de provincie daarin speelt lijkt de ChristenUnie uitermate belangrijk.

Mevrouw Noordenbos memoreert het verzoek van de SP om een informatiesessie over geothermie met waterschappen en drinkwaterbedrijf. Voorts heeft zij nog geen antwoord gekregen op haar vraag over toerisme in relatie tot de klimaatdoelen.

Gedeputeerde Van den Berg is bereid het onderwerp geothermie mee te nemen in de eerder toegezegde informatiebijeenkomst indien de behoefte hieraan breed wordt gedeeld.

Met betrekking tot de opsporingsvergunningaanvraag heeft de provincie een coördinerende rol. De provincie verzamelt de adviezen van gemeenten en waterschappen op basis waarvan GS een gebundeld advies uitbrengen aan het Ministerie van EZ; een opsporingsvergunning wordt door het Ministerie van EZ afgegeven. Hetzelfde geldt voor een Omgevingsvergunningaanvraag. Formeel is er in deze geen rol voor de Staten, maar spreker kan zich voorstellen dat de Staten in de toegezegde bijeenkomst nader willen worden geïnformeerd wat deze vergunningen precies inhouden.

Spreker geeft aan dat toerisme niet als zodanig wordt meegenomen in het kader van de opgave Energietransitie.

Met betrekking tot 'van het gas af' licht spreker toe dat provincie en gemeenten gezamenlijk kijken welke ervaring kan worden getrokken uit een drietal pilots die in de provincie Utrecht lopen (Woerden, Amersfoort, Utrecht-Overvecht); Utrecht-Overvecht is de enige pilot die in financiële zin door het Rijk is gehonoreerd. De ervaringen met de pilots worden gedeeld in de overleggen van de gascoördinatoren, waarin de provincie samen met Stedin een rol speelt. Er wordt naar gestreefd voor een tweede proefperiode financiële middelen te verkrijgen van het Rijk.

Het Rijk heeft besloten de huidige salderingsregeling anders vorm te geven. In IPO-verband is ervoor gepleit de huidige salderingsregeling voort te zetten, maar het Rijk was van mening dat het wel erg gunstig werd om met subsidie van het Rijk zonnepanelen neer te leggen. Op grond hiervan heeft het Rijk besloten de terugverdientijd te verlengen en het geld dat daarmee vrijkomt op een andere manier in te zetten in de Energietransitie.

Met betrekking tot windenergie is op dit moment in de provincie Utrecht ongeveer 34 MW gerealiseerd. De provincie verwacht besluitvorming van Amersfoort over ongeveer 9 MW, Houten over ongeveer 14 MW en Utrecht Stad over ongeveer 10 MW. Daarmee komt het totaal aantal MW uit op iets meer dan 65,5 MW. Spreker plaatst hierbij echter de kanttekening dat bij dergelijke zomaar een kink in de kabel kan optreden.

De heer Van den Dikkenberg kan zich voorstellen dat in de toegezegde informatiebijeenkomst de ruimtevraag bij een keuze (bv. hoeveel ha zonnenveld, hoeveel windmolens) wordt aangegeven.

Gedeputeerde Van den Berg memoreert dat de provincie daarvoor een game heeft die ook een paar keer is uit-genut door regio's en individuele gemeenten. Dit is precies het vraagstuk in dit meest hoog dynamische gebied van Nederland; wonen, werken, wegen en warmte hebben ruimtelijke complicaties met elkaar. De Staten zullen het afwegingskader moeten gaan vaststellen (wat prevaleert op welke plek).

Spreker zegt toe de suggestie van de SGP mee te nemen. Dat is precies het probleem waar de regio's voor staan. Als zij bij een keuze voor zonnevelden vaststellen dat dit te weinig zoden aan de dijk zet, is de vraag wat dan moet worden gekozen.

De heer Van Essen kan zich voorstellen dat in deze tevens wordt aangesloten bij de analyses die al zijn gedaan in aanloop naar de Energieagenda. In dat kader is al met elkaar verkend hoeveel er nodig is en vastgesteld dat de doelstellingen alleen kunnen worden gehaald al alles uit de kast wordt getrokken.

Gedeputeerde Van den Berg onderschrijft het vorenstaande en zegt dit toe.

De voorzitter constateert dat de behoefte aan nadere informatie over de geothermie eveneens wordt gedeeld. Dit zal, conform de toezegging van gedeputeerde Straat, worden meegenomen bij de informatiebijeenkomst over de RES. Op voorstel van de SP zal bij het gedeelte over de geothermie een vertegenwoordiging van het drinkwaterbedrijf worden uitgenodigd. Spreekster sluit hierna de bespreking over dit onderwerp af.

3.2 Statenbrief MKB Visie

De voorzitter memoreert dat dit onderwerp is geagendeerd op verzoek van de SP.

Mevrouw Noordenbos merkt op dat de SP wel enige verandering leest, maar toch overwegend het gevoel heeft dat voor wat betreft de inzet van de provincie steeds dezelfde uitgangspunten worden herhaald (internationalisering, innovatie). De SP mist dat centraal komt te staan waaraan in de provincie Utrecht behoefte is (o.a. aan bouwvakkers, buschauffeurs, leerkrachten, klasse-assistenten, verpleegsters en jeugdzorgmedewerkers, mensen in de horeca en ander praktisch opgeleid personeel). De vraag is waarom dat niet als centraal punt erin wordt gezet en bekeken wordt hoe de provincie het MKB daar naartoe kan bewegen en kan ondersteunen. Dat komt niet van de grond. De SP pleit ervoor het MKB beleid op een andere manier in te richten en wil hierover in gesprek met het College en Statenleden.

Mevrouw Godschalx spreekt waardering uit voor de voorliggende eerste aanzet. De VVD mist hierin nog wel een kritische blik van de provincie/overheid naar zichzelf; bv. het sectoraal kijken naar daar waar het MKB onbewust of onbedoeld door overheidsregelgeving of door de manier waarop dat administratief wordt afgehandeld wordt belemmerd. De VVD denkt dat dat een kansrijke focus kan zijn in dit beleid. Geïnformeerd wordt of het College die mening deelt.

De heer Boswijk merkt op dat het betoog van de SP het CDA enigszins verbaast. Het CDA leest in het voorliggende stuk wel duidelijk aandacht voor de aansluiting onderwijs – arbeidsmarkt en m.n. voor de techniek en de mensen die de huizen bouwen. Hij begrijpt derhalve niet geheel wat de SP bedoelt. Spreker memoreert de zeer geslaagde Technetbijeenkomst twee weken geleden, waarbij de provincie in de visie van het CDA een goede rol heeft vervuld; hij spreekt daarvoor zijn waardering uit. Geïnformeerd wordt wat de SP nog meer wil zien. Het probleem kan niet van vandaag op morgen worden opgelost. Het CDA staat op het standpunt dat in de afgelopen periode door het College in deze een behoorlijke beweging is gemaakt.

De heer Suna heeft de opmerking van de SP niet opgevat als een tekortkoming maar als een aanvulling op de tekst met het verzoek daaraan extra aandacht te besteden.

Mevrouw Noordenbos bevestigt het vorenstaande maar de SP constateert dat de uitgangspunten steeds hetzelfde blijven (internationalisering, groei van bedrijven, digitalisering, automatisering), terwijl er heel veel werk moet worden gedaan dat niet gebeurt; niet alleen op het gebied van de

bouw, maar op veel gebieden. De SP zou daarop de focus willen zetten. Dat vindt de SP op dit moment nog niet voldoende tot uiting komen.

De heer Van Essen memoreert dat in de laatste alinea van de brief wordt gevraagd wie wil meedenken over de onderzoeksvragen. Vanuit GroenLinks is mevrouw Boelhauer daartoe bereid.

Mevrouw De Groot merkt op dat tijdens de informatiesessie ROM is verteld dat het inwonersaantal in de provincie Utrecht over drie decennia met 350.000 zal stijgen. Het is heel goed om op een Economisch Beleid nieuwe ontwikkelingen te stimuleren, maar het moet wel gepaard gaan met voldoende huisvesting voor potentiële werknemers.

Geïnformeerd wordt of het College het ermee eens is dat om de arbeidsmarkt te stimuleren nu werk moet worden gemaakt van die woningbouw en dat bouw van meer huurwoningen en betaalbare koopwoningen voor een gunstige werking op de arbeidsmarkt zal zorgen.

De heer Ijssennagger deelt mede dat de PVV het gebrek aan woningen voor o.a. bouwvakkers erkent; het is een nijpend punt. Deze mensen wonen nu veelal in het oosten van het land en moeten dagelijks ruim 150 km naar hun werk in de Randstad rijden.

Een ander nijpend punt is dat er m.n. voor starters nauwelijks mogelijkheden zijn voor bedrijvigheid aan huis. Gemeenten doen daar moeilijk over; dit verschilt overigens per gemeente. De PVV wijst op de ca 20 jaar geleden vastgestelde provinciale nota Haarfijn Bestemmen. In die nota werd aangegeven op welke manier gemeenten bedrijvigheid aan huis zouden kunnen bevorderen zonder dat dit tot teveel overlast zou leiden voor de omgeving. In deze tijd van veel ZZP'ers zou deze nota in de visie van de PVV echt tot een verbetering kunnen leiden. De PVV geeft derhalve in overweging de nota Haarfijn Bestemmen uit het archief te halen en hierbij te betrekken.

Mevrouw Hoek vestigt de aandacht op het belang van de toegankelijkheid. Vooral de binnensteden waar veel midden- en kleinbedrijven zitten zijn soms slecht bereikbaar vanwege problemen met de infrastructuur. 50PLUS geeft dit als aandachtspunt mee.

De heer Hoefnagels deelt mede dat D66 van mening is dat het College er in de afgelopen vier jaar goed in is geslaagd om de combinatie tussen onderwijs en arbeidsmarkt in beeld te brengen en de toegevoegde waarde van de provincie daarbij goed voor het voetlicht heeft gebracht. Er zijn veel dingen gedaan; het CDA heeft in deze al een paar zaken genoemd.

De heer Suna merkt op dat het niet alleen om innovatie of internationalisering gaat maar m.n. ook om het invullen van bestaande vakken of tekorten waarmee de provincie te maken heeft. Spreker memoreert dat de PvdA eerder in het kader van de aansluiting onderwijs – arbeidsmarkt heeft aangegeven dat nagegaan moet worden waar sprake is van tekorten en de provincie daarop vervolgens moet inspelen. In het stuk staat dat generiek naar het MKB zal worden gekeken. Op grond daarvan vond de PvdA het nog niet nodig om hierop te reageren. De PvdA wacht voorsnog met belangstelling af wat hieruit komt. De PvdA hecht er echter wel aan om mee te geven dat de tekorten straks bij de totstandkoming van de Visie extra aandacht moeten krijgen.

Desgevraagd door de voorzitter melden zich overigens de heer Boswijk, mevrouw De Haan, de heer Suna, mevrouw Godschalx en mevrouw Noordenbos zich aan om mee te denken over de onderzoeksvragen.

Mevrouw Noordenbos merkt op dat 'internationalisering' wat de SP betreft uit de MKB Visie mag worden gehaald. Innovatie is uiteraard altijd goed als het een verbetering is, maar dat hoeft niet perse automatisering en digitalisering zijn; dat kan ook een andere aanpak van het probleem zijn.

Gedeputeerde Van den Berg bevestigt dat sprake is van een eerste aanzet MKB beleid maar wel in het licht van een aantal zaken die spelen en waarmee de provincie al bezig is t.w. ruimtelijk economisch beleid, internationalisering, innovatie, aansluiting onderwijs – arbeidsmarkt. Het laatste punt loopt feitelijk overal doorheen. Spreker meent dat het tekort aan mensen in o.a. de bouw, techniek en op andere gebieden niet alleen een Utrechts probleem is; dit speelt wellicht in heel West Europa maar in ieder geval in heel Nederland. Spreker meent dat dit probleem wordt erkend, maar als de Staten daarop meer accent wensen te leggen zal dat nader moeten worden uitgewerkt.

Het MKB beleid in brede zin steunen is echt een toevoeging, omdat geconstateerd wordt dat het MKB beleid m.n. als het gaat om o.a. opvolging, digitalisering toch vraagstukken kent die de provincie graag opgelost wil zien.

Het verheugt spreker dat vanuit de Staten bereidheid is om mee te denken over de onderzoeksvragen.

Spreker onderschrijft het aandachtspunt dat door de VVD naar voren wordt gebracht; een terecht punt om mee te nemen..

Het vraagstuk rondom woningen wordt onderkend. Het is echter vooral een aandachtspunt voor gemeenten voor welke kwalificaties zij wensen te bouwen. Veel gemeenten hebben inclusiviteit in hun verkiezingsprogramma of coalitieakkoord staan. Spreker zegt toe te zullen nagaan of de nota Haarfijn Bestemmen nog in het archief zit en als dit het geval is hiernaar kijken. Hetgeen hij ten aanzien van de woningen heeft gezegd geldt echter feitelijk ook voor het betoog ten aanzien van bedrijvigheid aan huis en de infrastructuur. Het is een gemeentelijke aangelegenheid om dit soort vraagstukken te faciliteren.

De voorzitter rondt de bespreking over dit onderwerp af.

4. MOBILITEIT

4.1 Stand van zaken (grote) projecten

Geen mededelingen.

4.2 SV Voornemen tot de oprichting van een deelneming in de DOVA en NDOV

Mevrouw Poppe deelt mede dat aangegeven wordt dat de samenvoeging noodzakelijk is vanwege de marktwerking. Zoals bekend is de SP geen voorstander van meer marktwerking. Geïnformeerd wordt naar de voor- en nadelen van de samenvoeging.

Gedeputeerde Straat licht toe, dat het m.n. een juridische kwestie betreft. De twee organisaties zijn op dit moment tijdelijk ondergebracht bij het CROW, dat een bedrijf is. Daarbij speelt het risico dat tegen marktomstandigheden wordt aangelopen. Dat is een onwenselijke situatie omdat het samenwerkingsverbanden van overheden betreffen. Op grond hiervan wordt thans voorgesteld die twee samenwerkingsverbanden onder te brengen in een op te richten Coöperatieve Vereniging (CV) waarvan de overheden lid worden.

De voorzitter rondt de bespreking over dit onderwerp af met de conclusie dat de commissie ermee instemt het voorliggende voorstel als sterstuk door te geleiden naar PS.

4.3 SV Rijnbrug

De voorzitter memoreert dat zich voor dit onderwerp een aantal insprekers heeft aangemeld die hij vervolgens als eerste het woord geeft.

De bijdragen van de heer Toonen (Bedrijvenkring Rhenen), de heer Damme (Ondernemersvereniging Kesteren), de heer Langenbach en mevrouw Appeldoorn (namens de gemeenteraad Rhenen) zijn als bijlagen bij het verslag gevoegd. Korthedshalve zij verwezen naar de inhoud.

De voorzitter stelt de commissie in de gelegenheid vragen te stellen aan de insprekers.

Mevrouw Hoek informeert of bij heer Toonen het gevoel leeft dat er is geluisterd naar hetgeen door de Bedrijvenkring is ingebracht.

De heer Mourik-Geluk richt zich tot de heer Langenbach naar aanleiding van de ingediende motie. Het CDA hecht sterk aan een integrale aanpak. Geïnformeerd wordt of bekend is hoe in de raad van Rhenen wordt gedacht over de financiering van de fietstunnel bij het kruispunt N233 – Achterbergsestraatweg.

Mevrouw Ens bedankt de sprekers voor hun inbreng en het samenvatten van de urgentie van de aanpak van de Rijnbrug. In haar visie is het belang daarvan vanuit alle kanten benadrukt. De Staten praten over een voorstel voor verbreding van de Rijnbrug. Spreekster gaat ervan uit dat de sprekers inmiddels via de website kennis hebben genomen van de inhoud van het voorliggende voorstel. Geïnformeerd wordt of dit voorstel in grote lijnen een oplossing biedt voor de problemen die de sprekers ter vergadering schetsen. De VVD hoopt dat dit het geval is, omdat het doel van het voorstel m.n. is om de problemen in de regio, Kesteren en Rhenen op te lossen.

De heer Van Kranenburg richt zich tot de heren Toonen en Damme met de vraag welke maatregelen zij als ondernemers zelf al hebben getroffen om de hoeveelheid verkeer van en naar hun bedrijf te spreiden dan wel de eigen werknemers te stimuleren van een andere modaliteit gebruik te laten maken ter vermindering van de verkeersdruk.

Aan alle sprekers stelt hij de vraag of het grootste probleem de Rijnbrug is of de kruising met de N225.

Tot slot sluit de ChristenUnie zich aan bij de vraag van het CDA over de financiering van de fietstunnel.

Mevrouw Poppe merkt op dat in het voorliggende voorstel staat, dat de kruising N233 – Achterbergsestraatweg veilig kan worden gemaakt voor fietsers. Alleen als de gemeente Rhenen hieraan bijdraagt (€ 5 mln.) wordt een fietstunnel worden gerealiseerd. De SP stelt de heer Langenbach de vraag of de gemeente en bewoners de mening delen, dat de kruising zonder fietstunnel veilig kan worden gemaakt voor fietsers.

De heer De Droog bedankt de sprekers voor hun inbreng, waaruit eensgezindheid blijkt ten aanzien van de urgentie en de aanpak. Dat maakt het voor de Staten eenvoudiger. Om snelheid in de uitvoering te bevorderen kan D66 zicht voorstellen, dat de Rijnbrug tijdelijk wordt afgesloten. Geïnformeerd wordt hoe daarover wordt gedacht.

De heer Toonen zet uiteen dat de Bedrijvenkring uitvoerig overleg heeft kunnen voeren met m.n. de Klankbordgroep. Door Sweco is uitgebreid onderzoek gedaan naar dé oplossing. Allerlei oplossingen zijn de revue gepasseerd. De Bedrijvenkring staat op het standpunt, dat de verbreding naar 2 x 2 dé oplossing is voor de komende tien jaar. Doordat het verkeer op de twee middelste banen daardoor vloeiend zal kunnen doorstromen, ontstaat een enorme verbetering mede gelet op het feit dat de 2 x 2 wordt doorgetrokken tot de kruising met de N320.

Op het bedrijventerrein van Rhenen is m.n. sprake van productiebedrijven. Dat maakt spreiding van werktijden en bv. thuiswerken lastig. Er wordt wel naar gestreefd daarmee, waar mogelijk, flexibel om te gaan.

De Bedrijvenkring staat op het standpunt dat de Rijnbrug op dit moment hét probleem is. Door een maatregel van de gemeente is het sluipverkeer op m.n. de Kastanjelaan en de Spoorbaanweg in Rhenen afgenomen. Geconstateerd wordt dat daardoor het verkeer (vanuit Wageningen) op de kruising veel beter kan doorstromen en de verkeersproblematiek op de Grebbeweg afneemt. Er ontstaat daar m.n. een probleem als er iets is op de Rijkswegen omdat het verkeer dan via Rhenen wordt omgeleid. Dit aandachtspunt kan wellicht voor de toekomst worden meegenomen.

Met betrekking tot de uitvoering kan spreker zich voorstellen dat de oude brug in gebruik blijft totdat de nieuwe brug klaar is. De Bedrijvenkring pleit ervoor in goed overleg de verkeershinder zoveel mogelijk te beperken i.c. de afsluiting van de brug zo kort mogelijk te laten zijn.

De heer Damme geeft aan dat al veel vragen door de heer Toonen zijn beantwoord.

Met betrekking tot de uitvoering kan spreker zich voorstellen dat de nieuwe brug, in navolging van andere bruggen in Nederland, naast de oude brug wordt gebouwd. Hij heeft begrepen dat het mogelijk is de nieuwe brug er vervolgens in ca. drie weken in te schuiven. Afsluiting van de brug zal een probleem opleveren, maar op grond van vorenstaande informatie meent spreker dat de termijn kan worden geminimaliseerd.

Verskillende onderzoeken wijzen uit dat de verkeersdruk met opties zoals thuiswerken, het door werknemers gebruik laten maken van andere modaliteiten met slechts 2% afneemt. Dat is verre van genoeg voor een goede doorstroming. Overigens verwijst spreker naar het antwoord van de heer Toonen dat het voor de bedrijven op het industrieterrein Rhenen geen optie is omdat dit overwegend productiebedrijven betreffen. Ook spreker staat op het standpunt dat een verbreding van de Rijnbrug naar 2 x 2 dé oplossing is.

Over de noodzaak van de fietstunnel kan spreker niet oordelen; dit staat in zijn visie feitelijk ook los van de Rijnbrug. Op het desbetreffende kruispunt is al veel gedaan (verkeersremmende maatregelen, knipperlichten, flitspalen), maar het behoeft voor wat betreft de veiligheid veel aandacht vanwege het gebruik door veel schoolgaande jeugd. In zijn visie is het m.n. aan de gemeente Rhenen om te kijken hoe ernstig de problematiek is en of zij € 5 mln. over heeft voor de aanleg van een fietstunnel; het is veel geld.

Met betrekking tot de ontvlechting bij het kruispunt zelf sluit spreker zich aan bij het betoog van de heer Toonen. Als er twee rijstroken zijn voor het rechtdoor gaande verkeer en twee voor in- en uitvoegend verkeer dan verdwijnen ook de stoplichten op de kruising met de N225, waarmee een veel betere doorstroming tot stand zal komen.

De heer Langenbach merkt met betrekking tot de vraag of nu de brug of de kruising hét probleem is op, dat de gemeenteraad evenals de Staten afhankelijk is van de onderzoeken die zijn gedaan. Spreker staat op het standpunt dat de Rijnbrug en de kruising ervoor niet los van elkaar kunnen worden gezien. De kruising komt direct op de brug uit. Als de brug wordt aangepakt, zal ook de kruising moeten worden aangepakt. Dat is thans ook het voorstel, hetgeen de gemeenteraad een goed voorstel lijkt.

Met betrekking tot de afsluiting van de brug tijdens de uitvoering wijst spreker erop dat de volgende brug een behoorlijk stuk verder ligt. Van afsluiting van de Rijnbrug zullen mensen in een straal van mogelijk wel 50 km grote hinder ondervinden. De gemeenteraad kan zich voorstellen dat de brug een aantal dagen dicht gaat; een aantal weken wordt wel heel erg lang en een aantal maanden wordt niet haalbaar geacht.

Voor de fietstunnel wordt van de gemeente Rhenen een bijdrage van € 5 mln. gevraagd; de totale Begroting van Rhenen omvat € 45 mln. Dat is derhalve een gigantisch bedrag. Spreker kan zich niet heugen dat door de gemeente Rhenen ooit ergens € 5 mln. aan uitgegeven is. Het is fijn dat de provincie van de € 10 de helft voor haar rekening wil nemen, maar Rhenen heeft de € 5 mln. nog niet zomaar op de plank liggen. In de raad moet het gesprek daarover nog worden gevoerd.

Mevrouw Appeldoorn bevestigt dat de Rijnbrug een heel groot probleem vormt. Zij pleit echter voor een brede integrale aanpak waarbij Rhenen centrum onaantrekkelijk wordt gemaakt voor sluipverkeer. Spreekster denkt hierbij o.a. het vervangen van stoplichten door rotondes. Om de luchtvervuiling te verminderen denkt zij aan natuurlijke filters (bv. bomen planten). Spreekster wil hiermee aangeven dat zij als brede integrale aanpak ziet om ook oplossingen te zoeken in de wat kleinere maatregelen.

De voorzitter bedankt de insprekers voor hun komst en inbreng. Hij stelt het voorliggende voorstel vervolgens inhoudelijk aan de orde.

De heer Van den Dikkenberg zet uiteen dat het voorliggende Statenvoorstel, waarin een duidelijke richting wordt aangegeven, de SGP verheugt; de SGP kan zich vinden in het voorstel. Het is een urgent knelpunt waarin alle partijen elkaar moeten vinden om dit snel op te lossen.

Terecht wordt door de ChristenUnie de vraag gesteld over de kruising met de N225 en Achterberg. Graag had de SGP ook daar de files gefilmd. Op de brug rijdt het verkeer 's middags redelijk door, terwijl de kruising een stevige stagnatie kent. Geïnformeerd wordt of de verkeersmodellen doorslaggevend zijn geweest om voor Achterberg de situatie hetzelfde te houden of dat er praktijkwaarnemingen zijn toegevoegd.

De SGP vindt € 10 Miljoen voor een fietstunnel veel geld en begrijpt dat een bijdrage van € 5 mln. daaraan voor Rhenense begrippen een enorm bedrag is. In de avond is voor het kruispunt Achterberg sprake van veel voertuigverliesuren. Met een tunnel wordt het provinciale belang gediend. De vraag is waarom de provincie de provinciale weg daar niet verdiept voor € 17 mln. zoals in Veenendaal, zodat de provinciale doelen w.o. doorstroming kunnen worden gehaald. Onderaan de brug zijn er weinig mogelijkheden voor optimalisatie van de kruising. De kruising is echter niet toekomst bestendig; via dit kruispunt kunnen geen 17.000 voertuigen worden afgewikkeld.

Terecht wordt door inwoners de vraag gesteld waarom de uitvoering pas in 2025 plaatsvindt. Volgens de SGP is de provincie al vergevorderd qua planvorming. Het is wellicht verstandig nu al een marktconsultatie uit te zetten naar de technische haalbaarheid van de oplossing, zodat straks in deze niet voor een voldogen feit wordt gestaan.

In verschillende rapportages wordt de provincie gewaarschuwd voor de beperkte houdbaarheid van het plan. Op grond hiervan pleit de SGP ervoor de toekomstige aanpak eveneens alvast in gang te zetten, zodat na het verstrijken van de houdbaarheid van deze oplossing er een oplossing klaarligt.

De heer De Droog spreekt in de eerste plaats waardering uit richting GS en de ambtelijke organisatie voor het voorliggende, heldere, voorstel; zo ziet D66 voorstellen graag voorliggen. Het verheugt D66 dat de vraag, of deze oplossing nu het knelpunt bij de N225 en de N233 oplost, is doorgerekend en dat daaruit komt dat de oplossing tot het gewenste resultaat leidt. D66 staat derhalve positief tegenover het voorliggende voorstel.

D66 betreurt dat RWS zich heeft teruggetrokken. Geïnformeerd wordt naar de consequenties m.n. als het gaat om de risico's ter zake van de pijlers van de brug.

D66 constateert dat dat het verkeer in 2030 alweer vast zal lopen m.n. in oostelijke richting.

Geïnformeerd wordt of er kansen worden gezien om nu alvast het gebruik van alternatieve vormen van vervoer m.n. de (elektrische) fiets te bevorderen.

De Rijnbrug verdubbelt. De uitstraling van de brug betekent iets voor het dorp. De Rijnbrug is de poort naar de provincies Utrecht en Gelderland. D66 vraagt in deze aandacht voor het esthetische aspect.

Mevrouw Lejeune wijst erop dat de Rijnbrugwerkgroep zich zorgen maakt over de constructie van de pijlers en de fundering van de brug. Geïnformeerd wordt of dit goed is onderzocht en of dit nog een risico met zich meebrengt.

Voorts informeert de PvdA hoe het zit met de second opinion die door de Projectgroep zou zijn toegezegd maar niet heeft plaatsgevonden.

De PvdA sluit zich aan bij de vraag over de afsluiting van de brug tijdens de uitvoering en vraagt zich af of er al zicht is op wat technisch mogelijk is in de zin van het bouwen van de nieuwe brug naast de huidige brug. De PvdA gaat er vanuit dat hiermee in de kosten wel rekening is gehouden.

In het voorliggende voorstel staat dat ingezet wordt op smart mobility maatregelen en gedragsbeïnvloeding via werkgevers met als doel de bestaande infrastructuur beter te benutten.

Voorgesteld wordt hiernaar in 2020 een verkenning te starten. Geïnformeerd wordt waarom hiermee tot 2020 wordt gewacht. Wat de PvdA betreft wordt daarmee nu al een start gemaakt.

De fiets, zekere de elektrische, is een goed alternatief voor afstanden van maximaal 15 km. Slechts 15 – 20% van de ritten valt in deze categorie. Geïnformeerd wordt hoe dat moet worden gelezen. Als daarmee wordt bedoeld dat 15 – 20 % van alle verkeersbewegingen over de Rijnbrug worden gemaakt door potentiële fietsers dus die thans in de auto zitten dan vindt de PvdA dit een aanzienlijke groep en is het woordje 'slechts' in deze niet op zijn plaats. Geïnformeerd wordt welke concrete acties worden ondernomen om deze mensen te stimuleren om op de fiets te stappen. Het plaatsen van windschermen of anderszins aangenamer maken van fietsen over de brug wordt een onderdeel van de aanbesteding. Geïnformeerd wordt of dit een harde eis is bij de aanbesteding. Als het fietsen over de brug erg oncomfortabel en bij harde wind wellicht bijna onmogelijk is dan zullen mensen niet worden gestimuleerd om de fiets te nemen. De PvdA constateert sinds het afgelopen half jaar forse overschrijdingen bij grote infrastructurele projecten. Geïnformeerd wordt of bij de berekening van de kosten voor het project Rijnbrug voldoende rekening is gehouden met bv. stijgende aanbestedingskosten, werkzaamheden 's nachts en in het weekend.

Mevrouw Poppe informeert of de kruising zonder fietstunnel veilig is voor fietsers. Veel verkeer zal worden gereguleerd; door nieuwe banen komt er meer doorstroming. De SP maakt zich zorgen over de vraag of het voor fietsende jeugd mogelijk zal zijn daar een veilig over te steken. De SP memoreert een schriftelijke vraag te hebben gesteld over de pijlers van de brug in relatie tot de pot onvoorzien onvoorzien. Het antwoord, dat bij de pijlers onder de brug geen onderzoek kan worden gedaan, bevreedt de SP gezien de beschikbare technieken in deze tijd. Verzocht wordt om een toelichting waarom dit niet kan. Uit onderzoek is gebleken dat er geen busbanen nodig zijn. Op dit moment rijden er maar weinig bussen in die buurt. De SP pleit voor een onderzoek om na te gaan of mensen bereid zijn om met de bus te gaan als die rijdt.

Mevrouw Hoek memoreert het voorstel van de heer Toonen, inspreker, om de middelste banen op de brug te gebruiken voor doorgaand verkeer. 50PLUS informeert of de inrichting als zodanig is meegenomen in het krediet van € 28,8 mln. 50PLUS sluit zich aan bij het pleidooi om de uitvoering te versnellen. In deze wordt de suggestie meegegeven naast de oude brug een ponton voor licht verkeer (voetgangers, fietsers, brommers, scooters, scootmobielen en auto's) te leggen en het vrachtverkeer zo lang mogelijk over de huidige brug te laten rijden tijdens de uitvoering van de werkzaamheden. 50PLUS kan zich vinden in het voorliggende voorstel. Haast is geboden voor luchtkwaliteit, leefomgeving, gezondheid en de bereikbaarheid/het functioneren van het MKB.

De heer Ijsennagger deelt mede dat de PVV het voorstel steunt. De PVV acht het echter niet bepaald een voorstel met visie. Een brug wordt voor 40 jaar neergelegd en velen zullen het met de PVV eens zijn, dat er over 40 jaar wel andere problemen zullen zijn. De PVV is van mening dat het geld beter zou kunnen worden geïnvesteerd in een duurzamere oplossing. Voor de PVV is dat een verlenging van de A30 en een volwassen verbinding tussen de A12 en de A15; niet meer door en langs woonkernen. Die ruimte is er op dit moment nog. Thans wordt een weg verbreed, hetgeen ongetwijfeld zal leiden tot een toename van het verkeer. Dat gaat door de bebouwde kom van Rhenen en vervolgens langs Veenendaal; die problemen zijn bekend. Het voorliggende voorstel is een oplossing en het is de PVV bekend dat voornoemde visie over de duurzamere oplossing op dit moment politiek niet haalbaar is.

De heer Mourik-Geluk deelt mede dat het CDA blij is met dit voorstel. Het CDA heeft altijd voor een snelle en integrale aanpak gepleit voor de gehele N233. Dat is uiteindelijk niet helemaal gelukt, omdat nu eenmaal over onderdelen van dit traject in verschillende vergaderingen wordt besloten. Uit oogpunt daarvan vraagt het CDA aandacht voor de fietsverbinding tussen Rhenen en Veenendaal

langs de N233; een belangrijke route voor schoolgaande kinderen. Dit route wordt zo mogelijk meegenomen. Het CDA zou dit ook graag snel zien, zo mogelijk integraal met de rest van dit traject. De zorg over de oversteek bij Achterberg heeft het CDA al gedeeld; zij zal zich hiervoor hard blijven maken.

Het CDA gelooft niet dat die andere oeververbinding er ooit nog komt. Op grond daarvan bekruipt bij het CDA wel het gevoel of met het voorliggende voorstel, hetgeen overigens zal worden gesteund, wel de juiste maatregelen worden getroffen.

De heer Van Essen zet uiteen dat twee relatief drukke provinciale wegen pal naast een brug over de Rijn en de kern van Rhenen kruizen; dat geeft veel overlast in grote delen van Rhenen.

GroenLinks sluit zich aan bij de waarderende woorden van D66 over dit voorstel. Alles overwegende vindt GroenLinks dit in deze specifieke casus een passende oplossing.

GroenLinks is eveneens blij met de voorgestelde verkenning naar smart mobility maatregelen en de mogelijkheden voor gedragsbeïnvloeding via werkgevers. Wat GroenLinks betreft is dit overigens niet alleen om bestaande infrastructuur beter te benutten maar ook om meer mensen op de fiets te krijgen, hetgeen de provincie eveneens voorstaat. GroenLinks vraagt zich wel af waarom daarmee zo lang wordt gewacht en hiermee niet direct gestart wordt; dat zou meer recht doen aan de urgentie van de situatie.

GroenLinks sluit zich aan bij de vraag van de PvdA over het forse aandeel potentiële fietsers en hoe dat meer kan worden gestimuleerd.

Ten behoeven van de fietsers die direct onderaan de brug moeten oversteken wordt geïnformeerd bij de verdere uitwerking toch de mogelijkheid van een ongelijkvloerse oplossing nogmaals te bezien.

In het voorstel staat dat via het programma Fiets meerdere routes in het gebied aangepakt worden en de provincie met werkgevers en andere stakeholders blijft werken aan het stimuleren van fietsgebruik. Dat vindt GroenLinks nog wat vaag. Geïnformeerd wordt of daaraan nog wat meer concretisering is te geven.

De kosten van het project zijn hoog. Gezien de omvang, mogelijke risico's en het gedeelde opdrachtgeverschap wordt verzocht de Staten regelmatig te informeren over de voortgang, risico's en financiën bv. in de vorm van een jaarlijkse voortgangsrapportage.

In de stukken leest GroenLinks niets over de effecten op luchtkwaliteit, terwijl dat een belangrijke reden is om dit aan te pakken. GroenLinks kan zich voorstellen dat het effect positief is, maar betreurt dat daarvan geen inschatting is gemaakt.

De fietstunnel bij de Achterbergsestraatweg moet wat GroenLinks betreft hoge prioriteit krijgen. Niet alleen voor de verkeersveiligheid van scholieren, maar ook om voor inwoners van Achterberg de fiets de meest logische vervoerswijze te laten zijn om naar Rhenen te gaan. Het wordt redelijk gevonden dat de gemeente hieraan een significant deel meebetaalt, maar GroenLinks heeft wel twijfels of het huidige voorstel de realisatie van de tunnel de facto niet onwaarschijnlijk maakt. GroenLinks is benieuwd of het College daarover al signalen heeft ontvangen vanuit het College van Rhenen. Het lijkt GroenLinks onwenselijk dat de uitkomst uiteindelijk is, dat de fietstunnel er hierdoor niet gaat komen. GroenLinks overweegt het College mogelijk via een motie hierin nog wat onderhandelingsruimte te geven.

Mevrouw Ens deelt mede dat het ook de VVD verheugt dat dit voorstel er ligt. De VVD is voorstander van de voorgestelde aanpak.

De uitvoeringstijd lijkt erg lang. De VVD informeert naar de reden.

Tot slot sluit de VVD zich aan bij de vraag over de bijdrage van de gemeente Rhenen aan de fietstunnel. Het betalen van de helft van de fietstunnel lijkt financieel gezien een hele grote vraag.

De heer Van Kranenburg zet uiteen dat de stukken blijf geven van de noodzaak om daar wat te doen, hetgeen de ChristenUnie ook niet bestrijdt. Wel vreest de ChristenUnie dat er over langere tijd over deze route toch een 2 x 2 rijbaan gaat ontstaan van de A15 tot de A12. Geïnformeerd wordt welke garanties er te geven zijn om dat te voorkomen.

Bij een bezoek aan de locatie viel het de ChristenUnie op, dat een groot aandeel niet lokaal vrachtverkeer is; het betreffen vaak internationale kentekens. Geïnformeerd wordt of het kentekenonderzoek zich ook heeft uitgestrekt tot niet Nederlandse kentekens.

Er ligt een ingezonden stuk waarin staat dat de onderbouw van de brug onvoldoende geschikt is voor een wegdek van ruim 27 m breed. Geïnformeerd wordt of het College overtuigd is van de juistheid van de kennelijk al reeds voorgenomen constructie; de vraag is feitelijk of het technisch wel kan.

Het Sweco rapport geeft een geschat aantal fietsers aan van 600. De ChristenUnie neemt aan dat dit het aantal per rijrichting per dag betreft. In het Statenvoorstel wordt gesproken over 1400 fietsers per dag. Geïnformeerd wordt welk cijfer correct is en waarop Sweco zich heeft gebaseerd.

Het verheugt de ChristenUnie overigens dat het College de comfortmaatregelen voor de fietsers meeneemt in de aanbesteding.

Het rapport gaat eveneens uitgebreid in op het OV. Duidelijk moge zijn dat de ChristenUnie andere keuzes zou hebben gemaakt dan thans het geval is.

Met betrekking tot de smart mobility maatregelen is spreker geschrokken van het antwoord op zijn vraag wat werkgevers zelf al hebben ondernomen. Hij concludeert dat er in de regio niets gebeurt om tot gebruik van andere modaliteiten te komen.

De provincie gaat in deze kennelijk pas een verkenning starten in 2020; de ChristenUnie pleit ervoor dat naar voren te halen.

Met de SGP is de ChristenUnie ervan overtuigd dat de fietstunnel zal bijdragen tot een snellere doorstroming.

De heer Mourik-Geluk memoreert het antwoord van de insprekers dat m.n. et name sprake is van productiebedrijven. In die zin begrijpt hij de opmerking niet dat er in de regio niets gebeurt om tot andere modaliteiten te komen.

De heer Van Kranenburg licht toe smart mobility breed op te vatten. Gebruikelijk is dat mensen die in de productie werken maximaal 15 km van hun werk wonen. Als die op de fiets zouden komen in plaats van met de auto voorkomt dit files. Indien hiermee al lange tijd geleden was begonnen, zou dit veel verkeersdrukke hebben gescheeld. Dat is kennelijk niet gebeurd.

Gedeputeerde Straat memoreert dat hard aan het voorstel is gewerkt. Het verheugt hem dat het voorstel in grote lijnen aan de verwachtingen voldoet. Hij zal de uitgesproken waarderende woorden overbrengen aan de ambtelijke organisatie.

Zoals ook door de insprekers is aangegeven, zit het probleem echt op de Rijnbrug omdat daar twee verkeersstromen bij elkaar komen. Daardoor loopt het vast op de Rijnbrug, hetgeen terugslaat op de kruising met de N225 en eveneens op de N233. Als gevolg hiervan is er op de daaropvolgende kruisingen ook sprake van filevorming w.o. de kruising met de Achterbergsestraatweg.

Uit alle modellen blijkt dat een oplossing van het probleem op de Rijnbrug leidt tot een verbetering van de doorstroming van het verkeer in het hele gebied en de congestie op de verschillende plekken verdwijnen. Dat wordt nader doorgerekend op de actualiteit.

Zoals in het voorliggende voorstel staat, lost dit het probleem op voor de komende tien jaar. Daarna slaat het in de eerste plaats weer terug op de kruising vanuit de oostelijke kant (N225). In de loop van de komende tien jaar zal daarnaar derhalve weer moeten worden gekeken.

Afgesproken is in de tussentijd te bekijken hoe betere benutting van de bestaande infrastructuur verder kan worden geoptimaliseerd, mede in het licht van een aantal technieken rondom smart mobility die de komende tijd nader vorm gaan krijgen. Dat vergt een verkenning.

Spreker onderschrijft dat daarnaast moet worden bekeken welke korte termijn maatregelen kunnen worden getroffen op bv. het gebied van op iets andere tijden werken, op de fiets komen, samen reizen of met een werkgeversaanpak. De planning is echter gekoppeld aan de realisatie van de brug.

De heer Van Essen merkt op dat de realisatie nog wel even duurt, terwijl met smart mobility maatregelen op korte termijn de problemen voor Rhenen nu al zouden kunnen worden aangepakt.

Die koppeling vindt GroenLinks derhalve niet logisch. GroenLinks pleit voor een wat concretere toezegging.

Gedeputeerde Straat is van mening dat dit vrij concreet in het voorliggende voorstel staat. Hij probeert slechts duidelijk te maken dat de smart mobility maatregelen pas feitelijk zullen werken als de nieuwe brug is gerealiseerd. Er is echter een aantal korte termijn maatregelen te bedenken, waarmee wel direct winst zou kunnen worden behaald (w.o. versterken van de fietsinfrastructuur i.c. het stimuleren van het gebruik van de fiets, werkgeversaanpak). Hierbij zij wel opgemerkt dat, zoals uit de doorrekening blijkt, dergelijke maatregelen altijd helpen maar het probleem niet oplossen. De combinatie van alle oplossingen moet langer zijn dan de korte termijn. Voor nieuwe technologieën en innovatie, die daar wellicht mogelijk zijn, is meer voorbereidingstijd nodig.

De heer Van den Dikkenberg merkt op dat smart mobility is becijferd op een rendement van 5% minder voertuigbewegingen. De toename van verkeer is becijferd op 14% groei. Resteert een gat van 9% die de problematiek verergert. Gelet op de houdbaarheid van de oplossing van de brugverbreding is de SGP van mening, dat niet alleen moet worden gekeken naar smart mobility maatregelen maar ook naar structurele oplossingen. Dat wordt in het voorliggende voorstel enigszins gemist.

Gedeputeerde Straat stelt dat over een lange termijn oplossing het nodige in het voorliggende stuk staat. Partijen (provincies Utrecht en Gelderland en de gemeente) hebben echter gekeken naar wat op dit moment realistisch is. Een tweede oeververbinding zit er op dit moment niet in vanwege de kosten, de varianten, de inpassing en de daarmee gepaard gaande weerstand. Daarbij komt dat het Rijk niet bijdraagt aan het doortrekken van de A12 naar de A15 vanwege het beperkte auto-aanbod. Uit metingen op deze weg is gebleken dat hierop weinig verkeer van de A12 naar de A15 rijdt.

Partijen hebben op grond hiervan afgesproken voor het voorliggende voorstel te gaan, de ontwikkelingen te monitoren zodat knelpunten tijdig worden gesignaleerd, worden besproken en op basis daarvan te proberen dit op de Rijksagenda te krijgen.

Het bouwen van een brug is ingewikkeld. Er moeten nog veel procedures worden doorlopen, ook bij de gemeente. In overleg met elkaar zal moeten worden bekeken hoe daarin de snelheid kan worden gehouden; bezwaar en beroep kan echter niet worden uitgesloten. Er wordt op dit moment vanuit gegaan dat de Rijnbrug in 2025 klaar is. Dat is de reële inschatting. Als er mogelijkheden zijn om op die tijd in te lopen, moet dat zeker worden aangepakt.

Spreker stelt voor dat hij de Staten in de loop van de tijd nader informeert over de wijze waarop de brug wordt vervangen. Dat bepaalt ook voor een groot deel het tempo. Als het ingewikkeld is, heeft dit effect op de doorlooptijd van het project.

Bekend is dat twee pijlers van de brug moeten worden versterkt. Daarvoor is in het budget € 1 mln. opgenomen. Pas als aan de brug wordt gewerkt kan via boring verder worden bekeken of er nog meer pijlers moeten worden versterkt.

Op advies van RWS is bovenop het budget dat nodig is een risicoreservering van 15% opgenomen. Desgevraagd door de heer Van Essen antwoordt spreker, dat genoemde risicoreservering in de budgetaanvraag aan de Staten zit.

Mevrouw Poppe informeert onder verwijzing naar het Uithof debacle of er gelet op de uitvoeringstermijn (2025) rekening is gehouden met eventuele hogere (bouw)kosten.

Gedeputeerde Straat is er geen voorstander van appels met peren te vergelijken. Het goede nieuws is dat voor dit project een risicoreservering van 15% is opgenomen; het slechte nieuws is dat het bij dergelijke grote infraprojecten nooit zeker is of dit voldoende is. Dat is lastig in politieke context, maar het College meent de Staten een realistisch voorstel voor te leggen.

De heer De Droog merkt op dat de provincies in principe verantwoordelijk zijn voor het wegdek en RWS voor de pijlers van de brug. Nu RWS zich heeft teruggetrokken is de vraag wie het risico van de eventuele extra kosten voor de versterking van de pijlers draagt.

Gedeputeerde Straat antwoordt dat de provincies dit risico dragen, omdat zij voorstellen de brug te verbreden. Het risico zit ook als zodanig in het budget in de vorm van de 15% risicoreservering.

Met de gemeente is afgesproken dat de fietstunnel kan worden gerealiseerd, maar dan wel op basis van een 50-50% financiering. De belangrijkste reden is, dat de fietstunnel zowel voor de doorstroming als de veiligheid niet strikt noodzakelijk is. De congestie, die zich nu voordoet, heeft deels te maken met het probleem op de Rijnbrug. Als dat probleem straks is opgelost, kan de kruising Achterbergsestraatweg beter worden ingericht waardoor het verkeer goed gelijkvloers is af te

wikkelen. Op grond hiervan is de fietstunnel een extra wens. Daarvoor is in andere vergelijkbare gevallen de lijn gehanteerd dat provincie en gemeente dit gezamenlijk betalen (fifty – fifty). Spreker hecht eraan in deze één lijn te hanteren.

Naar aanleiding van een desbetreffende opmerking van de heer Van Kranenburg antwoordt spreker dat de fifty – fifty lijn niet alleen geldt voor maatregelen voor fietsers. Het gaat om maatregelen die niet strikt noodzakelijk zijn voor de oplossing van een verkeersknelpunt.

Mevrouw Poppe wijst erop dat voor een kleine gemeente zoals Rhenen 50% wel een enorm bedrag is. Overigens begrijpt de SP niet dat een kruising veiliger wordt voor fietsers als de doorstroming verbetert. Verzocht wordt om een nadere toelichting.

Gedeputeerde Straat wijst erop dat de desbetreffende kruising veiliger zal worden ingericht, waarbij de fiets als aandachtspunt wordt meegenomen. In essentie is de vraag of een gelijkvloerse kruising daar veilig is; dat is het geval. Voorts is de vraag of voor de doorstroming en veiligheid een ongelijkvloerse kruising nodig is; dat is niet het geval. Het vorenstaande is uit onderzoeken gebleken. Dat laat onverlet dat de afweging mag/kan worden gemaakt om de fietstunnel toch aan te leggen. Spreker stelt dat dit dan een gemeenschappelijke verantwoordelijkheid is van provincie en gemeente. In het voorliggende geval wordt voorgesteld de fietstunnel aan te leggen en de kosten daarvan te delen. Dat is als zodanig in de budgetaanvraag richting de Staten opgenomen. Voor de uitvoering moet dan echter ook de toezegging van de gemeente voor de ander helft er zijn; die is er nog niet. Mevrouw Poppe informeert of de provincie Rhenen in financiële zin niet nog iets tegemoet kan komen vanuit het potje Fietsvoorzieningen.

Gedeputeerde Straat wijst erop dat de Staten budgetrecht hebben, maar hij houdt hen voor dat zij zich moeten realiseren dat alle gemeenten wensen hebben en die lijst niet eindeloos lang kan worden.

De heer Mourik-Geluk vestigt de aandacht op de (on)veiligheid van genoemd kruispunt. Hij informeert naar de eerste uitkomsten van de maatregelen die daar zijn getroffen (smiley's, verkeersdrempels, camera's).

Gedeputeerde Straat geeft aan het antwoord daarop schuldig te moeten blijven; hij zegt toe hierop nader schriftelijk te zullen terugkomen. Die uitkomst is relevant voor de herinrichting van de kruising straks.

Mevrouw Ens wijst erop, dat er ook een spoorlijn langs loopt. De vraag is of de combinatie met de spoorlijn in financieel- of ander opzicht nog iets zou kunnen opleveren voor de fietsers.

Gedeputeerde Straat antwoordt dat hem uit de berekeningen is gebleken dat de kosten m.n. zullen toenemen. Een tunnel zal sowieso onder het spoor en de kruising door moeten. Nu is het een gelijkvloerse, veilige, kruising over het spoor en de weg.

De heer Van Essen merkt op dat de provincie, naast aspecten als verkeersveiligheid en doorstroming, ook fietsambities heeft w.o. een verdubbeling van het aandeel fiets in de spits. Dat mist GroenLinks enigszins in de overwegingen. Hij begrijpt dat het College aangeeft dat daarin een afweging moet worden gemaakt. Op grond daarvan helpt het in de visie van GroenLinks als daarvoor in het uitvoeringsplan Fiets meer kaders worden verkregen, inzicht in de knelpunten in de provincie en de investeringsbehoefte.

Het gaat wel om een provinciale weg. Volgens GroenLinks is over de 50 – 50% financiering in algemene zin geen harde afspraak gemaakt. Op grond hiervan vindt GroenLinks een bijdrage aan de provinciale fietsambities ook wel een argument dat in deze discussie thuishoort; hij wil dit de collega fracties ter overweging meegeven.

Overigens is de vraag of ProRail niet een deel zou kunnen meebetalen aan een fietstunnel dat onder het spoor doorgaat.

De heer Van den Dikkenberg vindt de kosten van de fietstunnel (€ 10 mln.) wel erg hoog in vergelijking met de aanleg van andere fietstunneltjes (€ 5 mln.) en een heel verdiept kruispunt (€ 17 mln.). Geïnformeerd wordt of de € 10 mln. een serieus geraamd bedrag betreft.

Gedeputeerde Straat antwoordt dat de € 10 mln. een voorlopige raming betreft. Het bedrag is niet uit de lucht komen vallen. De tunnel moet niet alleen onder de kruising door, maar ook onder het spoor. Dat maakt de realisatie ingewikkelder.

Er kunnen andere ambities worden neergezet maar op dit moment is het uitgangspunt in de voorstellen aan de Staten, dat bekeken wordt of het strikt noodzakelijk is voor doorstroming en veiligheid. Als dat niet zo is, is het extra en daarmee een gezamenlijke verantwoordelijkheid van provincie en gemeente. Dat is de lijn die het College eenduidig hanteert. Daarover kunnen GS en de Staten op een ander moment het gesprek nog een keer voeren, maar op dit moment zit het College er zo in.

Ten aanzien van de brug wordt gekeken naar een sobere en doelmatige uitvoering/uitstraling. De esthetiek moet en kan worden meegenomen in de aanbesteding, maar er worden thans niet allemaal extra eisen gesteld ten aanzien van de uitvoering om te voorkomen dat het nog duurder wordt. Er is veel gezegd over uitvoeringswerkzaamheden i.c. de afsluiting van de brug. Spreker stelt voor dat hij de Staten daarover in een volgende fase nader informeert als bekend is wat de mogelijkheden zijn qua techniek.

Als het om afsluitingen gaat wordt over het algemeen gedacht aan 'kort en heftig' om de hinder zoveel mogelijk te beperken. In de uitvraag en uitvoering zal moeten worden bekeken hoe dat het beste kan worden bereikt. Een ponton is geen optie, omdat er schepen door de rivier varen. In de uitvraag wordt in het kader van het comfort voor de fietser gevraagd om slimme oplossingen. Er is voor gekozen geen windschermen voor te schrijven, omdat onderzoeken hebben uitgewezen dat het nog maar de vraag is of dat de beste oplossing is.

Mevrouw Lejeune verduidelijkt dat het de PvdA er m.n. om gaat dat het fietsen wordt gestimuleerd op grond waarvan aandacht is gevraagd voor een maatregel om aangenaam over de brug te kunnen fietsen. Zij begrijpt dat het comfort van de fietser over de brug in de aanbesteding komt, hetgeen de PvdA verheugt.

Gedeputeerde Straat verduidelijkt dat het in de uitvraag staat; afgewacht zal moeten worden of daar iets goeds uit komt.

Het is de bedoeling de twee middelste rijstroken te gebruiken voor het doorgaande verkeer en de twee buitenste voor het in- en uitvoegen. De vraag is of dat fysiek (via een afscheiding) moet worden georganiseerd. Het voorstel is om dat nu nog niet te doen en eerst te kijken hoe het werkt.

Ten aanzien van N233 m.n. het fietspad tussen Rhenen - Veenendaal loopt los van dit voorstel een trajectstudie. Met de gemeente is afgesproken om te kijken of dit naar voren kan worden gehaald, zodat sneller tot realisatie kan worden gekomen. In dat geval kan in dat gebied veel tegelijkertijd voor elkaar worden gekregen.

Met betrekking tot de vraag, of direct onder aan de brug een ongelijkvloerse fietskruising kan worden gerealiseerd, antwoordt spreker dat hiernaar is gekeken. Dat is feitelijk alleen mogelijk door de fiets behoorlijk te laten omrijden. Er is vervolgens gekeken of de huidige kruising veilig is, ook in de nieuwe situatie. Dat is het geval op grond waarvan dit een gelijkvloerse kruising blijft.

Ten aanzien van het verzoek om een jaarlijkse voortgangsrapportage stelt spreker voor dit gewoon mee te nemen in de nieuwe systematiek van de planning & control rondom projecten waarbij de Staten regelmatig een update krijgen over de lopende projecten.

Ten aanzien van het voorkomen van de 2 x 2 variant tussen de A12 en de A15 op de N233 kan spreker niet garanderen dat dit nooit zal gebeuren. In het voorliggende Statenvoorstel is echter opgenomen, dat de N233 geen stroomweg wordt. Dat betekent concreet dat gewerkt wordt aan een rondweg Veenendaal, de Rijnbrug; daarbij blijft de N233 een normale provinciale weg met een gebiedsontsluitende werking.

Sweco heeft, mede naar aanleiding van de vragen van de Staten, uitgebreid gekeken naar de bussen. Daarover hebben de Staten ook een uitleg gekregen van Sweco. Spreker zou toejuichen als meer mensen van het OV gebruik maken. Bekend is echter dat het gemiddelde aantal kilometers dat mensen in dit gebied afleggen langer is dan op andere trajecten in de provincie. Daarbij komt dat de mensen van en naar verschillende richtingen gaan. Dat maakt het ingewikkelder. Dat verklaart ook wel dat er relatief weinig mensen in de bus zitten. Bij de provincie is de bereidheid aanwezig om flankerend te bekijken of het gebruik van de bus verder kan worden gestimuleerd. Wat mogelijk gaat helpen is dat de bus straks ook niet meer in de file staat. Feit blijft echter dat de mensen die over de brug rijden vanuit een groot gebied komen en zich weer spreiden. Dat is lastig met OV te organiseren.

In die zin is het wat deze verbinding betreft niet heel realistisch om te veronderstellen dat mensen uit de auto zullen worden gekregen.

De heer Van Kranenburg constateert dat er nog een aantal openstaande vragen is. Hij informeert of deze nogmaals schriftelijk kunnen worden ingediend en voor de PS-vergadering kunnen worden beantwoord.

Op grond van de (spreek)tijd wordt voor deze werkwijze gekozen. De beantwoording zal via de griffie worden verspreid.

De voorzitter rondt de discussie over dit onderwerp af met de conclusie dat de commissie ermee instemt het voorliggende voorstel door te geleiden naar PS met de titel normaal debat.

4.4. SV scope en raming spooronderdoorgang N226 Maarsbergen

De voorzitter memoreert dat zich voor dit onderwerp zes sprekers hebben aangemeld, die hij vervolgens als eerste het woord geeft.

De bijdragen van mevrouw Van den Essenburg (Dorpsraad Maarsbergen en bewoner van de Woudenbergseweg Maarsbergen), mevrouw Matthijssen (secretaris Dorpsraad Maarsbergen en bewoner van de Woudenbergseweg/N226 Maarsbergen), mevrouw Laporte (Historische Buitenplaats Maarsbergen), de heer Van As/mevrouw Van Brummelen (bewoners Engweg Maarsbergen), de heer Musegaas en de heer Hartvelt zijn als bijlagen bij het verslag gevoegd. Kortheidshalve zij verwezen naar de inhoud.

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

De heer Van Essen richt zich tot mevrouw Laporte met de vraag welke optimalisatiemogelijkheden zij ziet binnen de gekozen variant.

De heer Van Kranenburg vraagt de heer Van As/mevrouw Van Brummelen hoe zij de ontsluiting met fiets, auto en OV straks zien.

Mevrouw Laporte antwoordt de optimalisatiemogelijkheden te zien in de verbeterde Westvariant, zoals geschetst door de heer Musegaas; voorts in de snelheidsaanpassing en de omzetting van een 3-baans in een 2-baansvariant, zoals geschetst door de heer Hartvelt; meewegend de integrale mogelijkheden die er zijn bv. de tweezijdige aansluiting in Maarn en een totale aanpassing van de belasting van het wegennet op de Utrechtse Heuvelrug dus het omleiden van verkeer om de Utrechtse Heuvelrug heen en het verluwen van de provinciale wegen op de Utrechtse Heuvelrug om die groene long zijn werk te laten doen voor de gemeenschap. Spreekster staat op het standpunt dat er iets tegenover de aantasting van Maarsbergen moet staan. Er zal geïnvesteerd moeten worden in de groene longfunctie.

Mevrouw Van Brummelen antwoordt te hopen dat fietsers vanaf de Engweg en de Tuindorpsweg niet te steil omhoog en omlaag hoeven te fietsen en over de overkluizing heen kunnen. Bewoners van de Engweg moeten de fiets nemen om in het dorp te komen. Voor de Engweg maakt het niet uit waar de bushaltes komen. Centraal in het dorp lijkt haar de beste plek.

De voorzitter bedankt de sprekers voor hun komst en inbreng. Vervolgens stelt hij het voorliggende voorstel inhoudelijk aan de orde.

Mevrouw Ens deelt mede, dat de VVD blij is met het voorstel dat er ligt. Het is en blijft een behoorlijk ingewikkeld project. De informatiebijeenkomst in Maarsbergen d.d. 6 november jl. heeft de VVD als

positief ervaren; zij kreeg de indruk dat de aanwezige inwoners graag door willen. De VVD steunt dat. Er is al veel onderzocht, ontworpen en gerekend. Het is nu zaak om aan de slag te gaan.

De VVD is eveneens blij met de bijdrage van het Q-team, dat zorgvuldig naar de ruimtelijke inpassing en de historische kenmerken van Maarsbergen kijkt in de variant die de Staten eerder hebben gekozen. De VVD acht het goed daar de nodige aandacht aan te geven.

Tot slot is de VVD blij met de keuze om de tankstations als een afzonderlijk project te beschouwen. De spooronderdoorgang is daardoor niet afhankelijk van de mogelijkheden voor de verplaatsing en de verplaatsing zelf krijgt eveneens de nodige aandacht.

De VVD is minder blij met de constatering dat ook ten aanzien van dit project de werkelijkheid de raming heeft ingehaald. De VVD acht van belang dat iedere euro overheidsgeld goed wordt besteed. Zij denkt dat hiervan in het geval van Maarsbergen wel sprake is. Geïnformeerd wordt hoe het College aankijkt tegen het voorstel om de € 2,8 mln. kwaliteitsimpuls deels te gebruiken voor kwaliteiten die al in het plan worden meegenomen. Dat zou betekenen dat de bijdrage van de provincie met een deel van dat bedrag zou kunnen worden verlaagd.

De heer Mourik-Geluk deelt mede dat het CDA zich in grote aansluit bij het betoog van de VVD. Zoals gezegd is en blijft het een ingewikkeld project. Geïnformeerd wordt hoe ervoor wordt gezorgd dat dit project qua participatie en eenheid in het dorp op de rails wordt gehouden gelet op het feit dat het project een 'lange adem' zal hebben en er nog veel verschil van inzicht te bemerken valt.

Mevrouw De Groot spreekt haar waardering uit voor de heldere presentatie in Maarsbergen en voor de beantwoording van de door 50PLUS gestelde vragen inzake de landbouwvoertuigen. Het verheugt 50PLUS dat daarvoor een oplossing is.

Aangaande de bushaltes blijkt dat het plan nog altijd onvoldoende meedenkt met de huidige- en wellicht toekomstige bus gebruikers. Ter vergadering hoort 50PLUS dat op veel meer terreinen nog onduidelijkheid is. 50PLUS roept het College op hierin meer dan wel opnieuw naar de inwoners te luisteren en te streven naar meer consensus. Het zijn immers deze mensen die in de toekomst de gevolgen van de spooronderdoorgang zullen ondervinden. Helaas ontbreekt het 50PLUS vandaag aan meer spreektijd, maar met klem wordt gevraagd om naar meer draagvlak te werken.

Tot slot hecht 50PLUS eraan te vernemen of de enorme financiële overschrijding niet deels was te voorzien. Geïnformeerd wordt of bij dit project wel een risicoreservering is opgenomen.

De heer Van Essen deelt mede dat GroenLinks positief staat tegenover het voorstel voor de tankstations. Er is sprake van een goede analyse en ook de vervolgstap wordt passend geacht. GroenLinks vindt het logisch om dit, na het onderzoek dat heeft plaatsgevonden, los te knippen van de rest van het project. Wel mist GroenLinks in het besluit zelf een maximum bedrag. Het lijkt nu een soort open einde regeling, waarbij staat dat de provincie de helft wil betalen. GroenLinks vraagt hiervoor aandacht.

Wat betreft het voorstel zelf verheugt het GroenLinks dat de wat rare slinger bij de Tuindorppweg eruit is en de rotonde wat verder van de huizen komt te liggen.

GroenLinks is onaangenaam verrast door de enorme kostenstijging. Het valt GroenLinks überhaupt op, zoals ook al door anderen gememoreerd, dat veel infrastructurele projecten de laatste tijd erg in kosten stijgen. Terugkijkend zou kunnen worden gezegd dat de informatie bij de besluitvorming over de variantkeuze toch te wensen heeft overgelaten. Indien echter eerlijk naar de thans verkregen cijfers wordt gekeken en de meerkosten op een rijtje zettend, lijkt het erop dat een groot deel van de meerkosten (ca. € 11 mln.) ook voor de andere varianten zouden hebben gegolden. Geïnformeerd wordt of die inschatting klopt.

GroenLinks bedankt de sprekers en informeert of het College in kan gaan op de vragen van de heer Hartvelt en het door de heer Musegas geschetste idee van een verbeterde Westvariant en inzicht kan geven in hoe het proces daaromheen heeft plaatsgevonden.

Uit de beantwoording op de door GroenLinks gestelde technische vragen wordt opgemaakt dat een lagere snelheid bij de Westvariant niet direct leidt tot lagere kosten. GroenLinks is voorstander van

een limiet van 50 km/u m.n. om veel onnodige wisselingen binnen een paar honderd meter weg te voorkomen.

De in het voorstel opgenomen onzekerheidsreserve beschouwt GroenLinks enigszins als een post onvoorzien onvoorzien. Geïnformeerd wordt waarom die niet, zoals bij andere voorstellen, buiten het project wordt gehouden. Dit lijkt een wat andere lijn dan die bij de SUNIJ-lijn.

Ten aanzien van de kostenverdeling valt GroenLinks op dat de provincie wel erg veel van de meerkosten voor haar rekening neemt. Vooral ProRail lijkt er heel voordelig vanaf te komen. Verzocht wordt om een nadere toelichting.

Groen Links hecht eraan uit te spreken dat de € 2,8 mln. primair dient te worden gebruikt voor de bewoners die het meest getroffen worden door de Westvariant en dat is rond de Engweg.

De suggestie van mevrouw Van Brummelen, inspreker, om op de overkluizing zonnepanelen te leggen spreekt GroenLinks aan.

Met het oog op de prioritering hoort GroenLinks graag hoe andere fracties en het College tegen de € 2,8 mln. aankijken.

De heer Van Kranenburg geeft aan dat een aantal vragen al is gesteld. De ChristenUnie maakt zich wel zorgen over de vraag hoe het nu verder gaat in de communicatie met de gemeenschap Maarsbergen. Daar is van alles misgegaan en kennelijk zit het nog steeds niet helemaal goed. De ChristenUnie pleit voor veel aandacht voor dat punt.

Het voorstel om de verplaatsing van de tankstations uit dit project te halen lijkt de ChristenUnie goed. Wel heeft de ChristenUnie moeite met het nu reeds vastleggen van het feit, dat de gemeente Utrechtse Heuvelrug te zijner tijd de helft van de kosten daarvan op zich zal moeten nemen; dit omdat de kosten nog niet bekend zijn. Dat geldt eveneens voor de provincie. Dit lijkt de ChristenUnie erg premature besluitvorming. Geïnformeerd wordt of het College bereid is om beslispunt 2 aan te passen in de zin dat de 50% eruit gaat en er open gesproken kan worden met de gemeente op het moment dat er een reële kostenraming ligt.

De ChristenUnie kan zich vinden in beslispunt 5, het beschikbaar houden van € 2,8 mln. voor inpassingsmaatregelen. Dat geldt eveneens voor het gebruiken van een eventuele onderbesteding voor de verplaatsing van de tankstations mits eerst alles is gedaan aan inpassingsmaatregelen. De vraag is of dat geld dan al dan niet bovenop de 50% bijdrage van de provincie komt.

Over de stijl van budgetteren is ook in het kader van andere projecten al het nodige gezegd. De ChristenUnie maakt zich hierover zorgen en gaat er van uit dat bij ieder belangrijk infrastructureel project, dat korter dan een half jaar geleden is begroot, rekening moet worden gehouden met kostentoesnames van 20 - 30%. Geïnformeerd wordt of dit klopt.

De heer Van den Dikkenberg memoreert dat de SGP destijds voor een andere variant was. Met het democratisch genomen besluit in het achterhoofd kijkt de SGP thans naar het Statenvoorstel waarbij een Westvariant het uitgangspunt is. Het verheugt de SGP dat de verplaatsing van de tankstations uit het project is gehaald. Dat biedt kans voor mitigerende maatregelen. Volgens de SGP heeft de provincie een soort van ereschuld na het inpakken van een woonwijkje binnen allerlei infrastructuurmaatregelen en zal zij alles moeten aangrijpen in de zin van mitigerende maatregelen, ook bovenwettelijk. Als de SGP dit goed heeft begrepen worden daarvoor ook middelen gereserveerd in de raming.

Een overkluizing met zonnepanelen lijkt de SGP een goed voorstel.

Er wordt nu wel veel extra geld aan de Staten gevraagd om het project te kunnen realiseren. In de informatiebijeenkomst in Maarsbergen op 6 november jl. werd gedeeld dat dit voorzien had kunnen worden. Geïnformeerd wordt of er in het kader van de besluitvorming vorig jaar bewust is geraamd in het voordeel van de Westvariant en of de thans voorliggende kredietvraag daarvan het gevolg is. Vooruitkijkend is de vraag of voor wat betreft de tegenvallers nu alle lijken echt uit de kast zijn en tot uitvoering kan worden overgegaan.

De heer Jssennagger geeft aan dat ook de PVV geschokt is door de overschrijding van het beschikbare budget met meer dan 40%. De PVV kan zich niet voorstellen dat de provincie dit bewust zo heeft gedaan, maar onwillekeurig wordt toch enigszins die kant uitgekeken.

De PVV vindt het overigens wel erg gemakkelijk geaccepteerd, dat de gemeente Utrechtse Heuvelrug heeft aangegeven geen extra budget te kunnen vrijmaken. Volgens de PVV had de gemeente € 2,5 mln. extra beschikbaar voor een andere variant. Dat geld is er derhalve wel, maar de gemeente wil dit niet meer investeren. Dat biedt in de visie van de PVV ruimte om bij de gemeente Utrechtse Heuvelrug de hand op te houden en is dat hoe dan ook een motivatie om de gemeente behoorlijk te laten meebetalen aan de verplaatsing van de tankstations. Vooral nu uit de inbreng van mevrouw Van den Essenburg blijkt dat feitelijk sprake was van een dorpspomp die de gemeente zelf heeft laten uitgroeien tot de huidige omvang.

Het verheugt de PVV dat de verplaatsing van de tankstations uit het project van de ondertunneling is gehaald, omdat dit weinig met elkaar te maken heeft.

Voorts is de PVV het ermee eens om de € 2.8 mln. ruimhartig ter beschikking te houden voor aanpassingen rond de Engweg, omdat die bewoners toch wel het zwaarst getroffen worden.

Mevrouw Lejeune geeft aan mede te spreken namens de PvdD.

Uit de reactie van de insprekers en ook op de informatiebijeenkomst op 6 november jl. bleek wederom dat Maarsbergen behoorlijk verdeeld is. Iedereen vindt wel dat er dringend iets moet gebeuren, maar over wat er precies moet gebeuren verschillen de meningen. Het is de PvdA duidelijk geworden dat een bewoner tegenover een tankstation, op de Engweg of Tuindorppweg hele andere belangen heeft. Dat maakt het een lastig dossier.

De PvdA is eveneens onaangenaam verrast door de forse kostenoverschrijding. Wederom moet worden gezegd, dat dit niet voor het eerst is. Geïnformeerd wordt of het College kan garanderen dat de provincie nu klaar is met deze € 13,2 mln. Ook het gemak, waarmee de rekening bij de provincie wordt gelegd, verbaast de PvdA.

Burgerinitiatief Heuvelrug Goede Banen beschuldigt de Staten er feitelijk van bewust een verkeerde voorstelling van zaken te hebben gegeven en stelt dat op onzuivere gronden voor de Westvariant is gekozen. De PvdA vindt dit nogal wat en verzoekt om een reactie van het College hierop.

Aangegeven wordt dat provincie en gemeente de kosten van het verplaatsen van de tankstations delen. De PvdA leest echter eveneens dat de gemeente Utrechtse Heuvelrug niet van plan is bij te dragen. De kosten van het verplaatsen van de tankstations zitten nog niet in het voorliggende voorstel. De vraag is of de verplaatsing van de tankstations daarmee op losse schroeven staat, omdat de gemeente Utrechtse Heuvelrug nu al aangeeft de hand vanaf nu op de portemonnee te houden terwijl nog wel een forse bijdrage van de gemeente nodig is.

De € 2,8 mln. was gereserveerd voor de verplaatsing van de tankstations. Geïnformeerd wordt of het niet transparant is om dat zo te laten en nu extra geld te vragen voor de inpassingsmaatregelen. De PvdA geeft toe dat dit vestzak-broekzak is, maar het verbaast de PvdA hoe er wordt geschoven met posten.

De snelheid in de tunnelbak wordt 60 km/u. Een verlaging van de snelheid naar 50 km/u zou zorgen voor een betere luchtkwaliteit en eventueel verlaging van de aanlegkosten. Nu leest de PvdA in de beantwoording van de vragen dat dit niet het geval is. Geïnformeerd wordt of het klopt dat het voor de aanlegkosten niet uitmaakt of 50 of 60 km/u in de tunnel wordt gereden. Volgens de PvdA moet het toch eenvoudig mogelijk zijn om de bebouwde kom grens te verleggen als voorgestaan wordt dat er in de tunnel 50 km/u wordt gereden.

Volgens het College zijn de bewoners van de Engweg sinds 2017 intensief betrokken bij dit project. Toch merkt de PvdA aan alle kanten, dat zij zich onvoldoende gehoord voelen. Dat staat haaks op de bedoeling van de motie Hart voor Maarsbergen. De PvdA vindt dit ernstig en informeert wat hier nu precies misgaat.

Spreekster vestigt de aandacht op de ontvangen mail van de Engwegbewoners, een voorbode op hetgeen ter vergadering is ingesproken. De bewoners maken zich grote zorgen over de uitvoering van de gekozen variant; helemaal nu gedeputeerde Straat op 6 november jl. tijdens de

informatiebijeenkomst zou hebben gezegd dat nog moet blijken of er wel mitigerende maatregelen nodig zijn. De PvdA staat bij dat er sowieso maatregelen worden genomen, maar nog niet bekend is welke. De PvdA sluit zich aan bij de oproep om de € 2,8 mln. in te zetten voor maatregelen rondom de Engweg, omdat het daar het hardst knelt.

Geïnformeerd wordt wanneer de toegezegde geluidsmetingen rondom de Engweg plaatsvinden en aan welke bedrag moet worden gedacht als het gaat om overkapping van de tunnel.

De plek van de bushalte wordt essentieel geacht Er kan wel makkelijker worden gedaan over een bushalte op 1,1 km afstand maar voor bepaalde categorieën mensen (moeilijk ter been, met een beperking, jonge ouders met kinderwagens/peuters) kan dit een behoorlijk probleem zijn. Als de plaats voor de bushalte nog onderhandelbaar is, wordt verzocht hiernaar nogmaals goed te kijken.

De heer De Droog deelt mede dat D66 zich zorgen maakt. Met elkaar is een enorm debat gevoerd waarin de emoties alle kanten op schoten; nu, een tijd verder, ziet D66 nog steeds verschillende perspectieven voorbij komen. D66 vraagt zich af of een ieder elkaar wel begrijpt, of de Staten weten waar zij naartoe willen werken en of de provincie wel voldoende door heeft wat de impact voor de inwoners van Maarsbergen is van wat zij aan het doen is. Hij hoort mensen vragen naar hen te luisteren/horen/zien. Er is een Q-team in het leven geroepen, inspraakavonden en meedenksessies zijn georganiseerd maar kennelijk is de provincie niet in staat om dat gevoel van de burgers te raken. D66 vraagt zich af hoe dat wel kan worden bereikt. Het is D66 bekend dat nog een tweede fase volgt van het Q-team, maar spreker verbaast zich thans bijvoorbeeld over het feit bij de Historische Buitenplaats Maarsbergen nog steeds de vraag leeft of zij voldoende betrokken is terwijl al zo lang over dit onderwerp wordt gesproken.

Een ander aspect dat D66 dwars zit, is dat er een stevig debat is gevoerd over kosten. Dat heeft een behoorlijke rol gespeeld bij de uiteindelijke besluitvorming. Bedragen, die toen voor varianten naar boven kwamen, waren onbespreekbaar. Thans hoort spreker sommige fracties feitelijk zeggen dat het is zoals het is en het nu zaak is het project door te zetten. D66 wil het verhaal echter goed uit kunnen leggen aan de mensen in Maarsbergen. Verzocht wordt om een reactie van het College. Voorts is de vraag hoe ervoor wordt gezorgd dat dit samen met Maarsbergen uiteindelijk tot een mooi project wordt gebracht in de komende jaren.

Gedeputeerde Straat onderschrijft dat sprake is van een ingewikkeld project. Het gaat dwars door het dorp, hetgeen nu overigens ook het geval is. Het College heeft wel het gevoel gekregen dat de huidige situatie in ieder geval bij veel bewoners als onwenselijk wordt ervaren i.c. dat er wel wat moet gebeuren en daarmee zo snel mogelijk aan de slag moet worden gegaan. Dat laat onverlet dat hij er begrip voor heeft dat insprekers thans van de gelegenheid gebruik maken om nogmaals hun belang voor het voetlicht te brengen. Wat het ingewikkeld maakt, is dat iedere variant wel ergens knelt. Spreker merkt in algemene zin op dat, indien nu nog heel veel aan de variant wordt gesleuteld, dit automatisch leidt tot vertraging en naar verwachting meerkosten. Het College is wel, hoe ingewikkeld het debat ook was de vorige keer, doorgegaan met het Statenbesluit nl. de Westvariant met een gesloten Tuindorppweg. Het College heeft gemeend de Staten nu een voorstel te moeten voorleggen vanwege de kostenoverschrijdingen die zij aan ziet komen.

In de volgende fase gaat de provincie weer verder met het betrekken van iedereen en bekijken hoe het project tot een zo goed mogelijk eind kan worden gebracht. Op grond van de verschillen in opvatting en belangen vreest hij echter dat niet iedereen tevredengesteld zal kunnen worden. Het College is er zelf van overtuigd dat nu doorgaan een belangrijke stap is om uiteindelijk eenheid te verkrijgen om tot een oplossing te komen dat in ieder geval het huidige probleem echt oplost.

De heer De Droog memoreert een aantal insprekers te hebben gehoord die dat niet terug ziet en aangeeft daarbij nog niet voldoende betrokken te zijn geweest. In het voorstel ter zake van de Rijnbrug ziet D66 alle debatten terugkomen met een afweging/verwijzing. Alles is goed in elkaar gevlochten op grond waarvan de Staten begrijpen waarom zij het besluit nemen. D66 zou dat in het voorliggende geval ook willen zien, zodat voor een ieder duidelijk is wat de afwegingen zijn geweest om tot deze uitwerking te komen. In het kader van de uitwerking van de Westvariant is vanwege het

beschikbaar houden van budget nog ruimte voor maatregelen die van belang worden geacht. D66 staat op het standpunt dat het College duidelijk moet laten zien hoe dat vervolgens gaat landen. Gedeputeerde Straat begrijpt dat D66 de vergelijking maakt. Ten aanzien van de Rijnbrug moet echter worden geconstateerd dat in Rhenen een hele grote drang is om het probleem op te lossen met de voorgestelde aanpak; de fietstunnel is het laatste punt dat nog rest. In het geval van Maarsbergen constateert hij dat er toch weer discussie ontstaat over varianten. Dat is ingewikkeld. De Staten moeten zich realiseren dat het opnieuw onderzoeken van varianten geld en veel tijd kost en de voortgang echt zal belemmeren.

In de voorliggende variant is ruimte met elkaar door te denken over optimalisaties. De € 2,8 mln., waarbij overigens 'bijvoorbeeld voor het uitplaatsen van de tankstations' stond, is daartoe bewust in de raming opgenomen.

Spreker bevestigt dat er sprake is van een forse kostenoverschrijding, die deels het gevolg is van scopewijzigingen.

De € 2,8 mln. maakt nu overigens onderdeel uit van de totale kostenraming; dat biedt ruimte voor bv. maatregelen rondom de Engweg.

De exacte kosten van een overkapping is spreker niet bekend, wel dat het geen goedkope oplossing is. De heer Van Essen merkt op dat de € 2,8 mln. al in het budget zat. Dat kan in de visie van GroenLinks derhalve geen rechtvaardiging zijn voor de kostenoverschrijding. Spreker verneemt overigens graag een reactie op het pleidooi van GroenLinks, gesteund door andere fracties en in de geest van de motie destijds, om het bedrag wel primair te richten op maatregelen ten behoeve van de Engweg. Gedeputeerde Straat wijst erop dat in de motie bv. verplaatsing tankstations stond; er stond niet Engweg. Er stond meer. Het College stelt aan de Staten de vraag waaraan zij dat bedrag zouden willen besteden en of zij het überhaupt willen besteden. In dat kader heeft hij thans goed geluisterd naar hetgeen naar voren is gebracht. De € 2,8 mln. maakt onderdeel uit van het budget ad € 13,2 mln. dat aan de Staten wordt gevraagd. Als de Staten de € 2,8 niet willen besteden, dan bedraagt de budgetaanvraag € 10,4 mln. Door de € 2,8 mln. op te nemen geeft het College gehoor aan de oproep van de Staten. Dit bedrag heeft niets te maken met de kostenoverschrijding als gevolg van o.a. indexatie, interne kosten en in algemene zin wel vaker voorkomende scopewijzigingen.

De heer Van Essen herkent dit niet geheel. De oorspronkelijke kostenraming was € 33 mln. De € 2,8 mln. is toen apart gezet. In het kader van de meerkosten moet in zijn visie ten opzichte van de € 33 en niet de € 36 mln. worden gekeken. Dan is het meer dan € 13,2 mln.

Gedeputeerde Straat verwijst naar de in het voorstel opgenomen tabel extra kosten; daar staat de € 2,8 mln. bij. Hij probeert duidelijk te maken dat een deel van de kosten al zijn gemaakt, normale scopewijzigingen; de overige kosten betreffen o.a. interne kosten, inflatiecorrectie, marktwerking, onvoorzien. Dat is ongeveer de andere helft, dat nog niet was begroot maar wel in de onzekerheidsmarge zat en er nu concreet bijkomt. De insteek is om daarbinnen te blijven. Dat zou moeten lukken, waarbij hij echter het zelfde voorbehoud maakt dat bij het vorige agendapunt heeft gedaan.

De provincie betaalt het project grotendeels zelf. Provinciale kosten, die overigens voor een deel al zijn gemaakt, zijn lastig te verhalen bij de andere partners. ProRail draagt bij aan de realisatie van de onderdoorgang. In het contract tussen de provincie en ProRail is indexatie het enige aanknopingspunt waarmee de provincie eventueel nog wat kan.

Over de extra € 2,5 mln., die door de gemeente was gereserveerd, heeft de raad een uitspraak gedaan; bij de wisseling van de variant is dat bedrag niet meer beschikbaar gesteld. De provincie heeft derhalve gerekend zonder de € 2,5 mln. Met de gemeente is wel de afspraak gemaakt bij de uitplaatsing van de tankstations, een belangrijke kwalitatieve impuls van het dorp en de weg, goed met elkaar op te trekken. Conform de bij het vorige agendapunt genoemde eenduidige lijn is ook in dit geval een 50 - 50% afgesproken. Overigens is nog niet bekend wat de uitplaatsing van de tankstations precies kost. Op grond daarvan wordt geen maximum bedrag aangegeven. In het nieuwe project zal daarover met elkaar uiteindelijk nog een afspraak moeten worden gemaakt.

Met betrekking tot de bushalte herkent spreker het signaal vanuit het dorp. Lastig in deze is dat er op dit moment op een andere plek fysiek geen ruimte is voor de bushalte op de lijn zoals die nu rijdt. Dat

zou kunnen veranderen als de tankstations worden verplaatst, maar dat zal maximaal 200 m schelen ten opzichte van de huidige plek. Daarbij wijst spreker erop dat in het kader van de concessie met Syntus afspraken zijn gemaakt over de lijnvoering; een bushalte op een andere plek strookt daar niet mee en zou mogelijk eveneens leiden tot meer kosten. De provincie blijft luisteren en bekijken hoe dit zo goed mogelijk kan worden opgelost, meer eerlijkheid gebiedt te zeggen dat het op dit punt heel lastig wordt om de bushalte op een andere plek in te passen.

Met betrekking tot de vraag over het snelheidsregiem in de tunnel verwijst spreker naar het antwoord op de door GroenLinks gestelde technische vraag. De snelheid maakt niets uit voor de kosten. Het gaat om de constructie van de tunnelbak.

De heer Van Kranenburg vestigt de aandacht op beslispunt 5. Stel dat er iets overblijft van de verplaatsing van de tankstations is de vraag of dit bovenop de beoogde 50% komt of dat dit daar onderdeel van wordt. Geïnformeerd wordt of er dan feitelijk sprake is van een besparing. Gedeputeerde Straat antwoordt dat het in dat geval wat hem betreft een onderdeel daarvan wordt. De Staten hebben budgetrecht, maar de gedachte is nu dat als er wat overblijft van de € 2,8 mln. dit kan worden doorgeschoven naar de verplaatsing van de tankstations maar dan maakt het onderdeel uit van het budget i.c. van de 50% die de provincie ter beschikking stelt. Dat zou feitelijk een besparing betekenen, maar spreker hecht eraan in deze een voorbehoud te maken omdat de kosten nog niet bekend zijn. De provincie denkt aan de verplaatsing van de tankstations ca € 2,8 mln. te moeten bijdragen. Als er iets overblijft zal het marginaal zijn. Gezien de enorme bijdrage, die nu extra aan de Staten wordt gevraagd, lijkt het hem logisch dat een eventueel overschot onderdeel wordt van het budget voor de tankstations.

Als dit de bedoeling is, pleit de heer Van Kranenburg ervoor nogmaals goed te kijken naar de redactie van het desbetreffende beslispunt. De ChristenUnie maakt dit er namelijk niet uit op.

Spreker informeert vervolgens of bij de tunnel rekening wordt gehouden met extra lange vrachtwagens, zoals die nu bij wijze van proef in Nederland schijnen rond te rijden.

Gedeputeerde Straat antwoordt dat de tunnel is doorgerekend op landbouwverkeer. De tunnel wordt gedimensioneerd op een provinciale weg dus ook op een vrachtwagen, maar hij zegt toe dit nog even precies te zullen nagaan.

Mevrouw Lejeune memoreert haar vraag wanneer de toegezegde geluidsmetingen bij de Engweg zullen plaatsvinden.

Gedeputeerde Straat antwoordt dat dit volgens de planning in oktober zou gebeuren. Nu dit nog niet is gebeurd, kan hij zich voorstellen dat dit tot enige onrust leidt bij de bewoners op de Engweg. De geluidsmetingen worden uitgevoerd door de RUD. Hij onderschrijft dat dit nu zo snel mogelijk moet worden gedaan en zegt toe hier achteraan te zullen gaan.

De heer Van Essen memoreert zijn vragen of ca € 11 mln. ook voor de andere varianten gegolden zou hebben qua meerkosten; of het mogelijk is nog een reactie te krijgen op de inbreng van de heren Musegaas en Hartvelt en waarom het extra risico niet apart wordt gezet zoals bij de SUNIJ-lijn is gebeurd.

Gedeputeerde Straat zegt toe schriftelijk te zullen terugkomen met een reactie op de inbreng van de heren Musegaas en Hartvelt.

De vraag, of de andere varianten eveneens tot meerkosten zouden hebben geleid, is lastig concreet te beantwoorden omdat de Staten hebben besloten die varianten niet door te rekenen. Er is echter een gerede kans dat dit het geval zou zijn geweest.

Deze variant en deze meerkosten vergelijken met het oorspronkelijke budget is in de visie van spreker appels met peren vergelijken.

Wat de risicoreservering betreft geldt hetzelfde als bij de Rijnbrug nl. dat de provincie snel met dit project door kan en op grond daarvan de risicoreservering kan meenemen in de raming.

De heer Van den Dikkenberg stelt dat er een budget was van ca. € 36 mln. De Westvariant viel daarbinnen en er was een gat van € 2,5 mln., zijnde de teruggetrokken bijdrage van de gemeente. Volgens de SGP is de kredietaanvraag aan de Staten dan bovenop het budget dat er was plus € 2,8 mln. De € 2,8 mln. is in de motie Hart voor Maarsbergen gealloceerd voor de Engweg en niet voor de verplaatsing van de tankstations; dat is duidelijk door de Staten uitgesproken. Daarmee was het budget vol, vanaf daar wordt geteld en dan is de € 2,8 in de visie van de SGP dubbelop als die er nu nog een keer in zit.

De heer De Droog informeert hoe de provincie nu gelet op de impact van dit project zorgdraagt voor voldoende compenserende maatregelen en welk perspectief de provincie de bewoners in deze geeft. D66 had verwacht dat dit uit het Q-team zou rollen, maar heeft het gevoel dat de provincie het antwoord nog niet heeft.

Gedeputeerde Straat verwijst ten aanzien van het budget naar het voorstel. Er lopen veel bedragen door elkaar heen. Op blz. 6/7 van het Statenvoorstel staat een opbouw met verschillende tabellen over hoe de raming van 2016 is teruggedaan naar de € 33,4 mln. waarover nu wordt gesproken. Op blz. 7 staat m.n. de optelsom van de kosten die nog komen en het benodigde budget daarvoor. Indien hierover nog onduidelijk leeft, is spreker bereid dit nogmaals buiten de vergadering om uit te leggen om te voorkomen dat in deze politieke context een technische discussie wordt gevoerd.

De vraag van D66 is dermate algemeen gesteld, dat spreker het ingewikkeld vindt om hem te beantwoorden. De vraag is wat voldoende compenserende maatregelen zijn. In het huidige voorstel staat in zijn visie een aantal slimme oplossingen zoals het verplaatsen van de rotonde, het goed nadenken over de inpassing van de tunnelbak, het doortrekken van het fietspad. Daarnaast wordt voorgesteld de tankstations te verplaatsen. Hij meent dat dit stevige compenserende maatregelen zijn.

Wat spreker betreft is er nog € 2,8 mln., waarover hij de commissie in meerderheid hoort zeggen dat bedrag beschikbaar te willen houden voor maatregelen rondom de Engweg; dat zijn eveneens compenserende maatregelen. Wat daar gebeurt, is dat er een aantal metingen wordt uitgevoerd binnen de wettelijke kaders. Daar zou theoretisch kunnen uitkomen dat er wettelijk geen maatregelen nodig zijn, maar dat de Staten deze bovenwettelijk wel willen. Daarvoor is dan in principe nog geld beschikbaar.

De voorzitter rondt de discussie over dit onderwerp af met de conclusie dat de commissie ermee instemt het voorliggende voorstel door te geleiden naar PS met de titel groot debat.

4.5 SB Voortgangrapportage VERDER januari 2018

Is vervallen.

4.6 SB Vervoerplan U-OV Vijfheerenlanden

4.7 SB Voortgang onderzoek aanpak rotonde Donderberg N225/N226

4.8 SB Terugkoppeling stand van zaken U Ned

Op grond van de (spreek)tijd wordt op voorstel van de voorzitter besloten tot schriftelijke behandeling.

5. TER INFORMATIE

5.1 SB Voortgangsrapportage PUB

5.2 Memo GS inz. Wijkbericht Uithoflijn

5.3 Statenbrief

5.4 Ingekomen stuk betreffende snellaadstations

5.5 Ingekomen brief betreffende bushaltes

5.6 Memo GS inz. Voortgang beantwoording motie 060: ondersteuning gemeenten bij transitie naar aardgasvrije wijken

5.7 SB Aanleg bermverharding bij groot onderhoud N229

5.8 SB Beantwoording motie 76, de vaart in dataverzameling en analyse

5.9 SB Zienswijze ontwerp Tracébesluit A28-A1 knooppunt Hoevelaken

5.10 SB Onderzoeken motie 74: Gezonde leefomgeving voor bewoners langs de Zuilense Ring

5.11 SB Impuls coöperatieve energiesector in de provincie Utrecht

5.12 SB Diffuus lood in de bodem

5.13 Memo GS betreffende Procesvoorstel Noordelijke Randweg Utrecht

5.14 Memo GS betreffende Ramingsmethodiek

6 SLUITING

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