Verslag van de vergadering van de Statencommissie Milieu, Mobiliteit en Economie van 28 januari 2019

Voorzitter:
mw. A.C. Boelhouwer

Aanwezig:
drs.ing. P. van den Berg (gedeputeerde), mw. A.M.A. Pennarts (gedeputeerde), drs. D.D. Straat (gedeputeerde), ing. D.G. Boswijk (CDA), mw. dr. E.J. Brinksma (GroenLinks), mw. drs. A.W.T. Dercksen (D66), ing. L.C. van den Dikkenberg (SGP), M.J. de Droog MSc RA (D66), mw. ir A.A. Ens (VVD), ir. H.P. van Essen (GroenLinks), mw. J.A. Godschalx (VVD), mw. H.F. de Groot (50PLUS), mw. N. de Haan (ChristenUnie), ir. N.J.P. Hoefnagels (D66), 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), mw. M.G. Noordenbos (SP), mw. A.M. Poppe (SP), R. Van Reenen (VVD), 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 op de laatste commissievergadering in deze Statenperiode.

1.2. Vaststellen agenda

Op grond van de volle agenda wordt op voorstel van de voorzitter besloten eerst de Statenvoorstellen te behandelen.
Mede in verband met de insprekers zal om 15.00 uur worden gestart met het blok Mobiliteit. Dit kan mogelijk betekenen, dat de agendapunten 3.3. en 3.4 schriftelijk worden afgedaan. Spreekster constateert, dat de commissie zich hierin kan vinden.
Met in achtneming van het vorenstaande wordt de agenda vastgesteld.

1.3. **Mededelingen**

Geen.

1.4 Verslag Statencommissie MME 19 november 2018
1.5 Verslag bijeenkomst Raad en Staten UHL 11 december 2018
1.6 Verslag bijeenkomst Raad en Staten UHL 8 januari 2019

De verslagen worden conform vastgesteld.

1.7 Rondvraag

Mevrouw Ens deelt mede dat de VVD recent een signaal uit Odijk (gemeente Bunnik) ontving over het veelvuldig negeren van rood licht op de kruising N229 – Zeisterweg waardoor overstekende fietsers en voetgangers zich niet veilig voelen. Over deze situatie schijnt via de formele weg een klacht te zijn ingediend bij de provincie. Geïnformeerd wordt of de onveilige situatie, zoals deze wordt ervaren, bekend is.
Spreekster memoreert voorts dat dergelijke signalen ook wel eerder door collega fracties over andere provinciale kruisingen zijn aangedragen. Wellicht is het gewenst te inventariseren waard dit allemaal speelt, zodat niet ieder incident in een Rondvraag aan de orde behoeft te worden gesteld.
Gedeputeerde Straat antwoordt dat de provincie de klacht uiteraard netjes zal afhandelen. Overigens zijn over deze kruising nooit eerder klachten ontvangen. Het is echter helaas een gegeven dat er op

vrijwel alle kruispunten met verkeerslichten door rood licht rijders zijn; dat is niet alleen strafbaar, maar ook kwalijk gedrag. Het punt is echter, dat dit alleen door de politie kan worden bestraft middels handhaving. Als een dergelijke klacht binnenkomt, is het voor de provincie wel altijd aanleiding om nog een keer specifiek naar de desbetreffende kruising te kijken. Met lussen in de weg heeft de provincie goed zicht op wat er op de kruispunten gebeurt. Het aantal door rood licht rijders is op het door de VVD genoemde kruispunt in verhouding laag. Op een gemiddelde werkdag passeren op dit kruispunt ruim 18.000 auto's; uit de gegevens van de verkeerscentrale blijkt, dat daarvan 86 door rood rijden (0,47%). Dat zijn er natuurlijk 86 teveel, maar samen met het OM moet een afweging worden gemaakt waar handhaving plaatsvindt. Ondanks het vorenstaande heeft de provincie het OM gevraagd om nog een keer extra naar dit kruispunt te kijken via handhaving.
De provincie kan hieraan wat doen via de Trajectaanpak; dit groot onderhoud staat gepland in 2021. Daartoe zal in 2020 worden onderzocht waar verbeteringen of aanpassingen noodzakelijk worden geacht. In dat kader kan nogmaals naar deze specifieke situatie worden gekeken en worden beoordeeld of er bij dat kruispunt maatregelen kunnen worden getroffen.
Naar aanleiding van een desbetreffende opmerking van mevrouw Ens antwoordt spreker dat het aantal door rood licht rijders wel een belangrijke indicator is om op een bepaalde kruising al dan niet in te grijpen omdat nu eenmaal niet op iedere kruising handhaving kan worden georganiseerd. Iedere klacht wordt echter wel serieus door de provincie behandeld door specifiek naar de desbetreffende situatie te kijken. Zoals gezegd zijn er over deze kruising nooit eerder klachten ontvangen. De klacht wordt kwalitatief beoordeeld, maar de afweging wordt kwantitatief gemaakt op basis van waar zich grote problemen voordoen. De provincie kent alle kruisingen en weet dat het op bepaalde kruisingen gevaarlijker kan zijn dan op andere. Iedere door rood licht rijder is er een teveel, maar op deze kruising is dat aantal echt relatief laag.
De heer Hoefnagels geeft aan ook in de buurt weinig klachten te hebben gehoord of gelezen over de desbetreffende kruising. Het is echter wel zo dat binnenkort zal worden gebouwd aan de westzijde van de provinciale weg bij Odijk (1000 tot wellicht 5000 woningen). De weg wordt daarmee wel een drukke verbinding van oost naar west, hetgeen de vraag oproept of hiernaar niet in structurele zin moet worden gekeken.
Gedeputeerde Straat antwoordt in algemene zin dat door de provincie bij een behoorlijke woningbouwuitbreiding altijd wordt gekeken naar de verkeerssituatie.
Het punt dat de VVD naar voren brengt, is echter cruciaal op dit moment. Bij de Trajectaanpak wordt daarnaar gekeken evenals naar de planvorming voor de komende tijd. In dat kader wordt het punt dat D66 naar voren brengt ook zeker meegenomen.
Mevrouw Hoek informeert, in reactie op het feit dat het aantal door rood licht rijders laag is waardoor handhaving daar geen prioriteit is voor het OM, wie er verantwoordelijk is als er op dit kruispunt wel een dodelijk ongeval gebeurt. Voorts geeft 50PLUS als suggestie mee ter plekke een periode een mobiele flitspaal neer te zetten.
Gedeputeerde Straat antwoordt dat de weg op zich veilig is; het betreft verkeerd gedrag. Als iemand aantoonbaar door rood rijdt, wordt daarnaar in het geval van een ongeluk gekeken.
Het dilemma is, dat de provincie het plaatsen van mobiele flitspalen moet afstemmen met het OM; het OM bepaalt waar deze het meest effectief zijn. Spreker kan zich voorstellen dat het OM niet snel zal overwegen een mobiele flitspaal neer te zetten op een kruising waar het aantal door rood licht rijders relatief laag is. Dat is helaas de afweging die wordt gemaakt.

De voorzitter memoreert dat door de SP een vraag is gesteld over de Subsidieagenda Recreatie & Toerisme. Die vraag is inmiddels schriftelijk beantwoord; het antwoord is bij de agenda gevoegd.

Mevrouw Noordenbos memoreert dat de SP in een startnotitie van RWS uit 2009 heeft gelezen dat knooppunt Hoevelaken moet worden aangepakt, maar dat een en andere mogelijke oplossing een westelijke ontsluiting is. Besloten is knooppunt Hoevelaken aan te pakken. De kosten bedragen ca. € 800 mln. Voor de SP is het vorenstaande wederom een argument, dat de westelijke ontsluiting niet nodig is. Inmiddels gebeuren er allerlei dingen. De begroting is snel ingediend. Arcadis heeft hier zijn

handen vanaf getrokken vanwege het feit dat dit geen reële begroting wordt geacht. Door de gemeente Amersfoort wordt daarnaast Natuurwetten met voeten getreden. De SP informeert wat de Staten gaan doen aan deze enorme verspilling van geld en natuur. In de visie van de SP kan nu nog worden ingegrepen.
Richting het College wordt geïnformeerd hoe wordt omgegaan met het verzoek van de SP om handhaving.
De heer Strandstra deelt mede, dat de PvdD zich aansluit bij de vragen van de SP. De PVdD heeft zelf eveneens schriftelijke vragen ingediend over het handhavingsverzoek, waarvan de beantwoording vooralsnog wordt afgewacht.
De voorzitter merkt op dat handhaving een onderwerp is voor BEM.
Onder verwijzing naar het kort geding dat vorige week heeft plaatsgevonden merkt mevrouw Ens op dat de VVD er moeite mee heeft dat de SP door blijft gaan met het in de Staten aan de orde stellen van besluiten die ergens anders worden genomen en niet meer terug te draaien zijn. Op grond hiervan en de overvolle agenda geeft de VVD het ordevoorstel mee dit onderwerp snel af te ronden.
Mevrouw Noordenbos merkt op dat de VVD niet altijd genegen is om de uitspraken van de rechtbank te volgen. Ter illustratie wijst zij op het Klimaatakkoord Parijs.
Ter zake van Amersfoort is het zo, dat er op dit moment nog geen schop in de grond is gegaan. De SP heeft begrepen dat projecten van VERDER, die niet in 2019 worden gerealiseerd, niet doorgaan vanwege verjaring. Er is derhalve nog een mogelijkheid om het niet te doen als het onverstandig is. Geld voor niks besteden is in de visie van de SP altijd onverstandig. Op grond hiervan stelt de SP dit aan de orde.
Gedeputeerde Straat antwoordt, dat de onderzoeken hebben aangetoond dat de westelijke ontsluiting nuttig is in combinatie met de aanpassing bij knooppunt Hoevelaken. Voor de totstandkoming van het bestemmingsplan westelijke ontsluiting Amersfoort is een verkeersmodel gebruikt, waarin de effecten van de aanpassing van het knooppunt zijn meegenomen. Beide zaken zijn derhalve afgewogen in de eindbeslissing. Over de financiële toets is in zijn visie al uitgebreid met elkaar gesproken.
De heer Van Essen memoreert dat de voorzitter zojuist suggereerde dat vragen rondom het handhavingsverzoek in principe in BEM worden behandeld. Het gaat hier echter m.n. om natuur. GroenLinks kan zich derhalve voorstellen dat dit in RGW wordt gesproken.
De voorzitter bevestigt dat dit onderwerp op verschillende plekken kan worden behandeld; de vergaderingen van BEM en RGW vinden volgende week plaats.

De heer Mourik-Geluk memoreert, onder verwijzing naar het antwoord op een eerdere technische vraag over het OV van en naar Vijfherenlanden, dat het CDA van inwoners uit Vijfherenlanden nog steeds klachten krijgt over het busvervoer. Dat heeft verschillende oorzaken. De buslijnen onder verantwoordelijkheid van Zuid-Holland zijn veranderd door de nieuwe doorgevoerde dienstregeling met opstartproblemen tot gevolg; dat is begrijpelijk maar wel heel vervelend. Tegelijkertijd valt een deel van de verantwoordelijkheid voor het busvervoer van Vijfherenlanden nu onder de provincie Utrecht. Het CDA heeft vernomen dat routes zijn gewijzigd; alle bussen stoppen nu bij Papendorp waardoor forenzen richting Utrecht CS een langere reistijd hebben. Geïnformeerd wordt of er tussentijds nog verbeteringen zijn te voorzien.
Tot slot wordt gevraagd of er een centraal meldpunt is voor klachten van de inwoners van Vijfherenlanden.
Gedeputeerde Straat bevestigt dat met de fusie van Vijfherenlanden een aantal buslijnen is overgegaan van Zuid-Holland naar Utrecht. Bij de provincie Utrecht zijn de klachten overall bekend. Daarover is Utrecht in gesprek met Zuid-Holland, omdat de problemen vooral spelen op de Zuid-Hollandse lijnen; dit betreffen m.n. opstartproblemen.
Klachten kunnen in eerste instantie worden doorgegeven aan de vervoerder en in tweede instantie aan de provincie.

Op de Zuid-Hollandse lijnen is er veel veranderd. Zuid-Holland heeft ingezet op snelle buslijnen; daarvan profiteren veel reizigers, maar sommige gaan er ook op achteruit bv. doordat er vaker moet worden overgestapt. Feit is dat dat reizigers moeten wennen aan een nieuwe dienstregeling.
Op de Utrechtse lijnen (m.n. 85 en 94) is minder veranderd, zij het dat ze nu via Papendorp rijden. Dat is een bewuste keuze. De verbinding wordt hierdoor wel wat trager, maar er worden meer bestemmingen bediend. Deze verbinding wordt overigens weer sneller zodra de busbaan tussen Papendorp en Utrecht Centraal gereed is.
In verband met de continuïteit is afgesproken de lijnen nu zo veel mogelijk in stand te houden op dit soort kleine wijzigingen na en het Vervoersplan op termijn waar nodig aan te passen.
De opstartproblemen op de Zuid-Hollandse lijnen hebben m.n. te maken met technische problemen; er zijn nieuwe bussen ingezet met een krappe dienstregeling.
De heer Mourik-Geluk informeert wanneer de busbaan tussen Papendorp en Utrecht Centraal gereed is. Aangegeven wordt dat er kleine aanpassingen in het Vervoersplan mogelijk zijn op termijn. Geïnformeerd wordt aan welke termijn in deze wordt gedacht en of het om het totale Vervoersplan gaat of om het onderdeel van Vijfherenlanden.
Gedeputeerde Straat antwoordt de precieze datum van het gereedkomen van de busbaan schuldig te moeten blijven. Er wordt echter feitelijk aan gewerkt, zodat hij uitgaat van een spoedige realisatie.
In de overdracht is voor het deel Vijfherenlanden een apart Vervoersplan gemaakt, waarin ten behoeve van de continuïteit zo weinig mogelijk wijzigingen zijn doorgevoerd. In de loop van 2019 wordt in overleg met het gebied bekeken of er nog slagen te maken zijn die in het kader van de dienstregeling 2020 kunnen worden meegenomen en vervolgens in 2023 bij de nieuwe Concessie; het gaat dan specifiek over Vijfherenlanden.

De voorzitter memoreert dat de ChristenUnie vragen heeft gesteld over de geurhinder van de RWZI. Naar aanleiding van een desbetreffende opmerking van de heer Hoefnagels bevestigt de voorzitter dat dit onderwerp feitelijk in BEM thuishoort.
Mevrouw De Haan deelt mede dat de ChristenUnie de reden ziet om dit onderwerp in BEM aan de orde te stellen. De vragen zijn echter inmiddels grotendeels naar tevredenheid schriftelijk beantwoord (zie het bij de agenda gevoegde memo), waardoor nu voor de afronding wat de ChristenUnie betreft zou kunnen worden volstaan met het aan de orde stellen van twee korte punten.
De voorzitter stelt de ChristenUnie hiertoe in de gelegenheid.
Mevrouw De Haan geeft aan dat de ChristenUnie zelf eveneens contact heeft opgenomen met HDSR om te melden dat er beduidend meer klachten zijn geweest. De zorgen van de ChristenUnie zijn echter wel deels weggenomen, omdat het een tijdelijk probleem is. De ChristenUnie verzoekt het College de Staten op de hoogte te houden van het vervolg of wanneer er beduidend meer klachten komen.
HDSR heeft gewezen op de tweede fase waarin de sloop van de oude installatie ter hand wordt genomen hetgeen mogelijk nieuwe klachten veroorzaakt.
Gedeputeerde Pennarts licht toe dat de in het memo vermelde klachten de klachten betroffen die bij de RUD zijn binnengekomen; het grootste deel van de klachten is gewoon bij HDSR binnenkomen. Het klopt dat er wat meer klachten zijn vanwege de overgang. Het kost even tijd om de nieuwe installatie goed in te regelen. De oude installatie wordt eind 2019 afgebroken. Het AB van HDSR is de eerste verantwoordelijke om in deze de vinger aan de pols te houden, maar zij zegt toe de commissie zijdeling op de hoogte te zullen houden van eventuele opmerkelijke ontwikkelingen.

1.8 Termijnagenda (versie 25 januari 2019) en lijst moties PS 18 februari 2019
Geen opmerkingen.

2. RECREATIE
2.1 SB Kadernota's 2020 van RMN, Recreatieschap Stichtse Groenlanden en Plassenschap Loosdrecht

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

De heer Strandstra merkt op dat in de Kadernota 2020 van Recreatieschap Stichtse Groenlanden staat, dat het steeds duurder en moeilijker is om beheer en onderhoudswerkzaamheden uit te besteden. Om te voorkomen dat de kosten stijgen worden deze werkzaamheden in de toekomst zoveel mogelijk door personeel van het Recreatieschap zelf uitgevoerd. In de volgende paragraaf staat echter dat wegens toenemende overlast ook extra handhaving nodig is, waarvoor de middelen deels worden weggehaald bij beheer en onderhoud. Wat de PvdD betreft gaan stijgende beheers- en onderhoudskosten niet samen met het weghalen van budget bij die post. Geïnformeerd wordt of die mening wordt gedeeld en of het College aan het Recreatieschap kenbaar wil maken, dat het provinciale belang is dat meer handhaving niet kan betekenen minder beheer en onderhoud.

Gedeputeerde Pennarts bevestigt dat er extra beheerskosten worden opgevoerd in de Kadernota omdat het feitelijk goedkoper is om het in eigen beheer te doen dan het in te kopen. Het betreft wel een structurele wijziging, zodat hierover nog goed met elkaar zal worden gesproken.
Spreekster deelt de zorg van de PvdD over het toezicht. Op een aantal punten is de noodzaak aanwezig om meer toezicht te organiseren. Daarvoor is extra capaciteit nodig. Aangegeven wordt dat dit niet mag leiden tot een wijziging in de bijdrage van de deelnemers. Er zal derhalve binnen de begroting moeten worden gezocht naar een oplossing. Spreekster ziet echter de vanzelfsprekendheid tussen meer toezicht ten koste van beheer en onderhoud niet. Dat heeft ook zeker niet de voorkeur van het College. Daarbij komt dat het niveau van beheer bij de schappen een zes is, waarmee het nog maar de vraag is of dat haalbaar zou zijn. De uitwerking wordt pas duidelijk bij de Begroting van het Recreatieschap.
De heer Strandstra licht toe die link in de stukken te lezen. Daarin staat dat de kosten voor toezicht en handhaving worden verhoogd mogelijk door verlaging van andere budgetten w.o. het onderhoudsbudget.
Gedeputeerde Penarts licht toe dat nog niet is besloten dat het een wordt gedekt door het ander. Zij deelt de zorg van de PvdD en zal er in de aansturing rekening mee houden dat bekeken wordt of de dekking over zoveel mogelijk posten kan worden verdeeld.

Mevrouw Dercksen pleit er in deze voor een eventuele verruiming van de provinciale bijdrage aan het Recreatieschap te overwegen als dit nodig mocht blijken.

De heer Ubaghs merkt op dat de PVV voorstander is van het verhogen van de veiligheid van de BOA's. In de Kadernota van het Recreatieschap staat echter een fout nl. dat RMN daarnaast de veiligheid van de BOA's verbetert door te voorkomen dat nautisch toezicht individueel plaatsvindt zoals op dit moment in strijd met de Arbowet. Nergens in de Arbowet staat dat alleen werken verboden is. Wat er wel staat is dat eventuele risico's moeten worden getackeld.

Mevrouw Godschalx merkt in reactie op het betoog van D66 op dat de VVD er meer voorstander van is om te kijken naar andere verdienmodellen. Zichtbaar is dat, als er meer privaat geld bij komt, er direct meer geld wordt uitgegeven aan handhaving. De VVD ziet daarnaast meer in het omvormen tot effectieve en doelmatige schappen dan nu incidenteel de provinciale bijdrage te verhogen.
Mevrouw Dercksen merkt op dat er inmiddels veel onderzoeken zijn gedaan naar mogelijkheden van private betrokkenheid en het organiseren van meer financiering. Daaruit blijkt dat er gewoon niet meer in zit.
Desgevraagd door mevrouw Godschalx antwoordt spreekster de slagkracht van de Recreatieschappen op dit moment niet voldoende te vinden. Zij vindt echter wel dat de Recreatieschappen goed bezig zijn en dat ze met weinig middelen iets voor elkaar proberen te krijgen. Spreekster denkt dat dit beter kan als de provincie op een andere manier naar de financiering kijkt.

Mevrouw Krijgsman deelt mede dat de PvdA zich aansluit bij het pleidooi van D66.
Mevrouw Noordenbos informeert of de SP goed heeft begrepen dat naast de BOA's in het kader van het toezicht ook juridisch personeel op het kantoor moet zitten. De SP plaatst een kanttekening bij het nut hiervan.
Spreekster memoreert dat de BOA's tijdens de excursie naar het buitengebied hebben aangegeven behoefte te hebben aan meer back up van de politie op het moment dat zij op gevaarlijke plekken komen. Geïnformeerd wordt of dat ook wordt geregeld.

Mevrouw De Haan deelt mede dat de ChristenUnie zich aansluit bij de oproep van D66 en de PvdA. Zij memoreert dat vaker een discussie is gevoerd over het onderhoudsniveau en wat de bijdrage van de provincie zou moeten zijn. De ChristenUnie zoekt naar een manier waarop dit integraal kan worden gedaan in plaats van op basis van een losse Statenbrief.

Het verheugt gedeputeerde Pennarts dat de fracties dit onderwerp belangrijk vinden.
Zij onderschrijft dat nergens in de ARBO-wet staat dat niet alleen mag worden gewerkt, maar wel in relatie tot bepaalde risico's waarnaar dit verwijst. Alleen werken gebeurt ook wel op het moment dat de risico's aanvaardbaar zijn.
De overige opmerkingen hebben betrekking op de kosten en het beheer; een discussie die vaker wordt gevoerd. Zij verwacht dat GS en PS op een bepaald moment nog wel komen te spreken over het pleidooi om te overwegen om de provinciale bijdrage te verhogen indien dit nodig mocht zijn.
De Staten en de gemeenteraden hebben in deze overigens al wel een paar stappen gezet. Door de Staten is twee keer 10% extra middelen beschikbaar gesteld. In de PS-vergadering in juli 2018 hebben de Staten het College de ruimte geboden om met een voorstel te komen ten aanzien van het beheer van de recreatie om de stad. De welwillendheid van de Staten is groot, maar het probleem van de recreatie is nog groter.
Zij zou graag in willen gaan op de suggestie ten aanzien van de integrale benadering. Dat is overigens gebeurd. Enige tijd geleden heeft een bijeenkomst plaatsgevonden dat heeft geleid tot de ingediende motie. Misschien komt er binnen afzienbare tijd een volgend moment. Zij stelt voor dit met de volgende Staten te doen, zodat zij ook direct goed kunnen starten met deze buitengewoon complexe dossiers.
In het verleden is er bezuinigd op de Recreatieschappen. Er is een vrij optimistische inzet geweest op verdienmodellen (verpachten van ruimte, zaken commerciëler aanpakken). Hierbij speelt echter een rol dat de terreinen vaak in hele gevoelige gebieden liggen, waarmee de beperkingen groot zijn. Voorts speelt een rol dat de provincie in het verleden wel erge optimistisch verwachtingen had over de verdiencapaciteit. Dat is zeker iets dat in acht moet worden genomen als wordt voorgestaan om een collectieve voorziening als recreatie te financieren. De vraag wordt alleen maar groter de komende jaren met de Ringparkgedachte, de verstedelijkingsopgave. De groene tegenhanger is echt een vraagstuk van de overheden. In die zin verheugt de bijval haar. Spreekster zal dit ook als zodanig in de Besturen verwoorden, want bij gemeenten is dat geluid niet altijd op dezelfde manier zo uitgesproken. Zij verzoekt de Statenleden dat gesprek over recreatie eveneens op die manier gaande te houden met collega fractieleden in gemeenten.
Spreekster zegt tot slot toe dat zij de commissie zo snel mogelijk hoopt te kunnen informeren over de Begrotingen en hoe de vragen uiteindelijk zijn verwerkt.

De voorzitter rondt de bespreking over dit onderwerp af.

3. ENERGIE EN ECONOMIE

3.1 SV Rapport Randstedelijke Rekenkamer 'Energie in transitie'

De voorzitter heet de heer Mekel en mevrouw De Vries van de Randstedelijke Rekenkamer (RR) welkom en geeft hen in de eerste plaats het woord voor een korte toelichting.

De heer Mekel licht toe dat het een bijzonder onderzoek betreft. Alle provinciale Rekenkamers (5) hebben de handen ineengeslagen, waardoor in alle provincies onderzoek is gedaan naar de stand van zaken met betrekking tot de Energietransitie bij de provincies.
De aard van het onderzoek is inventariserend geweest. Er is een soort benchmark over de twaalf provincies gedaan. Daarin zijn de Rekenkamers niet oordelend geweest in de zin dat de ene provincie beter is dan de ander. De Staten kunnen zelf nagaan waar de provincie Utrecht staat.
De door de provincies geformuleerde doelstellingen zijn ambitieus. Voor Utrecht geldt bv. dat er in 2040 100% hernieuwbare energie moet zijn; dat is tien jaar eerder dan andere provincies, terwijl Utrecht nu op 5% staat.
Het onderzoek betreft een dwarsdoorsnede bij de provincies over 2017/2018. De cijfers, waarop de Rekenkamers zich hebben moeten baseren, lopen echter achter; die zijn uit 2016. Daar wordt in de verantwoording tegenaan gelopen.
Getracht is de middelen, die de provincies aan Energietransitie besteden, in beeld te brengen. De Rekenkamers hebben een aantal keren geprobeerd om dat vergelijkbaar te maken, maar dat is niet gelukt. Er zit nl. verschil in de start van iedere provincie. De programma's zijn lastig met elkaar te vergelijken; er is sprake van verschil in fondsen; er wordt over programma's heen begroot. Wel is het zo dat een en ander BBV proof is en daarmee niet onrechtmatig. Als de Rekenkamers in 2030 of 2050 willen terugkijken wat de provincies er nu aan middelen hebben ingestoken en wat dat heeft opgeleverd is dat lastig als de vergelijkbaarheid van de cijfers niet opgaat. De Rekenkamers hebben de provincies opgeroepen hierin meer eenheid tot stand te brengen en constateren dat de provincies hierop positief reageren en bereid zijn dit in bv. IPO-verband op te pakken.
Bekend is, dat de provincies een belangrijke rol kunnen spelen bij Energietransitie. In de Onderzoekrapportage is hiertoe m.n. richting GS een aantal aanbevelingen gedaan. De eerste aanbeveling heeft echter betrekking op PS; die richt zich op hoe in een veranderend samenspel moet worden ge-/bestuurd als volksvertegenwoordiger. Bij Energietransitie is de provincie geen alleen bepaler; er zijn vele anderen die daarin meesturen. Er kunnen derhalve wel provinciale doelen worden gesteld, maar de provincie is niet de enige die dat realiseert; ook anderen moeten daaraan werken. De vraag is hoeveel ruimte aan het proces wordt overgelaten waar het provinciebestuur samen met andere besturen (gemeenten, woningcorporaties) de doelen moet realiseren. Die anderen hebben nl. eveneens een inbreng, die ze gerealiseerd willen zien. In de eerste aanbeveling wordt feitelijk aangegeven, dat de rol als volksvertegenwoordiger niet meer 1 : 1 loopt met een P&C-cyclus en verantwoordingsinformatie van het College. Meegegeven wordt na te denken over een rolinvulling die meer is gericht op proceslegitimiteit; gebeuren in de afspraken met partners nu de juiste dingen en zitten de juiste partijen aan tafel? De provincie gaat met de Regionale Energiestrategieën aan de gang. Dat is wellicht een aangrijpingspunt om een veranderende rol van PS in te vullen. In Utrecht heeft de RR dit eerder met de EBU aangegeven. Ook daar is de positie van de volksvertegenwoordiger in de zin van 'hoe anders te sturen' aanwezig.
De RR heeft weinig aanleiding om in te gaan op de reactie van GS, omdat zij de aanbevelingen overnemen. Dat is overigens bij alle provincies het geval en zij willen daarover in gezamenlijkheid verder denken in IPO-verband. Het stemt de Rekenkamers tevreden, dat de Colleges serieus werk willen maken van de aanbevelingen.
Energietransitie is een onderwerp dat de komende jaren op de agenda zal blijven staan. De Rekenkamers overwegen dit onderzoek een keer per Bestuursperiode te herhalen.

De voorzitter stelt de commissie in de gelegenheid vragen te stellen aan de vertegenwoordiging van de RR.

Mevrouw De Groot informeert of de Rekenkamers een rol zouden kunnen spelen bij het tot stand brengen van uniformiteit bij de provincies.
Mevrouw De Haan informeert of in het onderzoek eveneens is meegenomen hoe gemeenten en waterschappen een rol kunnen spelen dan wel wat de argumenten zijn om dat buiten beschouwing te laten.

De heer Hoefnagels memoreert dat de Rekenkamers de cijfers niet gemakkelijk terug kunnen vinden in de Begroting. Er zijn echter meer onderwerpen die verspreid in de Begroting zitten; ter illustratie wijs hij op investeringen in Life Science. De vraag is waarom dit anders zou moeten zijn voor Energietransitie.
Geïnformeerd wordt of er een andere term is te bedenken voor proceslegitimiteit.
De heer Van den Dikkenberg informeert hoe de democratische legitimiteit van de huidige ingezette sporen wordt beoordeeld.
Aangegeven is dat een en ander wel BBV proof is. Geïnformeerd wordt of de Rekenkamers het commentaar van de Duitse Rekenkamer op de Energiewende in hun onderzoek hebben verwerkt.

Mevrouw Noordenbos informeert of PS meer of minder zouden moeten sturen.

De heer Strandstra memoreert dat in de rapportage staat dat in de provincie Utrecht 43% van het Energiegebruik toe te schrijven is aan het verkeer, terwijl het landelijk 26% is. Geïnformeerd wordt of de RR ook inzicht heeft in de vraag of andere provincies op een bepaalde manier met mobiliteit bezig zijn waaraan Utrecht nog niet heeft gedacht.

De heer Mekel geeft aan dat voor wat betreft het verkeer de Utrechtse situatie wezenlijk anders is dan bv. Groningen. De beïnvloedbare mogelijkheden van de provincie Utrecht op verkeer zijn beperkt. Er zouden bv. wel bij de aanbesteding van OV eisen kunnen worden gesteld aan het gebruik van fossiele brandstof; in Gelderland en Overijssel is in dat kader energie neutraal aan de orde.
De heer Strandstra begrijpt dat dit deels buiten de macht van de Utrecht valt omdat het een interprovinciaal probleem is. Geïnformeerd wordt of in het kader van meer samenwerking door de provincies in deze mogelijkheden worden gezien waaraan Utrecht nog niet heeft gedacht.
De heer Mekel antwoordt dat dit wat lastiger wordt als het over vervoer gaat. Zuid-Holland heeft bv. een hele grote opgave ten aanzien van hernieuwbare energie en energiebesparing omdat daar veel industrie is. Dat biedt een aangrijpingspunt waarop een provincie wat makkelijker kan sturen. Met verkeer is dat lastiger als er allerlei verkeersstromen door de provincie heen gaan. Of dat in interprovinciaal verband is op te lossen is de vraag, Hij denkt dat dit meer een kwestie van samen met het Rijk is.
Er is niet naar de Duitse Rekenkamer gekeken.
Er zijn verschillende soorten legitimiteit. Legitimiteit die ontleend wordt aan de uitkomst van de doelstelling; legitimiteit die ontleend wordt aan wat mensen willen en input wordt voor beleid (input-legitimiteit); legitimiteit die ontleend wordt aan het verloop van een proces. Dit speelt eveneens sterk bij gemeenten die in bovengemeentelijk verband met elkaar moeten samenwerken om bv. de Jeugdzorg te realiseren. Daar vragen gemeenteraden zich als gekozen volksvertegenwoordiging af hoe zij nog grip op dat proces kunnen hebben. Ook daar geldt dat het soms moeilijk is om die doelen in gezamenlijkheid te stellen, laat staan om de eigen inbreng als doel daarin gerealiseerd te zien krijgen. Zo zien de Rekenkamers dat ook in het proces van Energietransitie. Met proceslegitimiteit wordt bedoeld dat daarover met veel anderen overleg wordt gepleegd; er worden gedurende het proces (tussen)doelen afgesproken hoe projecten moeten bijdragen aan het uiteindelijke doel; wie het allemaal gaan doen; met welke verantwoordelijkheid; welke rol daarin wordt gepakt. Het zou van de volksvertegenwoordiging veel gevraagd zijn om daarin op hun klassieke manier te proberen te sturen. Het is een andere manier van rolinvulling, meer gericht op het proces van wat er allemaal gaande is om de doelen van Energietransitie te realiseren.
Met betrekking tot het terugvinden van cijfers is een aanbeveling gedaan om de aan Energietransitie gerelateerde middelen te labelen. De Rekenkamers hechten daar belang aan omdat zichtbaar is dat er veel geld in omgaat. Indien de provincies in 2030 of 2050 een antwoord willen geven op de vraag, wat er aan middelen is ingestopt en wat het oplevert, zou het helpen als de middelen worden gelabeld.

Er is niet gekeken naar gemeenten en waterschappen. De Rekenkamers zijn provinciale Rekenkamers en moeten zich beperken tot wat de provincies doen. Er is derhalve gekeken naar hoe de provincie zich hierin hebben opgesteld.
Op de vraag of de Rekenkamers nog een rol kunnen spelen daar waar in interprovinciaal verband afspraken worden gemaakt, antwoordt spreker daartoe mogelijkheden te zien.

De voorzitter bedankt de heer Mekel en mevrouw De Vries voor hun komst en inbreng. Zij stelt vervolgens het voorliggende Statenvoorstel inhoudelijk aan de orde.

Mevrouw Ens spreekt in de eerste plaats een woord van dank uit aan de RR uit voor het interessante rapport. Het Statenvoorstel bestaat voornamelijk uit de aanbevelingen die de RR doet. De eerste aanbeveling is een punt, dat PS zichzelf opdragen. De VVD pleit ervoor daaraan acties voor GS te verbinden. Het gaat om rollen pakken en ruimte geven aan partners in het netwerk. PS houden zich m.n. bezig met het stellen van kaders en het goedkeuren van Statenvoorstellen. De VVD vraagt zich ten aanzien van aanbeveling 1 af wat de Staten concreet kunnen doen om ook iets in werking te stellen.
De VVD vraagt zich af of de inhoud van het voorliggende Statenvoorstel niet te abstract blijft, hiermee wel genoeg tempo wordt gemaakt en hoe dit in verhouding staat tot hetgeen in de Regionale Energiestrategieën (RES-en) moet gaan gebeuren.
De VVD is blij dat het onderzoek is uitgevoerd. Ten aanzien van datgene dat de Staten ermee moeten, had de VVD de inhoud wat concreter verwacht of iets meer gericht op actie.
De heer Hoefnagels informeert of deze vraag nu aan de griffie of aan de RR wordt gesteld omdat GS niet over het Statenvoorstel gaan.
Mevrouw Ens antwoordt de vragen aan GS te stellen. Op grond van het feit dat rechtsboven het Statenvoorstel 'College van Gedeputeerde Staten' staat veronderstelde zij dat het rapport door het College aan de Staten werd aangeboden. Zij ziet thans onderaan het voorstel staan dat 'voorzitter en griffier' de afzender zijn.
De voorzitter bevestigt dat het voorstel niet afkomstig is van GS. Het College is echter wel de uitvoerende en daaraan zijn door de RR ook aanbevelingen gedaan.

De heer Ubaghs geeft aan dat het niemand zal verbazen, dat de PVV ten aanzien van dit onderwerp een totaal andere zienswijze heeft.
Naar aanleiding van het onderzoek plaatst de PVV de volgende opmerkingen en vragen.
Aan de hand van een voorbeeld licht spreker toe dat de provincie totaal niet kan bevroeden wat er over 20 of 30 jaar op het gebied van energie zal spelen qua technische- en maatschappelijke ontwikkelingen.
De PVV onderschrijft de opmerking van de RR ten aanzien van de bescheiden rol van GS en PS. De echte beslissingen worden in Den Haag en door de gemeenten genomen. Voor de gemeenten, die het dichtstbij de provincie staan, is 2021 een heel belangrijk jaar omdat zij dan kenbaar moeten maken welke wijken als eerste gas-loos zullen worden of welke andere maatregelen moeten worden getroffen. Dat gaat de burger werkelijk in de portemonnee raken. Dat is wat de PVV betreft veel belangrijker dan de vraag of de provincie nu procesbewaker of –initiator is.
Uit het onderzoek blijkt dat de provincies verschillende doelstellingen hebben. Utrecht gaat bv. op een punt verder dan andere provincies. De PVV is er altijd vanuit gegaan dat het Rijk de doelstellingen bepaalt. Verzocht wordt om een reactie.

Mevrouw De Haan spreekt namens de ChristenUnie waardering uit voor het rapport van de RR, waarin Utrecht niet bovenaan het lijstje staat en waarbij het wel zoeken is naar een vergelijkbaarheid. In de afgelopen jaren heeft de provincie erg gezocht naar inzicht en overzicht over dit thema. Dat komt ook wel in het onderzoek terug. Het is kennelijk een complex thema om de Staten goed in mee te nemen en een zoektocht naar de rol van PS daarin. Op grond hiervan spreekt de proceslegitimiteit de ChristenUnie op dat punt wel aan.

GS geven aan alle aanbevelingen van de RR over te nemen. De ChristenUnie pleit ervoor dit door te vertalen in concrete voorstellen; vooral als het gaat om de stip op de horizon die moet worden terugvertaald in stappen van 5 of 10 jaar.
Evenals de PVV hecht de ChristenUnie eraan oog houden voor klimaatrechtvaardigheid. De ChristenUnie acht het echter wel van belang dat er stappen worden gezet.
De ChristenUnie sluit zich aan bij de vraag van de VVD over de RES-en.
Het IPO wordt veel genoemd. De ChristenUnie heeft in de afgelopen jaren niet altijd de indruk gekregen dat het IPO heel daadkrachtig is om gezamenlijke doelstellingen verder te brengen in resultaten. Geïnformeerd wordt hoe het College hier tegenaan kijkt.
In de Financiële Auditcommissie wordt hedenavond het interessante rapport Handelen in opgaven behandeld. Daarin staat feitelijk dat waar wordt gewerkt aan nieuwe structuren op een complex thema als energie ook moet worden gekeken hoe oude structuren worden afgebouwd. De ChristenUnie pleit ervoor daarover een keer nader van gedachten te wisselen.

De heer Van Essen sluit zich aan bij de waarderende woorden voor het rapport. Het verheugt GroenLinks dat GS de aanbevelingen van de RR overnemen. GroenLinks had wel gehoopt dat de analyse op het gebied van aanpak, rolopvattingen en maatregelen wat specifieker was geweest. Namens GroenLinks plaatst spreker de volgende vragen.
In het rapport staat:"Met uitzondering van Drenthe en Utrecht zetten provincies in op vergunningverlening, toezicht en handhaving in relatie tot de maatregelen tot verplichte energiebesparing." Het verbaast GroenLinks dat Utrecht wordt genoemd, omdat dit feitelijk al onderdeel is van de Energieagenda. GroenLinks maakt wel van deze gelegenheid gebruik het College te vragen de Staten via een memo inzicht te verstrekken in wat er op dat vlak nu gebeurt (welke gemeenten hebben hieraan prioriteit gegeven in hun opdracht aan Omgevingsdiensten; hoe zit het op dat vlak met de provincie zelf; hoe veel bedrijven vallen er nu onder die verschillende regiems; hoe kan worden gezorgd dat good practices van andere overheden die hierin al wat verder zijn zoals bv. Groningen en de gemeente Utrecht worden opgeschaald).
Zoals al door de PvdD is aangekaart heeft verkeer een groot aandeel in CO2-uitstoot in de provincie Utrecht. Dat onderstreept het belang van een klimaataanpak voor verkeer zoals die na de ingediende motie in het Mobiliteitsplan terecht is gekomen. Geïnformeerd wordt of het College kan toezeggen dat de aanbevelingen van het onderzoek van de RR eveneens worden meegenomen bij de uitwerking van die actielijn binnen het Mobiliteitsprogramma op het gebied van klimaatbeleid verkeer.

De heer Van den Dikkenberg deelt mede dat de SGP zich aansluit bij de waarderende woorden voor het rapport van de RR. Het heeft de SGP in ieder geval duidelijkheid gegeven over de enorme opgave waarvoor de provincie staat (100 petajoule i.c. ongeveer 3000 windmolens of 40.000 ha zonnepanelen).
Als het rapport met alle info wordt teruggebracht naar het gevraagde besluit acht de SGP het eigenlijk niet des RR om de provincie tot ambassadeur van de Energietransitie te benoemen. Vragen die blijven leven is bv. hoeveel aan energie-innovatie wordt gedaan en wat Utrecht daarin doet.
In het onderzoek en de besluiten ontbreekt draagvlak. Een draagvlakmonitor zou in de visie van de SGP minimaal onderdeel moeten zijn van het provinciaal energiebeleid. Onder verwijzing naar In verbinding! Is de vraag hoe het College draagvlak wil bevorderen.
Spreker memoreert dat de SGP al eerder heeft geadresseerd dat het zomaar uitvoeren van ingrijpende zaken zoals Energietransitie grote impact heeft voor burgers. Dit vraagt een betere doordenking en strategie dan een paar windmolens en zonne-akkers om doelstellingen te halen.
De provincie Utrecht is nu het minst ver, maar wil wel als eerste klaar zijn. De vraag is of dit over de rug van de burgers gaat.
Geïnformeerd wordt of het College het met de SGP eens is dat dit onhaalbaar, in ieder geval onbetaalbaar is binnen de gestelde tijdspanne en of dit het Utrechts landschap moet worden aangedaan.

Mevrouw Krijgsman sluit zich aan bij de woorden van dank voor het RR rapport. Daaruit blijkt wederom dat Utrecht achter blijft lopen. In eerdere discussies over windmolens is al de vraag gesteld of de provincie de opgave van 65,5 MW in 2020 gaat halen. Afgewacht moet worden of een en ander conform de planning wordt uitgevoerd. De zorgen van de PvdA komen daaruit deels voort.
De PvdA vraagt zich af of in IPO-verband concrete afspraken kunnen worden gemaakt om die doelstellingen gezamenlijk wel te halen.
Voorts sluit de PvdA zich aan bij de vraag hoe dit zich verhoudt tot de RES-en. Onder verwijzing naar In verbinding! is de vraag hoe de provincie in verbinding staat met gemeenten en waterschappen om gezamenlijk te bewerkstelligen dat alle doelstellingen worden bereikt in 2040 en daarbij duidelijk is wat hiervan de consequenties zijn voor burgers.
Een van de eerste aanbevelingen van de RR is dat PS kaderstellende doelen moeten formuleren en dat hierover minimaal een keer per jaar een rapportage komt. Gelet op het feit dat de huidige Bestuursperiode nagenoeg ten einde is, wordt geïnformeerd of het College al heeft nagedacht over hoe dat wordt overgedragen aan de nieuwe Staten en hoe wordt meegegeven dat vaart moet worden gemaakt en deze doelstellingen derhalve aan het begin van de nieuwe Bestuursperiode zullen moeten worden geformuleerd.

Mevrouw Noordenbos vraagt onder verwijzing naar de aanbevelingen of PS de kaders al hebben gesteld of dat dit om de zoveel tijd opnieuw moet gebeuren.
De SP sluit zich aan bij de vrees dat het met het IPO niet zeer vlot gaat verlopen.
De heer Strandstra memoreert dat de RR ook naar het Rijk verwees als het gaat om mobiliteit. De PvdD heeft in december een motie ingediend om bij het Rijk te pleiten voor de invoering van een kilometerheffing. Geïnformeerd wordt of de SP niet de noodzaak ziet om zich daarbij aan te sluiten. Daarmee wordt bv. een argument weggenomen om de A27 te verbreden of wellicht de westelijke ontsluiting aan te leggen.
Mevrouw Noordenbos antwoordt dat de SP het met de PvdD eens is dat er landelijk een aantal zaken moeten worden veranderd. Zo zouden bv. mensen in de spits niet meer alleen in de auto moeten zitten naar en van hun werk. Voorts pleit de SP ervoor bij het Rijk te lobbyen om de salderingsregeling op zonnepanelen op daken niet te wijzigen, omdat zonnepanelen m.n. een maatregel betreft waarvan iedereen in de provincie Utrecht voorstander is.
Spreekster vervolgt haar betoog met de vraag hoe in het kader van de samenwerking wordt omgegaan met de verschillen in budget bij de provincies.
Tot slot merkt spreekster op dat de SP het een keer per vijf jaar bespreken van de voortgang te weinig acht.

Gedeputeerde Van den Berg kan zich voorstellen dat het voor de Rekenkamers een worsteling is geweest om bij provincies een vergelijk te vinden; niet alleen vergelijk in omvang van budgetten en (soorten) maatregelen maar ook hoe het al dan niet verweven is in Begrotingen of in een samenspel met andere overheden; als de provincie bv. een lening verstrekt of samen een financiering doet is de vraag hoe dat kan worden toegerekend aan de individuele provincie. In die zin was spreker wel blij met de term proceslegitimiteit. In een samenleving, die richting een netwerksamenleving gaat, wordt proceslegitimiteit bij dergelijke complexe vraagstukken een goede benadering geacht.
GS nemen de aanbevelingen over voor zover deze het College aangaan. In het licht van de overdracht zal zorgvuldig worden nagedacht over concrete voorstellen en de daarbij benodigde kaders; de moties, die op dit onderwerp zijn aangenomen, zullen daarbij worden betrokken.
Op dit moment wordt onderzoek gedaan hoe het precies zit met de RES-en. Getracht wordt in de meetmethodiek eenduidigheid te krijgen over de vraag waarover de alternatieve opwekbare energie gaat. Concreet terugrekenen naar geld is lastig, maar dat geldt niet voor de optelbaarheid van de elementen die bijdragen aan de Energietransitie of de besparing daarin.
In het kader van de RES-en wordt 2019 gebruikt om gezamenlijk met partners (o.a. gemeenten, waterschappen, netbeheerders) te kijken hoe het vraagstuk kan worden aangepakt. Tempo maken

zal niet aan dit College liggen. Spreker is ervan overtuigd, dat het volgende College daar nog een schepje bovenop zal willen doen gelet op de discussie in Utrecht maar ook landelijk over nut en noodzaak. Dat er tempo moet worden gemaakt is duidelijk en getracht wordt daaraan vorm te geven; soms kan er echter niet verder worden gesprongen dan de poolstok lang is als het gaat om geld of inzet.
De heer Strandstra informeert wanneer de tussendoelen, die ook in het Statenvoorstel staan vermeld, kunnen worden verwacht.
Gedeputeerde Van den Berg antwoordt dat de tussendoelen m.n. zullen worden geformuleerd in het kader van de RES-en. Daarop sluit de provincie aan als het gaat om onderdelen met betrekking tot transitie, besparing en van het gas af. Waaraan in deze wordt gedacht, zal onderdeel uitmaken van de overdracht naar het volgende College.
Of de provincie wellicht met de verkeerde zaken bezig is, omdat de technische- en maatschappelijke ontwikkelingen over 20/30 jaar nog niet kunnen worden voorzien, kan spreker niet beoordelen; hij verwacht echter dat dit niet zo dramatisch is, maar de provincie moet niet achteroverleunen en een opvatting hebben over wat in deze op haar afkomt.
De heer Ubaghs merkt op dat hetgeen op de burgers afkomt m.n. als het om de kosten gaat meer dan dramatisch is.
Gedeputeerde Van den Berg antwoordt dat hij het niet zozeer over de kosten had. Ook daarvoor zal een oplossing moeten worden gevonden. Wellicht dat naar de opbrengst moeten worden gekeken al dan niet in levenskwaliteit. Dat zijn ook onvergelijkbare grootheden. Zijn betoog ging meer om de techniek in de zin of het al dan niet haalbaar is.
Op dit moment wordt het ontwerp-Klimaatakkoord door het Planbureau voor de Leefomgeving en het Centraal Planbureau doorgerekend. Op 13 maart a.s. presenteren zij gezamenlijk hun analyses over o.a. de haalbaarheid. Aan de doorvertaling richting de regio's heeft de provincie zich te verhouden, ook op regionaal niveau.
Spreker onderschrijft dat de situatie van de provincies verschillen. Voor een provincie als Limburg is het in het kader van de oplossingen heel aantrekkelijk om te kijken naar bv. Zeeland, Groningen of Flevoland omdat het daar harder waait. De doelstellingen zijn wel gelijk, maar het zou goed zijn als het Rijk de ruimte biedt om verschillende instrumenten in te zetten in plaats van een concrete opgave op te leggen zoals dit op het gebied van bv. wind (65,5 MW voor Utrecht) het geval is.
Ter zake van de RES-en moeten de rollen, die de provincie gaat spelen, duidelijk zijn. Dit geldt eveneens als het gaat om de rol die de provincie pakt in een dergelijke complexe gestapelde oplossing. In dit soort gevallen is het beter om op procesniveau te acteren. De provincie bepaalt het landschap/slaat de piketpalen en zoekt de partijen bij elkaar om het voor elkaar te krijgen. Dit geldt niet alleen in het licht van de overheidspartijen maar eveneens van marktpartijen die een opvatting hebben over maatregelen die gezamenlijk kunnen worden getroffen.
Mevrouw Noordenbos vestigt de aandacht op het stellen van kaders voor de ambities en de middelen. In het kader van de rol van PS is de vaag of dat al is gedaan.
Gedeputeerde Van den Berg verwijst naar het door PS vastgestelde Energieprogramma, waarin is afgesproken waarvoor de financiële middelen zullen worden ingezet (Energiefonds, geothermie, zonneweiden, wind, energiebesparing, biomassa). Daarover heeft regelmatig een terugkoppeling plaatsgevonden richting de Staten. Tegelijkertijd hebben de Staten aangegeven daarop mee te willen acteren in geld en aandacht. Dat zal spreker meenemen in de overdracht naar het volgende College. Over de kaders van de RES-en moeten de Staten nog beslissen.
Mevrouw Noordenbos informeert hoe lang die kaders van toepassing blijven.
Gedeputeerde Van den Berg antwoordt dat niets voor de eeuwigheid is en zeker niet als er een nieuw College komt. GS en PS zullen op dat moment tot elkaar moeten komen over wat dan de ambitie is en de middelen die de Staten daar tegenover willen stellen.
Spreker onderschrijft dat er nieuwe structuren bij komen en oude structuren moeten worden afgebroken. Dat is als zodanig ook in het Klimaatakkoord opgenomen. Het letterlijk afbreken vanaf het net, off grid, zijn fenomenen; op het gebied van warmte zijn open netwerken structuren die zich aandienen.

Er is al meerdere keren geprobeerd om erachter te komen waarom het niet goed lukt om met de ODRU en RUD te komen tot de zgn. 'wortel en stok' benadering. De ODRU en RUD sluiten overeenkomsten met gemeenten; er wordt een pakket diensten afgesproken waarvoor wordt betaald. De provincie heeft voor de ODRU en RUD een energiekit gemaakt om mee op pad te gaan, maar zij geven aan daarvoor geen capaciteit te hebben omdat zij hun primaire processen hebben afgesproken in de dienstovereenkomst. Hierop moet derhalve nog echt steviger worden geacteerd, maar dat is niet direct voor elkaar te krijgen. Spreker zegt toe de Staten een memo te doen toekomen over waar in deze op dit moment wordt gestaan.
Met betrekking tot Mobiliteit is al aangegeven dat de provincie straks in het kader van de OV concessie het een en ander kan doen. De Staten gaan ongetwijfeld discussies voeren over snelheden en daarmee reductie van uitstoot. Hij zal zeker met zijn collega Mobiliteit opnemen welke elementen hij zal meenemen in het kader van het concept-Klimaatakkoord en wat mobiliteit daarin kan betekenen. Het percentage van 46% verkeer verbaast spreker overigens niet; dit verkeer komt door de provincie heen omdat Utrecht nu eenmaal in de grootste vervoersas van Nederland zit.
De heer Van Essen merkt op dat de RR een aantal aanbevelingen doet die in de visie van GroenLinks 1 : 1 op Mobiliteit te plakken is w.o. tussendoelen. Geïnformeerd wordt of kan worden toegezegd dat het College deze aanbevelingen voor zover betrekking hebbend op Mobiliteit eveneens overneemt.
Gedeputeerde Van den Berg antwoordt dat dit hem evident lijkt. De mate waarin is echter een discussie die nog met de gedeputeerde Mobiliteit zal moeten worden gevoerd; dat geldt eveneens voor wat er allemaal in het kader van de OV Concessie zou kunnen worden gedaan.
Er is een aantal opmerkingen gemaakt over de slagkracht van het IPO. Als er iets is dat in de afgelopen jaren is gebeurd dat toch als een novum kan worden aangemerkt is het dat de provincies een gezamenlijk financieel bod naar vermogen bij het Kabinet hebben neergelegd en wat welke provincie kan doen. Zo heeft een provincie waterstof ingebracht, een ander opleiding en de provincie Utrecht geothermie. De Unie van Waterschappen en de VNG hebben dit eveneens gedaan. Het IPO is nog met het Rijk in gesprek of het bod gestand kan worden gedaan of dat er nog iets bij moet; dit is afhankelijk van de eerdergenoemde uitkomst ter zake van de doorrekening van het concept-Klimaatakkoord. Spreker acht het een goede zaak dat dit gecombineerd naar voren is gebracht evenals het feit dat de aanbevelingen van de Rekenkamers door de provincies zijn overgenomen en gezamenlijk aan de eenduidigheid zal worden gewerkt.
Op het gebied van energie-innovatie heeft de provincie, ook via het EBU, een aantal aanvragen ontvangen en gestimuleerd. Ter illustratie wijst hij op Solar Lease.
Rondom wind en zonneakkers heeft de provincie een aantal info/draagvlakbijeenkomsten georganiseerd bv. via de NMU die met bussen naar windparken is geweest met raadsleden en bij Rijnenburg waar met behulp van VR brillen inzicht is gegeven in de consequenties van windmolens op een bepaalde plek. Deze bijeenkomsten worden m.n. georganiseerd om in contact te komen met burgers die het daadwerkelijk aangaat, maar eveneens om de mogelijke financieringsmodellen rondom windmolens toe te lichten. Die informatievoorziening om draagvlak te verkrijgen is een uitermate belangrijk instrument m.n. ook als straks met geothermie aan de slag wordt gegaan.
Naar aanleiding van een desbetreffende opmerking van mevrouw Noordenbos antwoordt spreker dat de inspecteur-generaal van het Staatstoezicht op de Mijnen ook een opmerking heeft gemaakt over de buizen die worden gebruikt bij geothermie. Dat heeft te maken met de materiaalsoort. In de buizen zit te weinig chroom, waardoor het gaat roesten. Dat zijn fenomenen waarnaar zeker zal moeten worden gekeken. In die zin is het ook goed om al dit soort zaken boven tafel te krijgen en daarop bij aanvang te letten. Dat gebeurt ook als het gaat om de vergunningverlening en de waarborgvergunning waarover de provincie zelf advies moet uitbrengen.
Als wordt voorgestaan om iets aan het klimaat te doen zullen er met betrekking tot het landschap keuzes moeten worden gemaakt. Daar zitten de Staten voor.
De voorzitter constateert dat thans vrij inhoudelijk wordt gedebatteerd over Energietransitie naar aanleiding van het rapport van de RR waarvan wordt voorgesteld de aanbevelingen over te nemen.

Mevrouw Krijgsman memoreert haar vraag hoe het College de samenwerking met gemeenten en waterschappen ziet.
Gedeputeerde Van den Berg antwoordt, dat dit vooral zal plaatsvinden via de RES-en waar deze partijen gezamenlijk aan tafel zullen zitten.

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 klein debat.

De heer Hoefnagels verzoekt het Presidium mee te geven dat het debat zal moeten gaan over dit Statenvoorstel en niet over andere onderwerpen, hetgeen door de voorzitter wordt toegezegd.

3.2 SV Basisscenario Regionale Ontwikkelingsmaatschappij (ROM)
Mevrouw Poppe memoreert dat de provincie al de EBU en de OMU heeft en het nu blijkbaar tijd is voor een ROM; weer een club die met geld van de provincie dingen moet doen voor de provincie zonder dat de provincie daarover kennelijk zeggenschap heeft. Het moet een BV of NV worden. Uit onderzoek van PWC blijkt dat de regio versnipperd is.
De vraag is welke verbetering deze organisatie daarin gaat brengen. Voorts is de vraag hoe geborgd wordt, dat deze organisatie ook doet wat de provincie vindt dat ze moet doen.
De SP leest dat bij andere ROM's duizenden nieuwe arbeidsplaatsen zijn ontstaan. De vraag is hoe wordt geborgd, dat de huidige Utrechtse werkzoekenden ook in aanmerking komen voor deze banen en of daarbij ook banen zijn voor o.a. chauffeurs, verpleegkundigen, bouwvakkers, administratieve medewerkers.
De SP informeert hoe deze kapitaalinjectie moet worden gezien. Als wordt gevraagd om bij te dragen aan het Henschotermeer is dit niet mogelijk omdat dit staatssubsidie heet.
Nu komt er een BV of NV die wel aan de slag gaat met geld van de overheid. Onder voorwaarden wil het Ministerie van Economische Zaken een bijdrage leveren aan een startkapitaal. Geïnformeerd wordt of al bekend is hoe hoog dat bedrag is en wat de voorwaarden inhouden.
Tot slot wordt geïnformeerd hoe de beloning van de bestuurders eruit ziet.

Mevrouw Krijgsman merkt op dat het feit dat een ROM een grote bijdrage zal leveren aan economische groei en het creëren van duizenden banen de PvdA aanspreekt. De PvdA wil echter wel goed in beeld hebben op welke wijze de ROM tot stand komt en hoe het zich verhoud tot alle andere pijlers binnen de provincie Utrecht zoals de RES, de aansluiting bij de Onderwijs- en Arbeidsmarkt en internationalisering. Tevens is de PvdA kritisch over de onduidelijke weinig zeggende informatie omtrent de effecten op duurzaamheid. Wat de PvdA betreft moet dat concreter worden bij een verdere uitwerking.
In het voorstel wordt nog geen duidelijkheid gegeven over de rol van de EBU wanneer de ROM tot stand komt. De vraag is wanneer de afstemming met de EBU plaatsvindt. Voorts vraagt de PvdA zich af of de doelstelling is om afstand te nemen van de EBU, omdat anders in de visie van de PvdA het risico wordt gelopen dat sommige zaken dubbel worden gedaan bv. in de richting van de fondsen. De PvdA hecht er daarom aan het College mee te geven, dat ervoor moet worden gewaakt dat er onnodig dubbele kostenposten ontstaan.
De PvdA hecht aan meer informatie over de financiële afwikkeling en de kosten die jaarlijks nodig zijn. Geïnformeerd wordt of er nu al vanuit kan worden gegaan, dat de kosten ad € 2,75 mln. p/j niet zullen stijgen; of het aannemelijk is dat het wat lager kan uitvallen als er taken van de EBU naar de ROM gaan en de provincie daardoor minder bijdragen zal leveren aan de EBU.

De heer Van den Dikkenberg deelt mede dat het voorstel om de ROM los van de EBU vorm te geven de SGP verheugt. De SGP heeft er wel moeite mee, dat beetje bij beetje een ROM wordt 'ingerommeld'. Daarover zijn al discussies gevoerd in de zin of dit een principiële keuze is die de provincie wil maken en hoe daaraan invulling wordt gegeven. Wat de SGP betreft is die principe keuze nog niet door de Staten gemaakt en zit de provincie al bijna in de ROM.

Dit is een natuurlijk moment om over de governance te spreken. De vraag is hoe wordt voorkomen dat de provincie, niet net zoals bij de EBU, een op afstand staande organisatie creëert die nooit meer bij te sturen is.
Als het een uitvoeringsgerichte organisatie wordt, is de vraag of er niet een rechtmatigheidsprobleem ontstaat als daar rechtstreeks provinciale middelen naartoe gaan.
Er wordt € 2,75 mln. gevraagd om deels kwartier te maken voor buitenlandse bedrijven. De vraag is of dit wel verantwoord is, indien wordt gekeken naar de uitdagingen die al op de provincie afkomen.
De SGP is voor een goed economisch klimaat en voor investeringen in de regio, maar de provincie staat al voor dusdanige uitdagingen dat de SGP zich afvraagt of wel moet worden ingezet op het hier naartoe halen van investeerders; wellicht moet juist worden ingezet op het faciliteren van de bestaande krachtige bedrijven.
Die principe keuzes zullen de Staten wel moeten maken, voordat zij in een dergelijke ROM worden 'gerommeld'.

De heer Van Essen merkt op dat GroenLinks de stukken bij het voorliggende Statenvoorstel erg wollig vindt waardoor dit vragen oproept.
De meerwaarde van een ROM ten opzichte van de EBU zou vooral moeten liggen in het aantrekken van meer middelen van Invest-Nl en in meer slagkracht. GroenLinks kan zich daarbij op zich iets voorstellen. Als het gaat om economische ontwikkeling is 'meer' in de visie van GroenLinks echter niet altijd beter. Het gaat er ook om in wat voor ontwikkeling de provincie investeert.
In de inleiding van het Statenvoorstel wordt aangegeven dat de focus moet liggen op healthy urban living, hetgeen GroenLinks onderschrijft. GroenLinks ziet zeker meerwaarde in het versterken van economische ontwikkeling dat zich daarop richt.
In het ontwerpbesluit staat dit echter veel vager nl. dat de regio een groot aantal maatschappelijke opgaven kent dat extra inspanningen vraagt o.a. op het gebied van innovatie, financiering en samenwerking. Die focus op healthy urban living wordt daar helemaal niet genoemd. Verzocht wordt om een nadere toelichting hoe dit nu moet worden gelezen.
Er staat voorts, dat een gemeenschappelijke agenda voor de regionale economische strategie de basis vormt voor de activiteit en de inzet van een ROM. Het is GroenLinks niet geheel duidelijk op welke agenda hier nu precies wordt gedoeld. De vraag is waar die agenda kan worden gevonden, wie die heeft vastgesteld en wat de focus daarin is. Wat GroenLinks betreft moet helder zijn dat de ROM echt moet bijdragen aan healthy urban living. Voorts moet duidelijk worden afgebakend wat daaronder al dan niet valt. Verzocht wordt om een nadere toelichting.
Dit raakt eveneens het al door de SGP genoemde punt van de governance. De ROM wordt een uitvoeringsmaatschappij op afstand van de aandeelhouders w.o. de provincie. De vraag is hoe de provincie en PS in het bijzonder sturing geven aan de inhoudelijke koers en hoe daarbij de samenwerking met de andere partijen is voorzien.
Tot slot sluit GroenLinks zich aan bij de vraag van de PvdA over de mogelijke overlap met de EBU.

Mevrouw Dercksen deelt mede dat D66 belang hecht aan de komst van een ROM. Dat zal het middel zijn om toegang te krijgen tot de middelen van Invest-NL. In totaal ligt daar € 2,5 miljard dollar om geïnvesteerd te worden en de provincie heeft tot dit moment nog geen echte eenheid om daarop aanspraak te kunnen maken. Het zal allemaal bedoeld zijn ter versnelling van het beschikbaar komen van oplossingen voor de maatschappelijke opgaven die de provincie zich heeft gesteld. Die liggen m.n. op ontwikkelingen op het gebied gezond stedelijk leven.
Mevrouw Noordenbos informeert of de provincie perse aanspraak moet maken op het geld bij het Rijk ook als daaraan niet echt veel behoefte is. Het lijkt alsof dat de motivatie is om een ROM te starten.
Mevrouw Dercksen antwoordt dat de provincie er wel behoefte aan heeft als er vanuit wordt gegaan dat er een enorme opgave ligt om naar de toekomst toe de op de provincie afkomende problemen ter zake van verstedelijking en alles dat dit met zich meebrengt (o.a. mobiliteit, hittestress, grotere dichtheid) op te lossen. Dat vraagt om een versnelling in het beschikbaar komen van oplossingen. Die

oplossingen zullen van het bedrijfsleven moeten komen en het bedrijfsleven zal dat derhalve gefinancierd moeten krijgen. Die investeringen zijn niet om als subsidie te geven maar om in deze een eerste zet te geven aan wat op dit moment niet door de reguliere financiële markten wordt gefinancierd.
Mevrouw Noordenbos memoreert dat de SP op het standpunt staat dat er nu al een groot tekort is aan mensen in de bouw, het onderwijs, de zorg, op de bussen. De SP vindt dat overheidsgeld daar naartoe moet gaan en dat de innovatieve markt zijn eigen broek moet ophouden.
Mevrouw Dercksen antwoordt dat om een gezond stedelijk leven mogelijk te maken er o.a. ook nog veel woningen zullen moeten worden gebouwd waarvoor mensen in de bouw nodig zijn. Het is niet zo dat het geld wordt weggegeven waardoor er straks geen bouwvakkers meer kunnen worden aangenomen.
De heer Van Essen informeert of de SP niet inziet dat er ook behoefte is aan innovatie in de bouw, de zorg en het OV.
Mevrouw Noordenbos antwoordt, dat de SP dat zeker inziet. Op dit moment is er echter werk genoeg. Hier wordt gedaan alsof er een grote behoefte is aan werk en de provincie met heel veel Rijksgeld werkgelegenheid moet gaan creëren. Dat bestrijdt de SP.
Mevrouw Dercksen vervolgt haar betoog dat D66 het van belang acht, dat de ROM op een goede manier gestalte gaat krijgen. Dat houdt bv. in dat een (top)kwartiermaker deze kar zal moeten gaan trekken, een kwalitatief hoogstaand businessplan moet worden opgesteld, de juiste kwaliteit directieleden en professionals moeten worden aangetrokken. Op basis van de toegezonden verkenning gaat D66 er vanuit dat dit op de juiste manier wordt behandeld.

Mevrouw De Haan deelt mede dat de ChristenUnie positief kritisch tegenover het voorstel voor de ROM staat. De aanleiding en de noodzaak worden gezien, maar de ChristenUnie heeft wel een aantal aandachtspunten.
In Utrecht is sprake van een versnipperde economie gericht op dienstverlening. Enerzijds is sprake van een heel groot bedrag; anderzijds is dit ook wel weer beperkt als er wordt teruggerekend naar wat er voor Utrecht overblijft. Dat vraagt wat de ChristenUnie betreft om sterke specifieke keuzes. Het voorstel gaat niet in op specifieke sectoren behalve op healthy urban living. Als de ChristenUnie echter doorleest valt Energietransitie en gezondheidszorg daar eveneens onder. Daarmee wordt het investeringsinstrument heel breed. Het is de vraag of dit dan uiteindelijk nog innovatie bevordert. Wat de ChristenUnie betreft is innovatie aan de orde waar het heel duidelijk is. Regionale investeringen is een heel specifiek thema. De ChristenUnie opteert voor de keuze gezondheidszorg of gezondheidseconomie zodat dit kan worden aangekleed met opleiding, wetenschap, bedrijfsleven en productie en misschien wel enige industriële economie bv. met UMC, RIVM. Daarmee wordt het heel specifiek gemaakt en kan beperkt budget heel gericht worden geïnvesteerd.
Een ander punt is de al eerder genoemde governance. Uiteindelijk zal politiek moeten worden bepaald wat er gaat gebeuren. De ChristenUnie kan zich voorstellen dat de provinciale portefeuillehouder economie bv. in de Raad van Toezicht plaatsneemt om m.n. sturing te houden op beleid en het provinciale geld dat zij heel specifiek investeert.
De ChristenUnie is van mening dat de samenhang tussen EBU en ROM helder moet zijn en blijven.

Mevrouw Hoek merkt op dat 50PLUS zich zorgen maakt over het feit dat in het voorliggende voorstel weinig is terug te lezen over het vitale platteland. Het wordt wel regionaal genoemd, maar daarbij gaat het om Utrecht, Amersfoort en Hilversum. Daarmee worden niet de buitengebieden bedoeld. Als een ROM wordt ontwikkeld, staat 50PLUS op het standpunt dat er een balans moet zijn tussen de grotere en kleinere gemeenten. Als bedrijven uit het buitenland worden aangetrokken zullen de medewerkers juist de buitengebieden opzoeken om te wonen. Daar neemt het OV echter af. Als het OV niet goed is, zullen die mensen de auto nemen naar de Stad waarmee de Ring weer volloopt. Geïnformeerd wordt of het College het met 50PLUS eens is dat in het kader van de ROM moet worden ingezet op een balans tussen verstedelijking, buitengebieden en dorpen. Voorkomen moet

worden dat eenzelfde beeld ontstaat zoals in bv. Frankrijk, Spanje en Italië; drukke steden en lege dorpen.

De heer Boswijk zet uiteen dat het CDA de voordelen van de ROM en de noodzaak om deze te starten inziet. Het verheugt het CDA dat het College zo voortvarend tewerk gaat.
Het CDA sluit zich wel aan bij de vragen van de SP en de PvdA hoe de ROM zich verhoudt tot de EBU. Voorts deelt het CDA de door de SGP geuite zorg of de governance. Het CDA staat eveneens op het standpunt dat de Staten nog niet echt een debat hebben gevoerd over de principiële keuze wat m.n. in de ROM zal worden gedaan; het CDA zou een dergelijk debat op prijs stellen.
Het CDA is het afgelopen jaar kritisch geweest richting de EBU omdat zij ziet dat er veel aandacht uitgaat naar economische ontwikkelingen in de Stad en nog te weinig naar de regio in het bijzonder naar het MKB. Het CDA bekruipt enigszins het gevoel dat dit met de ROM opnieuw gaat gebeuren omdat in het stuk veel wordt gesproken over ontwikkelingen in het verstedelijkt gebied.
De gemeenten Utrecht, Amersfoort, Hilversum en de Universiteit van Utrecht dragen bij aan de ROM. De vraag is of er dan straks nog wel voldoende aandacht is voor innovatie en economische ontwikkeling in bv. de Ronde Venen of Woerden waar ook prachtige bedrijven zitten.

Mevrouw Godschalx merkt op dat het de VVD verheugt dat er stappen worden gezet naar het opzetten van een uitvoeringsorganisatie. De VVD deelt wel de zorgen over de verhouding tussen de EBU en de ROM. Het moet heel duidelijk zijn wat de verantwoordelijkheden voor deze organisaties zijn zodat er geen werk dubbel wordt gedaan maar ook dat voor andere partijen duidelijk is hoe die twee zich tot elkaar verhouden.
De VVD vraagt zich af waarom het nodig is om die twee naast elkaar te laten bestaan. Er kan bv. ook worden gekeken naar het model in Zuid-Holland waar meerdere triple helix organisaties zoals de EBU zijn die samenwerken met een uitvoeringsorganisatie. De vraag is of daarnaar is gekeken en wat de voordelen zijn van het scenario dat thans wordt voorgesteld boven de structuur die nu in InnovationQuarter bij Zuid-Holland wordt gebruikt.
Tot slot pleit de VVD voor nadruk op anticyclisch investeren. Voorts wordt gememoreerd dat de VVD bij de algemene beschouwingen vragen heeft gesteld of de uitvoeringsorganisatie zich niet juist met transitie onderwerpen en onderwerpen op het gebied van energie zou moeten bezighouden en of de rol van de provincie niet vooral zit in de agendasetting binnen een goede aansturingsstructuur zoals Zuid-Holland heeft.

De heer IJssennagger deelt mede dat de werkgelegenheid de PVV ter harte gaat maar wel op een andere manier dan hier wordt getoond. De provincie creëert hier zelf werkgelegenheid.
De PVV heeft sterk de indruk dat er sprake is van een doublure aan functies tussen EBU, ROM en OMU. De PVV kan zich voorstellen dat één organisatie, met één directeur die drie organisaties i.c. afdelingen aanstuurt, voldoet.
De PVV deelt derhalve de vrij breed uitgesproken zorg. Nu is al zichtbaar, dat een aantal taken van de EBU wordt overgeheveld naar de ROM. De vraag is wat er dan nog overblijft van de EBU en of van hetgeen overblijft niet beter een afdeling kan worden gemaakt van de ROM.
Wellicht is voor de provincie intern wel duidelijk wie wat doet, maar de PVV denkt dat dit niet geldt voor ondernemers.
De PVV pleit ervoor het voorliggende voorstel terug te nemen en met een nieuw voorstel te komen waarbij de genoemde drie organisaties ergens centraal worden aangestuurd. Verwacht wordt dat de provincie daaraan meer heeft dan het optuigen van nog een vehikel.

Gedeputeerde Van den Berg onderschrijft dat een ROM nogal wat is, maar zal trachten de Commissie te overtuigen van het nut en de noodzaak van een dergelijk instrumentarium. Hij memoreert dat bij een ander agendapunt is gesproken over de proceslegitimiteit als het gaat om de Energietransitie m.n. als dit samen wordt gedaan met andere partijen; feitelijk geldt dat ook met Economie.
Economie doet de provincie niet alleen; de vraag is zelfs of provincie wel economie doet en of het

niet veel meer iets is van de markt/marktpartijen. De provincie gaat echter wel over welke economie of innovatie zij wil stimuleren en welke takken van sport nu het beste in Utrecht op zijn plaats zijn met betrekking tot de werkgelegenheid. In die zin is het goed dat de provincie zich over die vraag buigt als het gaat om het beleid. Dat zijn ook de vraagstukken die de Staten hebben in de zin of zij daarover nog wel gaan als een ROM in welke vorm dan ook op afstand wordt gezet.
Uit het rapport van PWC en het eerdere rapport van de RR over de EBU is wel duidelijk geworden dat Utrecht in een netwerkorganisatie zit en een snel veranderende organisatie is in een versnipperd economische veld waarin het bedrijfsleven juist op zoek gaat naar één loket. Dat is ook het streven. Een duidelijk loket dat gedragen wordt door de provincie maar ook door meerdere, niet alleen overheid, partijen.
Als het gaat om de slagkracht is het wenselijk om een dergelijk instrumentarium op afstand te hebben. Ter illustratie wijst spreker op Vitens. De provincie zit daar wel in als het gaat om het beleid, maar de uitvoering daarvan wordt niet door de provincie gedaan.
Het College meent dat healthy urban living het profiel van de provincie behoorlijk dekt, maar wellicht moet daar straks nog een aantal takken van sport bij komen.
Spreker bestrijdt dat de Staten de ROM 'ingerommeld' worden. Hij heeft de Staten eerder geïnformeerd over de stappen, die de provincie in deze zou willen nemen. De Staten hebben ook verzocht dat verder uit te zoeken. De vraagstukken over de financiële middelen zullen nog nader moeten worden geduid.
Het gaat niet alleen om Utrecht, Amersfoort, Hilversum, de universiteit van Utrecht en het UMC maar ook over de U10 en de regio Amersfoort waarin individuele gemeenten op een bepaalde manier willen bijdragen.
Het gaat nu goed in de provincie Utrecht. De werkeloosheid is laag en neemt nog verder af. Voorgestaan wordt dat Utrecht bovenaan blijft staan, haar werkgelegenheid goed op orde houdt, de bedrijven vitaal blijven, bedrijven op het platteland ook meeprofiteren van datgene dat wellicht meer rondom de steden gebeurt. Als de bedrijven groeien, is er ook mobiliteit en werkgelegenheid voor die bedrijven.
Het is van belang juist dit soort instituties in te stellen op het moment dat het niet slecht gaat. Er wordt doorontwikkeld omdat onderzocht is dat het van belang is om een investeringsvehikel te creëren.
Spreker benadrukt dat er nog geen besluitvorming plaatsvindt over het geld en wie er allemaal in zit. Wel wordt terecht gesteld dat duidelijkheid moet worden geschept over de vraag hoe de EBU, OMU en ROM zich tot elkaar verhouden. In de voorliggende stukken is wel enigszins duidelijkheid verstrekt over wat de EBU blijft doen. De ROM doet m.n. investeringen, fondsen, handel en buitenlandse bedrijven naar Utrecht halen. Dit betreft m.n. de 'hoe-vraag'; de 'wat-vraag' is de triple helix waarvoor de EBU aan de lat staat. De gezamenlijke overheden en marktpartijen in de triple helix bepalen de Economische Agenda; de ROM moet die vervolgens uitvoeren.
De heer Van Essen hoort hoe het College de samenhang tussen EBU en ROM heeft bedacht. Deze relevante informatie leest hij echter niet terug in het Statenvoorstel. Spreker roept het College op om de Staten daarover niet alleen in dit debat maar ook daarbuiten wat meer informatie te geven.
De heer IJssennagger heeft de indruk dat niet duidelijk is overgekomen wat het bezwaar van de PVV o.a. is. De PVV heeft niet zozeer bezwaar tegen de taken, maar tegen het feit dat hiervoor weer een apart vehikel wordt opgericht. De vraag is waarom deze taken niet kunnen worden ondergebracht bij een van de andere organisaties c.q. waarom de drie organisaties niet kunnen worden ondergebracht in een organisatie met één directie die drie of vier afdelingen aanstuurt die de verschillende taken doen.
Gedeputeerde Van den Berg antwoordt dat het niet de bedoeling is weer de nodige versnippering aan te brengen dan wel doublures in functies/rollen. Er is op dit moment een hele duidelijke scheiding aangebracht tussen wat de EBU (nog) doet en wat de ROM gaat doen. De provincie had daarin eveneens graag ondergebracht datgene waarvoor de OMU is ingericht t.w. fysieke projecten m.n. op het gebied van transformaties detailhandel en kantoren. Die inweefsnelheid kan echter niet

voor elkaar worden gekregen, omdat de desintegratiekosten in dat geval te groot zijn. Dat is te ingewikkeld. Het is echter wel iets dat op termijn wordt ingericht zodra de ROM is ontwikkeld.
Wat er moet worden gedaan en waarop wordt gestuurd is conform de EBU een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de partijen die deel uitmaken van de EBU. De Economische Agenda, waarin een ieder zijn accenten legt, wordt gezamenlijk vastgesteld en zo nodig bijgesteld.
Voor wat betreft de governance wordt eraan gedacht dezelfde splitsing aan te brengen als bij Vitens. Dat houdt in dat de inhoudelijk gedeputeerde zich bezig zal houden met de economische opgave van de regio en of die al dan niet moet worden bijgesteld en de financieel gedeputeerde zich bezighoudt met de aandelen. De governance is uitermate belangrijk ook in het licht van staatssteun.
De provincie probeert te participeren en fondsen in te richten waarbij zij bestaande bedrijven in de provincie Utrecht helpt een stapje vooruit te komen; m.n. ook MKB-bedrijven als die moeite hebben om te innoveren omdat zij geen geld vanuit de markt krijgen. In die marktimperfectie tracht de provincie de ROM juist in te zetten. Bekeken moet worden bekeken of de provincie daarmee precies tussen Brussel en de banken in zit. Dat moet goed worden uitgezocht.
Wat de governance en finance betreft zijn er derhalve nog de nodige uitzoekvragen.

Mevrouw Godschalx informeert of zij goed begrijpt het College in principe wel naar een integratie van zowel EBU, ROM en OMU wil maar dat hiervoor tijd nodig is.
Voorts verzoekt zij een nadere toelichting op de genoemde Agendasetting en Energietransitie.

De heer Van Essen informeert of de gemeenschappelijke agenda, die de basis zou moeten vormen, er al is of nog wordt ontwikkeld.

De heer Van den Dikkenberg hecht eraan de inhoudelijke Agenda de adresseren.
De SGP sluit zich aan bij het idee van de PVV om het voorstel terug te nemen en te komen met een voorstel voor het eindplaatjes. De Staten kunnen daarover vervolgens een principe besluit nemen. Nu zijn er allemaal sporen naast elkaar voordat duidelijk is wat het eindplaatje uiteindelijk gaat worden. De SGP wil daarin meer inzicht.

De heer IJssennagger begrijpt wat het College wil, maar denkt dat het in dat geval wordt omgedraaid op grond waarvan de PVV zich in grote lijnen aansluit bij de SGP. Hij wijst op de ODRU en RUD en hoeveel moeite de provincie heeft om van die twee organisaties een organisatie te maken. De PVV staat op het standpunt dat het probleem thans wordt opgezocht. Er wordt nu een derde organisatie opgericht en vervolgens wordt geprobeerd om drie organisaties tot een organisatie om te vormen. De PVV kan zich voorstellen dat eerst van de twee organisaties een organisatie wordt gemaakt met de belofte dat er een derde taak bij komt. De PVV meent dat het eenvoudiger is vanaf het begin te starten met één organisatie onder leiding van één management.
Spreker onderschrijft dat de organisaties verschillende taken hebben, maar binnen de provincie worden eveneens verschillende taken uitgevoerd onder één Bestuur.

Mevrouw Hoek memoreert dat 50PLUS nog geen reactie heeft gekregen op haar vraag in eerste termijn.

Mevrouw De Haan heeft nog niet goed begrepen wanneer er dan wel besluitvorming over finance en governance komt en een reactie op het specifieker kiezen voor een bepaalde sector.

Gedeputeerde Van den Berg zet uiteen dat de energie-opgave ook een onderdeel daarvan is. Het gaat niet alleen om business development, bedrijven helpen. Fysieke projecten als het gaat om energietransitie kunnen ook goed een landing krijgen in de ROM. Dat wordt zeker meegenomen.
De EBU is een stichting, die de triple helix op dit moment prima doet door middel van get connected bijeenkomsten en monitoring. Het College zou die organisatie zeker in het leven willen houden; juist op afstand als het gaat om het gezamenlijk vormen van de Agenda.

Naar aanleiding van een desbetreffende opmerking van mevrouw Godschalx licht spreker toe dat de EBU een stichting is met een Board die aanstuurt en uitvoert.
Voor wat betreft de aangegeven precisiering rondom healthy (zorgindustrie) merkt spreker op dat dit prima een onderdeel zou kunnen zijn van de Board. Spreker staat op het standpunt dat de Staten moeten bewaken welke punten zij in de programma's willen hebben vanuit de provincie als het gaat om zorg of health. Spreker kan zich echter voorstellen dat bv. fietspaden ook iets met health te maken hebben. Daarin zijn derhalve nogal wat keuzes te maken, niet alleen in het fysiek maar ook in bedrijven die zich daarmee bezighouden.
Het is de bedoeling dat alle gemeenten, evenals in het geval van de EBU, contributie gaan betalen aan de ROM. Dat wil niet zeggen dat bedrijven in ieder dorp allemaal evenredig of in balans een beroep doen op die ROM. Waar de meeste aanvragen en participaties zullen landen zal ongetwijfeld naar rato zijn. Dat kan ook een bedrijf in een gemeente zijn die wellicht nog niet meebetaalt, omdat het wel om de gehele provincie Utrecht gaat.
Mevrouw Hoek memoreert dat onlangs € 14 mln. van de BRU gelden is afgedragen aan het debacle Uithoflijn. Nu gaat de provincie iets nieuws inrichten waaraan gemeenten contributie moeten betalen. Geïnformeerd wordt of daarbij direct de garantie wordt gegeven dat dit geld nooit ergens anders voor wordt gebruikt dan waarvoor het is bedoeld.
Gedeputeerde Van den Berg antwoordt dat dit niet anders is dan thans ter zake van de EBU is geregeld. Gemeenten betalen contributie aan de EBU om uitvoering te geven aan de EBU doelstellingen i.c. de regionale Economische Agenda. De regionale Economische Agenda is niet anders dan de huidige Economische Agenda zoals de provincie die voert. Deze zal echter ongetwijfeld worden aangepast op het moment dat de kwartiermaker straks aangeeft welke accenten doorgenomen moeten worden als het gaat om healthy urban living omdat dit in Utrecht nog steeds bovenaan staat.
Het is de bedoeling te komen tot één organisatie, maar niet met de EBU daarin ondergebracht. Het College staat een Board, Advisory Board of trpple helix organisatie voor die 2 -3 keer per jaar in overleg met de Staten bepaalt wat de provincie aan economische activiteiten wil stimuleren via de uitvoeringsorganisatie ROM. Dat moet absoluut gescheiden blijven. Een dergelijke voorziening is nodig. Dat is in Noord-Holland het geval, maar zeker ook bij InnovationQuarter waar een aparte triple helix in de vorm van een Board aanwezig is. De ROM is een kwestie van tijd omdat voorgestaan wordt zo min mogelijk desintegratiekosten te maken als het gaat om doublures van functionarissen. Ook zullen op termijn fysieke projecten zoals Energietransitie worden ingeschoven.
De heer IJssennagger informeert waarom de ROM niet direct in de organisatie wordt ingeschoven.
Gedeputeerde Van den Berg antwoordt dat er een aantal redenen is waarom wordt voorgesteld een investeringsvehikel op te richten. Dat is niet alleen omdat PWC dit wil, maar ook omdat de provincie een titel wil hebben om groter geld binnen te halen via NL-Invest. Zonder ROM komt de provincie niet aan tafel. Dat is wel van belang voor de economische ontwikkeling van de provincie. Dat is de reden dat wordt voorgesteld de ROM op te richten met een heldere governance- en financieringsstructuur.
Mevrouw De Groot memoreert haar vraag tijdens de infosessie over de ROM waarom de banken hier niet in stappen. Geantwoord werd dat de banken het te risicovol vinden. Dat vindt 50PLUS een belangrijk punt in deze.
Gedeputeerde Van den Berg licht toe dat dit precies de reden is waarom investeringsmaatschappijen worden opgericht. Een bank mag van de toezichthouder AFM of Basel, Europese regelgeving, bepaalde risicodragende investeringen niet doen. Het doel van de ROM is dat risico via particulier kapitaal af te dekken. Daarbij zij wel opgemerkt dat dit voor de provincie aan forse regels gebonden is, omdat de provincie niet aan staatsteun mag doen.

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

3.3 Memo GS inzake Climate Planet

3.4 Memo inzake aanbieding inventarisatie van energieverbruik en potenties in de Regio U1016
Conform afspraak bij de vaststelling van de agenda zullen deze onderwerpen schriftelijk worden afgedaan.

4. MOBILITEIT

4.1 Stavaza grote projecten

Gedeputeerde Straat vestigt de aandacht op de voortgang van de Uithoflijn. In de laatste Statenbrief zijn de Staten geïnformeerd over de mijlpalen die moeten worden gehaald om te kunnen starten met het proefbedrijf. Een van de belangrijkste mijlpalen is het indienen van een integrale safety case; dit is de aantoonbaarheid van de werking van het veiligheidssysteem van Bombardier. Afgelopen vrijdag is de safety case ter beoordeling ingediend bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Een belangrijke stap voor de aanvraag van de indienstellingsvergunning voor de Uithoflijn. Bij een positief advies van de ILT kunnen vervolgens de indienstellingsvergunningen worden aangevraagd bij de RUD. Als deze stappen volgens het afgesproken tijdschema verlopen kan het proefbedrijf volgens planning in februari starten. De start exploitatie in juli 2019 blijft daarmee haalbaar. Spreker hecht er wel aan om nogmaals te benadrukken dat ook in het proefbedrijf nog tegen zaken kan worden aangelopen die nu nog niet zijn te voorzien. Uiteraard zal hij de Staten op de hoogte houden.

4.2 SV Voorkeursvariant Toekomst N201

De voorzitter memoreert dat zich hiervoor een aantal insprekers heeft aangemeld, die zij als eerste het woord geeft.

De bijdragen van de heer Bogaers, de heer Tetteroo (lid van het Actiecomité 'De oude spoordijk blijft..Natuurlijk'), mevrouw Buitenhuis (Dorpsraad Vreeland), de heer Bos en de heer Visser 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 insprekers.

Mevrouw Lejeune informeert wat precies de vraag is ten aanzien van het Bellopad indien voor optie 3 wordt gekozen.

Mevrouw Poppe informeert of de heer Visser de N201 dagelijks gebruikt vanwege woon-werkverkeer. Indien dat het geval is, veronderstelt zij dat de heer Visser ziet hoe mooi en kwetsbaar dat landschap is. Op grond daarvan is de vraag of hij het dan niet reëel acht dat de provincie dat tracht te behouden en bewerkstelligt dat hij zo mogelijk een andere route kan kiezen.

De heer Van Kranenburg verzoekt de heer Tettero nader toe te lichten waar fietsers en voetgangers elkaar in de weg zitten.

De heer Tetteroo licht toe dat het fietspad bij verbreding van de N201 naar vier banen waarschijnlijk verloren zou zijn gegaan. Nu die variant naar verwachting niet wordt gekozen, blijft een fietspad langs de N201 liggen.
In het verleden heeft de gemeenteraad een verharding van het Bellopad afgewezen. Om die discussie voorgoed te voorkomen is zijn pleidooi voor de fietsers ook een mooie natuurbeleving te creëren in de vorm van een aantrekkelijke fietsboulevard door de Vinkeveense Plassen, de natuurgebieden, waarin de provincie veel heeft geïnvesteerd, te behouden en het Bellopad ongerept te laten.

De heer Visser bevestigt dat hij de N201 dagelijks gebruikt vanwege woon-werkverkeer. Omdat de weg van ca. 7.00 – 9.30 uur vaststaat van Nederhorst den Berg tot en met het Amsterdam-Rijnkanaal, probeert hij de N201 's morgens om 6.45 uur voorbij te zijn.

Spreker is met name bekend met het stukje Hilversum tot en met de A2. Vanaf Hilversum ligt aan de ene kant natuurgebied, maar eveneens het brede kanaal dat volgens hem niet meer beroepsmatig wordt gebruikt. Daar is in zijn visie derhalve ruimte. Tussen Vreeland en het Amsterdam-Rijnkanaal betreft het weilanden met voor zover hij weet een redelijk lage ecologische waarde.
Daarbij denkt spreker dat de natuur zal verbeteren als de doorstroming wordt bevorderd.

De bijdragen van mevrouw Vonhoff (mede namens de heer Vonhoff en mevrouw Bes), mevrouw Verweij (raadslid SP Hilversum), mevrouw Bosman (Vrienden van het Gooi), de heer Metz (Vrienden van het Gooi) en de heer Ende (Reizigersvereniging Rover) zijn als bijlagen bij het verslag gevoegd. Kortheidshalve zij verwezen naar de inhoud.

De heer Van Essen merkt op dat mevrouw Verweij zich zorgen maakt om de Gooische natuur m.n. in het Noord-Hollandse deel. Het gaat nu om aanpassingen aan de Utrechtse kant waarbij m.n. denkrichting 3 voorligt. Spreker informeert of er bepaalde onderdelen zijn in denkrichting 3 waarover zij zich vooral zorgen maakt in relatie tot de natuur in het Gooi.

Mevrouw Verweij antwoordt zich vooral zorgen te maken over de knip in besluitvorming, omdat Noord-Holland pas over een half jaar een besluit neemt. Met het aan twee kanten iets doen aan de weg in de zin van verbreden/versterken wordt het probleem van de brug bij het Amsterdam-Rijnkanaal niet opgelost. Er zal een trechter ontstaan. Een mogelijke variant is om de weg om te leiden richting vliegveld Hilversum.
Spreekster vindt het lastig om te begrijpen dat PS en GroenLinks in het bijzonder een besluit zouden nemen dat nadelig kan zijn voor de natuur.
De natuurorganisaties zijn slecht of niet gehoord, de onderzoeken zijn niet volledig en er is geen integraliteit met de provincie Noord-Holland. Op grond hiervan is haar vraag hoe goed het overleg met de projectleider van de provincie Nood-Holland is geweest.
Het vorenstaande zou wat haar betreft onderdeel moeten uitmaken van de besluitvorming door PS Utrecht. Het gaat om veel geld en de vraag is of het probleem wordt opgelost zonder integrale aanpak en of niet beter kan worden ingezet op bv. het landelijk convenant milieuzones of aansluiting bij het convenant Vrachtverkeer Gooi- & Vechtstreek.

De voorzitter bedankt de insprekers voor hun komst en bijdragen. Zij stelt vervolgens het voorliggende Statenvoorstel inhoudelijk aan de orde.

De heer Mourik-Geluk deelt mede dat de voorkeursvariant 3 het CDA verheugt. Er is echter nog wel veel onduidelijk. Er wordt thans op hoofdlijnen een besluit genomen. De nadere invulling van de knelpunten zijn deels benoemd. In het voorstel staat dat oplossingsrichting 3 negatieve gevolgen heeft voor de natuur. Dat is echter in de visie van het CDA wat ingewikkeld uitgewerkt in het voorstel en de onderliggende stukken. Het is wat bij elkaar sprokkelen wat er nu precies aan de hand is.

Mevrouw De Groot zet uiteen dat bij de burgers, tal van raadsleden en organisaties in de betrokken gemeenten de aanpassing van de N201 met als mogelijk resultaat opwaardering tot een snelweg door het Markerland, de Vinkeveense Plassen, de dorpen Loenersloot, Vreeland het liefst doorgetrokken naar de A27 niet bekend was. De commotie was groot en de dorpsraden besloten tot voorlichting. Menigeen was, niet onterecht, zeer bevreesd omdat de helft van de voorstellen uit het rapport een totale vierbaansweg met 100 km/u door een prachtig natuurgebied betrof. Talloze inwoners, dorpsraden, milieu- en natuurorganisaties klommen in de pen om dit schrikbeeld af te wenden.
50PLUS ontkent zeker niet dat de N201 een drukke weg is, maar het is vooral tijdens de spitsen dat het verkeer soms kort of langer oponthoud heeft. Dat heeft ook deels te maken met het feit dat er op de A2, nadat er van 2 x 4 stroken naar 2 x 5 stroken werd opgeschaald, onvoldoende aanpassingen zijn gedaan aan de op- en afritten.

Het verheugt 50PLUS dat GS na alle commotie variant 3 voorstellen, waarmee hopelijk geen ingrijpende verbreding en aanpassing van de huidige maximum snelheid van 80 km/u nodig is.
GS geven aan dat ook vergroting van de mogelijkheid van OV, de fiets en extra acties voor lucht, geluid en natuur in de uitwerking worden meegenomen. Dat verheugt 50PLUS eveneens.
In het kader van lucht en geluid verzoekt 50PLUS ook de mogelijkheid van een al zeer lang gekoesterde wens nl. de aanleg van een aquaduct bij Vreeland nader te onderzoeken.
Met klem verzoekt 50PLUS de dorpen met bebouwing direct langs de N201 w.o. Vinkeveen, Loenersloot, Vreeland waar mogelijk te ontzien.
GS stellen voor om denkrichting 3 in het komende jaar in samenspraak met belanghebbenden en omwonenden uit te werken. Geïnformeerd wordt wat GS onder het laatste verstaan.
Geïnformeerd wordt of GS bereid zijn om de mogelijkheden van een aquaduct bij Vreeland nader te onderzoeken en te begroten.
Tot slot wordt gevraagd of MME ook tussentijds over de planvorming en kostenraming wordt geïnformeerd.

De heer IJssennagger deelt mede dat de PVV de insprekers volledig begrijpt; indien hij daar zelf had gewoond, zou hij waarschijnlijk hetzelfde hebben gezegd. Spreker memoreert zich Utrecht nog te herinneren zonder A27 en A28, over de A2 te hebben gereden toen dit nog een soort veredelde provinciale weg was en Oudenrijn een kruispunt was met stoplichten zoals de Berekuil. Dat was echter wel in een tijd dat er in Nederland nog maar 8 – 9 miljoen woonden. De bevolkingsgroei is de oorzaak dat wegen moeten worden aangelegd en verbreed. Aanvaard wordt dat de bevolking groeit, dat werkeloze mensen uit het oosten van het land naar het westen worden gestuurd omdat daar genoeg banen zijn. Het is onvermijdelijk dat de druk op de Randstad steeds groter wordt.
De PVV acht het te gek dat de heer Visser zo vroeg moet vertrekken om op tijd op zijn werk te kunnen zijn. Zo dient niet te worden omgegaan met mensen die hard werken om onze welvaart te betalen. Er is sprake van een groot verkeersprobleem; dat vergt extra wegcapaciteit. Voor de PVV maakt niet zozeer uit waar dat wordt gerealiseerd. Iedere weg is slecht voor de natuur.
Voorgesteld wordt te kiezen voor denkrichting 3. De PVV constateert dat deze denkrichting feitelijk alleen minnetjes scoort op het oplossen van de verkeersproblematiek. Op grond hiervan vraagt de PVV zich af waar de provincie mee bezig is.
Desgevraagd door de heer Van Kranenburg antwoordt spreker het niet te hebben over het aantal mensen dat in hun bus kan. Feit is dat een bus van buiten de stad niet rechtstreeks van A naar B rijdt, waardoor de reis vele malen langer duurt dan met de auto. Dat acht de PVV onacceptabel. Hij memoreert dat de PVV altijd heeft betoogd dat het OV prima is als in de stad wordt gewoond en gewerkt maar als iemand daarbuiten woont geen redelijk alternatief is, althans niet voor diegenen die dagelijks hard werken om onze welvaart te betalen. Daar gaat het wel om.
De PVV kiest niet voor denkrichting 3, omdat dit de verkeersproblematiek niet oplost. Een van de argumenten voor afwijzing van denkrichting 1 is de verkeer-aantrekkende werking. In eerdere vergaderingen heeft de PVV uitgelegd, dat een verkeer-aantrekkende werking niet bestaat. De PVV onderschrijft dat denkrichting 1 geld kost, maar dat was ook het geval bij de aanleg van de A27 en A28. Er zal moeten worden geïnvesteerd voor een goede oplossing van de verkeersproblematiek. .

Mevrouw Ens merkt op dat het de VVD verheugt dat er in deze Statenperiode nog een voorstel ligt voor de aanpak van dit doorstromingsknelpunt in de provincie Utrecht. De VVD waardeert de dappere poging van het College om een heldere uiteenzetting te geven over vier varianten; dat geldt eveneens voor de vergelijking die wordt gemaakt. De VVD leest tegelijkertijd een worsteling van het College om tot een uitgesproken voorkeursvariant te komen. De provincie wil niet stil blijven staan maar ook niet op kosten van de provincie problemen op de rijkswegen oplossen/voorkomen.
De provincie wil de landelijke omgeving en de kwetsbare natuur ter plaatse niet te veel belasten. Er wordt derhalve gezocht naar iets daar tussenin, hetgeen de VVD wel terugziet in het voorliggende voorstel; van alles een klein beetje.

Los hiervan schrikt de VVD wel van twee, niet de minste, onderdelen in het voorstel t.w. de kosten en het effect op de doorstroming van het verkeer.
De VVD wil de knelpunten op de N201 graag oplossen, maar is er nog niet zeker van dat dit met deze enorme investering in voldoende mate het geval is.
Door de NMU is de suggestie gedaan om slimme dimbare verlichting toe te passen. De VVD is benieuwd of dit een haalbare suggestie is.
Voorts memoreert spreekster de presentatie enige tijd geleden over circulariteit. Vooral projecten die de provincie zelf initieert zouden zich ervoor leden om hier iets over te zeggen. De VVD mist dit in het voorliggende voorstel, hetgeen wordt betreurd. Verzocht wordt in de toekomst te bekijken of dit onderwerp ook aan bod kan komen.
De heer Van Essen deelt de constatering dat de voorliggende denkrichting misschien veel meer kost dan gedacht en veel minder doet dan gehoopt. De vraag is of dit niet direct het dilemma met zich meebrengt dat straks heel veel geld wordt gestoken in iets dan heel weinig doet. Geïnformeerd wordt hoe de VVD dit ziet.
Mevrouw Ens antwoordt dat dit precies het dilemma is dat zij, met meer woorden, in haar betoog heeft willen schetsen. De VVD vindt dit een ingewikkeld dilemma en ziet liever het tegenovergestelde t.w. een variant dat weinig kost en de verkeerskundige problemen zo goed mogelijk oplost.
De heer Strandstra informeert of het dan niet verstandig is het College te vragen PS meer inzicht te geven in de gevolgen van alle varianten en pas daarna te besluiten. .
Mevrouw Ens antwoordt dat het de PvdD vrij staat om vragen te stellen aan het College. Er ligt echter al het een en ander aan onderzoek. Het gaat thans om het bepalen van een denkinrichting waar de VVD op zich niet tegen is. De VVD vindt denkrichting 3 gezien de breedte van denkrichtingen die voorliggen de juiste keuze. Zij signaleert echter het dilemma dat de denkrichting, die er als beste uitkomt, alsnog veel geld kost en de doorstromingsproblemen niet goed genoeg oplost.
De VVD is er voorstander van om meer te onderzoeken en beter te kijken wat het een en ander betekent maar dan wel binnen de voorgestelde denkrichting 3.

De heer Van Kranenburg acht de uitspraak dat het meer kost dan gedacht en minder doet dan gehoopt een goede samenvatting van het dilemma waarvoor de provincie staat. Er moet echter wel wat gebeuren; de vraag is wat.
De ChristenUnie verzoekt het College voor de PS-vergadering toe te lichten wat er nu precies staat op blz. 282 van de stukken. Voorts wordt verzocht om een kort inzicht in het overleg met Noord-Holland en het contact met de natuurorganisaties en terreinbeheerders.
Het voorstel, variant 3, is een aanpak die van de thans voorliggende varianten het dichtst bij de uitgangspunten van de ChristenUnie ligt. De ChristenUnie kan zich toch voorstellen, dat een 60 km/u regiem op deze weg extra winst kan opleveren; de weg kan in dat geval smaller zijn, zal geen verkeer-aantrekkende maar eerder een –afstotende werking hebben en er zijn minder investeringen nodig. Geïnformeerd wordt of het College bereid is dit nader uit te werken in een variant.
Op blz. 11 van het rapport, toelichting op verschillen in uitgangspunten onderzoeken, wordt weliswaar ingegaan op de haalbaarheid van het afwaarderen van de N201 naar een 60 km /u weg, maar er wordt precies andersom geredeneerd dan de ChristenUnie zou doen. Er wordt nl. afgevinkt waarom hiertoe niet zou moeten worden overgegaan.
Naar aanleiding van een desbetreffende opmerking van mevrouw Ens merkt spreker op dat gebrek aan doorstroming ontstaat door een overmaat aan auto's. De ChristenUnie verwacht dat het onaantrekkelijker maken van de weg minder auto's tot gevolg zal hebben.
Een ander argument, dat wordt aangevoerd, is dat er op de N201 weinig erfafsluitingen zijn. De ChristenUnie staat op het standpunt dat dit niet per definitie hoeft te betekenen dat het een 80 km/u moet zijn.
Concreet is de vraag van de ChristenUnie of het college bereid is een 60 km/u regiem nader te onderzoeken.

De heer Van Essen zet uiteen dat GroenLinks positief is over de brede verkenning van zeer verschillende denkrichtingen met ook een eerste inschatting van effecten, kosten en baten. Dat geeft veel inzicht. Er is duidelijk niet over een nacht ijs gegaan. Ook goed dat er al een participatieproces heeft plaatsgevonden, alhoewel GroenLinks naar aanleiding van de insprekers wel benieuwd is waarom natuurorganisaties niet zijn geraadpleegd. Geïnformeerd wordt of het College dat herkent.
De onderzochte denkrichtingen gaan heel breed. De mogelijkheid, die GroenLinks heeft gemist in de vele stukken, is het gericht weren van vrachtverkeer m.n. van en naar Schiphol en Flora Holland. Uit eerdere besprekingen hierover is gebleken dat veel vrachtverkeer de N201 gebruikt. GroenLinks acht het meest wenselijk, dat dit vrachtverkeer de snelwegen gebruikt. Daarvoor zou wellicht ook een specifieke knip kunnen worden geïntroduceerd. Dat gaat minder ver dan de twee knips zoals nu in denkrichting 4 zitten, maar zou wellicht een bijdrage kunnen leveren aan de verschillende opgaven.
Ook aansluiten bij het door een van de insprekers genoemde convenant in Noord-Hollandse deel lijkt GroenLinks het overwegen waard. Verzocht wordt om een reactie van het College.
Het resultaat van de vele onderzoeken overziend valt GroenLinks vooral op, dat de indicatieve analyse van kosten en baten van alle vier denkrichtingen zeer negatief is. In de nu voorgestelde denkrichting 3 zijn de kosten zelfs negen keer zo hoog als de totale baten. Het is nog indicatief, maar de verhouding is dusdanig dat wel helder is dat de kosten niet in verhouding staan tot wat het oplevert.
GroenLinks vraagt zich af hoe hier nu mee verder.
Onderzoeksbureau Decisio en Twijnstra & Gudde concluderen, dat kleinschaligere investeringen beter passen bij het gebied en adviseren een adaptieve aanpak. Dat lijkt GroenLinks ook het verstandigste. Het lijkt goed om te zoeken naar een pakket van relatief beperkte ingrepen waarmee de grootste problemen qua bereikbaarheid, geluidsoverlast, luchtkwaliteit en leefbaarheid worden aangepakt en ook klimaat en natuurwaarden de plek krijgen die het verdient. Een compleet pakket dat alles oplost in termen van doorstroming blijkt immers veel te duur in relatie tot wat het oplevert en is dus niet te verantwoorden.
De inleiding in het Statenvoorstel lijkt ook die kant op te gaan. Wat opvalt is dat het ontwerpbesluit zelf de indruk wekt al veel verder te gaan. Dat spreekt niet meer over een denkrichting maar over een voorkeursvariant. Er wordt ineens gesproken over een uitvoeringsbesluit eind 2019 voor wat een basisvariant wordt genoemd die nu al zou moeten worden gekozen om acht specifieke autoknelpunten op de bestaande weg op te lossen. De indicatieve kosten van deze basisvariant zijn met € 225 miljoen op zichzelf al ongeveer vier keer zo hoog als de indicatieve maatschappelijke baten en dan ook allemaal met nog een hogere verkeersgroeiscenario. Die gevoeligheidsanalyse is wat GroenLinks betreft ook nog verstandig om uit te voeren.
Volgens het ontwerpbesluit kunnen bij deze basisvariant mogelijk nog bouwstenen komen. Er wordt gesproken over fiets, OV en nog wat ander zaken maar de status daarvan is toch nogal onzeker en lijken ondergeschikt.
Al met al begrijpt GroenLinks best de wens om verder te werken in de richting van denkrichting 3. Op sommige locaties, vooral dichtbij de kernen, is wat GroenLinks betreft echter een lagere snelheid te prefereren zoals die nu bv. bij Vreeland al is. Het lijkt GroenLinks logisch die 60 km/u te handhaven. Misschien is de 60 km/u ook wenselijk voor wat grotere delen van de weg. In die zin zijn de denkrichtingen vrij afgebakend. Er kan eventueel wat meer worden gezocht naar een mix bv. een variant op denkrichting 4, zonder de knips, is wellicht ook een optie.
GroenLinks worstelt met de vraag hoe dit Statenvoorstel te interpreteren. Om de vrij brede denkrichting 3 nu al te bestempelen tot voorkeursvariant met die acht maatregelen acht GroenLinks een reuzenstap. GroenLinks is er nog niet van overtuigd dat al die acht delen van de basisvariant noodzakelijk en wenselijk zijn; daarvoor wordt nog informatie gemist.
De vraag is waarmee precies het College PS vraagt in te stemmen.
Tot slot verzoekt GroenLinks om meer informatie over de relatie tussen dit plan en de plannen van de provincie Noord-Holland.

De heer De Droog merkt op dat al veel is gezegd. Het uitgebreide en zeer uitgewerkte Statenvoorstel verheugt D66. Dat mag echter ook wel gezien het feit dat hiervoor vorig jaar € 1,2 mln. is gereserveerd. Het kernpunt ligt in de beslissing voor het uitwerken van een voorkeursvariant. Teruggaand naar de basis was de probleemstelling:"De N201 is het grootste doorstromingsknelpunt in onze provincie. Dit ondermijnt de bereikbaarheid en dus de aantrekkelijkheid en concurrentiepositie van onze provincie. Doelstelling van de opdracht: het realiseren van een toekomstbestendige N201, waarbij de bereikbaarheid en de doorstroming worden verbeterd en tegelijkertijd de landschappelijke- en natuurlijke waarden worden behouden en ook versterkt." Een balans waarin D66 zich goed kan vinden. D66 spreekt dan ook waardering uit voor het uitwerken van de motie 'Een plaatje zegt meer dan 1000 woorden.' D66 vindt dat een zeer goed beeld wordt gegeven van de impact en dilemma's die in een variantenstudie naar boven komen op zowel people, planet en profit. D66 zou graag zien dat een dergelijke evaluatie vaker terugkeert; overigens zonder daar meteen structureel zulke dure studies van te willen maken. Bij het indienen van deze motie bij het Mobiliteitsprogramma was het beeld van D66 om vooral de eigen kaders daarin mee te laten wegen. De Omgevingswijzer gaat meer uit van algemene kaders zonder dat te verbinden aan de eigen doelstellingen. Wellicht dat dit nog ruimte biedt voor verfijning in de toekomst. D66 vraagt zich af of dit wellicht een onderwerp is om nader te bekijken in de volgende Statenperiode.
D66 leest dat er veel is samengewerkt met de omgeving en constateert 'reuring' buiten over de varianten. Dat geeft D66 het beeld dat de omgeving tijdig is betrokken bij de afwegingen en nog veel het gesprek kan worden gevoerd. Mede gelet op de vragen van de insprekers is D66 benieuwd hoe GS de participatie in de vervolgfase willen gaan vormgeven. Voorts wordt geïnformeerd hoe de relatie met Noord-Holland daarin is meegenomen en of het klopt, dat de zorgen terecht zijn met betrekking tot het doortrekken van de weg bij de Hoorneboegse Heide. De vraag is of GS informatie met betrekking tot de Noord-Hollandse situatie kunnen meenemen in de volgende fase van dit traject.
In de uitwerking van de varianten wordt vooral uitgegaan van vier autovarianten. Een eventuele integrale benadering over het gebied en de noodzaak van mobiliteit daarin in de toekomst, de verschillende bouwstenen van mobiliteit, vormen daar niet direct een uitgangspunt. D66 ziet wel dat dit in de verdere uitwerking een rol zal gaan spelen. D66 verneemt graag hoe dat vervolgtraject zelf eruit zal gaan zien, vooral waar het gaat om inspraak van PS op de uitwerking.
De gekozen variant klinkt als een balans waarin D66 zich goed kan vinden. D66 is van mening dat de gekozen variant toekomstbestendig is, mits in de uitwerking voldoende rekening wordt gehouden met de kansen die deze variant biedt op het gebied van fiets, OV en smart mobility.
De conclusies uit de MKBA leiden tot het inzicht dat grootschalig investeren in OV weinig zin heeft maar kleinschalig wel i.c. investeren in fietspaden, lokale OV, een aquaduct.
D66 is in het vervolgtraject geïnteresseerd in de kansen van station Loenersloot en vertramming vanaf Uithoorn naar Abcoude. D66 is zich ervan bewust dat dit een grote vraag is, maar zij wil wat meer zien over de afwegingen daaromtrent. Geïnformeerd wordt of GS een licht kunnen schijnen op de OV mogelijkheden die in de verdere uitwerking zullen worden meegenomen.
D66 ziet dat deze variant een nogal negatieve impact heeft op natuur. D66 denkt dat dit voortkomt uit het doortrekken van de bocht bij Mijdrecht. Geïnformeerd wordt of er nog kansen liggen om deze impact te compenseren en zo ja, waar. D66 pleit ervoor de inhoud van de brieven van Utrechts Landschap en NMU mee te nemen in de verdere uitwerking.
Desgevraagd door de heer Van Essen antwoordt spreker dat de term 'variant' in zijn betoog mag worden vervangen door 'denkrichting'. Het voelt echter wel als het uitsluiten van de drie andere denkrichtingen die in het Statenvoorstel zijn opgenomen.
Spreker vervolgt dat het doortrekken van de weg naar Uithoorn in deze denkrichting niet wordt meegenomen ondanks het positief effect op de omgeving.
D66 vraagt zich af in hoeverre is afgewogen de oude weg te verwijderen ten gunste van groen; rechtdoor zou sneller kunnen zijn en wellicht kunnen leiden tot minder asfalt.
Ten aanzien van de financiën merkt D66 op dat € 300 miljoen – 1,5 miljard veel geld is. Over 30 jaar uitgesmeerd betekent dit € 10 – 50 miljoen p/j. Die financiële ruimte zit niet in het provinciaal

Mobiliteitsprogramma. Daarbij wil de provincie het de komende jaren ook hebben over U Ned, Fiets en OV. Geïnformeerd wordt derhalve hoe het voorliggende voorstel wordt gefinancierd en hoe realistisch de bouwstenen in dit voorstel dan zijn als het gaat om tunnels en aquaducten.

De heer Van den Dikkenberg geeft aan dat in het voorstel is te lezen dat GS de problemen van de N201 willen oplossen, zij het dat tussen de regels de meeste informatie staat.
Met betrekking tot de toekomstbestendigheid van het gevraagde besluit leest spreker op blz. 46 van het advies Goudappel Coffeng en Tauw dat denkrichting 3 de bereikbaarheid van de auto verslechtert, de knelpunten rond de verkeersafwikkeling m.n. bij de A2 blijven bestaan, de doorstroming van de auto aanzienlijk verslechtert en extra belasting van het omliggend gemeentelijk wegennet. Bij de beoordeling van criterium 5 uit de Multicriteria-analyse staat voorts rondom robuustheid dat bij denkrichting 3 de knelpunten toenemen en zwaarder worden.
De vraag is of denkrichting 3 nu al dan niet toekomstproof is. In tegenstelling tot de onderliggende stukken wordt dit in het Statenvoorstel wel geconcludeerd.
GS geven aan dat enkele, voor verkeerstoename zorgende, omstandigheden worden overgenomen en gefaciliteerd. Geïnformeerd wordt of het klopt dat dit m.n. Noord-Hollandse verkeersproblematieken betreft en hoe de samenwerking met Noord-Holland daarin is.
De SGP is voorstander van 2 x 2 rijstroken. Daarvoor is echter geen draagvlak. Geïnformeerd wordt of GS kunnen garanderen dat de N201 in de verdere uitwerking echt toekomsproof wordt. De SGP constateert dat de voorliggende variant dat in ieder geval nog niet is.
Uit draagvlakonderzoek door de SGP blijkt dat lokaal de handen slecht op elkaar te krijgen zijn voor een enorme robuuste variant. Op grond hiervan zal de SGP het voorliggende voorstel ondersteunen, mits de beantwoording overtuigend is. Indien dit niet het geval is, is de SGP van mening dat beter niets kan worden gedaan zodat de knelpunten niet zwaarder worden.
Mevrouw Ens begrijpt de uitspraak, dat de voorkeur van de SGP uitgaat naar 2 x 2 rijstroken. Dat geldt eveneens voor de VVD, omdat dit voor de doorstroming verreweg de beste oplossing is. Uit alle onderzoeken blijkt echter dat er ook andere elementen meespelen en zonder naar de context te kijken niet kan worden gezegd dat het 2 x 2 rijstroken zou moeten worden. Geïnformeerd wordt hoe de SGP tegen die context aankijkt.
De heer Van den Dikkenberg antwoordt dat de context vooral is dat het om een zeer ingewikkelde opgave gaat als de provincie alles dat in de omgeving gebeurt wil faciliteren. Indien 2 x 2 rijstroken wordt voorgestaan, moet wellicht van het huidige tracé worden afgeweken in de zin dat op grotere afstand van de woonkernen een nieuw tracé wordt aangelegd dat ten koste gaat van veel natuur. De SGP erkent echter tegelijkertijd dat daarvoor geen draagvlak is, waarmee het niet haalbaar is. De provincie heeft derhalve te dealen met wat er is en kan er wellicht beter niks worden gedaan.

Mevrouw Lejeune deelt mede dat de PvdA op voorhand feitelijk niet veel vragen had maar vooral benieuwd was hoe belanghebbenden tegenover die varianten staan.
In het voorstel staat dat er veel en succesvol is geïnvesteerd in participatie. Op grond hiervan is de PvdA wel geschrokken van het aantal insprekers en hetgeen zij naar voren hebben gebracht.
In het voorstel leest de PvdA dat de doorstroming van het verkeer in alle varianten rood en daarmee slecht is. Dat geeft het gevoel dat er, ongeacht de keuze, veel geld zal worden uitgegeven aan iets dat geen grote oplossing biedt. Als de doorstroming in alle varianten slecht is, moet in de visie van de PvdA vooral worden ingezet op een oplossing die luchtkwaliteit, leefbaarheid en gezondheid verbetert. Vanuit dat oogpunt bekeken wordt voorkeursvariant 3 niet per definitie heel slecht geacht, alhoewel de PvdA eerder neigt naar variant 4. In de visie van de PvdA moet meer worden gedacht aan het ontmoedigen van het gebruik van deze weg dan aan meer asfalt aanleggen.
Met betrekking tot de samenwerking met de provincie Noord-Holland wordt geïnformeerd waarom niet, evenals bij de Rijnbrug is gebeurd, voor gelijktijdige besluitvorming wordt gekozen.
Voorts wordt geïnformeerd waarom er geen overleg met natuur- en milieuorganisaties heeft plaatsgevonden.

Tot slot wordt geïnformeerd wat de haast is. Gelet op de kritiek en het feit dat er nog veel onduidelijk is, vraagt de PvdA zich af of het wellicht niet beter is het voorliggende voorstel niet rijp te verklaren voor behandeling in PS en de besluitvorming over te laten aan de nieuwe Staten.
Mevrouw Ens merkt op dat de vraag is of, indien wordt gekozen voor een variant dat het probleem van de doorstroming niet oplost maar wel aan allerlei andere aspecten iets positiefs bijdraagt, de PvdA vindt dat dit uit het investeringsbudget voor Mobiliteit zou moet worden bekostigd.
Mevrouw Lejeune antwoordt dat de VVD wellicht een punt heeft, omdat alle varianten in het voorliggende voorstel slecht scoren op doorstroming.

Mevrouw Poppe deelt mede dat de SP zich aansluit bij het voorstel van de PvdA besluitvorming over te laten aan de nieuwe Staten. Het heeft de SP verbaasd dat in Utrecht nu al een denkrichting moet worden vastgesteld terwijl Noord-Holland hierover pas over een half jaar besluit. Bovendien zijn volgens de insprekers niet alle onderzoeken met betrekking tot de kwaliteit natuur, milieu en varianten uitgevoerd. De SP pleit ervoor al die onderzoeken te doen/laten doen en op basis daarvan in overleg met Noord-Holland, de natuur- en milieuorganisaties, Rover te zoeken naar een zo goed mogelijke variant. De SP is er voorstander van te proberen de auto's op die weg zoveel mogelijk te weren bv. door het stimuleren van carpoolen en aansluiten bij het Noord-Hollandse convenant Vrachtverkeer Gooi- & Vechtstreek.

De heer Strandstra deelt mede dat de PvdD het huidige aantal rijbanen wil handhaven en de snelheid wil verlagen naar 60 km/u. In die zin sluit de PvdD zich aan bij andere fracties die hierover al het een en ander hebben gezegd en verzoekt om een reactie van het College.
De Nederlandse Staat voert het Urgenda vonnis niet uit. Sterker nog, de emissies nemen toe. Een belangrijke reden van die toename is de economische groei en specifiek emissies door wegverkeer. Het daadwerkelijke knelpunt van de N201 is daarbij niet het gebrek aan doorstroming maar vooral het willen faciliteren van die oneindige economische groei met ruimte voor nog meer wegverkeer met nog meer emissies. Mensen kunnen het beste worden uitgedaagd om het OV te nemen, zodat knelpunten niet hoeven worden aangepakt. Aan het College wordt verzocht in te gaan op die spanning tussen enerzijds oneindige economische groei en maximalisering van het verkeer van de N201 en anderzijds de noodzaak van het terugdringen van emissies van broeikasgassen door in dit geval wegverkeer.
Voorts wordt geïnformeerd of het College het met de PvdD eens is dat het aanpakken van knelpunten in die zin enkel symptoombestrijding betreft dat alleen maar leidt tot meer emissies en dat de oplossing in ieder geval niet daar moet worden gezocht.
Inspreker Tetteroo heeft al gesproken over het belang van het behouden van de Spoordijk en de natuurwaarden in de Demmerikse polder. De provincie heeft zoals aangegeven veel geld gestoken in bescherming van de weidevogels in het gebied. Het zou onwenselijk zijn om die investeringen teniet te doen. Nu de plannen voor een verbreding van de baan zijn, is de PvdD benieuwd hoe het College aankijkt tegen dat fietspad. De vraag is of dat kan worden gehandhaafd naast de N201 of misschien zelfs een upgrade kan krijgen.
In het Statenvoorstel wordt de groei van Schiphol expliciet als oorzaak genoemd van de toenemende verkeersdrukte in de toekomst op de N201. De PvdD kan derhalve niet anders concluderen dan dat het argument om die capaciteit op de N201 te willen vergroten ook moet worden gezocht in die oneindige groeizucht van Schiphol. Geïnformeerd wordt of het College het met de PvdD eens is dat de groei van Schiphol op geen enkele manier bijdraagt aan het halen van de Klimaatdoelen en dat de groei van Schiphol in ieder geval niet moet worden gefaciliteerd door die knelpunten aan te pakken.

Gedeputeerde Straat licht toe dat al lange tijd wordt nagedacht over de denkrichtingen. De voorliggende vier denkrichtingen zijn niet nieuw; er zijn onderzoeken naar gedaan en ze zijn allemaal afgewogen in het participatie- en wikken en wegenproces.
In het kader van de Kadernota is afgesproken dat het College nog voor het einde van de Statenperiode aan PS een besluit zou voorleggen om te komen tot een voorkeursvariant. De vier

denkrichtingen zijn afgewogen en op grond daarvan stelt het College PS voor denkrichting 3 het komende jaar verder uit te werken als voorkeursvariant. Op basis van de uitkomst van de uitwerking komen GS met een eindvoorstel.
Denkrichting 3 (2 x 1 rijstrook, 80 km/u) houdt feitelijk in dat de bestaande situatie wordt gehandhaafd in de wetenschap dat er dan nog een aantal knelpunten moet worden opgelost. Dat heeft vooral met doorstroming te maken.
Uit de tabellen blijkt dat de denkrichtingen 1 en 2 m.n. goed zijn voor de doorstroming maar zouden kunnen leiden tot verplaatsing van verkeer. Voor auto's die nu via de A9 rijden zou de N201 ook een aantrekkelijke verbinding worden. Daarbij komt dat deze denkrichtingen niet goed zijn voor de landschappelijke inpassing. Voor die denkrichtingen is geen draagvlak.
Bij variant 4 ging het in de denkrichting nog over een afsluiting, maar het zou ook zonder afsluiting kunnen. De N201 betreft een lange doorstroomweg. Afwaardering naar 60 km/u betekent dat de weginrichting behoorlijk moet worden aangepast. Afwaardering heeft voordelen. Auto's rijden langzamer hetgeen helpt tegen uitstoot; de vraag is wel of die snelheid handhaafbaar is. Het belangrijkste argument, om denkrichting 4 niet voor te stellen, is dat de verkeersmodellen laten zien dat auto's dan ook andere routes gaan kiezen door het gebied omdat daar eveneens 60 km/u mag worden gereden. Dat levert derhalve vooral in het onderliggende wegennet van gemeenten en dorpen meer problemen op. Dat is de reden om voor te stellen de N201 voor de bewoners en daar aanwezige ondernemers wel te gebruiken als belangrijke corridor van oost naar west.
Het dilemma van denkrichting 3 is dat de provincie er daarmee niet is. De doorstroming op de N201, die nu al de drukste weg in de provincie is, gaat uiteindelijk verder knellen. Er zal derhalve binnen die variant wel iets moeten worden gedaan. De knelpunten, waaraan daarbij wordt gedacht, heeft het College willen benoemen. Dat is volgens het College een redelijk uitputtende lijst maar dat wil niet zeggen dat de provincie, als er nog een goed idee langskomt, niet bereid is daarnaar te kijken. Omdat het de grotere investeringen betreft, is geprobeerd deze alvast in de tabel bij het besluit op te nemen en te laten zien waarover verder wordt nagedacht.
Het is een ingewikkeld vraagstuk. Aan PS ligt thans alleen de vraag voor ermee in te stemmen dat denkrichting 3 nader wordt uitgewerkt. Dat helpt, omdat daarna met één variant verder kan worden gegaan en over de verschillende knelpunten en bouwstenen kan worden nagedacht. Daarmee wordt voorkomen dat alle bouwstenen in vier varianten moeten worden uitgewerkt.
De eerlijkheid van de gedeputeerde verheugt de heer Mourik-Geluk Hij vindt hem echter wel wat somberder dan uit de tabel op blz. 17 blijkt. Daar staat:"Denkrichting 3 met juiste bouwstenen veel potentieel in dit alternatief." Het CDA zou geholpen zijn met zo mogelijk nog wat meer inkleuring.
Mevrouw Poppe merkt op dat zij voor wat betreft de natuuronderzoeken reageerde op hetgeen door de insprekers naar voren werd gebracht. De vraag is waarom slechts een deel van de natuuronderzoeken is gedaan en deze aan het begin niet allemaal zijn gedaan om van daaruit verder te werken. Voort memoreert zij de vraag van de SP over het ontmoedigen van het verkeer op de N201 en aansluiting bij het Noord-Hollandse convenant Vrachtverkeer Gooi- & Vechtstreek met het oog op de bloemenveilig en de groei van Schiphol.
Mevrouw De Groot merkt op dat er, indien voor variant 3 wordt gekozen, toch bepaalde onderzoeken zullen moeten worden uitgevoerd.
De heer Van Essen begrijpt dat het College verder wil en niet alle varianten wil uitzoeken. Het valt GroenLinks wel op dat thans wordt gezegd dat de N201 80 km/u moet worden, terwijl nu op bepaalde plekken 60 km/u geldt. De keus voor denkrichting 3 en deze inclusief de lijst met acht ingrepen direct tot de variant te bestempelen gaat GroenLinks wat te snel.
Op grond van de indicatieve kosten-batenanalyse kan GroenLinks zich voorstellen dat nog helemaal niet is gezegd dat alle acht ingrepen wenselijk zijn. GroenLinks pleit ervoor dat de provincie niet nu al alles in beton giet en met wat meer flexibiliteit kijkt naar de verschillende varianten.
Gedeputeerde Straat memoreert dat de Staten vaak aangeven een zo goed mogelijke afweging te willen kunnen maken. Spreker is van mening dat de Staten in dit geval veel informatie krijgen; hij is nog op zoek naar een vorm om dat wat compacter aan de Staten te presenteren. De acht ingrepen worden thans direct tot waarheid gemaakt, terwijl deze worden genoemd omdat het College meent

dat die bouwstenen het komende jaar zouden moeten worden afgewogen binnen variant 3. Er staat niet dat alle acht ingrepen worden uitgevoerd. Geprobeerd is zo helder mogelijk te maken wat dit zou kunnen betekenen per bouwsteen. De Staten besluiten nu nog niet over de bouwstenen, maar stellen alleen de voorkeursvariant vast. De voorkeursvariant is de huidige situatie, waarbij spreker gemakshalve heeft gezegd 2 x 1 rijstrook, 80 km/u. Het kan echter natuurlijk zo zijn dat er op een bepaalde plek 60 km/u wordt gereden. Spreker pleit ervoor een en ander thans niet te verheffen tot een soort waarheid dat helemaal in beton wordt gegoten. Hij probeert de commissie vooral mee te nemen in de vraag of de provincie het aandurft om deze keuze te maken en vanuit dit perspectief, waarvan gedacht wordt dat het veel kan oplossen, een en ander verder uit te werken in kosten en baten. De inkleuring van de varianten staat in de tabel; voor wat betreft Vinkeveen kan de doorsnijding in de huidige vorm worden verbeterd maar bv. ook via een aquaduct. Daar zit veel verschil tussen in o.a. kwaliteit en geld. Dat is de nadere inkleuring die het College daaraan het komende jaar wil geven.
De heer Van Essen is blij met vorenstaande toelichting. Hij leest dit echter niet als zodanig terug in het Statenvoorstel, waarin o.a. staat:"Hierbij worden de knelpunten op de bestaande weg opgelost en de volgende knelpunten zijn nu in beeld." Dat suggereert wel dat al die knelpunten zullen worden opgelost. Wellicht dat daar nog even naar kan worden gekeken.
Mevrouw De Groot merkt op dat 50PLUS dit te vrijblijvend acht en op het standpunt staat dat pas na uitwerking een goed besluit kan worden gnomen.
Mevrouw Lejeune heeft er moeite mee dat de indruk wordt gewekt dat de Staten na het besluit nog alle kanten op kunnen; dat is niet het geval. Met de keuze voor variant 3 wordt definitief besloten een bepaalde weg in te gaan. De PvdA staat op het standpunt dat de Staten onvoldoende informatie hebben en daarmee onvoldoende draagvlak is gecreëerd om die keuze te kunnen maken voor welke variant dan ook.
Gedeputeerde Straat bevestigt dat het College de Staten wel vraagt om een variant te kiezen t.w. variant 3. Hij heeft ook toegelicht waarom de varianten 1, 2 en 4 in de visie van het College geen goede keuze zouden zijn. Voorts heeft hij getracht duidelijk te maken dat er in de verdere inkleuring van variant 3 nog ruimte zit. Hoe dat precies wordt uitgewerkt, hangt sterk af van de wijze waarop de knelpunten kunnen worden opgelost. Dat moet nog nader worden onderzocht.
Spreker leest de tekst van het Statenvoorstel overigens anders. Om te kunnen beoordelen wat de beste oplossing van de knelpunten is, wordt er derhalve nog een aantal zaken nader onderzocht en uitgewerkt.
Het klopt dat die onderzoeken geld kosten. Het gaat er echter om dat er qua investering nogal een verschil kan zitten in het verbeteren van een bestaande situatie of bv. de aanleg van een aquaduct of extra brug. Daarover moet goed worden nagedacht. Het is daarbij de vraag of alle ingrepen nodig zijn. Als op een plek de doorstroming goed kan worden gefaciliteerd bv. bij de aansluiting op de A2 zodat het probleem daar wordt opgelost, is het niet ondenkbaar dat daardoor een stukje verderop ook minder problemen zijn. Dat moet goed worden bestudeerd maar wel vanuit variant 3.
Met betrekking tot de afstemming met Noord-Holland licht spreker toe dat er een Stuurgroep en een ambtelijke Regiegroep is waarvan beide provincies en de betrokken gemeenten Wijdemeren, Hilversum en Uithoorn deel uitmaken; in de Stuurgroep zitten de verantwoordelijk gedeputeerden en wethouders. Het voorliggende voorstel is afgestemd met de Stuurgroep.
Een en ander speelt veel minder aan de westkant omdat de N201 daar al is aangepakt; over de oostkant leeft zorg, hetgeen hij bij de insprekers nogmaals heeft gehoord. Overigens is een van de redenen om niet te kiezen voor 2 x 2 rijstroken eveneens, omdat hiermee voor Hilversum een nieuw probleem wordt gecreëerd ten aanzien van de afwikkeling van het verkeer. Voor een weg door/over de hei naar de A27 is zowel bij de bewoners als bij de Besturen geen draagvlak.
Omdat bij variant 3 wordt uitgegaan van de bestaande situatie, kan hierop te zijner tijd door Noord-Holland goed worden aangesloten op grond waarvan het College van mening is dat hierover thans een besluit kan worden genomen.
Op de denkrichtingenniveau zijn natuuronderzoeken gedaan. Er zijn wikken en wegen sessies gehouden, waarbij voor wat betreft het Utrechtse deel veel mensen betrokken zijn geweest w.o.

natuurorganisaties. Spreker kan zich echter voorstellen dat dit in het Noord-Hollandse deel wellicht niet altijd is gelukt. In de tabellen is samengevat zichtbaar wat de effecten zijn, ook op natuur. Dat komt uit die onderzoeken.
In het kader van OV kan het interessant zijn om in het midden van de oost-west as na te denken over de mogelijkheid van een sprinterverbinding naar Utrecht en Amsterdam; hierbij wordt vooral gedacht aan een station bij Loenersloot met een daarop goed aangesloten bus- en fietsverbinding. Bekeken moet worden of er sprake is van voldoende vervoerswaarde; dat vergt afstemming met de vervoerder. In het overleg met Noord-Holland is aan de orde geweest dat het niet realistisch is om de tram te beschouwen. Noord-Holland fixeert zich thans op het doortrekken naar Uithoorn.
Er is onderzoek gedaan naar het vrachtverkeer. Het meeste vrachtverkeer uit de regio Schiphol reist via de snelweg. Dat is afgesproken en wordt gestimuleerd vanuit Schiphol regio en de bloemenveiling. Uit de tellingen blijkt dat het aantal vrachtwagens, dat over de N201 reist, meevalt ten opzichte van het totaal. Wat vooral opvalt is dat het aantal vrachtwagens, dat uiteindelijk helemaal tot de A2 doorrijdt, weer substantieel lager is. Als de cijfers niet bij de stukken zijn verstrekt, kunnen de Staten deze alsnog krijgen. Dit betreft echter nogal veel info; wellicht dat daarvan nog een extract kan worden gemaakt. Op m.n. het westelijke deel van de N201 is vooral sprake van lokaal vrachtverkeer. Het beeld dat er alleen maar vrachtwagens rijden, die uit de Schipholregio komen, blijkt derhalve niet uit de cijfers; dit wordt in de gaten gehouden. Het lijkt spreker geen probleem eventueel een convenant Vrachtverkeer op te stellen, maar voor nu is kan de provincie met voornoemde cijfers uit de voeten.

De voorzitter merkt op dat zij, in verband met de tijd en de onderwerpen die nog moeten worden behandeld waarvoor zich eveneens insprekers hebben gemeld, geen tweede termijn kan toestaan. Aan het College zal worden verzocht de vragen die niet aan bod zijn gekomen schriftelijk te beantwoorden. Op basis van het verslag zal worden nagegaan om welke vragen dit gaat.

De heer Strandstra is benieuwd of andere fracties nog veel vragen hebben en er wellicht behoefte is aan een extra commissievergadering.

De voorzitter acht het niet opportuun hierover nog een extra vergadering in te plannen voor de PS-vergadering op 18 februari a.s. Zoals gezegd zal op basis van het verslag worden nagegaan welke vragen nog niet zijn beantwoord en aan het College worden verzocht deze alsnog schriftelijk te beantwoorden. Op basis van de beantwoording beslist het Presidium of het doorgaat naar PS.

De heer Van den Dikkenberg wijst erop, dat aan de commissie wordt gevraagd over het voorliggende voorstel een advies uit te brengen. De SGP is zonder een tweede termijn niet in staat hierover een oordeel te geven.

Mevrouw Poppe begrijpt de haast niet. Zij informeert waarom dit besluit niet over de verkiezingen kan worden getild. Zij acht het voorstel niet rijp voor behandeling in de Staten en constateert dat de SP daarin niet alleen staat.

Mevrouw Dercksen vraagt aandacht voor de wijze waarop de beslispunten in het voorliggende voorstel zijn geformuleerd en pleit ervoor op basis daarvan te oordelen. D66 stelt op grond daarvan, in navolging van het College, vast dat extra vragen en antwoorden niet veel zullen toevoegen aan de vraag of hierop al dan geen besluit kan worden genomen.

Mevrouw Ens deelt mede, dat de VVD zich aansluit bij het standpunt van D66.

De voorzitter deelt, na overleg met gedeputeerde Straat, mede dat het College dit voorstel rijp acht voor behandeling. Zij constateert dat een meerderheid van de commissie die mening deelt.

Desgevraagd door mevrouw Ens antwoordt spreekster dat tot het eind van deze week nog schriftelijke vragen kunnen worden aangeleverd.

De heer Van Kranenburg hecht eraan erop te wijzen dat aan het begin van de Statenvergadering de agenda wordt vastgesteld en dan altijd nog kan worden besloten dit onderwerp niet te behandelen.

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

4.3a SV Extra provinciale bijdrage aan de NRU
4.3b Memo inzake NRU amendement kamer
De voorzitter constateert dat de commissie ermee instemt het voorliggende voorstel zonder commissiebehandeling door te geleiden naar PS met de titel klein debat.

4.4a SB Onderzoeken motie 74: Gezonde leefomgeving voor bewoners lans de Zuilense Ring
4.4b Memo inzake beantwoording vragen Zuilense Ring
De voorzitter memoreert dat zich hiervoor twee insprekers hebben aangemeld, die zij als eerste het woord geeft.

De bijdrage van mevrouw Van Dort, wethouder Stichtse Vecht, en de heer Peek, Buren van de Zuilense Ring, zijn als bijlage bij het verslag gevoegd. Kortheidshalve zij verwezen naar de inhoud.

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

De heer Mourik-Geluk informeert of de insprekers het rapport hebben gezien van Royal HaskoningDHV, dat de Staten eind vorige week hebben ontvangen. Daarin wordt nl. aangegeven dat het afwaarderen van de snelheid naar 80 km/u zonder maatregelen niet veilig is. Op basis van voornoemd rapport is het CDA enigszins teruggekomen op de afwaardering van de snelheid van 100 naar 80 km/u en is feitelijk op zoek naar handvatten om uit dit dilemma te komen.

Mevrouw Ens merkt op dat de inbreng m.n. gaat over geluid- en luchtoverlast. Zij informeert of de toekomstige elektrificatie van het Nederlandse wagenpark het probleem niet vanzelf zal oplossen.

Mevrouw Noordenbos memoreert dat door de Staten een motie is ingediend om de bewoners profactief te betrekken bij dit project. Geïnformeerd wordt of de insprekers het gevoel hebben proactief betrokken te zijn. Voorts informeert de SP of de insprekers het rapport van Royal HaskoningDHV toegestuurd hebben gekregen van het College.

Mevrouw Van Dort antwoordt het desbetreffende rapport eind vorige week te hebben ontvangen. De gemeente stelt ook niet dat de weg zonder enige maatregelen klaar is voor 80 km/u. Het is wel zo dat een snelheid van 100 km/u op vergelijkbare wegen, zoals bv. de N230, een uitzondering is. De gemeente vindt het lastig om te geloven dat deze weg met kleine aanpassingen niet geschikt zou kunnen worden gemaakt voor 80 km/u. De op- en afritten zijn dusdanig kort, dat 80 km/u juist geschikter lijkt.
De gemeente hoopt op die vooruitgang in gebruik van elektrische auto's. Fijnstof komt echter m.n. van de banden. Dat heeft o.a. te maken met slijtage en hoe hard ermee wordt gereden. Dat probleem wordt niet een op een opgelost door elektrisch verkeer.

De heer Peek antwoordt eveneens het genoemde rapport te hebben ontvangen. Hij betreurt echter dit pas afgelopen donderdag te hebben ontvangen, terwijl het rapport van 19 december 2018 dateert. Het is een lijvig rapport. De Buren van de Zuilense Ring hebben de inhoud nog niet in

voldoende mate kunnen bestuderen en zijn derhalve nog niet in staat daarop te reageren. Wel is het zo dat er duidelijk staat dat de € 18 mln. niet nodig is, omdat de minimaal vereiste wettelijke maatregelen (weghalen oude borden en belijning en vervanging door nieuwe) voldoende zijn; die kosten € 500.000 kosten. Het werkt echter het beste als dit wordt gecombineerd met de trajectcontrole, die ook al is begroot en gepland. Dat zal de beste oplossing zijn.
Lucht en geluid zijn voor de Buren van de Zuilense Ring belangrijke punten. De overgang naar elektrisch verkeer is op komst; niemand weet echter hoe snel of langzaam die ontwikkeling zal gaan. Bekend is dat adviseurs en deskundigen op het gebied van leefbaarheid en gezondheid bepleiten dat de provincie zich nu inzet voor maatregelen, omdat de gezondheid nu al gevaar loopt. Er kan niet worden gewacht op wat er wellicht in 2030 gaat gebeuren. Daarbij blijft de uitstoot van fijnstof en geluid via de banden. Alleen motorgeluid zal minder worden, maar voor geluid en lucht levert dat niet heel veel op.
Er heeft overleg plaatsgevonden tussen de provincie en de Buren van de Zuilense Ring, maar dit wordt niet aangemerkt als een vorm van actieve betrokkenheid. De Buren van de Zuilense Ring willen graag echte participatie waarbij goed naar hen wordt geluisterd. Het rapport van Royal HaskoningDHV kwam voor de Buren van de Zuilense Ring totaal uit de lucht vallen. Daarover heeft geen enkel overleg met hen plaatsgevonden. Het proactief betrekken schiet derhalve helaas tekort, maar de Buren van de Zuilense Ring blijven bereid tot goede samenwerking.

De voorzitter bedankt de insprekers voor hun komst en inbreng. Spreekster memoreert dat dit onderwerp is geagendeerd op verzoek van de SP. Zij veronderstelt dat thans eerst een reactie van GS kan worden gevraagd, hetgeen door de SP wordt bevestigd.

Gedeputeerde Pennarts memoreert dat collega Straat en zij een gesplitste verantwoordelijkheid hebben. De in meerderheid door de Staten aangenomen motie 74 droeg het College op om in een interactief proces met de Buren van de Zuilense Ring te kijken hoe het zit met de geluid- en luchtkwaliteit en een doorvertaling te maken naar 2030 omdat de provincie de doelstelling heeft om dan aan de WHO streefwaarde te voldoen. De gesprekken met de Buren van de Zuilense Ring hebben college Straat en zij samen gevoerd. Spreekster zal ingaan op het proces waarin de metingen zijn uitgevoerd en de afwegingen die daaraan ten grondslag lagen; college Straat gaat in op de maatregelen die daaraan gekoppeld zijn.
Motie 74 is feitelijk direct opgepakt en is in de visie van het College wel degelijk in een interactief proces met de Buren van de Zuilense Ring verder uitgewerkt. Dat begon met een bijeenkomst op 5 maart 2018 in Stichtse Vecht, waarbij zij zelf niet aanwezig kon zijn; daarna heeft nog een onderling contact plaatsgevonden tussen de actiegroep van de Buren van de Zuiolense Ring en haar. Er is vanaf het begin heel serieus met hen naar de zaak gekeken. Alle varianten zijn in de geluid- en luchtkwaliteitsmetingen meegenomen; daarbij zijn eveneens de divergerende diamant variant en de variant van de andere uitvoering van de NRU meegenomen. Ook is met elkaar afgesproken dat er geen appels met peren zouden worden vergeleken, maar dat dezelfde uitgangspunten zouden worden gekozen als de gemeente Utrecht om een zoveel mogelijk gelijkwaardig proces te bewerkstelligen. Dat is gebeurd. De uitslagen van het onderzoek zijn op 29 oktober 2018 met de Buren van de Zuilense Ring besproken. Op dat moment ontstond de verharding in de discussie, omdat zij teleurgesteld waren over de uitslagen en daar ook een andere interpretatie op hebben.
De uitslagen zijn in de Statenbrief opgenomen. Voor wat betreft de luchtkwaliteit voldoen de uitstoot van stikstof en fijnstof op dit moment (2018) aan de Europese normen. Gelet op de ambitie om door te werken naar de WHO streefwaarde is dat voor de provincie niet genoeg. Ook dat is in het onderzoek berekend. Dat is een hele geëigende werkwijze. Er kan nl. niet worden gemeten als het om een toekomstige ontwikkeling gaat. Er is niet op heel veel plekken gemeten, omdat het kostbare installaties betreffen. Uit de berekening blijkt dat de uitstoot in 2030 voldoet aan de WHO streefwaarde.
Mevrouw Noordenbos merkt op dat de uitslagen op basis van zo weinig meetpunten niet echt geloofwaardig lijken.

Gedeputeerde Pennarts benadrukt nogmaals dat er geen sprake is van een bijzondere aanpak. Het is heel gebruikelijk om de luchtkwaliteit te meten op basis van een aantal parameters. Dit sluit aan op hoe op andere plekken bij de NRU wordt gerekend aan (toekomstige) waarden vanwege het simpele feit dat er niet overal meetpunten staan.
Naar aanleiding van een desbetreffende opmerking van mevrouw Noordenbos beaamt spreekster dat het hier om de Zuilense Ring gaat. Aangezien de provincie maar op een paar plekken een meetpunt heeft staan, worden dit soort uitslagen en voorspellingen in algemene zin op basis van gevalideerde rekenmodellen gedaan. Als het om toekomstige scenario's gaat kan niet anders worden gewerkt dat door middel van het extrapoleren van gegevens. Spreekster hoopt dat er met elkaar van uit kan worden gegaan dat dit een geaccepteerde methode is en op dit moment voor deze berekeningen de enige methode die de provincie ter beschikking staat.
Spreekster vervolgt haar betoog dat het voor geluid anders ligt. De provincie heeft voor geluid een ondergrens vastgesteld; bij 61DB wil de provincie tot maatregelen komen. Dit een schappelijke streefwaarde. Ter illustratie wijst zij op Stichtse Vecht die bij 65 DB aan interventies denkt.
Op basis van de 61DB is geconstateerd dat 22 woningen, zonder maatregelen, boven die streefwaarde komen. Daarmee wordt uitgekomen op de discussie welke scenario's daarvoor in beeld komen. Die discussie speelt overal waar sprake is van het overschrijden van de grens van 61 DB. De afspraak is dat in dat geval in het kader van de Trajectaanpak zal worden bekeken hoe dat kan worden opgelost. Over het algemeen wordt uitgekomen op geluid reducerend asfalt, die er in verschillende varianten is. In de notitie staat ook dat dit een optie is waaraan zou kunnen worden gedacht om tot een acceptabele daling van het geluidsniveau te komen.
Vanuit het College is de insteek geweest om de Buren van de Zuilense Ring zo goed mogelijk te bedienen. Naast de gesprekken zijn op meerdere momenten naar beste weten vragen beantwoord. Zij hoopt dat zij de commissie heeft kunnen overtuigen dat, alhoewel er weliswaar discussie blijft tussen de belangengroep en de portefeuillehouder over de maatregelen, de metingen objectief en vergelijkbaar zijn uitgevoerd.

Gedeputeerde Straat vervolgt dat in overleg met de Buren van de Zuilense Ring maar eveneens naar aanleiding van de motie van de Staten is gekeken naar de verschillende mogelijke maatregelen. Die zijn allemaal serieus afgewogen. Het College is zich ervan bewust dat een verlaging van de snelheid van 100 naar 80 km/u een goede bijdrage zou kunnen leveren ten aanzien van geluid- en luchtkwaliteit. Dat blijkt ook uit alle onderzoeken. Daarover bestaat geen verschil van mening en er is van de zijde van het College geen onwil om die optie te overwegen.
Het punt is m.n. hoe kan worden bewerkstelligd dat op die weg ook daadwerkelijk 80 km/u wordt gereden. Dat is feitelijk de hoofdvraag waarover de provincie zich heeft gebogen. Dat is een ingewikkelde vraag en een van de redenen waarom aan Royal HaskoningDHV is gevraagd om daar ook nog een keer naar te kijken. Er is sprake van een ingewikkeld dilemma. Op dit moment is de weg geheel ingericht op 100 km/u; het heeft de uitstraling van een autoweg. Het moet wel haalbaar zijn om een snelheid van 80 km/u af te dwingen. De ervaring leert dat het plaatsten van een bord met 80 km/u veelal niet leidt tot het rijden van die snelheid. Daarmee is op meerdere plekken ervaring. Ter illustratie wijst hij op de Waterlinieweg, waarbij de weginrichting niet was aangepast op 70 km/u. Als een weg niet goed is ingericht op de snelheid krijgt deze qua handhaving geen prioriteit van het OM.
Spreker memoreert voorts dat er een aanvraag loopt voor trajectcontrole op 100 km/u. Op basis van de uitstraling van de weg heeft het OM zich daartoe bereid verklaard. Dat is ook een belangrijk middel dat kan bijdragen aan het beter reguleren van de snelheid daar.
Mevrouw Noordenbos hoort enerzijds zeggen dat de provincie welwillend is de 80 km/u te overwegen en anderzijds dat er al een trajectcontrole is aangevraagd op 100 km/u waarvan moeilijk af te komen lijkt te zijn. Geïnformeerd wordt hoe dat met elkaar moet worden gerijmd.
Gedeputeerde Straat antwoordt dat de aanvraag voor de trajectcontrole al liep. Het is niet moeilijk om daar vanaf te komen. Als de provincie besluit tot 80 km/u dan zegt het OM niet te zullen handhaven en geen trajectcontrole in te voeren. Er zal in dat geval in het kader van de

trajectcontrole een nieuwe aanvraag moeten worden ingediend. De inschatting is dat goedkeuring door het OM nog wel eens lastig kan worden, hetgeen eveneens te lezen is in het rapport van Royal HaskoningDHV.
Mevrouw Dercksen geeft aan veel wegen in Nederland te kennen die niet zijn ingericht conform de snelheid die daarop mag worden gereden maar waar toch trajectcontrole wordt toegepast. Trajectcontrole bewerkstelligt absoluut een verlaging van de snelheid. Zij begrijpt wat het College zegt, maar als met elkaar wordt besloten de snelheid te verlagen naar 80 km/u zal de eerste reactie van het OM ongetwijfeld zijn dat er niet wordt gehandhaafd op een weg die niet als zodanig is ingericht. Wellicht is het dan inderdaad wel een kwestie van willen.
Gedeputeerde Straat geeft aan dat het een afweging is die met elkaar moet worden gemaakt. Het College bepleit de 100 km/u niet koste wat het kost. Zij heeft het laatste onderzoek door Royal HaskoningDHV m.n. laten doen om nogmaals goed te kunnen afwegen of een verlaging naar 80 km/u haalbaar is.
Er wordt nu op die weg gemiddeld harder gereden dan 100 km/u. Dat is goed te reguleren door een trajectcontrole. Die trajectcontrole is goedgekeurd en kan in 2019 worden gerealiseerd. Als de provincie besluit de snelheid naar 80 km/u te brengen, zal het OM heroverwegen of handhaving vanwege de inrichting van de weg haalbaar is. Het risico dat de provincie daarbij loopt is dat er dan geen trajectcontrole wordt toegepast.
De provincie is er als wegbeheerder ook van overtuigd dat er iets moet gebeuren aan de weg. In het rapport van Royal HaskoningDHV is aangegeven, dat er wat zou kunnen worden gedaan met de belijning. Die kosten zijn niet hoog. Tegelijkertijd staat in het rapport dat aanpassing van de belijning niet voldoende is. Er zal meer moeten gebeuren, waarbij spreker onderschrijft dat het vreemd zou zin om alle kruisingen ineens weer gelijkvloers te maken. Het betekent echter wel een ingreep in de hele inrichting van de weg. Daarvan is thans geen sprake, hetgeen inhoudt dat 80 km/u vooralsnog niet haalbaar en controleerbaar is. Er is ook geen model waar dit wel controleerbaar is. De provincie heeft wel de optie van trajectcontrole op 100 km/u met naar verwachting het resultaat dat veel meer mensen zich keurig aan de snelheid gaan houden. Dat kan derhalve helpen.
Het College is tot de conclusie gekomen dat met stil asfalt en trajectcontrole een belangrijke stap kan worden gezet. Dat wordt aan de Staten voorgesteld, omdat dit ook redelijk snel effectief kan zijn. Het is derhalve niet zo dat het College niet wil nadenken over andere opties, maar deze zijn op dit moment niet realistisch.

De voorzitter geeft aan de discussie over dit onderwerp hiermee te willen afronden.
Naar aanleiding van een desbetreffende opmerking van mevrouw Hoek wijst spreekster erop dat dit onderwerp niet door 50PLUS is opgewaardeerd.
Mevrouw Hoek geeft aan de spelregels in geval van opwaardering te kennen; zij ziet echter op de agenda niet staan dat dit een opgewaardeerd onderwerp betreft.
De voorzitter constateert dat dit een omissie betreft.
De heer Van Kranenburg wijst erop dat er op de agenda nog enkele belangrijke onderwerpen staan, die in de visie van de ChristenUnie nu voorrang verdienen boven een opgewaardeerde Statenbrief.
Mevrouw Hoek benadrukt nogmaals dat op de agenda niet staat dat het om een opgewaardeerde Statenbrief gaat en zij eraan hecht m.n. ook in de richting van de insprekers kenbaar te maken hoe 50PLUS hierin staat.
De voorzitter stelt 50PLUS hiertoe in de gelegenheid met het verzoek haar betoog te beperken tot de conclusies.

Mevrouw Hoek geeft aan dat op de NRU weinig gebeurt ten opzichte van hetgeen op de Zuilense Ring gebeurt. De NRU wordt ingericht als een 80 km/u weg. 50PLUS pleit ervoor ook voor de NRU trajectcontrole aan te vragen. Geïnformeerd wordt of het College hiertoe bereid is.
Voorts wordt geïnformeerd of het College bereid is om, los van de trajectcontrole, op korte termijn ter verbetering van het leefklimaat maatregelen te treffen in de vorm van geluidschermen en stil asfalt voor de gehele Zuilense Ring.

De voorzitter geeft 50PLUS de suggestie mee hierop desgewenst nader terug te komen bij de behandeling van het agendapunt bijdrage NRU in de PS-vergadering op 18 februari a.s.
In verband met de tijd wordt door het College toegezegd, dat de vragen van 50PLUS schriftelijk zullen worden beantwoord voor de PS-vergadering.

De heer Van Essen hecht eraan op te merken de reactie van 50PLUS enigszins te begrijpen.
GroenLinks heeft dit onderwerp destijds ook ter bespreking opgevoerd en hij begrijpt dat daarvoor thans geen tijd meer is.
Spreker merkt op dat GroenLinks het rapport van Royal HaskoningDHV wel erg gekokerd vindt en het terugdraaien van ongelijkvloerse- naar gelijkvloerse kruisingen een wat wonderlijke wending vindt en wat GroenLinks betreft onvoldoende overtuigend.
GroenLinks roept het College op om binnen de huidige ongelijkvloerse kruisingen te zoeken naar mogelijkheden om de weg dusdanig aan te passen dat 80 km/u op een geloofwaardige manier zou kunnen worden gerealiseerd.

De voorzitter rondt de bespreking over dit onderwerp af.

4.5a SV Oost Veenendaal
4.5b Memo inzake N233 Rondweg Oost Veenendaal
De voorzitter memoreert dat zich hiervoor een inspreker heeft aangemeld, die zij als eerste het woord geeft.

De bijdrage van de heer Clemente is als bijlage bij het verslag gevoegd. Kortheidshalve zij verwezen naar de inhoud.

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

Desgevraagd door mevrouw Dercksen duidt de heer Clemente de ligging van de wijk Petenbos Oost op een kaartje aan.

De voorzitter bedankt de heer Clemente voor zijn komst en bijdrage. Zij stelt vervolgens het Statenvoorstel inhoudelijk aan de orde.

Mevrouw Ens deelt mede, dat de VVD het voorliggende voorstel steunt. Het woord duurder maar wie A zegt moet ook B zeggen en de richting, die de provincie op wil, is medio 2018 al bepaald.
Geïnformeerd wordt of het klopt dat de gemeente Veenendaal nog wat tekort komt in zijn bijdrage. Indien dit het geval is, is de vraag wat het vooruitzicht is om dit eventuele financiële tekort op te lossen.
De VVD is het eens met de in het voorstel genoemde snelheid van 70 km/u m.n. omdat de gemeente Veenendaal zelf aangeeft met deze snelheid uit de voeten te kunnen.

De heer Mourik-Geluk deelt mede dat het CDA zich kan vinden in het voorliggende voorstel. Het CDA sluit zich aan bij de vraag van de VVD over de financiën. Het is niet alleen zo dat de gemeente wat tekort komt, maar er is in de visie van het CDA ook wat wonderlijk gerekend in de brief van de gemeente Veenendaal. Verzocht wordt om een nadere toelichting.

De heer IJssennagger deelt mede dat de PVV zich in grote lijnen aansluit bij het betoog van de VVD. De PVV acht het wel kwalijk dat bepaalde, al in 2018 te voorziene kosten, niet zijn gecalculeerd en meegenomen. De PVV geeft mee de verantwoordelijke ambtenaren daarop aan te spreken.

De heer Van Kranenburg deelt mede dat de ChristenUnie zich in grote lijnen kan vinden in het voorstel. Wel vraagt de ChristenUnie zich af waarom geen afwaardering naar 60 km/u plaatsvindt.

Daarop wordt weliswaar in het Statenvoorstel ingegaan, maar vooralsnog blijft de ChristenUnie voorstander van die snelheid om redenen van leefbaarheid in Veenendaal; bij 70 km/u wordt de weg relatief breed waardoor voor de toekomst toch de mogelijkheid wordt geboden van een racebaan van de A15 naar de A12, hetgeen juist niet werd beoogd.

Mevrouw Dercksen deelt mede dat D66 zich aansluit bij het betoog van de ChristenUnie over de 60 km/u. Meerdere debatten over dergelijke wegen leiden volgens D66 steeds meer richting de wenselijkheid van 60 km/u; tijden veranderen en daarmee ook de beleving van die snelheid.
Tot slot wordt ten aanzien van de kostenverdeling tussen provincie en gemeente verzocht om een nadere toelichting waarom van de afgesproken fifty – fifty verdeling wordt afgeweken.

De heer Van Essen deelt mede dat het GroenLinks verheugt te lezen dat er een start is gemaakt met maatregelen die al op korte termijn tot verbetering leiden; het autoverbruik ontmoedigen, het doseersysteem bij de bestaande kruising vanuit o.a. de Van Essenlaan en bij de Prins Clauslaan om de doorstroming daar m.n. vanuit de wijkontsluiting te verbeteren. GroenLinks verzoekt de commissie in de loop van dit jaar te informeren over de effecten.
Voor een goede bereikbaarheid van de nieuwbouw in Veenendaal Oost zijn m.n. wat meer naar het noorden ook alternatieve aansluitingen op de N233 nodig. Geïnformeerd wordt of er afspraken zijn gemaakt met de gemeente waar die aansluitingen gaan komen en of die bij de verkeersanalyses zijn meegenomen omdat ze ook invloed hebben op het project.
Ten aanzien van de kostenverdeling heeft het GroenLinks eveneens verbaasd dat wordt afgeweken van de fifty – fifty verdeling vanuit het besluit. Verzocht wordt om een nadere toelichting.
Met betrekking tot de 70 km/u kreeg GroenLinks vorig jaar de indruk, dat het allemaal gemeentelijke weg zou moeten worden. Geïnformeerd wordt hoe dat zit.
Over het nut, de noodzaak en de wenselijkheid van de verbreding naar 2 x 2 is vorig jaar uitgebreid gedebatteerd. Het lijkt GroenLinks niet zinvol dat nu over te doen. De positie van GroenLinks daarin is niet gewijzigd.

De heer Van den Dikkenberg zet uiteen dat het voorliggende voorstel de SGP verheugt. Wat de SGP betreft wordt thans zo snel mogelijk aan de slag gegaan. Met betrekking tot de kostenverdeling is al eerder aangegeven, dat dit in de visie van de SGP niet meer is dan de provinciale ereschuld.

Mevrouw Lejeune zet uiteen dat de PvdA zich aansluit bij het pleidooi voor 60 km/u; dat lijkt de PvdA een optimale snelheid op die weg.
Met betrekking tot de ongelijkvloerse kruising bij de Prins Clauslaan – Van Essenlaan stelt de lokale PvdA voor nader te bekijken of het niet mogelijk is de verbreding van 2 x 2 rijstroken nog even uit te stellen. Beweerd wordt nl. dat m.n. het op- en afrijdend verkeer voor de druk zorgt op grond waarvan verbreding nodig is en wellicht kan worden volstaan met 1 rijstrook als de kruising ongelijkvloers wordt gemaakt. Geïnformeerd wordt of gekeken is/kan worden naar deze optie, waarbij wordt gedacht aan aanleg met ruimte voor een tweede rijstrook in de toekomst.
Met betrekking tot de bijdrage van de gemeente Veenendaal is de zorg van de PvdA m.n. dat als die kosten nog onverhoopt stijgen dit toch weer een financieel risico is voor de provincie omdat de gemeente al heeft aangegeven dat zijn bijdrage niet kan meestijgen.
Lokaal leeft de zorg dat de werkzaamheden ook in de nacht zullen plaatsvinden en voor overlast zullen zorgen. Geïnformeerd wordt hoe wordt geborgd dat er in deze voldoende rekening wordt gehouden met omwonenden. De PvdA pleit voor goede en tijdige informatie en zo min mogelijk overlast m.n. ’s nachts.

Mevrouw Noordenbos deelt mede dat de meeste vragen van de SP al zijn gesteld.
De SP heeft begrepen dat er nog een stuk weg is waar sprake zou kunnen zijn van een flessenhals in combinatie met verkeer van de Rijnbrug. Geïnformeerd wordt of dat probleem wordt herkend.

De heer Strandstra memoreert dat de PvdD haar op 9 juli 2018 naar voren gebrachte standpunt met betrekking tot de Rondweg Veenendaal Oost handhaaft en derhalve tegen dat voorstel blijft.
Voorts sluit de PvdD zich aan bij de vraag van de PvdA over de werkzaamheden en het pleidooi van de ChristenUnie om de snelheid te verlagen naar 60 km/u.

Gedeputeerde Straat merkt richting de inspreker op, los van dit voorstel, bereid te zijn te kijken naar zijn specifieke situatie en zegt toe hierop nader te zullen terugkomen; het voorliggende voorstel gaat m.n. over het noordelijkere deel.
Spreker resumeert dat er m.n. vragen zijn gesteld over de financiën en de snelheid.
Voor de aanleg van de ongelijkvloerse kruising is de fifty – fifty kostenverdeling afgesproken, omdat dit m.n. een wens van de gemeente betreft. De kosten voor de ongelijkvloerse kruising waren oorspronkelijk begroot op € 17 mln.; dat is opgelopen naar € 22 mln. Bekend was dat de financiën een lastig punt is voor Veenendaal. De gemeente heeft zijn uiterste best gedaan om de bijdrage, die aanvankelijk op € 2 mln. stond, verder te verhogen. Er is een gemeentelijke bijdrage bijgekomen van € 3,25. Voorts heeft de gemeente een aanvraag lopen bij de regio FoodValley van € 1 mln.; daarmee is onder voorbehoud rekening gehouden. Daarmee komt de bijdrage van Veenendaal uit op € 6,25.
De gemeente heeft verzocht de weg een wat meer stedelijk karakter te geven. Dat heeft een belangrijke wijziging van de aanleg tot gevolg. Er komt geluidwering in de bebouwing, die dichterbij de weg komt. Daarmee kunnen de geluidschermen ad € 2,5 mln., die oorspronkelijk in de raming waren opgenomen, worden voorkomen. Dat maakt dat op een uiteindelijke gemeentelijke bijdrage wordt uitgekomen van € 8,75 mln.
Een punt waarnaar provincie en gemeente verschillend hebben gekeken is dat in de brief van de gemeente nog een bedrag van € 8 ton rentederving staat. Dat zat niet in de oorspronkelijke raming, zodat dit bedrag nu niet kan worden meegeteld als een extra bijdrage van de gemeente.
Met een bijdrage van € 8,75 mln. wordt feitelijk uitgekomen op de helft van de oorspronkelijke raming ad € 17 mln. Met elkaar is vastgesteld, dat een hogere bijdrage van Veenendaal niet haalbaar is. De fifty – fifty verdeling is afgesproken op de oorspronkelijke raming. Op grond hiervan stelt het College de Staten voor het te laten bij een gemeentelijke bijdrage ad € 875 mln., zodat de realisatie van start kan gaan.
De heer Mourik-Geluk deelt mede dat het CDA zich daarin kan vinden. Geïnformeerd wordt hoe hard de besparing op de geluidschermen ad € 2,5 mln. is.
Gedeputeerde Straat licht toe, dat dit te maken heeft met de snelheidsdiscussie. Er is gezocht naar een wijze waarop dit goed voor elkaar zou kunnen worden gekregen. Feit is dat bij een wat meer stedelijke weg door de inrichting en de omgeving een bepaalde snelheid wordt afgedwongen. De neiging om harder te rijden is groter als tussen twee geluidswallen door wordt gereden dan tussen bebouwing. Vanuit dat perspectief is ernaar gekeken. Met elkaar is een soort resultaatverplichting afgesproken om de weg en de bebouwingstructuur op die manier in te richten. De wens van m.n. de gemeente is om de weg qua inrichting niet teveel een verbindingsweg te laten zijn tussen de A12 en de A15, maar een regionale weg die in dit geval ook nog dwars door Veenendaal heen gaat.
Mevrouw Lejeune hoort met de stedelijke inrichting van de weg het argument noemen om daar 60 km/u te maken.
Gedeputeerde Straat memoreert de afspraak, dat alle snelheden (50, 60, 70 en 80 km/u) zouden worden bekeken. Bij 50 km/u treedt hetzelfde argument op dat hij zojuist bij 60 km/u bij de N201 heeft genoemd nl. dat het verkeer door de stad gaat rijden omdat overal dezelfde snelheid geldt. Dat leidt tot een andere verkeersstroom, hetgeen gunstig is voor de rondweg maar minder voor de stad.
Bij 60 km/u spelen de dilemma's veiligheid, handhaafbaarheid en uniformiteit. Door verkeersspecialisten wordt deze snelheid afgeraden. Daarbij heeft een rol gespeeld dat een 60 km/u weg met 2 x 2 rijstroken als zodanig niet herkenbaar is, omdat dit heel ongebruikelijk is; niet alleen in Utrecht, maar in heel Nederland. Dat zegt vervolgens eveneens iets over de handhaafbaarheid. Zeker met een ongelijkvloerse kruising wordt het risico gelopen, dat auto's toch harder gaan rijden. Als auto's zich wel aan de snelheid houden en andere auto's denken dat er harder mag worden gereden, kan dit eveneens een veiligheidsaspect met zich meebrengen. Op grond van het vorenstaande is niet

gekozen voor 60 km/u. Niemand was voorstander van 80 km/u, waarmee op 70 km/u is uitgekomen. Het hoeft daarmee geen gemeentelijke weg te worden, maar de weg moet wel in de bebouwde kom liggen. Dat is op zich vrij eenvoudig te organiseren door een besluit te nemen om de bebouwde kom iets te wijzigen. Dat is wel iets dat veel wordt tegengekomen op dit soort wegen.
De heer Van Essen merkt op dat de uitleg over de kostenverdeling tussen provincie en gemeente duidelijk is. In het besluit in 2018 stond echter de fifty – fifty verdeling wel expliciet. GroenLinks heeft er moeite mee dat in het huidige besluit niet staat waarom daarvan wordt afgeweken. Het gaat wel om een belangrijk punt en op grond daarvan hecht GroenLinks eraan dat dit in een nieuw besluit helder wordt geformuleerd.
De heer Van Kranenburg informeert of het een optie is om het besluit hierop nog aan te passen voor de volgende PS-vergadering.
Gedeputeerde Straat antwoordt dat hij deze suggestie, indien dit nog mogelijk is, ondersteunt.
Hij werkt overigens aan een voorstel hoe in de fasering en kostenopbouw in de volgende Bestuursperiode beter kan worden omgegaan met dit soort grote projecten.
Het is niet vreemd dat faseringswerkzaamheden en kabels/leidingen nog niet precies bekend zijn op het moment dat er een raming wordt gemaakt. De vorige keer is aan de Staten m.n. gevraagd zich uit te spreken over een voorkeursvariant op basis van een voorlopige raming. Dat was iets verder uitgewerkt dan zojuist aan de orde kwam bij de N201, maar daar zitten allerlei onzekerheden in. Al eerder heeft spreker aangegeven dat de onzekerheden beter moeten worden benoemd in dergelijke voorstellen. Dat is de vorige keer niet goed gegaan. Aan waar de onzekerheidsmarges zitten is thans, ook bij de N201, meer aandacht besteed. Het is echter gebruikelijk dat, als besloten wordt hiermee aan de slag te gaan, daarna bv. nog moet worden nagedacht over de wijze waarop het werk wordt gefaseerd en of het kostenverhogend werkt. Een en ander is afhankelijk van het besluit dat de Staten nemen. Dat geldt bv. voor kabels en leidingen. Als het tracé wat nader wordt geduid, kan beter inzicht worden verkregen in de hoeveelheid kabels en leidingen die moeten worden verlegd. Dat zijn p.m. posten die in zijn visie transparanter moeten worden aangegeven in volgende projecten. Bekend is echter dat een p.m. post nooit minder wordt, los van andere factoren (w.o. prijsindicaties) die in een ander soort onzekerheidsmarge zitten. Spreker onderschrijft dat dit beter moet worden gedaan, maar hij hecht eraan het op te nemen voor de medewerkers die zich met een dergelijk project bezighouden omdat het vaak niet mogelijk is om in zo'n fase al die kosten boven tafel te krijgen.
De Staten zullen uiteraard worden geïnformeerd over de effecten van de korte termijnmaatregelen. De aansluiting heeft alleen betrekking op Groenpoort. De gemeente heeft verzocht te bekijken of de aansluiting bij Groenpoort nog kan worden toegevoegd. Dat wordt thans uitgezocht. In februari wordt met elkaar bekeken of dat goed inpasbaar is.
De provincie zit inmiddels op een niveau, dat zij de kosten heel goed in beeld heeft. Er zit nog wel een onzekerheidsmarge in, waarmee het altijd mogelijk is dat het duurder wordt; die kans is echter maar 15%, terwijl in de vorige fase zeker was dat er nog kosten bij zouden komen. Het klopt dat de gemeente in het kader van een eventuele kostenstijging heeft aangegeven dat de rek er bij Veenendaal wel uit is. Er wordt echter echt op gestuurd om de kosten zo goed mogelijk in kaart te krijgen en daarmee de kans op een kostenstijging te voorkomen.
Spreker memoreert dat ter zake van de kruising bij de Prins Clauslaan altijd is uitgegaan van de noodzaak van een 2 x 2 rijstroken oplossing zowel bij de gelijk- als bij de ongelijkvloerse variant; dat komt uit de rekenmodellen.

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 klein debat.

4.6 SB Gezamenlijke aanpak toekomst doelgroepenvervoer en aanvullend OV
4.7 SB Uit te voeren maatregelen N405 te Kamerik tijdens onderhoud 2019
4.8 Ingekomen brief inzake Lekbrug
4.9 SB Afhandeling motie 2017-64 'Veilige hoofdfietsroute Houten-USP'

4.10 SB Uit te voeren maatregelen bij onderhoud N221
Zijn niet behandeld; zullen schriftelijk worden afgedaan voor zover daarover vragen zijn gesteld.

5. TER INFORMATIE
5.1 SB Meerjarenonderhoudsplan Mobiliteit 2019 – 2022 en Beheerplan Tramsysteem 2019

5.2 SB Aanvullend vervoer in de gemeente Vijfherenlanden

5.3 SB Voorstel ondersteuning gemeenten bij transitie naar aardgasvrije wijken n.a.v. motie 60

5.4 SB Eerste resultaten innovatieve pilot zonnepanelen op wegdek

5.5 SB Tweede fase pilots Smart Mobility

5.6 SB Vaststelling Actieplan Omgevingslawaai Provincie Utrecht 2018 - 2023

5.7 Memo GS inzake toezegging begrotingsbehandeling schatting kosten gratis OV

5.8 Memo inzake Uithoflijn bij Wijkbericht

6 SLUITING
De heer Van Kranenburg maakt van deze gelegenheid gebruik mevrouw Boelhouwer namens de commissie een boeket bloemen te overhandigen voor de goede wijze waarop zij het voorzitterschap heeft ingevuld. Hij overhandigt tevens een boeket bloemen aan de notuliste, waarvoor bij deze nogmaals veel dank!

De voorzitter sluit hierna de laatste MME-vergadering in deze Statenperiode onder dankzegging van ieders komst en inbreng.