



# Notulen

van het verhandelde in de vergadering  
van Provinciale Staten van Utrecht

gehouden op 25 januari 2010

# ***Notulen***

***van het verhandelde in de vergadering  
van Provinciale Staten van Utrecht***

***gehouden op 25 januari 2010***

ISBN 0920-3370

---

## **Bladwijzer**

op de notulen van Provinciale Staten van Utrecht  
Vergadering 25 januari 2010

---

Onderwerp	Bladzijde	Nummer
BESTUUR, EUROPA en MIDDELEN		
Voorstel van Gedeputeerde Staten van 15 december 2009, dienst/sector Fin, nummer PS2010BEM01, inzake aanvullende wijzigingen van de tarieventabel behorend bij de algemene belastingverordening provincie Utrecht 1997 m.i.v. 1 januari 2010. Daartoe besloten	13 - 14  14	  PS2010BEM01
MILIEU, MOBILITEIT en ECONOMIE		
Oriënterende bespreking van de Planstudie Ring Utrecht.	24	
Motie M2, ingediend door de fracties van VVD, CDA, GL, D66 en SGP, inzake voortzetting samenwerking pakketstudies. De motie is aanvaard. Daartoe besloten	52  53	
Motie M3, ingediend door de fracties van PvdA, D66, SP, PvdD en Mooi Utrecht, inzake beperking overlast voor de wijken langs de A27. De motie is aanvaard. Daartoe besloten	32  54	
Motie M4, ingediend door de fracties van PvdA, CDA, D66, SP, Mooi Utrecht en SGP, inzake bereikbaarheid groen rond de stad. De motie is aanvaard. Daartoe besloten	32 - 33  54	
Motie M5, ingediend door de fracties van GL, PvdA, SP, D66, PvdD en Mooi Utrecht, inzake NRU-N230. De motie is verworpen. Daartoe besloten	38  54	

Onderwerp	Bladzijde	Nummer
Motie M6, ingediend door de fracties van GL, D66, Mooi Utrecht, SP, PvdD en SGP inzake OV-kracht. De motie is ingetrokken. Daartoe besloten	38 - 39  53	
Motie M7, ingediend door de fracties van GL, SP, D66 en PvdD, inzake knooppunt Lunetten. De motie is ingetrokken. Daartoe besloten	39  53	
Motie M8, ingediend door de fracties van D66, GL, SP en PvdD inzake onderzoek doorstroming Lunetten. De motie is ingetrokken. Daartoe besloten	43 - 44  53	
Motie M9, ingediend door de fracties van D66, GL, SP en PvdD, inzake leefbaarheid Maarssen. De motie is ingetrokken. Daartoe besloten	42 - 43  53	
Motie M10, ingediend door de fractie van Mooi Utrecht, inzake aansluiting Polis-netwerk De motie is ingetrokken. Daartoe besloten	46 - 47  53	
RUIIMTE, GROEN en WATER		
Voorstel van Gedeputeerde Staten van 15 december 2009, dienst/sector PRO, nummer PS2010RGW01, inzake herziening rode en groene contour t.b.v. EHS verbindingzone langs plangebied "Vogelenzang", gemeente Rhenen. Daartoe besloten	14  14	PS2010RGW01
Voorstel van Gedeputeerde Staten van 15 december 2009, dienst/sector PRO, nummer PS2010RGW03, inzake opdracht integrale herziening provinciale ruimtelijke structuurvisie. Daartoe besloten	14  14	PS2010RGW03
Voorstel van Gedeputeerde Staten van 19 januari 2010, dienst/sector PMF, nummer PS2010RGW04, inzake voorfinanciering werkzaamheden 2010 vliegbasis Soesterberg. Daartoe besloten	18 - 24  24	PS2010RGW04

Onderwerp	Bladzijde	Nummer
STATEN (provinciale)		
Onderzoek geloofsbrieven en beëdiging van de heer J.A.J. Konings te Vleuten.	10 - 11	
Ingekomen stukken.	11	
<b>Vragenhalfuurtje</b>		
Mondelinge vragen van de heer ing. Y.S. Lutfula over wachtlijsten in de jeugdzorg.	11 - 12	
Motie M1, ingediende door de fracties van PvdA en SP, inzake Haïti. De motie is verworpen. Daartoe besloten	13 - 18  18	
Vaststellen van de notulen van 26 oktober 2009, 23 november 2009 en 14 december 2009 en de besluitenlijst van 14 december 2009.	13	
WONEN, MAATSCHAPPIJ en CULTUUR		
Voorstel van Gedeputeerde Staten van 15 december 2009, dienst/sector MOW, nummer PS2010WMC02, inzake verordening stedelijke vernieuwing provincie Utrecht 2010. Daartoe besloten	14  14	PS2010WMC02
Voorstel van Gedeputeerde Staten van 1 december 2009, dienst/sector MOW, nummer PS2010WMC03, inzake goedkeuren addendum 2010 beleidskader jeugdzorg. Daartoe besloten	14  14	PS2010WMC03
Voorstel van Gedeputeerde Staten van 15 december 2009, dienst/sector MOW, nummer PS2010WMC04, inzake evaluatie leefbaarheid kleine kernen. Daartoe besloten	14  14	PS2010WMC04

---

# Presentielijst

vergadering 25 januari 2010

---

Voorzitter: *drs. R.E. de Vries, plv. voorzitter*

Griffier: *L.C.A.W. Graafhuis*

*mevr. drs. F.M. Alsem, Harmelen*  
*E.R.M. Balemans, Utrecht*  
*dr. F.H. Barneveld Binkhuysen, Soest*  
*mevr. drs. C.G.M. van Benthem, Montfoort*  
*F. Bersch, Utrecht*  
*dr. R. Bisschop, Veenendaal*  
*mevr. drs. U.P. Blom, Driebergen*  
*mevr. drs. W.A. Bodewitz, Vleuten*  
*mr. J.M. Buiting, Utrecht*  
*mevr L.C. Dekkers-Raadsen, Harmelen*  
*mevr. drs. R.K. Dik-Faber, Veenendaal*  
*mevr. P. Doornenbal-van der Vlist, Lopik*  
*drs. P.W. Duquesnoy, Zeist*  
*C.J.J. van Ee, IJsselstein*  
*J. Fastl, Utrecht*  
*mevr. mr. K.J. Fokker, Driebergen*  
*mevr. drs. N.M. van Gemert, Utrecht*  
*drs. C. de Heer, Amersfoort*  
*mevr. drs. J.M. de Heer-Verheij, Veenendaal*  
*mevr. N.P.B. van 't Hooft, Amersfoort (tot 15.15 uur)*  
*mr. P. Kelder, Driebergen-Rijsenburg*  
*ing. D. Kiliç, IJsselstein*  
*H.R.A.L. Klein Kranenburg, Hagestein*  
*J.F.M. Kloppenborg, Utrecht*  
*drs. J.A.J. Konings, Vleuten*  
*J. Konijnenbelt, Leusden*  
*C.J. van Kranenburg MA, Driebergen*  
*mevr. D. Lamers-Tiecken, Nieuwegein*  
*ing. Y.S. Lutfula, Utrecht*  
*ir. R.J. Martens, Utrecht*  
*mevr. G. Nalis, Utrecht*  
*mevr. H. Nap, Veenendaal*  
*drs. L.W. Nooteboom, Veenendaal*  
*drs. B. Nugteren, Utrecht*  
*mevr. A.M.A. Pennarts-Pouw, Montfoort*  
*mevr. J. van Pijkeren, Bunschoten*  
*P.C. Pollmann, Doorn*  
*drs. T.G.P.M. Ruijs, Zeist*  
*P. Seldenrijk, Eemnes*  
*mevr. Y. Smit, Maarssen*  
*ir. M. Snyders, Baarn*

*mevr. ir. A.A. Swets, Utrecht*  
*mevr. drs. J.C.M. Versteeg, Utrecht*  
*mevr. drs. H.D.I. Walta-Auf'm Keller, Veenendaal*  
*G.J. van der Werff, Hoogland*  
*ir. B.A. Witteman, Kockengen*

*Afwezig:*  
*de heer R.C. Robbertsen, commissaris van de Koningin*

*Leden van Gedeputeerde Staten*  
*J. Binnekamp, IJsselstein*  
*mevr. M. Haak-Griffioen, Woerden*  
*drs. W.M. de Jong, Houten*  
*drs. R.W. Krol, Soest*  
*J.W.R van Lunteren, Hoogland*  
*mevr. A.H. Raven BA, Utrecht*

## **Opening.**

De VOORZITTER: Staten van Utrecht, ik open deze vergadering en heet u allen van harte welkom.

Er zijn geen afmeldingen ontvangen, met uitzondering van de afmelding van de commissaris van de Koningin. Hij is vanmiddag met Hare Majesteit op bezoek in Utrecht.

## **Vaststellen agenda.**

Mevrouw FOKKER (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Ik wil graag twee voorstellen van orde doen. Ik verzoek een punt aan de agenda toe te voegen. Wij willen namelijk een motie indienen over Haïti naar aanleiding van de internationale hulpverlening en de regeling die wij daarover hebben. Het andere punt betreft het stellen van vragen aan gedeputeerde Van Lunteren. Ik heb hem gevraagd of dat zou kunnen en hij zei dat als de vragen concreet zijn, hij die wel kan beantwoorden, maar dat het niet de procedure is. Als wij van de procedure afwijken, dan moeten de Staten daarmee instemmen. Dat verzoek doe ik dan ook hierbij.

De VOORZITTER: Ik geef beide verzoeken in overweging aan de andere fracties in deze Staten en wil peilen of dat wel of niet op bezwaar stuit.

Mevrouw DOORNENBAL (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Bij mij rijst een aantal vragen. Waar gaan de vragen over? Zijn het bijvoorbeeld vragen ten aanzien van het vragenhalfuurtje of zijn zij gekoppeld aan een bepaald onderwerp? Ik wil daarover iets meer duidelijkheid hebben.

Mevrouw FOKKER (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Dat zijn terechte vragen. Ik wil de heer Van Lunteren graag een paar vragen stellen over het stationsgebied Driebergen-Zeist.

Mevrouw DOORNENBAL (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Wat is precies de orde? Stelt u voor die vragen te laten stellen in het vragenhalfuurtje?

De VOORZITTER: Het ordevoorstel van mevrouw Fokker is dat te doen plaatsvinden tijdens het vragenhalfuurtje. Ik kan mij voorstellen dat wij beginnen met de vragen van de fractie van de SP,

zodat wij gelegenheid krijgen de vragen te laten vermenigvuldigen en te laten verspreiden. Dan kunt u kennis nemen van de vragen en kunnen de woordvoerders zich voorbereiden om eventueel in tweede instantie te reageren. Dat zou mijn voorstel zijn en ik vraag of de Staten daarmee instemmen. Ik zeg erbij dat het afwijkend van de procedure is. Wij hebben namelijk afgesproken dat mondelinge vragen altijd op maandag voor 09.00 uur moeten worden aangeboden aan de griffie, zodat ook het college zich kan voorbereiden.

Mevrouw DOORNENBAL (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Ik heb begrepen dat de heer Van Lunteren degene is aan wie de vragen gesteld worden en dat hij daarmee bij voorbaat al heeft ingestemd. Om die reden kunnen wij instemmen met het toevoegen van de vragen aan het vragenhalfuurtje. Ook het toevoegen van het extra agendapunt over de motie over Haïti, kan onze instemming hebben.

De heer BISSCHOP (SGP): Mijnheer de Voorzitter! Met alle begrip voor de wens zaken acuut op de agenda te plaatsen, denk ik toch – dat klinkt een beetje formalistisch – dat wij een procedure afgesproken hebben en dat wij die moeten respecteren. Het kan niet van de welwillendheid van de gedeputeerde afhangen – ook al is er alle waardering voor de betrokken gedeputeerde – of dingen wel of niet kunnen. Ik vind mij een beetje een zeur, maar ik vind ook dat wij hierin zuiver moeten handelen.

De VOORZITTER: Ik kan u verzekeren dat u absoluut geen zeur bent. Als wij namelijk formeel kijken hoe wij ons reglement hebben opgebouwd, dan hebt u helemaal gelijk.

De heer NUGTEREN (GL): Mijnheer de Voorzitter! Ik kan mij wel iets voorstellen bij de opmerking van collega Bisschop, maar gezien de heer Van Lunteren er geen bezwaar tegen heeft, vind ik dat er ruimte moet zijn om de vragen te stellen.

De heer BARNEVELD BINKHUYSEN (VVD): Mijnheer de Voorzitter! Ik sluit mij graag aan bij de woorden van mevrouw Doornenbal en de heer Nugteren.



Mevrouw DIK (ChristenUnie): Mijnheer de Voorzitter! Op het gevaar af ook als een zeur gezien te worden – zo zie ik het overigens helemaal niet – wil ik mij graag aansluiten bij de heer Bischof. Wij hebben procedures met elkaar afgesproken. De termijn "voor maandag 09.00 uur" vind ik een heel redelijke termijn. Daarom sluit ik mij daarbij graag aan.

De VOORZITTER: Ik constateer dat er een meerderheid is die de fractie van de PvdA tijdens het vragenhalfuurtje gelegenheid wil geven haar vragen te stellen. Ik stel daarbij wel vast, dat het gaat om een vragenhalfuurtje. Ik zal daar strikt de hand aan houden. Dat betekent dat de fracties van de SP en de PvdA onderling maar moeten uitmaken hoeveel minuten zij elk willen gebruiken. Na een half uur is het echt 'schluss'.

Ik verzoek de fractie van de PvdA de vragen zo snel mogelijk ter hand te stellen van de griffie, zodat zij verspreid kunnen worden onder de fracties.

Mevrouw FOKKER (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Het punt was juist dat wij de vragen mondeling wilden stellen; wij hebben de vragen namelijk nog niet op schrift. Dan zouden wij dat nu nog moeten doen. Ik vroeg het expliciet aan de Staten, omdat hiervoor een procedure geldt. Het gaat om twee vragen en ik kan proberen die nog even op schrift te stellen.

Mevrouw DIK (ChristenUnie): Mijnheer de Voorzitter! Ik wil bezwaar maken tegen deze gang van zaken. Ik vind het niet zorgvuldig verlopen. Op deze manier kunnen wij niet goed kennis nemen van de vragen. Wij voelen ons hierdoor erg verrast.

De VOORZITTER: Ik deel dat gevoel. Als die vragen al op schrift waren gezet en het was mogelijk geweest ze te verspreiden, dan hadden wij nog enige tijd gehad om er kennis van te nemen. Dan hadden de overige fracties zich kunnen voorbereiden. Nu moeten wij daarop wachten. Het is maar de vraag of andere fracties tekort worden gedaan bij het behandelen van deze vragen. Ik stel daarom voor de vragen deze keer niet te behandelen. Dan moeten ze de volgende keer maar aan de orde komen.

Mevrouw FOKKER (PvdA): Mijnheer de Voorzitter!

Ik heb het gehoord en ik denk inderdaad ook dat wij het niet moeten doen. Ik zal de gedeputeerde deze vragen schriftelijk stellen, zodat iedereen de antwoorden kan lezen.

De VOORZITTER: Dat is een uitstekende oplossing.

Zonder hoofdelijke stemming stellen Provinciale Staten de agenda hierna gewijzigd vast.

#### **Onderzoek geloofsbrieven van de heer J.A.J. Konings te Vleuten.**

De VOORZITTER: Ik vraag de commissie voor onderzoek van de geloofsbrieven haar werkzaamheden te verrichten. Ik schors de vergadering.

*Schorsing van 14.12 uur tot 14.15 uur.*

De VOORZITTER: Ik heropen de vergadering. Ik geef het woord aan mevrouw Doornenbal, voorzitter van de commissie voor onderzoek van de geloofsbrieven, om verslag te doen.

Mevrouw DOORNENBAL (CDA): Mijnheer de Voorzitter! De commissie heeft de geloofsbrieven van de heer Konings onderzocht. Wij hebben geconstateerd dat hij voldoet aan de wettelijk gestelde vereisten. De commissie ziet geen beletselen voor de toetreding van de heer Konings tot lid van Provinciale Staten.

De VOORZITTER: Ik dank de commissie voor haar werkzaamheden.

#### **Beëdiging van de heer J.A.J. Konings te Vleuten.**

De VOORZITTER: Ik vraag de griffier de heer Konings binnen te geleiden en ik vraag de leden van Provinciale Staten te gaan staan.

Mijnheer Konings, u heeft aangegeven de belofte te willen afleggen. Ik zal de tekst voorlezen, waarop u antwoordt met: Dat verklaar en beloof ik.

"Ik verklaar dat ik, om tot lid van Provinciale Staten benoemd te worden, rechtstreeks noch middellijk onder welke naam of welk voorwendsel ook, enige gift of gunst heb gegeven of beloofd.

Ik verklaar en beloof dat ik, om iets in dit ambt te doen of te laten, rechtstreeks noch middellijk enig geschenk of enige belofte heb aangenomen of zal aannemen.

Ik beloof dat ik getrouw zal zijn aan de Grondwet, dat ik de wetten zal nakomen en dat ik mijn plichten als lid van Provinciale Staten naar eer en geweten zal vervullen."

De heer KONINGS: Dat verklaar en beloof ik.

De VOORZITTER: Dan mag ik u van harte feliciteren als 'herintreder' in Provinciale Staten en u veel succes wensen met uw werkzaamheden. (Applaus.)

Ik schors de vergadering voor enige momenten, zodat u de heer Konings kunt feliciteren.

*Schorsing van 14.17 uur tot 14.21 uur.*

De VOORZITTER: Ik heropen de vergadering.

#### **Ingekomen stukken.**

Zonder beraadslaging en zonder hoofdelijke stemming besluiten Provinciale Staten overeenkomstig de voorgestelde wijzen van afdoening.

#### **Vragenhalvuurtje.**

Mevrouw FOKKER (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Er werd mij net gevraagd wanneer mijn eerste ordevoorstel aan de orde komt.

De VOORZITTER: Mijn voorstel zou zijn dat aansluitend op het vragenhalvuurtje te doen. Ik zie dat dat geen bezwaar oproept.

Er zijn vragen binnengekomen van de fractie van de SP.

De heer LUTFULA (SP): Mijnheer de Voorzitter! Voor ik begin wijs ik op een typefoutje: het zijn geen 30 maar 36 kinderen. Op 6 september 2009 heeft de SP in schriftelijke vragen de gedeputeerde, mevrouw Haak, voorgelegd of zij plannen had om in te grijpen als de wachtlijsten per 1 januari niet opgelost zouden zijn. De gedeputeerde stelde in haar antwoord van 6 oktober dat het haar zeker zou lukken om de wachtlijsten op te lossen, en dat er "aan het

einde van dit jaar geen kind onnodig langer dan negen weken wacht op zorg". De gedeputeerde noemde geen plannen voor het geval dat haar niet zou lukken. Inmiddels is 1 januari voorbij. Hoewel de lengte van de wachtlijsten sterk gedaald is, zijn de lijsten nog niet leeg. Na vragen van de SP meldde de gedeputeerde in de commissievergadering WMC van 11 januari dat er nog 36 kinderen op de wachtlijst staan. De SP vindt dat zorgelijk, mede vanwege het nog te bespreken rapport van de Randstedelijke Rekenkamer, dat vraagtekens zet bij de rekenmethodes die gehanteerd zijn bij het bepalen van de lengte van de wachtlijsten. De SP heeft daarom de volgende vragen:

- 1 *Waarom zijn de wachtlijsten nog niet leeg?*
- 2 *Wat is de gedeputeerde van plan te doen om de wachtlijsten alsnog op te lossen?*
- 3 *Is de gedeputeerde het met de SP eens dat de wachttijd van negen weken eigenlijk al te lang is, omdat kinderen vrijwel per definitie alleen in noodgevallen in de jeugdzorg terechtkomen? Is zij bereid ernaar te streven die wachttijd in te korten tot één maand?*

Mevrouw HAAK (gedeputeerde): Mijnheer de Voorzitter! De wachtlijsten in de jeugdzorg zijn natuurlijk een voortdurende bron van zorg. Ik heb aangegeven dat de wachtlijsten per 1 januari opgelost zouden zijn. Ik heb in de afgelopen commissievergadering gezegd dat er op dit moment nog 36 kinderen op de wachtlijst staan. Dat waren er overigens een jaar geleden 292. Van die 36 kinderen zijn er dertien waarvan heel reëel sprake is van capaciteitstekort. Dat betekent dat het kinderen zijn die al wel 'in zorg zijn', maar die qua inhoud van de zorg van de ene plek naar de andere zouden moeten. Die is nog niet beschikbaar. De kinderen zijn dus al wel 'in zorg', maar moeten intern naar een andere plek en dat kan nog niet. De andere 23 kinderen vallen in de groep, waarvan wij gezegd hebben: dat is door ons niet direct te beïnvloeden. Het kan zijn dat zij zelf nog niet precies weten wat zij willen. Het kan zijn dat zij in een bepaalde instelling willen en niet naar de plek willen die wij beschikbaar hebben. Er is dus een aantal redenen voor die 23 kinderen die wij niet kunnen beïnvloeden.

Wat ik van plan ben om die wachtlijst verder op te lossen, heb ik indirect hiermee al beantwoord. Wij krijgen steeds meer grip op wat er achter die

wachtlijst zit. Dat vind ik een goede zaak. Dan die negen weken. Als een kind direct zorg nodig heeft, omdat er een crisissituatie is, wordt het kind binnen een of twee dagen geholpen. Er is geen sprake van dat er een 'crisiskind' zou zijn dat zo lang zou moeten wachten. Er zijn ook kinderen die langer dan negen weken wachten zonder enig probleem, omdat er totaal geen urgente vraag is. Die negen weken is goed om aan te houden, maar dat is niet altijd het punt. Wij proberen wel zoveel mogelijk wachttijden, als het kan, terug te brengen.

De heer LUTFULA (SP): Mijnheer de Voorzitter! Terugkomend op de reactie van de gedeputeerde: dertien kinderen op de lijst door een capaciteitsstekort. 10 november 2008 hebben wij echter een motie ingediend, om te proberen de externe effecten op de wachtlijsten te beperken. Dat is toen niet helemaal serieus genomen, omdat de gedachte was dat de wachtlijsten zeer snel zouden verdwijnen. Wij zijn nu twee jaar verder en dat is niet gebeurd. Het capaciteitsprobleem is al jaren bekend. Waarom is er niets aan gedaan? Het is niet iets wat nu naar voren komt. Het is al jaren bekend dat de capaciteit niet voldoende is. Dan de 23 kinderen, die wij als een probleem zien en waar wij als provincie niets aan kunnen doen: waarom komen zij dan wel op de wachtlIJst bij ons voor als wij niks met de kinderen kunnen doen? Wij weten dat de Randstedelijke Rekenkamer vraagtekens zet bij de methodiek hoe omgegaan wordt met de wachtlijsten en hoe de berekeningen zijn. Kan de gedeputeerde toelichten welke methode zij gekozen heeft om de wachtlijsten weg te werken? Heeft de urgentie daarbij een rol gespeeld? Betekent het ook dat er geen kinderen tussen zitten die mogelijk psychische en fysieke schade oplopen, omdat zij geen zorg krijgen?

Mevrouw HAAK (gedeputeerde): Mijnheer de Voorzitter! Misschien kan de heer Lutfula zijn laatste vraag zodadelijk nog een keer herhalen? Die heb ik niet goed kunnen verstaan. Wat betreft het capaciteitstekort kan het zijn dat er een bepaalde capaciteit gepland is en dat er op zo'n moment veel meer vraag is dan in het jaar daarvoor. Daarop kun je niet altijd precies plannen en bovendien de budgetten zijn daarvoor niet ruim genoeg. Er zal altijd wel iets zijn. De minister

zegt dat hij zeer tevreden is met onze resultaten. Een tweede vraag was waarom kinderen op een wachtlIJst staan, terwijl zij eigenlijk niet wachten. Dat kan een kind, een jeugdige, zijn dat nog in detentie zit en toch alvast op de wachtlIJst wordt geplaatst, omdat daar er rekening mee gehouden moet worden. Toch is hij nog niet vrij en kan nog niet van die plaats gebruik maken. Ik noem dit als voorbeeld, maar er zijn veel redenen aan te geven waarom het verstandig is – zo zijn de afspraken met het ministerie – een kind op de wachtlIJst te zetten, terwijl er eigenlijk geen reële mogelijkheid is daarvan al gebruik te maken. Dat zal zo blijven.

De heer LUTFULA (SP): Mijnheer de Voorzitter! Ik zei zo-even dat wij het rapport van de Randstedelijke Rekenkamer hebben gezien. Wij hebben dat nog niet afgehandeld, maar daarin staat dat de cijfers van de wachtlijsten niet helemaal betrouwbaar zijn, omdat de telmethode sinds een jaar – sinds de minister een afspraak heeft met de provincies – anders zijn geworden. Wij zijn nu dus anders gaan tellen dan daarvoor. Mijn vraag was of de gedeputeerde een toelichting kan geven op de methode die is gevolgd om de wachtlijsten weg te werken en of de urgentie daarbij een rol heeft gespeeld. Betekent het dat er geen kinderen tussen zitten die mogelijk psychische en fysieke schade oplopen, omdat zij nog geen jeugdzorg krijgen?

Mevrouw HAAK (gedeputeerde): Mijnheer de Voorzitter! Ik stel voor de vraag over de telmethode schriftelijke te beantwoorden. Het antwoord heb ik niet paraat.

Je zou kunnen zeggen, zoals de constatering van de Rekenkamer is, dat je geen goede vergelijking kunt maken tussen wat je nu ziet en wat je meer dan een jaar geleden zag. Het belangrijkste is dat er nu geen kinderen zijn, die onterecht op zorg wachten. Vandaar dat ik het belangrijk vind dat op die wachtlIJst zelf op dit moment geen kinderen meer staan die directe zorg nodig hebben, ook omdat wij die crisisinterventie hebben. Een kind dat echt in een crisis zit, wordt onmiddellijk geholpen.

De VOORZITTER: U krijgt dus nog een aanvullende, schriftelijke beantwoording op uw vraag.

## Motie Haïti.

Mevrouw FOKKER (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Ik dank u voor het invoegen van dit agendapunt. Wij willen dit samen met de fractie van de SP aan de orde stellen. De heer Bersch zal hierover ook nog wat zegen.

Ik had hier liever niet gestaan, want een ramp van een dergelijke omvang in Haïti wil niemand. De beelden zijn aan de lopende band te zien, ook vandaag weer op de voorpagina van de krant. Waarom wij met een motie komen, is omdat wij willen voortborduren op een beleid dat in 2005 is vastgesteld nadat er een donatie is geweest voor de slachtoffers in Azië van de tsunamiramp. Toen was er discussie over de vraag wanneer wel en wanneer niet? Uiteindelijk is er een voorstel gedaan, onder voorzitterschap van de heer Van de Groep, de vorige fractievoorzitter van de Christen-Unie, waarin iedereen zich kon vinden. Ik zal een belangrijk punt daaruit voorlezen: "Als er sprake is van een majeure ramp, waarvoor met medewerking van of in of na overleg met de rijksoverheid een nationale inzamelingsactie wordt gehouden, wordt op initiatief van Gedeputeerde Staten of Provinciale Staten een voorstel tot het verstrekken van hulp gedaan". Dit is op 12 december 2005 vastgesteld en sinds die tijd is de regeling niet veranderd en er is geen nieuw beleid afgesproken. Wij vinden het dus heel consequent in het kader van deze regeling wel geldelijke steun te bieden. Daarover nemen wij als provincie ons eigen besluit. Ook andere provincies hebben dat gedaan en die hebben wellicht andere afwegingen. Wij hebben echter onze eigen regeling en daarom dient de PvdA samen met de SP de volgende motie in:

### Motie M1 (PvdA, SP): Haïti

Provinciale Staten van Utrecht, in vergadering bijeen op 25 januari 2010;

overwegende:

- *dat de aardbeving in Haïti een natuurramp is van ongekeerde omvang, met ongekeerde gevolgen (nu al 150.000 doden);*
- *dat in 2005 afspraken in de Staten zijn gemaakt naar aanleiding van de tsunamiramp omtrent het verlenen van geldelijke steun in zo'n situatie;*

- *dat daarin Gedeputeerde Staten de ruimte hebben om een voorstel te doen tot geldelijke steun;*

*verzoeken Gedeputeerde Staten:*

*een voorstel daaromtrent te doen, waarvoor minimaal het restant van € 70.000 van de tsunamigift wordt benut.*

*En gaan over tot de orde van de dag.*

De VOORZITTER: De motie is voldoende ondertekend en maakt deel uit van de beraadslagingen. De motie kan worden vermenigvuldigd en rondgedeeld.

Moeten wij hierover spreken nadat de motie is verspreid en wij er allemaal kennis van hebben genomen of kunt u gelijk het debat voeren?

De heer NUGTEREN (GL): Mijnheer de Voorzitter! Ik krijg de motie graag op papier. Dat praat wat gemakkelijker.

Mevrouw FOKKER(PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Ik denk dat het een goede zaak is als de heer Bersch eerst zijn toelichting geeft.

De VOORZITTER: U bent, namens de heer Bersch, indiener van de motie. De heer Bersch krijgt ook gelegenheid in het debat zijn mening te geven. Iedereen die daaraan behoefte heeft, kan zijn standpunt geven.

De motie wordt nu vermenigvuldigd. Ik stel voor het volgende punt op de agenda eerst af te handelen. Dan houden wij de snelheid erin.

**Vaststellen van de notulen van 26 oktober 2009, 23 november 2009 en 14 december 2009 en de besluitenlijst van 14 december 2009.**

Zonder beraadslaging en zonder hoofdelijke stemming stellen Provinciale Staten de notulen van 26 oktober 2009, 23 november 2009 en 14 december 2009 en de besluitenlijst van 14 december 2009 vast met inachtneming van het erratum op de notulen van 23 november 2009.

**Statenvoorstel aanvullende wijzigingen van de tarieventabel behorend bij de algemene belastingverordening provincie Utrecht 1997 m.i.v. 1 januari 2010.**

**Statenvoorstel goedkeuren addendum 2010 beleidskader jeugdzorg.**

**Statenvoorstel verordening stedelijke vernieuwing provincie Utrecht 2010.**

**Statenvoorstel evaluatie leefbaarheid kleine kernen.**

**Statenvoorstel herziening rode en groene contour t.b.v. EHS verbindingzone langs plangebied "Vogelenzang", gemeente Rhenen.**

**Statenvoorstel opdracht integrale herziening provinciale ruimtelijke structuurvisie.**

Zonder beraadslaging en zonder hoofdelijke stemming besluiten Provinciale Staten overeenkomstig de voorstellen.

De VOORZITTER: Voor iedereen het 'spoorboekje' kwijt is: wij hebben nog op de rol staan agendapunt 6a, de Haïti-motie, agendapunt 13, Statenvoorstel voorfinanciering werkzaamheden 2010 vliegbasis Soesterberg, en agendapunt 15, Planstudie Ring Utrecht.

Ik schors de vergadering voor enkele ogenblikken.

*Schorsing van 14.41 uur tot 14.47 uur.*

De VOORZITTER: Ik heropen de vergadering. Ik heb begrepen dat de motie inmiddels is rondgedeeld, zodat de beraadslagingen daarover kunnen plaatsvinden.

**Motie Haïti.** (vervolg)

Mevrouw DOORNENBAL (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Ik had kunnen volstaan met: wij zijn voor of wij zijn tegen de motie. Echter, wij hebben behoefte een toelichting te geven. Ook wij zien de beelden op de televisie en ook wij hebben er daadwerkelijk gevoel bij. Dat had mevrouw Fokker al ingeschat. Hoe sympathiek ook, toch denken wij niet dat dit iets is waarmee wij als provincie Utrecht aan de slag moeten. Het is in onze ogen een zaak van de rijksoverheid, van de fondsen en van de individuele gever. Wij zullen hieraan niet onze steun geven.

De heer BARNEVELD BINKHUYSEN (VVD): Mijnheer de Voorzitter! Het is natuurlijk een uitermate sympathiek voorstel, maar om nu te zeggen dat het bij rampen staand beleid is om geld te gaan geven, gaat ons iets te ver. Ik verwijs even naar de tsunami: toen was er geen minister die het bedrag verdubbelde. Nu wel. Dus bij dat staand beleid, kun je je nog wel iets afvragen. Overigens: niets is gemakkelijker dan geld weggeven van anderen en goede sier maken.

Ik denk dat de inwoners van Utrecht, als zij de behoefte voelen om geld te geven aan zo'n actie, zij daarvoor Provinciale Staten niet nodig hebben.

Mevrouw FOKKER (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Ik wil graag interrumperen. Dat had ik ook al willen doen toen mevrouw Doornenbal aan het woord was. Volgens mij is er geen verschil tussen deze ramp en de tsunami. Ik beluister nu dat er een onderscheid wordt gemaakt in de toepassing van het beleid dat wij hebben afgesproken. Ik wil benadrukken dat het gelijksoortige rampen zijn. Deze ramp is waarschijnlijk zelfs nog erger.

De heer BARNEVELD BINKHUYSEN (VVD): Mijnheer de Voorzitter! Ik wil geen vergelijking maken tussen verschillende rampen. Of het staand beleid is en of dat wij daarover een afspraak hebben, gaat mij te ver. Dat is ook bij de rijksoverheid niet het geval. Als wij vinden dat wij daarvoor geld moeten geven, stel ik voor dat wij een pet pakken en de zaal rondgaan. Dan mag iedereen datgene doen wat zijn hart hem ingeeft en geeft hij wat hij denkt te moeten geven. Wij gaan niet mee met de motie. Dat mag duidelijk zijn.

De heer BERSCH (SP): Mijnheer de Voorzitter! Volgens mij is er geen concretere aanleiding denkbaar, waarbij wij ons geld op een goede en effectieve manier kunnen inzetten voor mensen die het keihard nodig hebben. Er zijn in Nederland honderdduizenden, misschien wel een miljoen mensen die geld gegeven hebben voor Haïti. Wij, als provincie, hebben veel geld. Dat is inderdaad belastinggeld, maar al die mensen hebben daarmee duidelijk gemaakt dat zij dit belangrijk vinden. Je kunt zeggen dat het niet de verantwoordelijkheid of de taak is van de provincie, maar bij een ramp als deze, denk ik dat je gewoon kunt zeggen dat

het ieders verantwoordelijkheid is om een steentje bij te dragen. Het is een situatie, waar bij wijze van spreken iedereen in terecht kan komen; iedereen kan een ramp overkomen. Dan wil je gewoon dat je geholpen wordt. Daar gaat het om en dat is uiteindelijk het principe. Wij hebben nog € 70.000 over van het potje dat wij hebben gegeven voor de tsunamiramp. Dus het zou het minste zijn dat geld ter beschikking te stellen aan de slachtoffers in Haïti.

De heer NUGTEREN (GL): Mijnheer de Voorzitter! Het is onmiskenbaar een grote ramp en een zeer grote ellende. Ik moet echter toch op deze plaats in het kader van mijn argumentatie eraan toevoegen dat de omvang van de ellende daar mede veroorzaakt wordt door het ontbreken van enig fatsoenlijk openbaar bestuur sinds de laatste decennia. In de diverse media komt dat naar voren. In de NRC heeft vorige week gestaan dat het volstreekte falen van de overheid daar ertoe heeft geleid dat er gebouwen staan die niet op een of andere manier bestand zijn om schokken op te vangen en dat er ook verder geen enkele infrastructuur van betekenis is. Dat is het verschil met de tsunami. Daar werd geïnvesteerd in wederopbouw, maar hier was een functionerende infrastructuur. Daarnaast nam het Rijk toen een heel andere rol in dan nu. GroenLinks is helemaal niet tegen dit soort steunacties, maar je moet per keer bezien of je het wilt toepassen. Wat ons betreft is het nu nee. Het Rijk, dat primair degene is die moet bepalen of er steun wordt verleend, is zeer royaal geweest: u heeft het kunnen lezen. De vraag is wat wij daaraan kunnen toevoegen, anders dan onze steun betuigen in woorden. Het is tegen deze achtergrond dat wij daar niet voor zijn. Waar wij wel voor zouden willen zijn – hopelijk zal dat ook wel komen – is een programma van de rijksoverheid om daar iets aan het openbaar bestuur te doen. Het openbaar bestuur is volstrekt falend, als het er überhaupt al is. Het is door en door corrupt, dus daar moet echt wat aan gebeuren wil je de mensen echt helpen. Als er in dat kader een beroep gedaan wordt op de provincie – wat ik mag hopen – dan vind ik dat wij daarop gelijk ja moeten zeggen.

Mevrouw DIK (ChristenUnie): Mijnheer de Voorzitter! Ik kan mij in grote lijnen aansluiten bij het

verhaal van de fractie van het CDA. Wij vinden het verschrikkelijk wat er nu in Haïti gebeurt, wij hebben er veel over gelezen en de beelden gezien op televisie; het is verschrikkelijk. Wij zijn ook erg verheugd met de enorme vrijgevigheid die je nu ziet in het land. De rijksoverheid heeft ook haar steentje daaraan bijgedragen door bedragen te verdubbelen. Wij vinden echter niet dat hier een taak ligt voor de lokale en regionale overheden. Wij zullen de motie niet ondersteunen.

Mevrouw VERSTEEG (D66): Mijnheer de Voorzitter! 'Sympathiek' is al gevallen. Ik zou toch ook graag het woord 'gratuit' willen laten vallen. Het is al gezegd: wij hebben het hier over belastinggeld van burgers. Wat D66 betreft, moet het gewoon iets zijn van giften van particulieren, wat door de minister van Ontwikkelingssamenwerking inderdaad prima verdubbeld kan worden. Dan blijft het heel transparant voor de burger over wat er met zijn belastinggeld gebeurt.

Mevrouw FOKKER (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Ik maak erg bezwaar tegen het woord 'gratuit'. Wij hebben een regeling en zoals de discussie nu gaat, leggen wij die regeling gewoon terzijde. Wij doen dit niet 'voor de bühne', wij doen het consequent binnen de regeling.

Mevrouw VERSTEEG (D66): Mijnheer de Voorzitter! Mevrouw Fokker heeft het telkens over die regeling. Die regeling zou ik ter discussie willen stellen. Ik blijf vinden dat wij hier uiteindelijk besluiten over belastinggeld. Nogmaals, ik heb er geen problemen mee als de overheid, die een portefeuille Ontwikkelingssamenwerking heeft, heel transparant voor de burger zegt: "Wij verdubbelen het geld." Gemeenten en provincies hebben deze taak echter niet in hun pakket. Het is heel ontransparant voor de burgers om na te gaan wat er met hun belastinggeld gebeurt. Mevrouw Fokker heeft in de Volkskrant kunnen lezen dat er in feite via belastinggeld van de burger op vier niveaus een gift wordt gedaan. Gemeenten verdubbelen, er zijn provincies die verdubbelen, op Europees niveau wordt er verdubbeld. Wij hebben al genoeg bestuurlijke spaghetti. Laten wij er niet nog meer politieke spaghetti van maken voor de burger.

Mevrouw FOKKER (PvdA): Mijnheer de Voorzit-



ter! Ik zou graag willen dat mevrouw Versteeg het woord 'gratuit' terugneemt.

Mevrouw VERSTEEG (D66): Mijnheer de Voorzitter! Dat ben ik niet van plan.

Mevrouw FOKKER (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Het terugtrekken van een regeling moet via een statenbesluit. Dan verwacht ik daarover een voorstel.

Mevrouw VERSTEEG (D66): Mijnheer de Voorzitter! Als daar heel veel discussie over is, zouden wij dat met z'n allen kunnen overwegen.

De heer NUGTEREN (GL): Mijnheer de Voorzitter! Ik wil die regeling helemaal niet terugtrekken. Ik behoor tot de weinigen die er toentertijd bij betrokken waren. Die regeling is bedoeld om de mogelijkheid te geven dit soort acties te ondernemen. Alleen, per keer moet je de overweging maken. Het is niet bedoeld als verplichting of als een keurslijf. Het is gewoon een mogelijkheid die wij onszelf gecreëerd hebben. En terecht. Houden zo.

Mevrouw VERSTEEG (D66): Mijnheer de Voorzitter! Daaraan zou ik nog wel wat willen toevoegen. Ik heb de regeling gelezen. Ik vind het jammer dat er zo'n harde discussie over ontstaat, alsof een nee-standpunt niet zou passen in die regeling. Wat voor ons eventueel wel bespreekbaar zou zijn – dat zou ergens in het derde item kunnen passen – is het volgende. Daar wordt gesproken over hulp die budgettair-neutraal is en die voortvloeit uit provinciale taken, et cetera. Ik zou mij wel kunnen voorstellen dat bijvoorbeeld een waterschap professionals stuurt naar het rampgebied om een waterleidingbedrijf of wat dan ook met kennis en kunde te adviseren hoe je de waterleiding herstelt. Als wij daar als provincie wat mee zouden doen, kunnen wij ons nog wel wat bij voorstellen. Nogmaals, het verdubbelen van giften, vinden wij heel ontransparant voor de burger.

De heer BERSCH (SP): Mijnheer de Voorzitter! Mevrouw Versteeg zegt dat als wij het geld concreter inzetten, bijvoorbeeld door de waterschappen daar naartoe te sturen, dat zij zich daarin zou kunnen vinden. Daarvoor is echter ook geld nodig. Zouden wij het voorstel dan niet zo kunnen

maken, dat wij zeggen dat wij het geld uitgeven om op die manier onze bijdrage te leveren? Dan zouden wij concreet onze expertise, vanuit de provincie met geld ondersteunend, naar Haïti kunnen sturen om hulp te geven.

Mevrouw VERSTEEG (D66): Mijnheer de Voorzitter! Laat dat initiatief maar eerst komen van de waterschappen, de waterleidingbedrijven of wat dan ook. Dat moet niet vanuit ons gebeuren. Als dit soort organisaties ons zou benaderen met zo'n vraag, zou het wat D66 betreft heroverweegbaar zijn.

De heer BERSCH (SP): Mijnheer de Voorzitter! Waarom zouden wij daarin passief zijn?

Mevrouw VERSTEEG (D66): Mijnheer de Voorzitter! In feite is het verzoek: laten wij een bedrag beschikbaar stellen, een gift. Wij zeggen dat wij moeten denken vanuit hulp in natura, kennis vanuit de provinciale taken, in plaats van zo'n bedrag ter beschikking te stellen. In onze ogen is dat een wezenlijk verschil.

De heer BERSCH (SP): Mijnheer de Voorzitter! Onze motie maakt dat mogelijk. Het kost uiteindelijk geld om mensen daar naartoe te sturen. Dat kan dus ook in de vorm van diensten. Het hoeft niet per se een vrije gift te zijn; wij kunnen er ook een andere invulling aan geven.

Mevrouw VERSTEEG (D66): Mijnheer de Voorzitter! De heer Bersch luistert niet goed naar mijn woorden. Ik zeg dat wij als Provinciale Staten niet een voorstel moeten doen. Als er vanuit het veld een voorstel komt, dan zou het heroverweegbaar zijn. Dat is iets anders dan wat de heer Bersch nu suggereert en de woorden die hij mij in de mond wil leggen.

De heer BISSCHOP (SGP): Mijnheer de Voorzitter! Met enige regelmaat passeert een dergelijk voorstel een volksvertegenwoordiging, ongeacht of dat een gemeenteraad is of Provinciale Staten. De opstelling van de SGP, en ook van mij persoonlijk, is altijd geweest daarmee uiterst terughoudend om te gaan. Als vuistregel hanteert de SGP altijd, dat het tot de huishouding van een provincie of een gemeente moet behoren, wil je daarin actie onder-

nemen. Als ik mij goed herinner, dan is die insteek ook in 2005 bij de tsunami gekozen. Dat gaf in de Staten een wat onverkwikkelijke discussie, met een beetje de intonatie die hier vandaag ook opduikt: alsof de een er wel van overtuigd was hoe ernstig het was en de ander niet. Dat is echter niet in beeld. Juist om dat soort discussie te voorkomen, is toen afgesproken een werkgroep opdracht te geven een algemene beleidslijn te ontwikkelen. Ik kan mij er niet veel enthousiasme van mijn kant bij voorstellen, maar goed, op een gegeven moment is er gerapporteerd en er is een beleidslijn afgesproken. In al mijn simpelheid kan ik het niet anders zien dan dat dit voorstel – een gift aan de Samenwerkende Hulporganisaties – past in die beleidslijn. In die zin steun ik deze motie. Naar mijn overtuiging is dat juist de lijn geweest die wij in 2005 hebben ingezet. Ik ben het eens met eenieder die zegt dat als dit dan niet moet gebeuren, wij dan toch eens moeten kijken of wij die beleidslijn niet eens tegen het licht moeten houden en of wij niet eens in het kader van kerntaken en alles wat daarmee samenhangt moeten kijken of wij niet ergens een streep onder moeten zetten of ergens een streep door moeten zetten. Naar mijn overtuiging is het zo, willen wij loyaal de ingezette lijn uitvoeren, dat wij dit vigerende beleid moeten toepassen. Ik ben dus voor deze motie.

Mevrouw BODEWITZ (PvdD): Mijnheer de Voorzitter! Er is al heel veel gezegd, dus ik houd het kort. Ik sluit mij aan bij de woorden van de fractie van D66. Ik kan mij daarin volledig vinden. Ik zou het een heel goed idee vinden als er vanuit de provincie hulp geboden wordt in natura, dus vanuit onze eigen expertise en onze eigen rol, maar niet in de vorm van een gift. Zoals het nu is geformuleerd, kunnen wij het niet ondersteunen.

De heer SNYDERS (Mooi Utrecht): Mijnheer de Voorzitter! Soms denk je bij dit soort zaken dat mensen het gevoel hebben: wij moeten iets doen. Wij hebben het natuurlijk over een druppel op een gloeiende plaat. Wat gaan wij met dat geld doen? In feite is het een symbolisch gebaar. Dan vind ik wel heel belangrijk dat je aandacht geeft aan het feit dat dit ons heel erg raakt en dat wij een gebaar willen maken. Op dat moment denk ik: "Wat is er mogelijk vanuit een provincie of een regio hier, waar zich al zo lang een democratie

aan het opbouwen is, in de richting van ooit een slavenstaat, die zich heeft bevrijd, maar die vervolgens nooit op orde is gekomen?" Wat zou het gebaar kunnen zijn? Wat zou je met dat geld kunnen doen? In het verleden heb ik gepleit om op Soesterberg iets te doen op Europees niveau wat betreft de ontwikkeling van staten en democratie. Van daaruit zou je met dat geld iets kunnen doen richting andere continenten. Ik zit er dus aan te denken het geld daarvoor te reserveren, vooral als het gaat om de bestuurlijke chaos die daar bestaat en daaraan mede een visie, een richting aan te geven. Hoe dat eruit moet zien, weet ik niet. Ik zou echter niet bij voorbaat dit geld willen reserveren voor melkpoeder en ander zaken. Ik denk dat het veel structureler moet zijn en dat het onze betrokkenheid moet zijn om dat gebaar inhoud te geven.

De heer BINNEKAMP (gedeputeerde): Mijnheer de Voorzitter! In het college is dit onderwerp ook aan de orde geweest afgelopen dinsdag, mede naar aanleiding van het overleg dat de voorzitter van de Staten met de fractievoorzitters heeft gehad. Toen al was de lijn dat de fractievoorzitters geen giften wilden vrijmaken voor Haïti. Het college heeft daarvan kennis genomen – hoe triest het allemaal ook is; de rillingen lopen over je lijf – en gezegd dat in dit geval de nationale overheid op dit moment een heel andere rol speelt dan toen. In de tsunamiramp kwamen van heel veel organisaties op andere wijzen gelden ter beschikking. Zo ook van de Staten. De Staten hebben toen in 2005 besloten met name in te zetten op waterprojecten en verzoeken van velen, ook van de waterschappen, te ondersteunen. Dat is een heel ander verhaal dan wat op dit moment voorligt. Gedeputeerde Staten hebben op basis van het besluit in het fractievoorzittersoverleg en gezien de wijze waarop de overheid er nu anders in zit dan toen, gemeend te zeggen dat er vanuit Gedeputeerde Staten geen voorstel naar de Staten zal komen. Voor het overige: de motie van de PvdA is in behandeling bij de Staten zelf.

De VOORZITTER: Ik heb alle fracties gelegenheid gegeven te reageren op de motie. Over en weer is helder wat de standpunten zijn. Ik stel voor het bij één ronde te laten in deze discussie. Dan wil ik overgaan tot stemming over de motie. Ik heb enige indicatie gekregen over hoe er gestemd gaat



worden, maar voor de zekerheid verifieer ik dat nog even. De fracties van het CDA, de VVD, GL, de ChristenUnie, D66, de Partij voor de Dieren en Mooi Utrecht zijn volgens mij tegen de motie. De fractie van de PvdA, de SP en de SGP zijn voor de motie.

De heer SNYDERS (Mooi Utrecht): Mijnheer de Voorzitter! Ik heb duidelijk gemaakt dat ik in principe het gebaar een goede zaak vond, maar dat de labeling, dus wat je doet met het geld, aan de orde is. Dat zou een kanttekening kunnen zijn bij mijn stem. Ik zou dus best voor de motie kunnen zijn.

De VOORZITTER: Wij zullen proberen dat duidelijk te krijgen. Ik vind het altijd leuk als u mij uitdaagt. Bent u voor of tegen deze motie?

De heer SNYDERS (Mooi Utrecht): Mijnheer de Voorzitter! Ik ben voor, met de kanttekeningen die ik in mijn verklaring heb gegeven.

Zonder hoofdelijke stemming verwerpen Provinciale Staten hierna motie M1. Voor de motie hebben gestemd de fracties van de PvdA, de SP, de SGP en Mooi Utrecht.

De VOORZITTER: Ik heb een verzoek aan diegenen die bij agendapunt 15 van plan zijn moties in te dienen en daarvoor inmiddels de handtekeningen vergaard hebben. Willen zij deze moties zo snel mogelijk aan de griffie geven, zodat het kopieerapparaat alvast in werking kan worden gesteld. Dat bespoedigt straks de beraadslagingen.

#### **Statenvoorstel voorfinanciering werkzaamheden 2010 vliegbasis Soesterberg.**

Mevrouw SWETS (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Soms zijn politieke ontwikkelingen lastig te volgen, zelfs als je er dicht op zit. Het agendapunt van de vliegbasis Soesterberg is daar vandaag een voorbeeld van. Waren wij niet gezamenlijk als provincie Utrecht en de gemeenten Zeist en Soest bezig dit unieke gebied in het hart van de Utrechtse Heuvelrug op een kwalitatief hoogwaardige manier opnieuw in te richten? Waren wij niet gezamenlijk superenthousiast over de mogelijkheden van dit unieke gebied? Hebben wij niet gezamenlijk in-

spraakrondes georganiseerd en vervolgens, in juni vorig jaar, gezamenlijk het ruimtelijk plan vastgesteld? Werkten wij via het programmabureau niet gezamenlijk aan de verdere uitwerking en aan het beheer? Hoe kan het dan dat de gemeenten Zeist en Soest nu ieder afzonderlijk met de eigen organisatie een bestemmingsplan willen maken? Hoe kan het, dat zij daarbij niet meer gezamenlijk willen optrekken met de provincie Utrecht? Gelden de eerder gemaakte afspraken opeens niet meer voor Zeist en voor Soest? Zoals gezegd: soms zijn politieke ontwikkelingen lastig te volgen. Laat helder zijn dat wij niet blij zijn met deze situatie, maar wel met de openheid die de gedeputeerde ons hierover heeft verstrekt tijdens de afgelopen commissievergadering. Laat helder zijn dat wij niet meegaan met de draai van Zeist en Soest en de gedeputeerde van harte steunen in zijn opstelling naar de gemeenten, waarbij hij heeft aangegeven hiermee niet in te stemmen. Laat helder zijn dat wij willen vasthouden aan de gemaakte afspraken om gezamenlijk met één uitvoeringsorganisatie te werken, maar niet tot elke prijs.

Wat bedoelen wij met 'gezamenlijk optrekken'? Een gezamenlijke uitvoeringsorganisatie betekent voor ons dat de aansturing van de uitwerking gezamenlijk plaatsvindt. Een gezamenlijke aansturing betekent dat wij ook gezamenlijk het financiële risico dragen. Het betekent dat wij bestuurlijk en juridisch gezamenlijk aansturing geven aan het programmabureau. Het betekent dat de uiteindelijke vaststelling van het bestemmingsplan kan plaatsvinden door de gemeenteraden, maar pas nadat dit bestemmingsplan gezamenlijk is opgesteld en eenieder zich daaraan ook houdt. Het betekent in feite dat je inhoudelijk gezien over dezelfde situatie spreekt als wanneer je een inpassingsplan gezamenlijk zou opstellen en door Provinciale Staten zou laten vaststellen. Je stelt immers het plan gezamenlijk op en de vaststelling zou dan, inhoudelijk gezien, een formaliteit moeten zijn.

Het is voor ons ondenkbaar dat wij als provincie niet meer betrokken zouden zijn bij de uitvoeringsorganisatie en het traject richting bestemmingsplan. Of het nu om het provinciaal belang van het gebied gaat of om de verantwoordelijkheid voor ons als provincie om de eenduidigheid van het totale plan te bewaken of om de risico's die

wij als grondeigenaar lopen, waardoor wij invloed willen houden op de verdere uitwerking, de betrokkenheid van ons als provincie is voor ons vanzelfsprekend. Als het niet lukt er gezamenlijk met de gemeenten Zeist en Soest uit te komen, dan moeten wij als provincie gaan nadenken over toepassing van onze bevoegdheid om een inpassingsplan op te stellen. Op ons verzoek heeft de gedeputeerde uitgezocht dat er dan ook een mogelijkheid is van een globaal inpassingsplan, met daarna een uitwerkingsbevoegdheid voor de gemeenten. Die afweging zullen wij moeten maken als wij niet tot een gezamenlijke aansturing kunnen komen. Wij hopen dat Zeist en Soest spoedig tot het inzicht komen dat samen optrekken de beste weg is. Dat heeft in elk geval onze voorkeur, maar, zoals gezegd, niet tot elke prijs. In dat kader zijn wij benieuwd naar de laatste ontwikkelingen op dit punt. Is er afgelopen week door de gedeputeerde gesproken met Zeist dan wel met Soest, en zo ja, wat is daar uitgekomen? Wij verzoeken de gedeputeerde ons bij te praten over de meest recente stand van zaken.

Op de valreep nog enkele woorden over het feitelijke statenvoorstel over de voorfinanciering; je zou het bijna vergeten. De aankoop van de vliegbasis door de provincie brengt werkzaamheden met zich mee die noodzakelijk zijn. Als provincie zijn wij bijvoorbeeld verantwoordelijk voor het beheer en voor het toezicht. Hiervoor is financiering nodig die later via de grondexploitatie voor de herinrichting weer wordt terugverdiend. Daartoe dient dit voorstel, dat wij steunen. Wij kunnen ermee instemmen als voorfinanciering € 2.500.000 beschikbaar te stellen voor de benodigde werkzaamheden in 2010.

De heer BALEMANS (VVD): Mijnheer de Voorzitter! Mijn bijdrage in dit debat kent twee onderwerpen. Het eerste onderwerp is het geld voor 2010. Het tweede onderwerp is de toekomstige samenwerking met Zeist en Soest.

Met betrekking tot het eerste onderwerp kan ik heel kort zijn. Door het college wordt aan Provinciale Staten gevraagd een bedrag van € 2.500.000 ter beschikking te stellen voor de uitvoering van de afspraken in de werkzaamheden in 2010. De fractie van de VVD kan instemmen met dat voornemen en is bereid de gelden daarvoor beschikbaar te stellen.

Dan het tweede punt. Dat vraagt iets meer tijd.

Dat ligt niet aan deze gedeputeerde, want hij heeft in het hele traject voortvarend zijn rol opgepakt samen met Provinciale Staten en de gemeenten Soest en Zeist. Ik heb bij het debat over Soesterberg hem daarvoor gecompimenteerd, evenals zijn ambtelijke staf. Bij het hele traject dat wij een aantal jaren zijn begonnen, is steeds de leidraad geweest: samenwerken tussen de drie partijen waar het om gaat en goed luisteren naar wat het veld, het middenveld, aan mogelijke alternatieven of goede ideeën heeft. Dat hebben wij gedaan en dat heeft geleid tot een goed ruimtelijk plan. Nu komt het aan op de uitvoering en wat zie je? Afgelopen week hebben wij van de gedeputeerde te horen moeten krijgen dat Zeist kort voor kerst de samenwerkingsovereenkomst om die uitvoering daadkrachtig en in gezamenlijkheid ter hand te nemen, niet wenste te tekenen. Het argument was, dat het niet aan de provincie is zich te bemoeien met bestemmingsplannen van een gemeente. Ik zal niet verhullen dat ik ook in de commissievergadering heb gezegd, dat ik dit een meer dan onacceptabele houding vind van Zeist. Ik wil niet zeggen dat ik woest was, maar het zat er wel dichtbij.

Die samenwerkingsovereenkomst was niet alleen bedoeld om te zorgen dat er gezamenlijk ideeën en een goede uitvoering werden gegeven, maar ook dat wij gezamenlijk de kosten zouden dragen. Nu zegt Zeist: "Ja, bekijk het maar, het is leuk, provincie, u mag betalen en wij gaan bepalen." Men vindt opeens dat wij maar aan de zijkant moeten staan. In de eerste plaats laat ik mij niet chanteren en in de tweede plaats laat ik mij niet bij een dergelijk majeur project naar de zijkant verplaatsen. Als ik heel eerlijk ben, heb ik geen enkel begrip voor die houding van Zeist, die overigens in de slipstream Soest heeft meegenomen. Alhoewel, als je even een telefoontje pleegt, krijg je de indruk dat er in Soest ook wel eens wat anders over gedacht wordt.

Wat Zeist vergeet, zijn twee principiële uitgangspunten. Ten eerste, en ik zeg het heel helder: wij weten het hier allemaal, maar misschien snapt Zeist het nog niet: het is de provincie die eigenaar is van die vliegbasis en niet de gemeente Zeist. Ten tweede: de herinrichting van vliegbasis Soesterberg kan op grond van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening, waarin het provinciaal belang is aangeduid, ook van deze vliegbasis, ook een

exclusieve verworvenheid worden van de provincie. Dat zou betekenen, en die mogelijkheid sluit ik zeker niet uit na vandaag, dat wij als provincie die daadkracht blijven tonen en dan zelf komen tot een inpassingsplan. Ik hoef de gemeente Zeist niet uit te leggen wat dat betekent voor de invloed van de gemeente Zeist op de hele verdere gang van zaken.

Ik heb twee verzoeken aan de gedeputeerde. Op de eerste plaats ben ik benieuwd naar de stand van zaken, want in de commissie heeft de gedeputeerde toegezegd dat hij een indringend gesprek zou hebben met de gemeente Zeist. Mijn vraag is: heeft dat gesprek plaatsgevonden en wat zijn de uitkomsten?

Op de tweede plaats kan ik in elk geval zeggen dat ik hoop dat de gedeputeerde, als dat gesprek al heeft plaatsgevonden, in elk geval de gevoelens van de staten en o.a. die van mijn fractie, duidelijk naar voren heeft gebracht, dat dit niet de weg is die wij gaan. Laat ik heel duidelijk zijn. Ik hoop dat dat gesprek tot iets geleid heeft, maar in elk geval niet tot vertraging. Daar voel ik namelijk niets voor. Ik hoop dat het gaat leiden tot iets, waardoor Zeist en Soest samen met de provincie weer doorgaan op de ingeslagen weg conform de gemaakte afspraken. Dan is mijn fractie best wel groot genoeg om deze manoeuvre van Zeist naar de geschiedenisboeken te verwijzen.

De VOORZITTER: Heel indrukwekkend.

De heer MARTENS (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! De herinrichting van het vliegveld Soesterberg is tot nu toe heel goed gegaan. Wij hebben er met z'n drieën met trots aan gewerkt: de gemeenten Zeist en Soest en de provincie. Nu is het jammer dat vlak voordat wij echt met de inrichting beginnen, de gemeente Zeist de kont tegen de krib gooit. Dat vinden wij als PvdA jammer. Wat wij graag willen, is dat wij met z'n drieën door zullen gaan, dus de gemeenten Zeist en Soest en de provincie. Ik heb begrepen van de gedeputeerde dat er vanochtend een gesprek is geweest met de wethouder. Ik wil graag van de gedeputeerde vernemen wat er uitgekomen is, voordat wij verder discussiëren.

De heer DUQUESNOY (SP): Mijnheer de Voorzit-

ter! Op het blauwtje wordt unaniem de afschuw van de staten gemeld over de zet van Zeist. Echter, eerst even naar het voorstel zelf, het voorstel dat er nu ligt: een voorfinanciering doen voor de vliegbasis Soesterberg. Gewoon verdergaan met het proces; een goed voorstel.

Dan terug naar die discussie: Zeist doet niet mee. Ik heb in de commissie al duidelijk gemaakt dat het begrip 'chantage' dat daar werd genoemd, mij niet hoort. Zoals ook duidelijk door de fractie van het CDA is gezegd: wie stelt nu eigenlijk dat bestemmingsplan vast? De fractie van de SP ziet ook wel het gevaar als Zeist dat bestemmingsplan niet vast stelt, maar de provincie dat bestemmingsplan gaat bepalen. Dan gebeurt namelijk datgene wat heel duidelijk op bladzijde 2 staat. Als het even niet zo goed gaat met het geld en als wij het niet gaan halen, dan gaan wij misschien wat doen aan de kosten of dan gaan wij misschien wat doen aan de opbrengsten en dan gaan wij verhogen. Dat is iets waarmee wij als SP altijd heel voorzichtig zijn geweest, want dan weten wij: weg sociale woningbouw. Wij hebben zelf als Staten onze dertig procent sociale woningbouw eruit gehaald, want dat konden wij de gemeenten niet opleggen. Nu ben ik blij dat de gemeenten dit nog steeds in hun stukken hebben staan, zodat de volksvertegenwoordigers van die gemeenten zich daaraan in elk geval kunnen houden en wij niet minder sociale woningen krijgen alleen maar omdat er een tekort is.

Ik vind het jammer dat het nu zo'n botsende cultuur is geworden. Ik denk namelijk nog steeds dat als de gemeenten zelf hun bestemmingsplannen kunnen vaststellen met inspraak van de provincie, het een goede oplossing is en niet deze opstelling.

De heer KLOPPENBORG (GL): Mijnheer de Voorzitter! Wat betreft het voorstel zelf, kunnen wij heel kort zijn: dat ondersteunen wij ten volle. Hoe eerder en hoe beter wij aan de slag kunnen gaan, hoe beter. Er is nu echter iets anders aan de hand. De plannen zijn tot dusverre in grote samenwerking opgesteld en de drie partijen staan nu voor de uitvoering. De kracht van de planvorming ligt juist in die samenhang en integratie. Ik denk dat het heel slecht zou zijn als de partijen ieder voor zich maar iets gaan uitzoeken en gaan ontwerpen, want dan zou de zwakste partij, de natuur, wel eens de klos kunnen zijn. Ik denk daarom dat het

heel belangrijk is dat die samenwerking kan worden gehandhaafd.

Het heeft mij erg verbaasd dat Zeist nu een eigen weg lijkt te willen kiezen. Ik ben heel benieuwd naar de laatste berichten uit het overleg, want waar gaat het eigenlijk over? Gaat het over de inhoud? Daar stonden wij met elkaar toch min of meer achter? Daarover hebben wij geen wanklank gehoord. Gaat het misschien over procedure- of uitvoeringsaspecten? Graag een toelichting daarop, want ik kan mij niet voorstellen dat wij hier niet met elkaar uit kunnen komen, gezien datgene wat er sowieso al vastligt en als provinciaal belang is gedefinieerd. Ik denk dat iedereen zijn positie kent. Wij moeten er gewoon met de drie partijen voor gaan om dit op te lossen.

Mevrouw DIK (ChristenUnie): Mijnheer de Voorzitter! Als je de zoveelste in de rij bent, heb je het risico dat al het gras al voor je voeten is weg-gemaaid. Dat is ook inderdaad zo ongeveer wel het geval. Eén ding is nog niet gememoreerd, namelijk dat het deze week een heel belangrijke week is voor de vliegbasis: de eerste bewoners van de vliegbasis zullen donderdag a.s. hun intrek nemen, zijnde een kudde Veluwe heideschappen, die in een van de shelters onderdak zal krijgen. Dat was dan ook de enige berichtgeving van de afgelopen week. Vorige week werden wij door de gedeputeerde geïnformeerd over de stagnerende samenwerking tussen de provincie en de beide gemeenten, in het bijzonder de gemeente Zeist. Eerlijk gezegd: ik stond perplex. Vorig jaar hebben de Staten en de gemeenteraden, na een goed gezamenlijk proces om te komen tot het ruimtelijk plan, een gezamenlijk besluit genomen. Het is onbegrijpelijk dat één van de partijen nu aangeeft op eigen houtje verder te willen gaan. U, voorzitter, noemde het betoog van de fractie van de VVD indrukwekkend. Wij willen daarbij dan ook aansluiten.

Dan de memo die na de commissievergadering nog tot ons is gekomen. Het college heeft daarin laten weten dat er juridisch geen bezwaar is tegen het maken van een inpassingsplan op hoofdlijnen, waarbij de gemeenten ruimte houden voor een verdere uitwerking daarvan in hun bestemmingsplannen. Onze fractie staat daar op dit moment

neutraal tegenover. De situatie doet zich nog niet voor. Wij zullen daarover te zijner tijd, als het nodig is, een besluit nemen. Voor ons is het belangrijkste dat wij vasthouden aan het ruimtelijk plan en dat de keuzes die daarin gemaakt zijn, straks hun vertaling krijgen in de gemeentelijke bestemmingsplannen. Wat ook al door eerdere sprekers is gezegd: een provinciaal inpassingsplan is voor onze fractie zeker niet van de baan.

Dan het punt zelf dat op de agenda staat: de voorfinanciering. Daarmee stemmen wij in. Voor het overige sluiten wij ons aan bij de vragen die aan gedeputeerde Krol zijn gesteld over het geven van een laatste stand van zaken. Ik heb begrepen dat hij inderdaad vandaag heeft gesproken met de burgemeester van Zeist.

De heer DUQUESNOY (SP): Mijnheer de Voorzitter! Mevrouw Dik zegt dat wij moeten vasthouden aan het ruimtelijk plan en dat dit in de bestemmingsplannen moet komen. Ik weet dat in de gemeenteraden van Zeist en Soest ook dat ruimtelijk plan is aangenomen en ook uitgangspunt is voor het bestemmingsplan. Denkt mevrouw Dik dat het ineens niet in de bestemmingsplannen zou komen?

Mevrouw DIK (ChristenUnie): Mijnheer de Voorzitter! Ik denk het niet, ik verwacht het niet, ik hoop het niet. Ik heb naar voren gebracht dat het ruimtelijk plan door de drie partners is opgesteld en volgens mij staat dat ruimtelijk plan als een huis. Dat moet nu z'n vertaling krijgen in de bestemmingsplannen, al dan niet via een inpassingsplan. Dat is wat ik naar voren heb willen brengen.

De heer DUQUESNOY (SP): Mijnheer de Voorzitter! Dat moet dus een vertaling krijgen in de bestemmingsplannen en dat zal ook een vertaling krijgen in de bestemmingsplannen. Beide gemeenten hebben zich namelijk gewoon aan dat ruimtelijk plan gecommitteerd en gaan hun bestemmingsplan daarop maken. Eigenlijk zit er geen enkel gevaar in.

Mevrouw DIK (ChristenUnie): Mijnheer de Voorzitter! Ik denk dat de heer Duquesnoy er een woordspelletje van maakt. Dat is niet mijn bedoeling.

De heer SNYDERS (Mooi Utrecht): Mijnheer de

Voorzitter! Mooi Utrecht hecht zeer aan een constructieve, creatieve samenwerking tussen gemeenten en provincie. Die lijn is tot nu toe steeds zichtbaar geweest. Nu schijnen er wel hobbels op de weg te komen. Dat soort zaken heeft vaak met geld te maken. Het enige wat wij kunnen roepen, is: "Ga door met de benodigde werkzaamheden in 2010 - dat is de voorfinanciering – en ga met elkaar in de clinch om te kijken waar echt die hobbels zit." Gaat het om kwaliteit, gaat het om voortschrijdend inzicht? Dat is namelijk wel mogelijk. Wij hebben een ruimtelijk plan vastgesteld, maar je kunt vervolgens vaststellen dat je er toch nog iets anders mee wilt. In die zin heb ik een vraag aan de gedeputeerde. Wij hebben steeds gezegd: liever geen woningbouw. Toch moest het als kostendrager worden opgenomen. Ons pleidooi was: geef het een functie en boor mogelijke andere kostendragers aan, zoals het neerzetten van een studiecentrum; de Europese gemeenschap. Ik heb dat bepleit in de algemene beschouwingen. Dus: maak daar rood, maar dan met een veel grotere culturele betekenis. Ik heb het gehad over dat icoon: de natuur. Ik heb het ook al gehad over de innerlijke natuur. Misschien kunnen wij daarover dan ook iets zeggen. Ik ben benieuwd of dat mogelijk al een onderdeel van het gesprek is. Dat is mijn vraag aan de gedeputeerde.

De heer KROL (gedeputeerde): Mijnheer de Voorzitter! Het onderwerp is de vliegbasis Soesterberg. Het is goed om op deze wijze met de Staten en vorige week met de Statencommissie te discussiëren. Ik hecht er zeer aan bij een onderwerp dat ons allen zo na aan het hart ligt en waarbij wij zo betrokken zijn geweest, de Staten met enige regelmaat zeer uitgebreid bij te praten en heel openhartig de belemmeringen te noemen die wij soms met elkaar tegen het lijf lopen en dat de Staten mij dan met heldere keuzes die zij mij aangeven en accenten die zij gelegd willen hebben, weer op pad sturen. Dat maakt de provincie helder in haar positiebepaling en dat maakt deze gedeputeerde helder in zijn positiebepaling. Dat maakt ook, voor mijn gevoel, dat wij een beetje dat traject over die vliegbasis voeren.

Velen hebben vandaag een heldere uitspraak gedaan: er ligt een goed ruimtelijk plan. Een ruimtelijk plan geeft aan waar rood kan, waar groen kan

en, zagezgd, de streep ertussen. Als je echter een bestemmingsplan maakt, ga je zeer detailleren en ga je zeer veel effect hebben op bijvoorbeeld kosten en opbrengsten. De eerste partij die last heeft van kosten en opbrengsten, is de partij die de eerste investering heeft gedaan. In dit geval is dat de provincie Utrecht. Dus het maken van het juridisch kader, waarbinnen je de opbrengsten kunt genereren, is een spannend traject. Wij weten allemaal dat je de grote lijnen kunt delen, maar zodra je gaat detailleren, kan het best nog spannend worden. Daarom moet je met elkaar vooraf goede en heldere afspraken maken. Om die reden zetten wij de discussies met de beide gemeentebesturen nu zo stevig aan. Niet, als wij straks een tekort hebben. Niet, als wij straks de discussie hebben. Dan is het namelijk te laat. Je maakt, voordat je aan zo'n uitvoeringsorganisatie begint, volstrekt heldere afspraken: wie zit er aan de touwtjes, wat willen wij bereiken, wat is onze financiële speelruimte, wat zijn de ruimtelijke randvoorwaarden en wat doen wij, om het maar even zo te zeggen, als het weer een beetje tegenvalt? Om die reden hebben wij zware gesprekken gevoerd. Wij waren er voor mijn gevoel uit met elkaar, totdat de laatste vergadering voor de kerstvakantie er met name vanuit één gemeente wat terugtrekkende bewegingen zijn gemaakt.

Ik heb afgelopen vrijdag – niet vandaag – met de burgemeester van Zeist een indringend gesprek gehad. Voorzover ik dat terug kan koppelen en terug wil koppelen, wil ik er twee dingen over zeggen.

Ten eerste. Wat in dit soort trajecten altijd een beetje spannend is, is de vraag van wie nu zo'n groot, mooi, bijzondere traject is? Men kan zich voorstellen dat elk moment dat deze zaal, deze gedeputeerde en deze organisatie zegt dat er geen mooier project is dan het project Vliegbasis Soesterberg, er ergens in een gemeentehuis iemand kan zitten, die denkt: "Ja, maar, het ligt ook bij ons en wij doen er ook zo veel voor." Dat is één deel van de, redelijke, verklaring waarom wij soms tegen elkaar aan knallen.

Ten tweede. Deze organisatie, dit college, deze Staten, met alle macht en kracht die erin zit – het is een grote organisatie en wij hebben altijd veel middelen tot onze beschikking – kan natuurlijk heel grote stappen zetten en kan zeggen: "Die vliegbasis komt beschikbaar en ja, die kopen wij

en ja, wij hebben er zoveel geld voor over." Dat is allemaal nog 'het grote gebaar'. Ook dan kan ik mij nog voorstellen dat een gemeentebestuur wel eens zegt: "Wacht eens even, het is ons gebied, het zijn onze inwoners, het zijn onze gemeenteraadsleden die daar wat over te zeggen hebben en worden wij niet vergeten?" Er zit dus een natuurlijke spanning tussen een voortvarende provincie met al haar macht en kracht en een gemeentebestuur dat zegt: "Wacht eens even, wij zijn lokaal bestuur, dit kunnen wij prima zelf, wij zitten ook nog aan het stuur." Als je het gesprek dat ik met de burgemeester van Zeist heb gehad, moet typeren, dan moet je zeggen dat daar eigenlijk het grootste punt zit: "Beste provincie, met al uw inzet, met al uw macht, met al uw kracht, met al uw goede communicatie, realiseert u zich wel dat wij ook nog aan boord zijn?" Ik vind ook dat wij ons dat moeten realiseren. Daar heb ik begrip voor en dat heb ik uitgesproken. En dan komt het 'maar'. Maar: het is één project. Wij hebben in de provincie Utrecht, nu en in de komende jaren, geen spannender ding te doen dan dit proces goed afmaken. Je steekt namelijk je nek uit, je koopt een vliegbasis, je neemt een risico dat kan oplopen tot tientallen miljoenen en de hele wereld kijkt mee. Provinciebesturen en alle discussies over het middenbestuur en de mate van regie die provincies op dit soort gebiedsontwikkelingen hebben, worden op dit moment door een vergrootglas bekeken. Wij kunnen het, al was het alleen daarom, maar één keer goed doen. Wij kunnen het natuurlijk ook maar één keer goed doen, omdat er een fantastisch plan ligt, waarvan wij het de moeite waard vinden, statenbreed en raadsbreed, en waarvan wij het belangrijk vinden dat het op die wijze wordt uitgevoerd. Dat vraagt om eenduidige sturing in de richting van dat bestemmingsplantraject. Dus op het moment dat ik tegen de gemeente Zeist heb gezegd dat ik snap dat zij het belangrijk vindt dat zij in haar eigen raad op enig moment ja of nee tegen een bestemmingsplan gezegd kan worden, betekent het automatisch dat het van essentieel belang is dat de provincie én Zeist én Soest samen dat traject om tot een bestemmingsplan te komen, eenduidig hebben aangestuurd. Het is één gebied: rood en groen, cultuur, cultuurhistorie, museum: het heeft allemaal met elkaar te maken en je kunt niet één stukje, één grondgebied, op een andere manier behandelen. Een eenduidige

aansturing is van cruciaal belang.

Wij hebben een uur gesproken. De conclusie van dat gesprek was – dat moet nog geëffectueerd worden – dat de burgemeester van Zeist tegen mij heeft gezegd: "Ik denk dat wij daar uitkomen." Hij zou het morgen met zijn broeders – dan bedoel ik de twee wethouders die primair in het proces betrokken zijn – in het college bespreken. Ik heb, zoals de heer Balemans heeft gevraagd, in dringend het gevoel van de Staten in dat gesprek met de burgemeester gememoreerd om aan te geven dat de boodschap die de gedeputeerde daar bracht, niet alleen de boodschap van hemzelf was, maar de boodschap die deze Staten unaniem aan hem hebben meegegeven.

Nogmaals, ik stel de stevige opstelling van de Staten – ik denk dat de heer Balemans dat met de meest ferme woorden uitgesproken heeft – zeer op prijs. Eigenlijk hebben alle sprekers dat gedaan, al was het niet allemaal met dezelfde woorden. De Staten hebben unaniem steun gegeven aan dit traject en unaniem gezegd dat de eenduidige aansturing van dit traject, het zorgen dat er een ondeelbaar plan komt, dat best in de gemeenteraden mag worden vastgesteld, uiteindelijk zorgt dat er een plan met een goede balans tussen rood en groen komt, dat financieel haalbaar is, dat wij geen risico's lopen, dat wij er misschien een klein beetje buffer aan overhouden voor als er ergens toch wat tegenvallers in zitten. Dat is allemaal belangrijk om dit voor elkaar te krijgen. De unanieme steun van de Staten hiervoor is essentieel.

Ik denk dat ik hiermee antwoord heb gegeven op de vragen over het gesprek met de burgemeester. Ik denk ook dat ik de vraag van de heer Kloppenburg – is het inhoud of is het procedure? – heb beantwoord. Het is meer een gevoel: van wie is dit nu eigenlijk? Het gaat eigenlijk niet over de inhoud en als je het helemaal door zou redeneren, dan moeten wij misschien respect hebben voor het gevoel en/of er niet zo zwaar op inzetten. Aangezien ik de sterke indruk heb dat als wij niet vooraf de uitvoeringsorganisatie goed regelen, goede afspraken maken, alles op papier zetten en dan het traject met elkaar ingaan en er komen gemeenteraadsverkiezingen aan en er zitten andere bestuurders aan tafel en er zitten soms andere politieke kleuren in colleges te zitten, dan krijgen wij niet de kwaliteit en de integraliteit van het plan voor elkaar zoals wij dat met elkaar bedoeld hebben.



Er is een aantal technische vragen gesteld over het inpassingsplan. Gezegd is dat het technisch en juridisch mogelijk is het inpassingsplan te maken, waarbij je de uitvoeringsbevoegdheid aan de gemeenten geeft. Daarbij zou je ook de uitvoeringsbevoegdheid van het inpassingsplan hier in de Staten kunnen neerleggen. Dat staat nadrukkelijk in de memo. Ik heb het niet te vaak willen noemen, ook niet in mijn betoog vandaag. Het zijn openbare vergaderingen en alle dingen die ik erover uitspreek, zijn overal in deze provincie en ook in het gemeentehuis van Zeist te horen. Laat één ding duidelijk zijn: er komt een eenduidige aansturing van een eenduidig ruimtelijk proces, zoals wij dat met elkaar hebben afgesproken. Het liefst, wat deze gedeputeerde en wat de Staten betreft, in de vorm van een bestemmingsplan dat door beide gemeenten geaccordeerd wordt. Als die eenduidigheid er echt niet komt, dan hebben wij geen andere keus dan de Staten voor te stellen een inpassingsplan te maken.

De heer MARTENS (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Ik dank de gedeputeerde voor zijn heldere beantwoording. De fractie van de PvdA ondersteunt het voorstel zelf natuurlijk. Dat had ik in de eerste termijn nog niet gezegd. Blijkbaar was het een goed gesprek afgelopen vrijdag. De uitkomst is nog wel wat onzeker. Daarom wil de PvdA nogmaals expliciet uitspreken, samen met onze collega's, dat wij dit blijven doen met z'n drieën en dat wij als provincie 'aan het hoofd van de tafel blijven zitten'. Wij steunen de gedeputeerde daarin. Wij willen hem ook veel plezier wensen aanstaande donderdag bij het uitlaten van de schapen.

De heer SNYDERS (Mooi Utrecht): Mijnheer de Voorzitter! Ik heb in de eerste termijn een vraag gesteld. Ons standpunt is dat wij daar liever geen woningbouw willen. Wij hebben gezegd dat er misschien andere kostendragers, zoals wellicht de Europese Gemeenschap, kunnen worden geïnteresseerd voor een functie in culturele zin. Bij de algemene beschouwingen is daarover al iets gezegd: rood met een veel grotere betekenis mogelijk op de vliegbasis. In hoeverre is dat in het proces al geland, zichtbaar of bespreekbaar geworden?

De heer KROL (gedeputeerde): Mijnheer de Voorzitter! Er zijn op dit moment geen bewegingen

op het gebied van de rode invulling, als ik het zo mag noemen. Wij koersen nog steeds op een woningbouwontwikkeling in het gebied, dat wij in het ruimtelijk plan als rood hebben aangegeven en binnen de randvoorwaarden die wij gesteld hebben. Dat is nog steeds haalbaar. Er wordt natuurlijk al wel in enige mate gerekend; wij zijn aan het doorrekenen hoe je dat invult en wat dat dan precies betekent. Het antwoord op de vraag van de heer Snyders is: nee, er zijn op dat punt geen nieuwe ontwikkelingen. Daarmee is zijn vraag beantwoord. Het is echter wel een mooi moment om ook even te zeggen – ik heb het in de commissie al gezegd, maar ik vind het prettig het hier te herhalen - dat ik publicaties in De Telegraaf heb gelezen over het militair museum. Daarvan staan de financiën enigszins ter discussie. Ik heb zowel van mevrouw Laval, de projectleider van het hele museumverhaal, als van de staatssecretaris begrepen dat het hun beider intentie is het museum door te laten gaan. Daarvoor worden stappen gezet. De kostenkant van het museum is en blijft natuurlijk bij de rijksoverheid een punt van overweging. De stappen bij het Rijk om de aanbesteding voor het museum door te zetten, worden nog steeds gezet, dus die tekenen zijn gunstig.

De VOORZITTER: Ik wil overgaan tot besluitvorming over het voorliggende statenvoorstel. Uit de behandeling heb ik begrepen dat er geen stemmen tegen zijn.

De heer DUQUESNOY (SP): Mijnheer de Voorzitter! Geen stem tegen, wel een stemverklaring. De fractie van de SP is ook voor dit voorstel, maar zij heeft, zoals al eerder is verteld, een probleem met het zinnetje over het verhogen van de opbrengsten, tenminste als daarmee bedoeld wordt: het wordt minder sociale woningbouw en meer dure huizen.

Zonder hoofdelijke stemming besluiten Provinciale Staten hierna overeenkomstig het voorstel.

#### **Planstudie Ring Utrecht.**

De VOORZITTER: Zoals u hebt gezien, is er inmiddels een fraai bundeltje moties uitgereikt.

De heer VAN EE (CDA): Mijnheer de Voorzitter!

Vandaag bespreken wij niet zozeer een concreet statenvoorstel, maar een oriënterende voorkeursrichting van de Ring van Utrecht in het kader van de pakketstudies. Op zich is dat bijzonder, maar gezien de maatschappelijke relevantie en de enorme investeringen die hiermee gepaard gaan, hebben wij er toch van harte mee ingestemd dit agendapunt ter discussie te stellen. De discussie of wij als Provinciale Staten al dan niet bevoegd gezag zijn, hebben wij uitvoerig in de ad hoccommissie pakketstudies besproken en hoeft derhalve wat mij betreft niet te worden herhaald. Van belang is echter op te merken, dat de gedeputeerde voorzitter is van het Utrechts Verkeers- en Vervoersberaad (UVVB) en voor de pakketstudies een bestuurlijk duo vormt met de minister van Verkeer en Waterstaat. In die hoedanigheid vervult de gedeputeerde een zeer belangrijke rol als bestuurder, maar ook als beïnvloeder. Vandaar dat dit debat niet alleen het uitwisselen van standpunten zal zijn, maar wij kunnen de gedeputeerde natuurlijk ook bevragen en onze standpunten nog eens nadrukkelijk toelichten en vragen, waar nodig, pro-actief actie te ondernemen.

Allereerst een opmerking van algemene aard. Infrastructurele aanpassingen, zoals deze, roepen terecht altijd veel emoties op bij de mensen. Dat was niet alleen een eeuw geleden al zo bij de eerste aanleg van de spoorlijn tussen Amsterdam en Haarlem, maar tot op de dag van vandaag is dat nog steeds het geval. Altijd zul je meemaken, als je beslag moet leggen op de ruimtelijke omgeving, dat daarmee direct veel belangen gepaard gaan en dat je dan al vrij snel tot conflicterende keuzes moet komen. Nu gaat het er in dit geval om Utrecht bereikbaar te maken, te houden en daarnaast de doorstroming structureel te verbeteren. In ons overdrukke en overbevolkte Utrecht geeft dat spanning. Immers, het gaat om wegen, natuur, milieu, geluid en, niet in de laatste plaats, om mens en dier. Het doel van de pakketstudies is de bereikbaarheid en de doorstroming van Utrecht te bevorderen. De fractie van het CDA staat daar volledig achter. Wij spreken hier zowel over een regionaal, lokaal, maar vooral ook een landelijk economisch belang.

Zoals eerder gememoreerd, hebben de infrastructurale aanpassingen nadelen voor de schaarse natuurlijke en historische waarden in onze provincie.

Een zorgvuldige inpassing in de schaarse ruimte heeft dan ook terecht onze zorgvuldige aandacht nodig. Wij constateren dat met de invulling van de planstudies dit ook gebeurt. Immers, Rijkswaterstaat spreekt met grote regelmaat met alle belanghebbenden en betrokkenen en geeft blijk serieus met de opmerkingen van burgers, organisaties en andere belanghebbenden om te gaan. De fractie van het CDA stemt daarom in met de voorgestelde voorkeursvariant voor de Ring van Utrecht. Wij zijn ermee ingenomen dat de weg door Leidse Rijn en de mogelijke discussies over een zogenaamde A2,5 daarmee nu van de baan zijn. Door een verbreding van de zogenaamde Bak van Amelisweerd te kiezen, lijkt het nu ook niet nodig te zijn de Waterlinieweg op te waarderen en dat is voor de regio en voor de omwonenden een grote winst, waarmee wij van harte instemmen. Ook zijn wij bijzonder ingenomen met de voorstellen om tot een grote overkluizing of een ecoduct te komen rondom of over de A27. Hierdoor komen stad en bos dichterbij elkaar en kunnen de mensen van Utrecht hiervan optimaal profiteren. Hoewel wij ons realiseren dat dit een dure oplossing is, pleit de fractie van het CDA er met nadruk voor eenzelfde oplossing voor de Noordring van Utrecht tussen Overvecht en het Noorderpark te bestuderen en waar mogelijk te realiseren. Een concrete vraag aan de gedeputeerde is of hij wil onderzoeken of hiertoe mogelijkheden bestaan.

Voor het CDA zijn nieuwe wegen niet de eerste oplossing, maar als je de stappen van vandaag volgt, dan is het van belang de bereikbaarheid en de doorstroming van Utrecht te bevorderen. Wij zien eerder mogelijkheden in verbreding van bestaande wegen dan in nieuwe wegen. Voor ons is het even belangrijk om aan te duiden dat in het bestuurdersakkoord, dat destijds onder gedeputeerde Mik tot stand is gekomen, een bedrag van € 100.000.000 was opgenomen om te besteden aan openbaar vervoer (OV). Inmiddels is dit door de discussies opgerekt naar € 250.000.000. Daarmee geven wij aan dat wij openbaar vervoer bijzonder belangrijk vinden. Voor de fractie van het CDA staan nieuwe wegen, verbrede wegen, openbaar vervoer en fietspaden als een samenhangend element voorop. Het ziet er nu naar uit dat de voorgestelde voorkeursvarianten een puzzel is, waarin de puzzelstukjes op z'n plaats vallen. Het



is een evenwichtig plan: inpassing van de A2 en de verbreding van de A12 en A27 lijkt een goede en evenwichtige keuze te zijn. Verstoring van deze onderdelen kan dus vergaande gevolgen hebben voor het totale plan. Daarom pleiten wij ervoor tot een snelle uitvoering van deze voorkeursvariant over te gaan en deze evenwichtige uitwerking te realiseren.

De heer BERSCH (SP): Mijnheer de Voorzitter! De heer Van Ee is inmiddels al wat verder in zijn betoog, maar mijn interruptie gaat over het openbaar vervoer. Hoe belangrijk vindt de heer Van Ee het openbaar vervoer? Als je bekijkt hoeveel geld daarvoor uitgetrokken wordt en hoeveel er voor verbreding van wegen wordt uitgetrokken, dan is het deel dat er naar asfalt gaat, een veelvoud daarvan. Met andere woorden: het openbaar vervoer blijft ook daar achter. Ook deze keer weer.

De heer VAN EE (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Dat is niet het geval. Sterker nog: als het aan de heer Bersch ligt, zou er helemaal niets aan wegen worden gerealiseerd en zouden wij stil gaan staan. Het uitgangspunt, waarop ik nog een keer wil wijzen, is dat wij de doorstroming van Utrecht bevorderen. Als wij structureel niets doen aan asfalt – en in dit geval is het nodig – dan blijkt dat wij over een aantal jaren structureel vaststaan. Openbaar vervoer, zoals uit diverse studies is gebleken, is van groot belang, met name om het lokale verkeer goed te leiden. Daarin investeren wij en daarom is het bedrag van € 100.000.000 opgetrokken naar € 250.000.000. Zou je daarin nog verder gaan, en ook dat blijkt uit studies, dan biedt dat nauwelijks een oplossing voor het originele uitgangspunt: de doorstroming en de bereikbaarheid van Utrecht bevorderen. Met andere woorden: ook al zou je dat openbaar vervoer verdubbelen, dan nog blijkt dat wij uiteindelijk over een aantal jaren structureel vaststaan in Utrecht. Dat willen wij voorkomen en daarom vinden wij de keuzes die nu gemaakt zijn, heel evenwichtig. Wij stemmen daarmee in.

De heer BERSCH (SP): Mijnheer de Voorzitter! Wij hebben decennialang een enorme achterstand opgebouwd in het openbaar vervoer en het investeren daarin. De consequentie van het nu voorliggende plan is wel, dat de auto er relatief meer op

voortuit gaat dan het openbaar vervoer. Met andere woorden: voor veel mensen die nu met de bus of met de trein gaan, wordt het straks aantrekkelijker om met de auto te gaan. Het marktaandeel van het openbaar vervoer zou wel eens kleiner kunnen worden door de huidige plannen.

De heer VAN EE (CDA): Mijnheer de Voorzitter! In 1923 heeft ingenieur Lely een plan ontwikkeld om Nederland bereikbaar te maken. Dat plan is nog steeds niet ontwikkeld op de manier zoals het destijds is opgezet. Hadden wij dat wel gedaan, dan hadden wij deze discussies niet gehad. De heer Bersch heeft misschien gelijk als hij zegt dat het openbaar vervoer achter blijft, maar het algemene verkeers- en vervoersbeleid in Nederland loopt vele jaren achter; structureel veel meer dan het openbaar vervoer van de heer Bersch. Het is dus goed dat wij op dit moment de prioriteit in balans brengen. Dat vinden wij terug in dit plan.

De heer FASTL (GL): Mijnheer de Voorzitter! De heer Van Ee noemde het jaartal 1923. In 1893 stond echter de spoorlijn Utrecht-Breda op de kaart. Deze is er nooit gekomen. Je hebt af en toe wel eens van die vooruitziende geesten, die al lijnen hebben ingetekend waar je ontzettend lang op moet wachten. Op een gegeven moment zei de heer Van Ee dat je in de toekomst een situatie krijgt dat het verkeer vast blijft staan. Dat klinkt als helderziend. Berekeningen hebben wij echter nog nergens kunnen zien. Het grappige is dat wij in eerste instantie in het beoordelingskader met elkaar hebben afgesproken dat alle varianten, ook het OV-netwerk, naast elkaar bekeken worden en volwaardig zouden worden berekend. Ik heb al die berekeningen niet gezien. Wij hebben een deel van die berekeningen gezien; wij zitten halverwege in het traject. Waarop baseert de heer Van Ee dat het in de toekomst uiteindelijk volledig vast gaat staan?

De heer VAN EE (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Wij hebben destijds plaatjes gezien waarop er in onze provincie op meer dan 30 punten structureel, als wij niets aan deze verkeerssituatie doen, filevorming gaat komen die vergelijkbaar is met die bij Rhenen. Ik zou niet graag zien dat zo'n situatie als bij Rhenen ook hier op de A12 of op de A27 zou plaatsvinden. Het is wel degelijk zo dat deze

regio bij minimale calamiteiten structureel vast komt te staan. Ik hoef niet lang terug te kijken: toen er een klein beetje sneeuw was in deze regio, stond heel Nederland, en zeker deze middelste regio, vast. Als je nu niet structureel wegen gaat aanpassen op de groei van mobiliteit, die tot 2030 in deze regio het snelst zal groeien van heel Nederland, dan hoef je er niet veel berekeningen op los te laten om je te realiseren dat je structureel vast komt te staan.

De heer FASTL (GL): Mijnheer de Voorzitter! Ik ben vanmorgen vroeg vanuit Sauerland vertrokken hier naartoe. Daar was ook aardig wat sneeuw en ook net gevallen. Zelfs in dat gebied, dat zo berekend is op sneeuw, was de snelheid ineens gezakt naar 30km/u. Ik denk niet dat wij daarop moeten gaan bouwen. Wat ik wel wil zeggen, is dat ik de mening deel dat er inderdaad knelpunten zijn. Die mening delen wij allemaal: de huidige situatie is niet de wenselijke situatie. De heer Van Ee gaat er echter nu al van uit dat de oplossingsrichting "weg" de enige oplossingsrichting is, terwijl er wellicht andere oplossingsrichtingen zijn om dezelfde problemen op te lossen.

De heer VAN EE (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Als de heer Fastl goed geluisterd had, had hij gehoord dat ik heb gezegd dat wij spreken over een voorkeursvariant. Die is vastgelegd en die zal nu bestudeerd worden. Daarmee zullen de verkeersstromen, die afhankelijk zijn van de plannen in die voorkeursvariant, duidelijk worden en dan komen ook de definitieve cijfers naar voren. Zoals het er nu naar uitziet, heb je niet een weg door Leidsche Rijn nodig om de verkeerssituatie rondom de Ring van Utrecht te realiseren. Dat is grote winst.

De heer SNYDERS (Mooi Utrecht): Mijnheer de Voorzitter! De heer Van Ee telt zijn zegeningen. Dat is heel goed. Je moet positief kijken naar het geheel. De heer Van Ee noemt overkluizen: Noorderpark, Overvecht en mogelijk, zou ik eraan toe willen voegen, Maarssen, en misschien nog mooier de Maarsseveenseplassen, Amelisweerd. Vervolgens is gezegd: van € 100.000.000 naar € 250.000.000. Onderwijl hebben wij wel een situatie, waarbij in feite de structurele maatregelen om die doorstroming te bevorderen op de A12 en vooral op de A27 plaatsvinden. Dan kijk ik een

eindje verder. Dat heb ik gedaan in Fort Voordorp. Daar was een presentatie en daar werd gekeken naar wat er gebeurt in de infrastructuur voor steden en ook voor het buitengebied. Dan zie je dat ook daar allerlei zaken gaan gebeuren. Ik snap de zorg van de heer Van Ee en dat hij zegt dat hij blij is dat er nu een stap wordt gezet. Tegelijkertijd is mijn indringende vraag, naast het feit dat wij blij zijn: gaan wij het redden met het pakket dat er nu ligt?

De heer VAN EE (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Die glazen bol, dat moet ik eerlijk zeggen, heb ik niet. Ik zie dat er een fors pakket aan maatregelen is voorgesteld. Dat gaan wij nu uitwerken en uitrekenen. Die maatregelen zullen in elk geval de doorstroming een stuk bevorderen. Of dat afdoende zal zijn, is voor mij op dit moment heel moeilijk te beoordelen met de gegevens die ons ten dienste staan. Ik weet wel dat wij een forse stap in de goede richting zullen zetten.

De heer SNYDERS (Mooi Utrecht): Mijnheer de Voorzitter! Zou naast dit beleid – dat hebben wij al eerder bepleit – een tweesporenbeleid ook wenselijk zijn om, zoals de oppositie benadrukt, te bekijken of er een trendbreuk mogelijk is om dat gelijk mee te nemen? Als ik de plaatjes nog voor mij zie die wij zagen in Fort Voordorp over hoe de overstap van het autoverkeer naar het openbaar vervoer moet gebeuren in bijvoorbeeld een stad als Utrecht, dan denk ik niet dat dat geen adequaat systeem is. Het zijn twee systemen die echt niet op elkaar aansluiten. Zouden wij niet de keuze moeten maken om met elkaar veel verder te kijken dan wat wij nu aan het oplossen zijn?

De heer VAN EE (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Ik denk dat als de fractiegenoot van de heer Snyders dat had ingebracht in de commissievergadering, dat serieus behandeld zou worden. Het is overigens wel degelijk gebeurd. De opmerkingen van de Snyders worden wel degelijk meegenomen. Het is niet alleen, zoals men duidelijk probeerde te maken, een plan voor asphalt. Het is een plan dat in z'n totaliteit probeert de mobiliteit te bevorderen. Daar maken de fietspaden een wezenlijk deel van uit. Daar maakt openbaar vervoer een wezenlijk deel van uit. Dan denken wij aan lightrail en aan busverbindingen. Het gaat er niet om dat wij een

voorkeur geven aan het een of het ander. Voor het CDA gaat het om en-en-en. Dat hebben wij ook steeds bepleit. Dat wordt op het ogenblik in de planstudies meegenomen. Vandaar stemt het CDA in met de procedure en de stappen die wij genomen hebben.

Mevrouw BLOM (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! De heer Van Ee sprak steeds over een tweesporenbeleid. Nu hoor ik een driesporenbeleid: ook de fiets erbij. Daarin kunnen wij een heel eind meegaan, maar ik ben heel benieuwd wat de heer Van Ee vindt van het vierde spoor, het prijsbeleid, zeker in het licht van de opmerkingen van zijn minister de afgelopen dagen over de ANWB. Wij hebben steeds gezegd dat het prijsbeleid essentieel is. Alleen met verbreden en dergelijke kom je er niet. Wat vindt de heer Van Ee daarvan?

De heer VAN EE (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Wat "wij" ervan vinden: ik vertegenwoordig namelijk onze fractie. Het CDA heeft het standpunt in het bestuursakkoord en in het coalitieakkoord oarmd. Dat betekent dat als er prijsberekening gaat komen, wij uitgaan van een basistarief. Er zijn signalen dat men rondom Amsterdam gaat proberen met een spitstarief proeven te doen. Als de resultaten daarvan tot ons komen, nemen wij daarvan graag kennis. Als ik echter de hele discussie rondom prijsberekening bekijk, de manier waarop dat moet gaan plaatsvinden en de vele vragen over de manier waarop dat technisch in te vullen is, dan denk ik dat enige terughoudendheid op z'n plek is. Als het namelijk gaat over bevoegd gezag – daarmee begon ik mijn betoog vandaag – zul je je moeten afvragen waartoe je wel en waartoe je niet bevoegd bent. Vooralsnog is de provincie niet bevoegd tot prijsberekening over te gaan. Ik zou wat dat betreft de landelijke lijn willen volgen.

Mevrouw BLOM (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Is de heer Van Ee het met mij eens dat het wel effectief zou zijn?

De heer VAN EE (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Als de resultaten van de proef in Amsterdam laten zien dat het effect positief zou zijn, dan ben ik de eerste om dat toe te geven. De Kracht van Utrecht gaat van een heel andere

berekening uit. Naar onze overtuiging leidt dat niet tot het bereiken van onze totale doelstelling, namelijk de doorstroming bevorderen en Utrecht bereikbaar maken en houden. Het volgen van de voorstellen van de Kracht van Utrecht zal onzes inziens een vertraging opleveren van één tot twee jaar. Daarmee zullen de doelstellingen ook vertraagd worden. Wij vinden dat een ongewenste ontwikkeling.

Met het ontwikkelen van de plannen voor de procedures rond de pakketstudies hebben wij belangrijke tijdswinst geboekt. Je kunt dat zelfs financieel vertalen. Zouden wij vertraging oplopen, dan zouden deze economische voordelen teniet worden gedaan en zou het project in z'n totaliteit duurder worden. Dat vinden wij een afdoende argument. Als het gaat om de noordring van Utrecht gaan er stemmen op nu al te besluiten de snelheid terug te brengen van 100 naar 80 km/u. Volgens ons is de NRU geen project op zich, maar maakt het deel uit van het grotere geheel. Belangrijker vinden wij echter dat er voldoende maatregelen worden getroffen rond de NRU om de geluidshinder tot een aanvaardbare norm terug te brengen en de verkeersveiligheid te borgen. Nu de voorkeursvariant bekend is en de NRU uitgebreid deel uitmaakt van de totale planstudie, willen wij graag de argumenten vernemen waarom 100 en waarom 80 km/u een verschil in resultaat zou bieden. Wij willen de gedeputeerde vragen ons concreet uit te leggen waar op langere termijn die 80 of die 100 km/u impact zou hebben op de totale planstudies.

Als laatste punt wil ik de gedeputeerde rondom de NRU het volgende graag meegeven. Een landschapstunnel is tegenwoordig steeds meer een optie die in moeilijk inpasbare gebieden – rondom Utrecht kunnen wij daar wel van spreken – de moeite waard is. De kosten van dergelijke infrastructurele oplossingen zien wij steeds meer haalbaar worden. Wij willen de gedeputeerde vragen te overwegen of een landschapstunnel of een cluster daarvan bij de NRU tot de mogelijkheden zou behoren.

Zoals gememoreerd kan de fractie van het CDA instemmen met de voorgestelde voorkeursvariant en wacht zij met spanning de uitwerking van de voorstellen af. Wij vragen echter een toezegging van de gedeputeerde zich sterk te maken voor

afritten bij Lunetten en voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie om daarmee de bedrijven en de organisaties die zich in de nabijheid gaan vestigen, goed bereikbaar te houden en die in te passen zonder geweld te doen aan de natuur die voor ons van zo groot belang is.

De heer BARNEVELD BINKHUYSEN (VVD): Mijnheer de Voorzitter! Gisteren was ik aan het wandelen in het bos en toen kwamen wij wat herten en reeën tegen. Die keken wat verward om zich heen. Wat bleek? Zij waren verdwaald. Hoe kwam dat? Dat kwam door de vele ecoducten die wij tegenwoordig rijk zijn in deze provincie. Dan raken zij de weg kwijt. Dat is allemaal nog niet zo erg, maar dan gaan wij ook nog naar een nieuw ecoduct bij Amelisweerd. Ja, wij besloten de discussie daaropvolgend met te zeggen: leuker kunnen wij het niet maken. Dat geldt overigens wel voor de Ring Utrecht. Gedeputeerde Krol bestempelde het voorgaande onderwerp over Soesterberg als het belangrijkste onderwerp voor de komende jaren. Ik denk echter dat wij met de pakketstudies ook een heel eind komen en hoog kunnen scoren wat dat betreft. Dat blijkt ook wel uit de discussie.

Het gezonde verstand lijkt eindelijk gezegevierd te hebben. Er komt weer mobiliteit rond Utrecht, tenminste daar gaat het op lijken. Utrecht wordt de draaischijf van Nederland genoemd. Wij weten ook waarom: een simpele blik op de kaart maakt duidelijk waarom dat zo is. Goed functioneren van die draaischijf is van levensbelang voor onze economie, van Nederland en van Utrecht. Die zogenaamde draaischijf is echter behoorlijk vastgelopen in de afgelopen jaren. Wij willen als provincie te boek staan als een dynamische regio met een kenniseconomie. Daarvoor is een geëigende infrastructuur nodig van zowel wegen als van openbaar vervoer. De huidige infrastructuur is duidelijk verouderd. Wijziging ervan betekent een ingrijpend en kostbaar proces, een proces dat per definitie te lang duurt wanneer er structurele problemen bestaan die om een oplossing schreeuwen. Maar, er is toch licht aan het eind van die tunnel. Onze bestuursdrukke regio en het Rijk zijn erin geslaagd elkaar te vinden en te overtuigen dat er echt en daadwerkelijk wat moet gebeuren, anders komt die bereikbaarheid van Utrecht volledig in gevaar, is doorgaand verkeer niet meer mogelijk en staan

wij uren per dag stil. Uitgangspunt is dus: bruikbaarheid, bereikbaarheid en doorstroming van het verkeer.

Een ideale oplossing is er natuurlijk niet. Welke oplossing ook wordt gekozen, er zijn altijd groepen belanghebbenden, zoals omwonenden, die zich benadeeld voelen en die zich zorgen maken om het leefklimaat. En terecht. Wij hebben daarom al eerder aangegeven dat wij bij de uitwerking van de voorstellen voor betere bereikbaarheid en verkeersdoorstroming graag voorstellen van het college zien om de leefbaarheid van omwonenden op z'n minst op peil te houden en zo mogelijk te versterken. Met genoegen constateert de fractie van de VVD dat:

1. *De gekozen optie zo veel als mogelijk rekening houdt met de natuur: geen weg door de Amelisweerd, wel een ecoduct over de A27.*
2. *De gekozen optie houdt ook rekening met de bewoners: dus geen snelweg door Leidsche Rijn.*
3. *De gekozen optie kiest ook voor de fiets en het openbaar vervoer. Zoals al door de heer Van Ee is gememoreerd: er wordt hierin € 200.000.000 tot € 250.000.000 geïnvesteerd en dat is een verdubbeling van wat wij oorspronkelijk van plan waren.*

Dit is het moment dat wij met z'n allen de draaischijf weer kunnen laten draaien; het moment om ervoor te zorgen dat mensen via een verbeterd openbaar vervoer en verbeterde wegen hun werk en hun woning sneller kunnen bereiken. De fractie van de VVD is van mening dat er met deze voorkeursrichting een gezonde mix is van verbreding, benutting en openbaar vervoer. Dat betreft zowel de realisatie als de ambitie.

Voor alternatieven, die uitgaan van een maakbaarheid van het menselijk gedrag en excessieve spitsbeprijzing, is terecht vooralsnog niet gekozen. Deze bieden geen enkele oplossing voor het oplossen van de knelpunten. De fractie van de VVD hoopt dan ook dat het Rijk en de regio zo snel als mogelijk beginnen met de start van die werkzaamheden.

Mevrouw BLOM (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Waaruit leidt de heer Barneveld Binkhuysen af dat het geen enkele oplossing betekent als er voor een spitstarief wordt gekozen? Uit welke studies leidt hij dat af? Bij alle studies die de afgelopen jaren in Nederland zijn gedaan, komt er altijd uit dat het

een effectieve oplossing is. Ook uit voorbeelden in het buitenland komt naar voren dat het een effectieve oplossing is. Het is lastig in te voeren? Ja, daarin kan ik meegaan, want wij proberen het al jaren. Dat het geen goede oplossing is, is onzin.

De heer BARNEVELD BINKHUYSEN (VVD): Mijnheer de Voorzitter! Dat is maar de vraag, anders zou wereldwijd het probleem met files allang opgelost zijn en hadden wij overal het spitsrijden en het spitstarief al ingevoerd. Dat is echter niet het geval. De VVD is echter ook voorstander van anders betalen voor mobiliteit. De vraag is: hoe vul je dat in? Het is duidelijk dat daarop op dit moment geen eenduidig antwoord mogelijk is. Het is niet voor niks dat wij ons in Den Haag momenteel helemaal suf discussiëren over de vraag hoe wij daaraan invulling gaan geven. Ik denk dat het goed is dat wij die discussies afwachten en hoe wij daarmee omgaan. Misschien zal over een aantal jaren blijken dat het wel een oplossing is, maar op dit moment denk ik niet dat het een verstandige zet is.

Mevrouw BLOM (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Ik zou er bijna voor pleiten dat wij toch weer een keer in het buitenland gaan kijken, hoewel ik er toen met Kopenhagen tegen was. Er zijn gewoon goede voorbeelden in het buitenland en daar is het effectief. Dat het hier niet ingevoerd is, komt door de weifelachtige houding, al jarenlang, van verschillende partijen hier die het niet durven. Daar kan ik in komen, want het is, zeker in campagne-tijd, geen onderwerp waarmee je enorm veel kiezers zult trekken. Het is duidelijk dat het effectief is, maar wij durven niet.

De heer BARNEVELD BINKHUYSEN (VVD): Mijnheer de Voorzitter! Dat ben ik deels met mevrouw Blom eens en ik wil eraan toevoegen dat wij een heleboel niet durven in dit land. Wij hebben het niet alleen over het spitstarief, maar wij kunnen zelfs geen lijn voor de hogesnelheidstrein aanleggen op korte termijn, laat staan dat wij die trein kunnen laten rijden. Dat geldt ook voor autobanen: wij zitten nog steeds te wachten op de A3. Wij durven geen besluit meer te nemen.

Mevrouw BLOM (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! De heer Barneveld Binkhuysen is het er dus mee

eens, dat het toch ingevoerd zou kunnen worden?

De heer BARNEVELD BINKHUYSEN (VVD): Mijnheer de Voorzitter! Ik ben het niet met mevrouw Blom eens dat wij het nu moeten invoeren. Ik ben het met haar eens, dat als er op termijn onderzoek naar gedaan zal worden, wij moeten kijken hoe wij daar een oplossing voor kunnen bedenken. Je kunt niets uitsluiten op voorhand.

Mevrouw BLOM (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Zou het dan niet slim zijn toch eens een pilot te doen hier in de regio? Dan kom je erachter. Ik ben ervan overtuigd en ook verkeerskundig Nederland is ervan overtuigd. De politiek in Nederland blijft echter maar weifelen en zo blijven wij misschien nog wel twintig jaar doorgaan met weifelen.

De heer BARNEVELD BINKHUYSEN (VVD): Mijnheer de Voorzitter! Wij hoeven hier het wiel niet uit te vinden, want die pilot wordt zo meteen al verricht in Amsterdam.

Mevrouw BLOM (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Ja, in Amsterdam wordt dat al gedaan. Dat is een eerste stap en daarna zou het best hier gedaan kunnen worden. Dan denk ik dat het voor de VVD – ik denk even met de heer Barneveld Binkhuysen mee – een kwestie van marktmechanisme ten top zou zijn als je aan prijsbeleid doet. Dat past precies bij haar beginselen.

De heer BARNEVELD BINKHUYSEN (VVD): Mijnheer de Voorzitter! Wellicht worden wij het nog wel een keer met elkaar eens. Ik stel voor de pilot in Amsterdam eerst maar af te wachten.

Ik vervolg mijn betoog. Wij hopen dat het Rijk en de regio zo snel mogelijk gaan beginnen met die werkzaamheden. Daarbij past het niet afzonderlijk de Kracht van Utrecht mee te blijven nemen in vervolgstudies, zoals sommige moties suggereren. De positieve elementen zijn immers allemaal al overgenomen en de overige ambities worden op onderdelen onderschreven door het BRU en de provincie.

Mijn fractie beschouwt deze voorkeursrichting als de Kracht van Utrecht plus. Die plus is voor het feit dat er ook ruimte is voor verbreding van wegen. Wij zouden ook kunnen spreken van de Kracht van Utrecht min, met een min voor het

spitstarief van achttien cent per kilometer. Positief zoals wij liberalen over het algemeen zijn, houden wij het maar op de Kracht van Utrecht plus.

De heer FASTL (GL): Mijnheer de Voorzitter! Er zijn wat van die dingen om te corrigeren: buiten de spits is het tarief elf cent. Als je er zeven bij optelt, komt je op achttien cent uit.

De heer Barneveld Binkhuysen zei dat alle positieve elementen al zijn overgenomen. Ik kan mij herinneren uit de laatste ad hoccommissie dat ik op een gegeven moment zei: "Er zijn elementen met mobiliteitsmanagement, waarop de Kracht van Utrecht erg goed scoort." Die zaten nog niet in de plannen van bijvoorbeeld het VERDER-pakket. Toen werd toegegeven dat er nog gekeken werd in hoeverre er nog aspecten zijn die inderdaad een positiever effect hebben en die mee te nemen. Het is dus niet direct een vraag, maar een constatering dat de bewering van de heer Barneveld Binkhuysen niet helemaal klopt.

De heer BARNEVELD BINKHUYSEN (VVD): Mijnheer de Voorzitter! Ongetwijfeld zullen wij niet alles terugzien wat in Kracht van Utrecht staat vermeld. Dat is ondoenlijk en het zou onbetaalbaar zijn. Ik denk echter toch dat er met een heleboel elementen en met een heel spectrum van belangen rekening is gehouden. Onze fractie is daarover in elk geval tevreden.

De VOORZITTER: Mag ik u vragen of u uw motie indient in de eerste of in de tweede termijn?

De heer BARNEVELD BINKHUYSEN (VVD): Mijnheer de Voorzitter! In de tweede termijn.

Mevrouw BLOM (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Allereerst dank dat ons de gelegenheid wordt geboden onze mening te geven over de voorkeursrichting van de planstudies. Ook al is Rijkswaterstaat de eerst aangewezen om de voorkeursrichting te bepalen, omdat het voornamelijk het hoofdwegennet betreft, ook de provincie heeft een duidelijk belang. Het gaat deels om provinciale wegen, maar belangrijker is dat de leefomgeving en de inpassing voor een flink deel een provinciale aangelegenheid zijn. De PvdA vindt groen rond de stad van groot belang voor recreatie van de bewoners van Utrecht en voor de realisatie van de

EHS. Juist het groen rond de stad werd in eerdere voorstellen en alternatieven bedreigd. In onze ogen onnodig.

In een vroeg stadium heeft de fractie van de PvdA al haar voorkeur voor meer ambitie in het openbaar vervoer uitgesproken en aangegeven dat anders betalen voor mobiliteit snel ingevoerd moet worden. Ook heeft zij als haar mening laten horen, dat een autosnelweg dwars door kwetsbare natuur of door woonwijken niet acceptabel is. Dus geen autosnelweg door Amelisweerd, door Leidse Rijn of dicht langs woonwijken, bijvoorbeeld in Nieuwegein.

Nu ligt een voorkeursrichting voor verbreding van de A27 bij Lunetten voor. Dat is, vergeleken met andere alternatieven, een acceptabeler voorkeursrichting, zeker met de overkluizing erbij die, wat ons betreft, essentieel is. Andere mogelijke opties, ook de later toegevoegde mogelijkheid van een nieuwe weg langs Leidsche Rijn, zijn veel slechter; het lost verkeerskundig minder op en het betekent een grotere aantasting. Openbaar vervoer, waarvan wij nog steeds vinden dat de ambitie omhoog moet, kan helaas niet alles oplossen.

Het is, wat de PvdA betreft, niet of de auto of openbaar vervoer, maar verbetering van de bereikbaarheid van allebei. Het is namelijk niet of verbreding of anders betalen voor mobiliteit, maar het is allebei. Je zou kunnen zeggen dat ook de fiets genoemd moet worden. Die betekent echter wat minder bij het verminderen van de files op de ring. Alledrie - auto, openbaar vervoer en anders betalen voor mobiliteit - zijn essentieel om de bereikbaarheid van onze provincie te verbeteren. Met alleen verbredingen en investeringen in openbaar vervoer kom je er niet. Wij zijn dan ook zeer teleurgesteld over de recente opmerkingen van minister Eurlings in de Tweede Kamer dat hij wacht op het referendum van de ANWB. Het lijkt erop dat deze minister, die wij tot nu toe daadkrachtig vonden, plotseling weifelachtig wordt. Het kan niet zo zijn dat de ANWB bepaalt of het wel of niet doorgevoerd wordt. Op de radio, onderweg hier naartoe, hoorde ik dat zelfs de directeur van de ANWB dat met mij eens is.

Terug naar de verbreding van de A27. Het is voor de PvdA een betere optie dan andere opties die verkend zijn. Wij maken ons echter wel zorgen over de inpassing en over overlast van geluid en vieze lucht. Vandaar dat wij een motie indienen,



die vergelijkbaar is met de motie die wij eerder ingediend hebben over de A28 en die Staten breed ondersteund is. Omdat wij de brede overkluizing zo belangrijk vinden, hebben wij een opmerking opgenomen in de motie, dat dit daarmee verenigbaar moet zijn. Of daarmee de formulering in deze motie klopt, hoor ik graag van de gedeputeerde. Dat is echter onze inzet.

**Motie M3 (PvdA, D66, SP, PvdD, Mooi Utrecht):**  
beperk overlast voor de wijken langs de A27

*Provinciale Staten van Utrecht, in vergadering bijeen op 25 januari 2010;*

constaterende:

- dat de verkeersdruk van de A27 langs Lunetten de komende decennia verder zal toenemen;
- dat daarmee de geluidsoverlast en luchtverontreiniging van de wijken bij Lunetten en langs de A27 ook verder zullen toenemen;
- tevens dat de geluidsoverlast in het bos van Amelisweerd mogelijk zal toenemen;
- dat de oplossingsrichtingen van de A27 bij knooppunt Lunetten zullen bestaan uit het verbreden van de rijbaan in beide richtingen;
- dat door Rijkswaterstaat in het kader van Innovatie en onderzoek, programma Wegen naar de Toekomst en aanpak Atlantis experimenten worden gedaan voor anders omgaan met snelwegen met als doel 'schoner en duurzamer';
- dat voor genoemde wijken het VERDER-proces dient te worden aangegrepen voor een flinke verbeteringslag voor wat betreft geluid, lucht en landschappelijke inpassing;

verzoeken het college van Gedeputeerde Staten:

1. in het vervolgtraject van de pakketstudies en Planstudie Ring Utrecht de provincie en het Rijk op te roepen om haast te maken met het nemen van toekomstbestendige maatregelen langs de A27 met als inzet schoner, stiller en duurzamer;
2. deze oproep van de provincie Utrecht te herhalen waar mogelijk en van toepassing;
3. tevens het genoemde deel van de A27 voor te dragen voor het innovatieprogramma 'Wegen naar de toekomst, schoner en duurzamer';
4. onder de voorwaarde dat dit verenigbaar is met de brede ecopassage die deel uitmaakt van de voorkeursrichting;

5. de Staten te informeren over de voortgang en de resultaten hiervan.

*En gaan over tot de orde van de dag.*

Dan de NRU, onderdeel van de voorkeursrichting. Die zal meer ongelijkvloerse kruisingen krijgen en geschikt gemaakt moeten worden voor 100km/u. Wij zijn het eens met die ongelijkvloerse kruisingen. Dat past ook bij het ALU, (Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht), maar 100km/u vinden wij niet nodig. Ten eerste is het al de vraag op welk stuk dat feitelijk haalbaar is. Ten tweede zou het de winst van de luchtkwaliteit mogelijk weer tenietdoen. Op de zuidelijke ringweg is niet voor niets 80km/u ingevoerd. Dus, doe niet moeilijk; doe gewoon 80km/u. Dat scheelt in de praktijk weinig reistijdverlies, maar wel winst voor de leefomgeving. Wij dienen dan ook samen met de fractie van GL daarover een motie in. Ook bij de NRU maken wij ons zorgen over inpassing en bereikbaarheid, met name van het groen ten noorden van de NRU, ten noorden van de stad, het Noorderpark. Daarom dienen wij de volgende motie in:

**Motie M4 (PvdA, CDA, D66, SP, Mooi Utrecht, SGP):** bereikbaarheid groen rond de stad

*Provinciale Staten van Utrecht, in vergadering bijeen op 25 januari 2010;*

constaterende:

- dat upgrading van de NRU onderdeel is van het pakket aan maatregelen van de voorkeursrichting Ring Utrecht;
- dat diverse organisaties en gemeenten gewezen hebben op het belang van het Noorderpark, onder meer voor de inwoners van Utrecht;

overwegende:

- dat groen rond de stad belangrijk is voor de leefbaarheid van de stad en als recreatiegebied voor stedelingen;
- dat door de upgrading de bereikbaarheid van het Noorderpark dreigt te verslechteren;

vragen Gedeputeerde Staten:

zich in te spannen de bereikbaarheid van het Noorderpark voor fiets, te voet, auto en openbaar vervoer te realiseren, bijvoorbeeld door fietsers en voetgangers

*voldoende mogelijkheden te geven de NRU te kruisen door fiets- en voetgangersbruggen aan te leggen.*

*En gaan over tot de orde van de dag.*

Rest mij nog te zeggen dat wij de andere moties beoordelen na de beantwoording van de gedeputeerde.

De VOORZITTER: De moties zijn voldoende ondertekend en maken derhalve deel uit van de raadslagen. De moties zijn vermenigvuldigd en rondgedeeld.

De heer BERSCH (SP): Mijnheer de Voorzitter! Waarom de gemiddelde Nederlander tien keer zo veel met de auto gaat als met het openbaar vervoer, wordt misschien het beste geïllustreerd met een cijfer dat in een rapport van het Centraal Planbureau van vorig jaar zijdelings werd genoemd: van 90% van alle mogelijke reizen met het openbaar vervoer, is de reistijd meer dan twee keer zo lang als met de auto. In de afgelopen decennia is er een fantastische infrastructuur voor de auto uitgerold over Nederland; duizenden kilometers asfalt zijn aangelegd. In de tussentijd werd er veel minder geïnvesteerd in het openbaar vervoer. Sterker nog: honderden kilometers spoor en tramspoor zijn afgebroken of worden gewoon niet meer gebruikt, zoals in Utrecht-Oost, tussen Amersfoort en Veenendaal. Wij hebben het daarover vaker gehad. Ook vele buslijnen zijn stopgezet, vooral in kleine dorpen, maar ook veel afgelegen wijken en bedrijventerreinen moeten het zonder een dergelijke busverbindingen doen.

De heer VAN EE (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Ik hoorde de heer Bersch zeggen dat er de afgelopen jaren duizenden kilometers asfalt zijn aangelegd. Klopt het dat hij dat zei?

De heer BERSCH (SP): Mijnheer de Voorzitter! Ik zei: decennia.

De heer VAN EE (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Kan de heer Bersch dan aangeven waar die zijn aangelegd? Ik zie ze niet. Ik meen dat er in de laatste jaren, bij elkaar opgeteld, niet meer dan vijftien kilometer voor motorwegverkeer is aangelegd.

De heer BERSCH (SP): Mijnheer de Voorzitter! Ik heb het over de afgelopen decennia in heel Nederland. Ik zal het eens natellen.

De VOORZITTER: Vervolg uw betoog.

De heer BERSCH (SP): Mijnheer de Voorzitter! Tegelijkertijd worden al enkele decennia wonen, werken en winkelen zorgvuldig apart van elkaar gepland en gebouwd, met als voornaamste verbindende: de snelweg. Het grote voorbeeld lijkt te zijn 'autoparadijs Amerika'. De suburbs hebben wij al. Dat zijn onze Vinexwijken en vaak zie je dat die al ingericht zijn voor de auto, met Houten, in onze provincie, als inspiratie voor hoe het ook anders kan. Echter, die Vinexwijken hebben een magere aansluiting op het OV-netwerk. Dan hebben wij de kantoor dorpen: liefst in de oksel van twee kruisende snelwegen, zodat ook daar een bus of trein geen schijn van kans heeft om te concurreren. Ten slotte zie je de opkomst van XL-supermarkten, megamalls of grote shoppingcentra. De typisch Amerikaanse keten Wall Mart is hier nog niet geland, maar wie houdt ze tegen?

Mevrouw DOORNENBAL (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Even voor het collectief geheugen: volgens mij hebben wij hiervoor in de vorige periode met elkaar beleid gemaakt.

De heer BERSCH (SP): Mijnheer de Voorzitter! Van dat beleid weet ik niks, dat moet ik eerlijk zeggen. In elk geval is in Utrecht nog niet zo lang geleden een Albert Heijn XL geopend, die precies in dat plaatje past.

In veel Amerikaanse steden en buitenwijken kun je simpelweg niet zonder auto. Fietspaden zijn er nauwelijks, bussen zijn er schaars, vies en langzaam. Gelukkig is het hier niet zo erg en zo erg zal het ook niet worden. Die Amerikaanse suburbs, waar je op straat bijna niemand tegenkomt, de megamalls met hun gigantische parkeerterreinen, de drive-ins en drive-throughs laten echter zien dat het geen natuurwet is hoeveel auto's een samenleving nodig heeft. Het is het gevolg van politieke keuzes en de politieke keuze van de afgelopen decennia was: meer auto's, meer files. Zo simpel is het: meer auto's, meer files. De plannen voor de bereikbaarheid van Utrecht zijn van hetzelfde laken en pak. De 'versnelwegging'



van de NRU, de verbreding van de A27 en de A12: de politiek zegt daarmee eigenlijk dat er meer ruimte moet zijn voor de auto: de auto krijgt voorrang op de bus en de trein. Sterker nog: met de nu voorliggende plannen kunnen wij erop rekenen dat er meer mensen overstappen van openbaar vervoer naar auto dan andersom. De investering in tijdwinst voor de auto is een veelvoud van de investeringen in bus en tram.

Aan de gedeputeerde vraag ik: "Wordt het niet eens tijd voor een nieuwe kijk op de ruimtelijke ordening en de relatie die dit heeft met verkeersproblemen?" Dat is in feite de invulling van de 'Zevensprong van Verdaas', een methode die voorschrijft dat je begint met het zoeken naar oplossingen in de ruimtelijke ordening. In woord onderschreven door de bestuurders die deze plannen hebben gemaakt, maar in de praktijk lijkt het eerder de laatste tree dan de eerste. Ik was blij verrast dat de gemeenten van het BRU zich hebben laten inspireren door het alternatieve bereikbaarheidsplan de Kracht van Utrecht. Het tramnetwerk dat zij zouden willen aanleggen zou een grote vooruitgang zijn voor het openbaar vervoer in de regio. Het ontbreekt echter nog aan geld. Ik wil de gedeputeerde vragen daar waar mogelijk het BRU hierbij te helpen, bijvoorbeeld door te lobbyen bij het Rijk. Uit het voornemen van het BRU blijkt dat het alternatieve plan, de Kracht van Utrecht, nog springlevend is, ook al wil de gedeputeerde met de minister een andere kant op. Een motie van de fractie van GL over de toekomst van de Kracht van Utrecht en de OV-alternatieven zullen wij steunen.

Intussen komen ook bewoners in beweging. Zij maken zich grote zorgen over nog viezere lucht, nog meer geluidsoverlast en minder ruimte door de voorgenomen verbredingen. Veel van die bewoners hebben al vaker met dat bijltje gehakt, zoals in Lunetten, een kinderrijke wijk, ingeklemd tussen de A27, de Waterlinieweg en de A12. Zo'n 300 mensen namen negen dagen geleden nog deel aan een lawaaidemonstratie; een eerste teken dat Lunetten zich schrap zet. Onder deze bewoners en een steeds grotere groep Utrechters en Nederlanders groeit het besef dat er wel genoeg asfalt ligt in Nederland en dat er alternatieven zijn, die minder beslag leggen op onze schaarse ruimte, op onze schone lucht en op onze rust en die tot

minder CO<sup>2</sup>-uitstoot leiden. Interessant is wat dat betreft het succesvolle experiment in Nijmegen, dat resulteerde in acht tot tien procent minder auto's in de spits, zoals vandaag is te lezen in de Volkskrant. Automobilisten werden beloond voor rijden buiten de spits, gecombineerd met afspraken met grote werkgevers. Ik wil de gedeputeerde vragen of hij van het experiment weet en of hij het plan in de regio Utrecht en Amersfoort een kans wil geven.

Het zal duidelijk zijn: de koers die de gedeputeerde met de minister heeft ingezet voor de Ring Utrecht kan niet op onze steunen rekenen. Tot het einde toe zullen wij een andere koers bepleiten. Maar, als het dan toch moet, hebben wij een dure plicht naar omwonenden toe om de hinder klein te houden. Dat 'dure' mag men letterlijk nemen: of het nu tunnels, overkappingen of viaducten zijn, de omwonenden van de A12, de A27 en de NRU hebben al overlast genoeg. Als de plannen doorgaan, dan kunnen wij er niet omheen er alles aan te doen die niet nog groter te maken.

De heer FASTL (GL): Mijnheer de Voorzitter! Dat de meningen rondom de pakketstudies en de ring Utrecht enigszins uiteen liggen, mag na deze vier eerste bijdragen wel duidelijk zijn. Dat kwam ook aardig aan het licht in de bijdrage van de heer Van Ee. Dank, dat hij op deze manier daarop heeft ingestoken en dat wij de discussie daarover goed kunnen aangaan. Het enige wat ik wel moet zeggen, is dat de fractie van het CDA dus al heeft ingestemd met een voorkeursrichting die er feitelijk nog niet ligt. Er is in de pakketstudies altijd op gewezen of er wel een moment is om te spreken over de ring Utrecht. Nu, dat was er niet, dat was er wel, dat was er niet. Gelukkig is dat er wel en wordt het breed omarmd door de fractie van het CDA. Echter, voorlopig, voorlopig, ligt er een voorstel voor een voorkeursalternatief en nog geen feitelijk alternatief.

De heer VAN EE (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Het is altijd fijn als er dankbaarheid wordt getoond. Ik zou zeggen: laat de heer Fastl dat blijven doen. Dat komt deze discussie ten goede. Er is dus een voorkeursvariant bepaald, waarvan wij afgesproken hebben dat wij die nu gaan bestuderen. De uitkomsten van die studies zullen bepalen of wij al dan niet voor zijn. Waar de frac-

tie van het CDA nu voor is, is dat zij instemt met de keuze van deze studierichting. Pas als wij alle feiten op een rijtje hebben – wij zijn zorgvuldig in dat opzicht - zullen wij al dan niet instemmen met zo'n variant.

De heer FASTL (GL): Mijnheer de Voorzitter! Ik dank de heer Van Ee voor deze correctie. In het stuk dat wij voor ons hebben liggen, staat dat het voorkeursalternatief geen blauwdruk is en niet vrijblijvend is. Oftewel: het wordt een ijkpunt in het traject dat wij gaan lopen. Daarom hebben wij als GroenLinks ook meerdere malen gepleit om in een eerder stadium uitgebreid te spreken over dit onderwerp.

In het stuk staat ook: "Kortom, het voorkeursalternatief zet de koers uit voor de volgende stappen". Zoals ik zojuist al heb gezegd, is het voorkeursalternatief er nog niet. Als wij er echter niet nu al uitgebreid over spreken, hebben wij uiteindelijk ingestemd met een traject, is de bandbreedte verkleind en zijn niet meer alle opties open die wij open zouden willen hebben. Zoals de fractie van de SP al probeerde uit te leggen, gaat het hier om toekomstbeelden. De heer Van Ee noemde het jaartal 1923. Het gaat om het toekomstbeeld: waar wil je naartoe? Bij dit soort uitvoerige projecten volstaat het niet je afwachtend op te stellen, maar ben je als politicus gedwongen actief mee te denken. Het is wat dat betreft een vergelijkbaar project met Soesterberg.

Ik heb eerder al gezegd dat mij opviel dat bij dit traject de A12 Salto het knooppunt Lunetten heel erg in de weg zou kunnen zitten. Wat blijkt? Bij Rijkswaterstaat schijnt nu ook doorgedrongen te zijn dat de A12 Salto, zoals die nu ingepland is, niet het gewenste resultaat zal hebben. De fractie van D66 zal daarover straks een motie indienen. Die hebben wij van harte mede ondertekend. Toen wij dit traject ingingen, heb ik een vergelijking gemaakt. Wat willen wij? Wij willen allemaal hetzelfde: wij willen bepaalde problemen in deze regio oplossen. Alleen, de oplossingen die wij kiezen, zijn niet allemaal hetzelfde. Stel dat wij de druk op de wegen kunnen verlichten of kunnen weghalen en wij filevrij of bijna filevrij in deze regio kunnen reizen en dat wij als bonus ook nog eens een schitterend OV-netwerk hebben. Is dat niet veel mooier dan dat wij alleen maar het

fileprobleem hebben opgelost en daar vrij weinig anders dan asfalt en er een enkel recreaduct – dat woord moest ik gebruiken van gedeputeerde – bij hebben gekregen? In de commissie RGW werd mij duidelijk dat als je bijvoorbeeld kijkt naar de RAAM-brief (Rijksbesluit Amsterdam, Almere, Markermeer), dat soort toekomstbeelden erg belangrijk zijn. De uitbreiding van Almere biedt een aantal opties en die opties bepalen vooraf al of bijvoorbeeld een Stichtse Lijn, die wij graag willen tussen Utrecht en Almere, haalbaar is of niet. Je zult dus altijd vooruit moeten kijken met dit soort projecten. Het leuke is dat dit ruimtelijke vooruit kijken stap één is in de 'Zevensprong van Verdaas'.

Dat brengt mij bij stap twee. Dat is beprijzing. Mevrouw Blom heeft het daarover al uitvoerig gehad. Ik hoop van harte dat de beprijzing er nu eindelijk doorkomt. Als dat een CDA-minister mag zijn, dat zou nog veel mooier zijn, want er zijn al een hoop PvdA- en VVD-ministers over gestruikelde. Dus laat het een mannelijke verkeersminister zijn van het CDA, waardoor het iedereen bij zal blijven waar hij toe geleid heeft.

Mevrouw BLOM (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Ik kan het niet laten: wat is nu de meerwaarde van dat mannelijke daarbij?

De heer FASTL (GL): Mijnheer de Voorzitter! Ik had het niet moeten zeggen, maar in mijn hoofd was het allang duidelijk. Wij hebben een heleboel verkeersministers gehad, die niet mannelijk waren en daarmee ging het altijd fout. Althans, bij dit soort projecten. Ik zou het wel mooi vinden als de beoogd leider van het CDA, deze mannelijke verkeersminister, dit voor elkaar krijgt. Dan heeft hij een leuke erfenis om mee te dragen.

Mevrouw BLOM (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Ik vind het heel wonderlijke verbanden, die de heer Fastl legt. Hij was al zo aan het dromen over de toekomst, maar dit wordt wel erg wonderlijk.

De heer FASTL (GL): Mijnheer de Voorzitter! Ik geef het toe: ik begin een beetje op Mooi Utrecht te lijken.

De VOORZITTER: Mijnheer Fastl, ik zou maar gauw doorgaan.

wDe heer SNYDERS (Mooi Utrecht): Mijnheer de Voorzitter! Je hebt altijd daders en je hebt altijd slachtoffers. "Offers": is dat echt nodig? Meer heb ik niet te vertellen.

De VOORZITTER: Mijnheer Fastl, vervolgt u snel uw betoog.

De heer FASTL (GL): Mijnheer de Voorzitter! Het brengt mij terug bij stap vier van de Ladder van Verdaas en dat is het openbaar vervoer. Je zit bij wijze van spreken bij stap vier en wij hebben het nog niet eens over nieuwe wegen gehad. Toch valt mij op dat wij in het hele project Planstudie Ring Utrecht het altijd maar over wegen, wegen en wegen hebben. Wij hebben één, twee, drie, vier stappen en wij zitten nog steeds bij openbaar vervoer. Ja, natuurlijk zijn dat ook wel nieuwe lijnen die je aanlegt en dan zit je eigenlijk al bij stap zeven. Echter, het beter benutten van openbaar vervoer, stap vier, moet volgens mij altijd vooraf gaan aan het aanleggen van nieuwe wegen. Daarom moeten plannen, zoals de Kracht van Utrecht en OV+++ , niet alleen vooraf, maar in het hele traject meegenomen worden.

In onze bespiegelingen Groenlinks wel degelijk realistisch. Wij weten ook wel dat de verbredingen aan de wegen die toeleiden naar de Ring Utrecht ons noodzaken aan die knooppunten daadwerkelijk wat te doen. Het is nooit onze wenselijke richting geweest en wij hebben er nooit voor gepleit die wegen te verbreden, maar wij snappen wel dat als je dat soort besluiten neemt, dat je dan het risico neemt dat je al dat verkeer hier in de regio krijgt. Dan zul je wat moeten doen aan die knooppunten. Zo reëel is GroenLinks wel degelijk.

In een e-mailwisseling tussen de woordvoerders heb ik weer dat beoordelingskader naar voren gebracht. Dat waren wij bijna vergeten. Wellicht kan de gedeputeerde daarover wat zeggen. In dat beoordelingskader staat namelijk, dat wij al die netwerken, dus ook het OV-netwerk, volledig moeten onderzoeken. Volgens mij hebben wij niet apart het OV-netwerk onderzocht, maar hebben wij alleen gekeken welke effecten de plannen van de Kracht van Utrecht en OV+++ hebben op de wegen; niet als OV-netwerk an sich. Wellicht kan de gedeputeerde er wat meer over zeggen. Ik dien er geen specifieke motie over in, maar ik vond het

wel een interessant kader om niet nu al, zoals de fractie van het CDA pleit, afscheid te nemen van de Kracht van Utrecht.

Als je kijkt naar de beoordeling van de Kracht van Utrecht, dan zie je dat gekozen is voor de NoMo-waarde (Nota Mobiliteit), oftewel: hoeveel keer vertraging heb je op de snelwegen? Twee andere elementen zijn de voertuigkilometers en de voertuigverliesuren. Als je kijkt naar de voertuigverliesuren, scoort juist de Kracht van Utrecht heel goed. Het zou bijna een VVD-argument kunnen zijn: economisch gezien levert dat veel meer geld op dan wanneer je kiest voor die wegvarianten. Het economische argument dus is al een reden om meer en beter te kijken naar de Kracht van Utrecht dan nu gedaan wordt.

Dan kom ik nog bij een aantal rekensommetjes. Er staat een aantal varianten genoemd. Die hebben een kostenplaatje van € 1 miljard tot € 1.6 miljard. Daarbij valt op dat de variant van € 1 miljard binnen dertien jaar afbetaald is. Het levert ongeveer € 77.000.000 per jaar op; maal dertien is € 1 miljard. Dus in dertien jaar hebben wij die ongeveer terugverdiend. Dan gaan wij het niet hebben over het onderhoud dat nodig is. Dus over dertien jaar zou je bij die variant € 350.000.000 of € 600.000.000 hebben verdiend ten opzichte van die andere varianten. Hier wordt het interessant. Ook door het CDA en de VVD wordt namelijk gezegd dat wij juist die inpassingen moeten doen en in alle opties die wij kiezen moet er een bak overheen, er moeten tunnels en schermen zijn. Dat zijn extra kosten. Ik heb liever dat wij een andere variant kiezen die een minder nadelige impact heeft, waardoor wij besparingen hebben en waardoor wij kunnen investeren in een extra OV-netwerk. Dus waar ik mee begon: dan heb je en je goede wegenetwerk en je OV-netwerk.

Mevrouw BLOM (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Het gaat hier om verbreding van wegen. Dat betekent dat de aangrenzende wijken nu al overlast hebben. Onze inzet is juist met die verbreding te kijken of wij verbeteringen voor die wijken, die aan de wegen liggen, kunnen bereiken. De heer Fastl zegt: "Laten wij dat in het openbaar vervoer stoppen. Die weg ligt er al." Hij wil toch niet die weg sluiten die er nu ligt?

De heer FASTL (GL): Mijnheer de Voorzitter! Als mevrouw Blom doelt op de noordring Utrecht, dan willen wij daar graag maatregelen hebben, zodat het in elk geval niet slechter wordt. Wij willen echter niet nu al instemmen met een verslechtering van de verkeerssituatie rondom Utrecht door in te stemmen met: 'dan gaan wij maar overkappen'. Dat vinden wij een stap te ver. Er is mij in de commissie altijd op het hart gedrukt om niet al over de inpassing te spreken, maar over het proces. Ik beperk mij dus hierbij tot het proces.

Mevrouw BLOM (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Ik had het nu niet over 'noordelijk', want daarbij hebben wij het nog niet over overkappen gehad, maar over de A27. Die ligt er al. Daarvoor lijkt mij het argument van de heer Fastl niet waardevol.

De heer FASTL (GL): Mijnheer de Voorzitter! Als wij die gaan verbreden: gooi er een kap overheen. Met alle liefde.

Mevrouw BLOM (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Waar haalt de heer Fastl dat geld dan vandaan?

De heer FASTL (GL): Mijnheer de Voorzitter! Dan is het antwoord: voorlopig. Wij stemmen nog niet in met verbreding of wat dan ook. Wij zeggen dus ook niet dat wij daar een kap willen hebben. Natuurlijk, op het moment dat wij niet meer terug kunnen, zijn wij hartstikke blij met dat recreaduct. Ik heb echter liever dat wij die verbreding niet hebben, waardoor dat recreaduct niet eens noodzakelijk is en je niet een hele strook van het bos afhaalt. Daar gaat het in principe om.

Mevrouw BLOM (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Dan gaat het dus om het bos en dan geeft de heer Fastl dus de voorkeur aan de dieren in plaats van aan de mensen. Of zie ik dat verkeerd?

De heer FASTL (GL): Mijnheer de Voorzitter! Dat ziet u verkeerd. Het is niet zo dat wij tegen die maatregelen zijn. Het gaat om het in die maatregelen gestopte geld. Wij hebben een voorrekening gehad over de Kracht van Utrecht. Dat kost ook geld. Als wij nu al instemmen met het niet aanleggen van de Kracht van Utrecht en wel verbreden, dan zijn die maatregelen noodzakelijk. Wij hebben liever dat die maatregelen niet noodzakelijk zijn en

dat je kiest voor alternatieven.

De heer BARNEVELD BINKHUYSEN (VVD): Mijnheer de Voorzitter! Ik hoorde heer Fastl een interessante gedachtegang pomen. Hij stelt: al die inpassingsactiviteiten, of het muren zijn, of overkappingen of wat dan ook, ze kosten allemaal veel geld en dat zouden wij beter ergens anders aan kunnen besteden. Eigenlijk ben ik dat wel met de heer Fastl eens. Misschien moeten wij dat allemaal vergeten en gewoon een extra ring rondom Utrecht leggen, zoals men ook in andere steden heeft. Dan heb je dat soort zaken helemaal niet nodig en dan pak je een heleboel problemen in een keer aan. Is dat een alternatief dat de heer Fastl voor ogen had?

De heer FASTL (GL): Mijnheer de Voorzitter! Dat had ik niet direct, maar daarmee is wel heel duidelijk wat in het begin al aan bod kwam. Ergens in de negentiende eeuw sprak men al over een spoorlijn Utrecht-Breda. De heer Barneveld Binkhuysen zei dat hij graag de A3 zou willen, dwars door het Groene Hart. Nu, het is duidelijk dat de VVD kiest voor snelwegen dwars door het Groene Hart. GroenLinks kiest voor een treinbaan richting Breda. Dat is de keuze die mensen kunnen maken.

De heer BARNEVELD BINKHUYSEN (VVD): Mijnheer de Voorzitter! Ik proef dat de heer Fastl het niet als een serieus alternatief ziet om die gelden gewoon anders aan te wenden en andere infrastructuur aan te leggen. Dat zou natuurlijk een interessante optie zijn.

De heer FASTL (GL): Mijnheer de Voorzitter! Als de heer Barneveld Binkhuysen een voorstel doet om dat nogmaals te onderzoeken, dan denk ik dat hij het CDA meekrijgt, want het CDA vreest al vertraging. Wellicht willen wij daarmee wel instemmen. Ik vind het best interessant. Dan kiezen wij ook een aantal varianten en dat doen wij dat allemaal tegelijkertijd.

De heer BARNEVELD BINKHUYSEN (VVD): Mijnheer de Voorzitter! Ik begrijp dat veel bespreekbaar is.

De heer FASTL (GL): Mijnheer de Voorzitter! Dat

is uiteraard het geval.

Ik was gebleven bij de kosten. Er zat zelfs een variant bij die een terugverdientijd heeft van negentien jaar. Ik wil er dan op wijzen dat als je de goedkoopste variant neemt, je daarmee uiteindelijk € 1.062.000.000 goedkoper uit bent. Het gaat dus niet alleen maar over datgene wat wij het meest reëel of het meest wenselijk vinden. Het gaat wel degelijk ook om geld. Soms zit er € 1 miljard verschil tussen het een en het ander. Dat is ongeveer net zoveel als de tangentiële lijnen van de Kracht van Utrecht kosten.

Ik wil eindigen met een drietal moties. Die heeft iedereen al ontvangen. Ik wil wijzen op het dictum van de motie NRU-N230. Daar staat: "in het kader van de besluitvorming over de ring Utrecht moet worden ingezet op een maximum snelheid van 80 km/h op de N230". Dat betekent dus niet dat dat het eindpunt is en dat de provincie zegt dat zij akkoord gaat met 80 km/h en niet anders. Het gaat erom dat wij 80 km/h de meest logische en meest wenselijke variant vinden. Mocht er uiteindelijk iets anders uitkomen vanwege het proces, vanwege het politieke proces, dan zij dat zo. Dit is echter de inzet van GroenLinks en ik neem aan dat het de inzet is van vele partijen hier met mij. De moties van de fractie van de PvdA hebben wij niet ondertekend. Ik heb het uitgelegd dat wij niet nu al instemmen met trajecten en dus ook niet met inpassingsmogelijkheden.

**Motie M5 (GL, PvdA, SP, D66, PvdD, Mooi Utrecht):** NRU N230.

*Provinciale Staten van Utrecht, in vergadering bijeen op 25 januari 2010 ter behandeling van het staten-voorstel Planstudie Ring Utrecht;*

*constaterende:*

- dat de Maarssense gemeenteraad en de wijkraad Overvecht voorstanders zijn van een maximum snelheid van 80 km/uur op de N230;
- dat vanwege het feit dat de N230 nu een provinciale weg is en in de toekomst wellicht een provinciale weg zal blijven, er provinciale belangen en bevoegdheden gelden;

*overwegende:*

- dat de onvoorziene toename van het verkeer bij een maximum snelheid van 100 km/uur tot een veel grotere overlast zal leiden dan bij een maximum snelheid van 80 km/uur (op het gebied van luchtkwaliteit en vooral op het gebied van geluidhinder);
- dat de gezondheid van de aanwonenden van de N230 een groot goed is;
- dat inpassing van de N230 in het geval van 100 km/uur aanzienlijk meer voeten in de aarde heeft dan bij 80 km/uur;

*zijn van mening:*

*dat in het kader van de besluitvorming over de ring Utrecht moet worden ingezet op een maximum snelheid van 80 km/uur op de N230.*

*En gaan over tot de orde van de dag.*

**Motie M6 (GL, D66, Mooi Utrecht, SP, PvdD, SGP):** OV-kracht

*Provinciale Staten van Utrecht, in vergadering bijeen op 25 januari 2010 ter behandeling van het staten-voorstel Planstudie Ring Utrecht;*

*constaterende:*

- dat bij de doorrekeningen van de verschillende varianten in het kader van de Planstudie Ring Utrecht, de Kracht van Utrecht de meeste winst oplevert wat betreft het aantal voertuigverliesuren;
- dat het BRU vooruitstrevende plannen heeft voor een uitgebreid regionaal tramnetwerk;

*overwegende:*

- dat meenemen van de Kracht van Utrecht in de volgende fasen meer duidelijkheid kan geven over de impact van OV op de mobiliteit in de regio Utrecht;
- dat het wenselijk is duidelijkheid te hebben over hoe extra investeringen in fiets, OV, verkeers- en mobiliteitsmanagement de druk op de Ring Utrecht kunnen verzachten;

*zijn van mening:*

*dat diverse (onderdelen van) OV-varianten moeten worden meegenomen in de volgende fasen van de Planstudie Ring Utrecht (denk aan het tramnetwerk*

van het BRU, Kracht van Utrecht en OV+++).

En gaan over tot de orde van de dag.

**Motie M7 (GL, SP, D66, PvdD):**

knooppunt Lunetten

*Provinciale Staten van Utrecht, in vergadering bijeen op 25 januari 2010 ter behandeling van het staten-voorstel Planstudie Ring Utrecht;*

*constaterende:*

- dat in de plannen voor de Ring Utrecht wordt gesproken over een verbreding naar 2x6 stroken op de A12 en 2x7 stroken op de A27 nabij knooppunt Lunetten;
- dat het Rijsbruggerwegtracé van de A12 Salto zal aantakken via de parallelstructuur van het knooppunt Lunetten;
- dat bij een van de varianten, zoals opgenomen in de voorlopige uitkomstenonderzoek eerste fase Planstudie Ring Utrecht voor het knooppunt Lunetten een bypass langs fort 't Hemeltje staat ingetekend;
- dat bij de verbreding van de A27 ten zuiden van knooppunt Lunetten rekening wordt gehouden met de inpassing van een mogelijke spoorlijn Utrecht-Breda;

*overwegende:*

- dat een bypass langs Fort 't Hemeltje een zware aantasting betekent van het Nationaal Landschap De Nieuwe Hollandse Waterlinie;
- dat waarborgen van de kwaliteit van de groene ruimte en het vermijden van doorsnijdingen door infrastructuur een provinciaal belang is;
- dat er mogelijk een spoorlijn Utrecht-Breda langs het knooppunt Lunetten wordt aangelegd;

*zijn van mening:*

- dat de oplossingsrichting voor de A27 en de inpassing van het knooppunt Lunetten niet mag leiden tot nieuwe doorsnijdingen in het gebied van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, zoals een bypass oostelijk van Fort 't Hemeltje;
- dat de inpassing van het knooppunt Lunetten een mogelijke aanleg van een spoorlijn Utrecht-Breda niet mag belemmeren.

En gaan over tot de orde van de dag.

De VOORZITTER: De moties zijn voldoende ondertekend en maken derhalve onderdeel uit van de beraadslagingen. De moties zijn vermenigvuldigd en rondgedeeld.

De heer DE HEER (ChristenUnie): Mijnheer de Voorzitter! "De weg van de meeste weerstand leidt via een ingewikkelde zevensprong naar een groene kap." Dat zou de samenvatting van mijn bijdrage kunnen zijn. Ik begin bij de weg van de meeste weerstand. Ik ga met die term terug, niet naar ingenieur Lely, maar wel dertig jaar terug in de tijd. De plannen voor rijksweg 27 door het landgoed Amelisweerd stuitte destijds op grote weerstand. Er is toen ook een boek verschenen over de besluitvorming over de Bak van Amelisweerd, onder de titel "De weg van de meeste weerstand". Voor mij persoonlijk waren juist de snelwegplannen van dertig jaar geleden aanleiding politiek actief te worden, om ingezonden brieven te gaan schrijven en om Kamerleden te bedelven onder dikke brieven over het verkeersbeleid. Dertig jaar geleden ben ik ook naar landgoed Amelisweerd gegaan om te kijken naar dat bos, dat door de minister "een rij struiken" werd genoemd. Ik ben vanuit Leiden naar Amelisweerd gefietst, op weg naar een congres in Driebergen en ik ben toen speciaal gaan kijken naar de locatie waar die bak zou komen. Ik zag daar honderden bomen gemarkeerd door de Vrienden van Amelisweerd, om aan te geven hoeveel beuken zouden verdwijnen. Het waren dus beslist niet alleen struiken die daar destijds sneuvelden.

Ik hoop dat ik over dertig jaar nog in staat ben een keer een kijkje te nemen op landgoed Amelisweerd. Ik verwacht dan dat ik vanuit de Utrechtse binnenstad naar Fort Rhijnauwen kan lopen over een breed reepad zonder te kunnen tellen hoeveel rijbanen ik daar kruis; twee keer zes of twee keer zeven.

In het kader van de pakketstudies krijgen wij de kans de weginfrastructuur stevig aan te pakken, terwijl wij tegelijkertijd de grote barrière kunnen slechten, die dertig jaar geleden is opgeworpen. Voor de ChristenUnie is juist deze combinatie het belangrijkste argument om in te stemmen met de gekozen voorkeursrichting. Onze fractie is blij dat de alternatieven met nieuwe snelwegen allemaal van tafel zijn en dat wij kunnen volstaan met het



aanpassen van bestaande infrastructuur in combinatie met versterking van het openbaar vervoer en met invoering van beprijzing van mobiliteit. Op dit moment hoeven wij als provincie nog geen besluiten te nemen, maar het is goed nu in de Statenvergadering de balans op te maken of wij met de gekozen voorkeursrichting op de goede weg zijn. Wij zijn halverwege het proces tussen de keuze voor de voorkeursrichting en een besluit over de voorkeursvariant. Eigenlijk wil ik ook aan de hand van de Ladder van Verdaas onze visie geven op het Utrechtse mobiliteitbeleid. Mijn voorgangers hebben ook al gerefereerd aan de Ladder van Verdaas en ik wil eigenlijk alle zeven punten langs, omdat ik denk dat een zevensporenbeleid de enige oplossing is voor de bereikbaarheidsknelpunten en oplossingsrichtingen.

Ad 1, de belangrijkste mogelijkheden voor ruimtelijke ordening. De weg daarvoor ligt wagenwijd open, want wij beginnen juist met het maken van een nieuwe structuurvisie. Overigens hadden wij in het laatste streekplan ook al flink ingezet op herstructurering van binnensteden en dat moeten wij blijven doen. Ook het vorige week gepresenteerde plan voor de Hof van Breukelen vind ik een prachtig voorbeeld. Als wij erin slagen een nieuwe woonwijk te laten verrijzen pal naast een NS-station – formeel is het Groene Hart, maar in werkelijkheid is het verouderd bedrijventerrein – dan zijn wij op de goede weg. Als ik kijk naar de overlegstructuren van vandaag de dag – de NV Utrecht, Noodvleugel, Randstad Urgent – dan zijn wij als Utrechtse echt een straatlengte verder dan tien jaar terug. Toen discussieerden wij met elkaar over streekplannen en structuurvisies, maar als de één een nieuwbouwwijk naar voren schoof, dan was de ander tegen, en omgekeerd. Wij waren toen ellenlang aan het discussiëren zonder ook maar te kijken naar de OV-verbindingen die erbij horen. Op dit moment gebeurt ruimtelijke ordening echter duidelijk in samenhang met het verkeersbeleid. Wij zijn op de goede weg als het gaat om de belangrijkste keuzes in het ruimtelijke orderingsbeleid.

Ad 2, het prijsbeleid. Als het gaat over het prijsbeleid, dan zijn de meningen in ons land verdeeld en dan scheiden onze wegen. Wij pleiten als ChristenUnie continu voor een snelle invoering van de

kilometerheffing. Dat doen wij in Den Haag en dat willen wij hier ook wel doen. Wij pleiten voor het anders betalen voor mobiliteit. Wat ons betreft komt er ooit in de regio Utrecht een spitsheffing, want dit middel is nu eenmaal zeer efficiënt en het prijkt hoog op de Ladder van Verdaas. Wat ons betreft is het geen doodlopende weg, maar misschien moeten wij het wel anders noemen en moeten wij een andere terminologie invoeren. Ik hoorde vorige week dat er nu al proeven worden gedaan in Utrecht met het belonen van automobilisten die de spits mijden en in de daluren gaan rijden. Ik ben heel benieuwd naar het effect van een dergelijke aanpak van belonen in plaats van afstraffen. In principe kun je natuurlijk met een systeem van beprijzing beide kanten op. Het is maar hoe je het noemt.

Wij zijn in Utrecht afhankelijk van het landelijke beleid dat in Den Haag wordt uitgestippeld. Ik was vorige week nog van plan te roepen dat ik als verstokte treinreiziger gewend ben aan vertragingen en aan lang wachten, maar sinds vrijdag ben ik mij toch zorgen gaan maken, want de recente capriolen van de verkeersminister brengen een snelle invoering van de kilometerheffing in gevaar. Wij maken ons daarover ernstig zorgen. Graag wil ik onze nieuwe verkeersgedeputeerde uitdagen kort zijn visie te geven op de besluitvorming rond beprijzing van mobiliteit.

Ad 3, het openbaar vervoer. Dat staat bij ons hoog in het vaandel en wij zijn blij dat er in onze regio steeds meer geld wordt uitgetrokken voor een versterking van het openbaar vervoer. Vergeleken met de eerste bestuursakkoorden die op tafel lagen, wordt er duidelijk meer geld uitgetrokken en er staat nog meer op ons verlanglijstje: van spoorboekloos rijden tot een spoorlijn Almere-Utrecht-Breda. Wij gaan ervan uit dat in de verdere uitwerking van de pakketstudies ook alle kansrijke OV-plannen worden meegenomen. Wij moeten op dat vlak aan de weg blijven timmeren.

Ad 4, mobiliteitsmanagement. Gelukkig is dit onomstreden. Dit willen wij allemaal. Wij moeten dat voortvarend blijven aanpakken, omdat wij nergens de trein willen missen.

Ad 5 en 6, de benutting en aanpassing van infrastructuur. Dat gebeurt nu daadwerkelijk als wij de gekozen voorkeursrichting omzetten in een

voorkeursvariant. Het knelpunt in de Bak van Amelisweerd is relatief groot en daarom is het onzes inziens terecht dat de bak in het kader van Randstad Urgent door het Rijk wordt aangepakt. Wij hebben hier te maken met de draaischijf en zelfs met een zware inzet op prijsbeleid wordt het probleem bij de bak niet opgelost, zo blijkt uit het rode rapportje van Goudappel Coffeng. Overigens is het omgekeerde eveneens het geval. Bij het wegalternatief zonder prijsbeleid blijven er nog lichte probleemtrajecten over, terwijl invoering van prijsbeleid juist ook die lichte probleemtrajecten oplost. Het prijsbeleid draagt namelijk voor driekwart bij aan de effecten, volgens het rode rapportje van Goudappel Coffeng. Wij zijn daarom blij dat er een zevensporenbeleid is en dat wij op allerlei manieren het punt aanpakken.

Ten slotte de zevende stap uit de 'ladder', de nieuwe infrastructuur, het zevende wiel aan de wagen. Die zevensprong is geen in beton gegoten hiërarchie van de volgorde. Het is echter duidelijk dat die zevende stap, die zevende route, de minst populaire is. En dat is terecht. Met de gekozen voorkeursrichting krijgen wij relatief weinig nieuw asfalt en ondertussen wordt wel de bestaande barrière op landgoed Amelisweerd met een overluiding gedicht. Dat ecoduct vinden wij heel belangrijk, zodat wij de aanpassing van de bestaande infrastructuur kunnen koppelen aan een verbetering van het klimaat rond landgoed Amelisweerd.

De heer BERSCH (SP): Mijnheer de Voorzitter! De heer De Heer zei dat wij op de goede weg zijn als het gaat om ruimtelijke ordening en verkeer. Hoe kijkt hij bijvoorbeeld aan tegen de ontwikkeling dat er mede namens Utrecht in Almere-oost 15.000 woningen gebouwd worden? Een heel groot deel van die mensen zal hier werk gaan vinden. Dat zal een heleboel extra verkeer met zich meebrengen.

De heer DE HEER (ChristenUnie): Mijnheer de Voorzitter! De heer Bersch vraagt naar de bekende weg. Het is een zorgpunt dat wij nog maar onlangs in de commissies hebben besproken. Dat moeten wij als Utrecht, samen met onze partners in Almere en Amsterdam bespreken en met het Rijk samen oplossen. Juist in de besluitvorming rond de schaa sprong moeten wij vanuit Utrecht blijven roepen dat het mobiliteitsverhaal goed

geregeld moet worden. Dit is juist een voorbeeld van het feit dat ruimtelijke ordening vooraan staat in alle trajecten.

De heer BERSCH (SP): Mijnheer de Voorzitter! Met het feit dat überhaupt die huizen daar gebouwd worden, een deel voor de regio Utrecht en een deel voor de regio Amsterdam, kun je niet anders dan zeggen dat het de druk op de snelwegen vergroot. Daarin wordt al meteen de eerste tree van de Ladder van Verdaas opzij geschoven.

De heer DE HEER (ChristenUnie): Mijnheer de Voorzitter! Dit lijkt mij een prima onderwerp voor het overleg van volgende week maandag, dat wij ter plekke daar hebben. Daar moeten die dingen op tafel komen. Wij praten nu over de Ring Utrecht. Ik geef toe dat dit daarbij een rol speelt en als het gaat om het opmaken van de balans, dan hoort dit erbij. Ik zie echter overall, als wij praten over ruimtelijke ordening en over nieuwe bouwlocaties, dat dan het verkeersverhaal ook meteen op tafel ligt. Dat probeerde ik te zeggen. Als wij praten over bouwlocaties, dan wordt dat vandaag de dag meteen automatisch gekoppeld aan mobiliteit. Dat was tien jaar geleden niet het geval.

De heer BERSCH (SP): Mijnheer de Voorzitter! Daaruit worden echter nog steeds niet de consequenties getrokken.

De heer DE HEER (ChristenUnie): Mijnheer de Voorzitter! Laten wij afwachten hoe het gesprek volgende week gaat.

Ik vervolg mijn betoog. Ik wil ten slotte aandacht vragen voor de inpassing en de aanpassing van de weginfrastructuur. Ik verwijs naar het advies van de provinciale adviseur voor het landschap. Hij heeft uitgebreid aandacht gevraagd voor die aanpassingen en inpassingen. Ik wil ook nog graag wijzen op het Movares-traject, de Duurzame weg, het innovatieve project van een glazen overkapping van rijkswegen, waarbij je fijnstof en kooldioxide kunt wegvangen en nog energie kunt opwekken ook. Wij hebben het plan bij Amersfoort te kijken naar dat innovatieve traject, maar wellicht is het ook een idee om mee te nemen bij alle plannen die rondom Utrecht worden gemaakt. Het zou ook daar kunnen worden toegepast.



Mevrouw BLOM (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Die duurzame weg is juist de kern van de motie die wij hebben ingediend over de inpassing langs de A27. Die gaat over die duurzame weg van Mowares, die de heer De Heer bedoelt.

De heer DE HEER (ChristenUnie): Mijnheer de Voorzitter! Wij willen graag in de discussie onderstrepen dat wij, alles overziend, een zevensporenbekleid voeren en de gekozen voorkeursrichting past daarin naar ons idee. De weg van de meeste weerstand voert via een ingewikkelde zevensprong naar een groene kap bij de Bak van Amelisweerd.

Mevrouw VERSTEEG (D66): Mijnheer de Voorzitter! Ik begin met te zeggen dat D66 zeer tevreden is dat wij nu in het hoogste orgaan binnen de provincie Utrecht, Provinciale Staten, gezamenlijk over de plannen spreken, waarover wij, zoals een deel van Provinciale Staten lang heeft aangegeven, nauwelijks zeggenschap hebben. D66 wenst echter vanuit Provinciale Staten een duidelijk woord te laten horen naar zowel de besluitende organen, met name in Den Haag, maar ook, minstens zo belangrijk, aan de inwoners van onze provincie. Zij hebben het recht te weten hoe de provinciale fracties tegenover de plannen voor de mobiliteitsproblemen in de regio Utrecht staan en op welke wijze wij die stellingname gezamenlijk en ieder voor zich proberen verder te brengen naar Den Haag. Het biedt volgens D66 slechts voordelen om in Provinciale Staten te praten over problemen, waarbij wij nauw betrokken zijn, maar geen directe bemoeienis hebben. Dit soort debatten zijn de debatten die de politiek dichterbij de burger brengen. Immers, ook de burger is hier direct bij betrokken, zoals blijkt van de vele honderden Utrechters die wij afgelopen week tegenkwamen tijdens de lawaaiopocht in Lunetten, Voordorp en Rijnsweerd en waar ik als Statenlid werd aangesproken op de problematiek en de oplossingen die nu lijken voor te liggen.

Laten wij niet te benauwd zijn voor dergelijke debatten. Beslissingsbevoegdheid en invloed zijn twee verschillende begrippen. Beslissingsbevoegdheid heb je. Invloed moet je verkrijgen, dan wel nemen. D66 wijst in dit kader naar een van de onlangs verschenen uitkomsten van de bestuurskrachtmeting van de Randstadprovincies. De visi-

tatiecommissie merkt op dat de provincie Utrecht onvoldoende invulling geeft aan de rol van belangbehartiger. De provincie maakt de gang naar Den Haag, zowel bestuurlijk als ambtelijk, onvoldoende. Ook het brede verzet, niet alleen van belangengroeperingen en in de Tweede Kamer, maar ook in de gemeenteraad en de bijna volledige oppositie in Provinciale Staten tegen de nieuwe snelwegen door natuurgebieden en woonwijken, heeft onzes inziens zeker ook gezorgd voor het niet laten doorgaan van deze nieuwe verbindingen. Ook daarover hadden wij in Provinciale Staten en gemeenteraad formeel geen zeggenschap. D66 is dan ook zeer tevreden dat zij niet terugkomen in het nu voorliggende voorkeursalternatief.

Daarmee ben ik gekomen bij het vandaag voorliggende document; de informatieve bespreking van het voorkeursalternatief voor de Ring Utrecht. Ik wil gezien de beperkte spreektijd niet alle trajecten behandelen, maar mij richten op de voor D66 belangrijke aspecten.

Met betrekking tot de Noordelijke Randweg Utrecht heeft D66 ook de motie van de fractie van GroenLinks mede ondertekend. Wij willen graag de provinciale weg die nu aanwezig is in z'n geheel als 80 km weg doortrekken. Daarbij stellen wij voor de aansluiting ter plaatse van de A2 als voorwaarde, dat de leefbaarheid in Maarssen niet verder mag verminderen en dat de gemeente Maarssen nauw betrokken wordt in de volgende fase van de plannen voor de Ring Utrecht. Dit vanwege de onrust en de onvrede die ons hierover heeft bereikt. Daarom dienen wij een motie in, mede ondertekend door de fracties van GL, SP en de PvdD.

#### **Motie M9 (D66, GL, SP, PvdD):**

##### *Leefbaarheid Maarssen*

*Provinciale Staten van Utrecht, in vergadering bijeen op 25 januari 2010, ter bespreking van de Planstudie Ring Utrecht;*

*constaterende:*

- *dat uit de rapportages tot nu toe niet blijkt op welke wijze de noordelijke randweg Utrecht (N230) aansluit op de A2;*
- *dat in Maarssen grote beroering is ontstaan naar aanleiding van de grote ingrepen die op pagina*

- 25 van de Planstudie zijn ingetekend;
- dat de kort geleden verbrede aansluiting van de N230 op de A2 al heeft gezorgd voor een verslechtering van de leefbaarheid rondom de N230;

overwegende:

- dat de gezondheid van de aanwonenden van de N230 een groot goed is;
- dat leefbaarheid meer is dan gezondheid;
- dat de aansluiting van de N230 op de A2 nog nader moet worden ingevuld;
- dat de gemeente Maarssen tot nu toe slechts indirecte invloed heeft gehad (via het BRU) op de plannen voor de Ring Utrecht;

spreken uit:

- dat het plan voor de Ring Utrecht niet mag leiden tot een verdere verslechtering van de leefbaarheid in de gemeente Maarssen en niet ten koste mag gaan van woningen in Maarssenbroek;
- dat de gemeente Maarssen nauw betrokken wordt in de volgende fase van de plannen voor de Ring Utrecht.

En gaan over tot de orde van de dag.

D66 wil verder dat een eventuele aanpassing van de A27, kijkend naar de huidige voorkeursvariant, gepaard gaat met verbetering van de leefbaarheid in Utrecht-oost. De wijken Rijnsweerd, Voordorp en Lunetten kennen al grote overlast, o.a. door de A27. Bewoners wijzen er terecht op dat de grens bereikt is. Als verbreed gaat worden, zullen daaraan, wat D66 betreft, voorwaarden worden gesteld. Vandaar dat wij het aanbrengen van een overkapping ter plaatse van Amelisweerd onvolgende vinden. Minimaal zullen dergelijke inpassingsmaatregelen ook worden genomen bij de wijken Rijnsweerd en Voordorp. Naar het inzicht van D66 zal ook flink geïnvesteerd moeten worden in openbaar vervoer en een goede fietsinfrastructuur, naast de invoering van rekeningrijden en, wat ons betreft, te zijner tijd ook een spitsheffing. Ook hoopt D66 dat bij de verbreding van de A27 rekening gehouden wordt met de al lang gewenste investering in de spoorwegverbinding Almere-Utrecht-Breda. Tevens mag de Hollandse Waterlinie niet worden aangetast. Dat is de reden dat wij ons aansluiten bij de moties die door de fracties

van de PvdA en GroenLinks reeds zijn ingediend.

Ten slotte. De fractie van D66 ziet momenteel drie plannen op rijksniveau rondom Lunetten:

- de verbreding van de A27 Lunetten – Hooipolder;
- de verbreding van de A12 Lunetten – Veenendaal, waarvoor Rijkswaterstaat momenteel het werk aanbesteedt;
- de nu voorliggende Planstudie Ring Utrecht.

Wij constateren dat niet al deze plannen zijn meegenomen in de besluitvormingen rondom de A12 Salto. D66 is niet de partij die continu op besloten zaken wil terugkomen, maar in dit bijzondere geval maken wij toch een uitzondering. Immers, op basis van de afwikkeling van het verkeer rondom knooppunt Lunetten is destijds het besluit genomen te kiezen voor de ontsluiting van Houtenzuid richting Utrecht, via de Houtense Ring en het Rijsbruggerwegtracé op de A12. De verkeersafwikkeling op de A12 zal hierdoor verslechteren. Dit werd echter voor lief genomen. Gezien de groot-schalige wijzigingen die nu echter gaan plaatsvinden rond knooppunt Lunetten verzoekt de fractie van D66 Gedeputeerde Staten samen met Rijkswaterstaat een onderzoek uit te voeren naar de gevolgen van de plannen voor de Ring Utrecht op het besluit over A12 Salto. Het is niet om de besluitvorming te traineren, maar onder het motto: 'beter ten halve gekeerd', eventueel als het onderzoek uitwijst dat wellicht de plannen aangepast moeten worden, dan 'ten hele gedwaald'. Daarmee kunnen tevens de laatste twijfels over A12 Salto worden weggenomen en eventueel procedures voorkomen worden. Om deze reden dienen wij de motie "Onderzoek doorstroming Lunetten" in, mede ondertekend door de fracties van de GroenLinks, de SP en de PvdD.

#### **Motie M8 (D66, GL, SP, PvdD):**

onderzoek doorstroming Lunetten

*Provinciale Staten van Utrecht, in vergadering bijeen op 25 januari 2010, ter bespreking van de Planstudie Ring Utrecht;*

constaterende:

- dat rondom knooppunt Lunetten momenteel drie plannen op rijksniveau (verbreding van A27 Lunetten-Hooipolder, verbreding van A12 Lunetten-Veenendaal en de nu voorliggende Planstudie

- Ring Utrecht) en één plan op provinciaal niveau (tweede ontsluiting Houten) samenkomen;*
- *dat de tweede ontsluiting van Houten (het Rijnsbruggewegtracé van de A12 Salto) volgens de plannen zal aantakken via de parallelstructuur op het knooppunt Lunetten;*
  - *dat op basis van de toenmalige inzichten Rijkswaterstaat enkele jaren geleden de voorkeur heeft uitgesproken voor een aansluiting op de A12, ondanks de negatieve gevolgen voor de doorstroming op de A12;*

*overwegende:*

- *dat de huidige plannen voor de Ring Utrecht een volledig nieuwe parallelstructuur voor de A27 met zich meebrengen;*
- *dat de ontsluiting van Houten-Zuid in de richting van Utrecht via de reeds aanwezige snelwegaansluiting bij de Meerpaal logischer is dan via de Ring Houten naar de A12;*
- *dat het met die nieuwe structuur wellicht wenselijker is dat de tweede ontsluiting van Houten op de A27 aantakt;*
- *dat met een nader onderzoek hiernaar alle circulerende vragen kunnen worden beantwoord;*

*verzoeken Gedeputeerde Staten:*

- *bij Rijkswaterstaat aan te dringen op een nader onderzoek op zeer korte termijn naar de optimale afwikkeling van het verkeer vanuit Houten op knooppunt Lunetten;*
- *in VERDER-verband en in de Stuurgroep A12 Salto eveneens aan te dringen op dit nader onderzoek.*

*En gaan over tot de orde van de dag.*

D66 heeft het afgelopen jaar met veel energie de ontwikkelingen rondom de Planstudie Ring Utrecht gevolgd. Duidelijk wordt dat de komende jaren meer en meer zal worden gericht op ruimtelijke ordeningsvragen. D66 zal zich blijven inzetten en blijven inspannen om te kijken of een beste compromis tussen leefbaarheid en bereikbaarheid kan worden gevonden voor het ingewikkelde vraagstuk van de mobiliteit, de doorstroming in onze provincie. Daarbij zal steeds ons uitgangspunt zijn oplossingen te zoeken voor morgen voor de problemen van vandaag.

De VOORZITTER: De moties zijn voldoende ondertekend en maken derhalve deel uit van de beraadslagingen. De moties zijn vermenigvuldigd en rondgedeeld.

De heer BISSCHOP (SGP): Mijnheer de Voorzitter! Ik zal niet proberen de gloedvolle betogen van de collega's te evenaren. Ik denk dat er een heleboel relevante zaken zijn benoemd die ik in mijn speech ook aan de orde had willen stellen. Ik betuig daaraan adhesie. Met name de integraliteit van het probleem, de integraliteit van het mobiliteitsprobleem en de integraliteit van de aanpak, die door diverse collega's onderstreept is, deel ik van ganser harte. In die zin biedt de planstudie, zoals deze voorligt, aanknopingspunten voor verbetering van de fietsmogelijkheden en de OV-mogelijkheden. Dit beoogt vooral de verbetering voor het autoverkeer. Dat spoort naar mijn overtuiging volledig met elkaar. Wij steunen dan ook van harte het voorliggende document, zoals wij daarover nu bevraagd worden. Ik denk dat dit ten aanzien van het autoverkeer een goede lijn is als wij daarnaast in het kader van die verdere studie de andere lijnen ook vast weten te houden. In die zin kan ook de Kracht van Utrecht nog steeds een betekenisvolle rol spelen.

Mevrouw BODEWITZ (PvdD): Mijnheer de Voorzitter! Wanneer er eerst horrorscenario's geschetst worden en als die scenario's achteraf veel minder erg blijken te zijn dan geschetst, dan heeft ieder mens de neiging tevreden te zijn met de gang van zaken. Zo ook wat betreft de pakketstudies. Die dreigden te leiden tot gigantische hoeveelheden extra asfalt en overlast voor bewoners en natuur. Nu het minst kwalijke scenario in zicht lijkt te zijn, is de natuurlijke neiging sterk om tevreden te aanvaarden wat de studies op ons bord hebben gelegd. Dit moeten wij echter absoluut zien te voorkomen. De beoogde enorme verbreding van de A27 en het omvormen van de wijk Overvecht tot een 'wijk aan de snelweg' leidt tot een schrikbarende stijging van geluidsoverlast voor omwonenden, zo is onze vrees. Die verbreding van de A27 tot maar liefst twee keer zes of zelfs twee keer zeven banen, levert de autoreiziger twee seconden winst per kilometer op. Is dat het nu waard? Tegenover die twee seconden winst staat een stijging van het autogebruik, een evenredige toename

van de milieuvervuiling, de verdere verkleining van Amelisweerd en een toename van geluidsoverlast. Waarom nu twee keer zeven banen, terwijl de pakketstudies voor het zuidelijke deel van de A27, Lunetten-Hoopolder dus, een verbreding tot maximaal twee keer vier rijbanen beogen? Wat men hierbij volkomen uit het oog lijkt te verliezen, is dat het reistijdverschil tussen de OV-reiziger en de autoreiziger nog verder uiteen gaat lopen. Het wordt wat ons betreft hoog tijd om vergelijkbaar met de NoMo-trajecten voor de auto – de Nota Mobiliteitstrajecten, de snelwegen – nu ook voor het openbaar vervoer trajecten vast te stellen, waarvoor reistijdstreefwaarden worden bepaald. Eigenlijk is dat ook wat het beoordelingskader aangeeft. Als je dat nu zou doen, dan zou de Kracht van Utrecht er ongetwijfeld als absolute voorkeursvariant uit komen.

Dan de NRU. Een stijging van de snelheid van 70 naar 100km/u heeft ernstige consequenties voor omwonenden. Een geluidsschermpje zal zeker de flatbewoner nauwelijks kunnen beschermen tegen de toename van geluid. Als er ongelijkvloerse kruisingen op deze weg worden gerealiseerd, dan waarborgt dit ongetwijfeld reeds voldoende doorstroming. Wat ons betreft kan daarmee dan ook worden volstaan, mits dit gepaard gaat met geluidsreducerende maatregelen voor omwonenden. Sterker nog: wij vinden het hoog tijd dat de wens van de gemeente Maarssen, om het provinciale deel van de NRU te verlagen van 100km/u naar 80km/u, wordt gehonoreerd. De bewoners van Maarssen ondervinden reeds langs de gevolgen van de 100km-snelheid en zouden graag van deze overlast verlost worden. Dit lijkt mij nu een goed moment om werk te maken van deze wens.

Tot slot wil ik reageren op het betoog van de heer Van Ee. In zijn betoog gaf de heer Van Ee aan dat het verkeer volkomen stil zou komen te staan als de voorliggende plannen niet zouden worden doorgevoerd. Echter, ten eerste levert de voorkeursvariant, in tegenstelling tot de Kracht van Utrecht, alleen een voordeeltje op voor de A27 en de NRU en niet of nauwelijks voor de hele regio. Ten tweede levert het voorkeursalternatief ten opzichte van de huidige situatie slechts enkele seconden winst op. Het gaat dus niet om het verschil tussen stilstaan en niet stilstaan; het gaat

slechts om een kleine winst en dan alleen maar op bepaalde trajecten. De Kracht van Utrecht levert die winst op voor een hele regio.

De heer VAN EE (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Mevrouw Bodewitz spreekt over een voordeeltje. Ik heb betoogd dat als je niet structureel deze problematiek afvangt, je in deze provincie structureel op veel plaatsen vast komt te staan. 'Structureel' kan een kwartier extra zijn, een half uur of soms een uur. Als dat meerdere keren per week gebeurt, dan betekent dat domweg dat Nederland, in haar centrum althans, vastloopt. Dat heeft ernstige economische schade en ernstige milieuschade. Ik denk niet dat mevrouw Bodewitz dat wil. Wij hebben hier een pakket maatregelen voorgesteld dat evenwichtig is en dat probeert een oplossing te bieden aan de totale problematiek. Als mevrouw Bodewitz daar één punt uithaalt, dan is dat te kort door de bocht. In het verkeer is kort door de bocht wel eens prettig, maar in dit geval juist niet.

Mevrouw BODEWITZ (PvdD): Mijnheer de Voorzitter! Het gaat juist om het verschil tussen stilstaan en niet stilstaan. De NMU (Natuur- en Milieufederatie Utrecht) heeft doorgerekend wat het betekent als dit plan, dit alternatief, doorgevoerd zou worden. Dat levert slechts twee seconden winst per kilometer op. Dat is heel minimaal; het levert slechts een heel kleine winst op. Om dus te zeggen: dit plan lost alles op? Nee, dat doet het niet.

De heer VAN EE (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Daarom pleiten wij er ook voor niet uitsluitend verkeersmaatregelen te nemen in de zin van verbreding van asfalt, maar ook het openbaar vervoer daarin mee te nemen. Het is en-en-en bij de fractie van het CDA. In het betoog van mevrouw Bodewitz wordt gewezen op maar één onderdeel daarvan. Dat is, nog steeds, te kort door de bocht.

Mevrouw BODEWITZ (PvdD): Mijnheer de Voorzitter! Wij waarderen het dat ook de fractie van het CDA voor openbaar vervoer wil pleiten, maar hoe sterk zij op dit moment inzet op de verbreding van de A27, is iets waar wij niet achter kunnen staan. Het gaat maar liefst om twee keer zes of twee keer zeven rijbanen. Dat is een enorme verbreding. Wij willen dus eerst nog bezien waarom

het om een dergelijke grote verbreding zou moeten gaan.

Tot slot wil ik mijn collega's danken voor de twee, wat ons betreft, waardige moties die zijn ingediend.

De heer SNYDERS (Mooi Utrecht): Mijnheer de Voorzitter! De auto. Vrij baan. Een tsunami van auto's dendert door deze westerse wereld. Sinds 1920 - om mijnheer Ford maar even aan te halen - zijn wij met die systemen bezig. Ik vrees dat die er ook altijd wel zullen blijven. Dus wij komen er niet van af. Die technologie is echter wel een interessante zaak, want die kan ook innoveren. Er is geroepen in hoeverre het mogelijk is toch te gaan denken aan innoverende OV-netwerken. Dan kan men ook denken aan vervoerslijnen, met autootjes op een andere manier geordend, en andere zaken. Dat is allemaal in de toekomst kijken en eigenlijk zitten wij op een soort draaischijf: welke kant gaan wij op? Gaan wij richting Chicago/Los Angeles: heel brede wegen met rondom verstedelijking, of maken wij een pas op de plaats en gaan wij kijken in hoeverre het denkbaar is dat wij nieuwe systemen ontwikkelen? In de interrupties heb ik al gezegd dat ik dat allemaal snap en dat er heel hard met een heleboel passie is gewerkt - binnen de randvoorwaarden, zoals die geformuleerd waren - aan oplossingen. Die oplossingen zijn wat dat betreft dan ook goed doordacht. Tegelijkertijd, als je er langer over nadent, denk je: "Waar zijn wij nu eigenlijk mee bezig?" Als ik dan zeg dat 1 op de 500 Belgische kinderen ooit een aanrijding heeft gehad - dat ligt er niet aan dat het Belgen zijn - geven wij wel aan wat er allemaal gebeurt met die auto in onze leefomgeving: doden, gewonden, trauma's. Als wij de A27 veertien-breed maken en dat stroomt lekker door, wat dan? Weer een hels lawaai bij Baarn, waar ik woon. Juist in het buitengebied is bijvoorbeeld dat overstappen op openbaar vervoer, zoals in de stad als mogelijkheid wordt gesuggereerd als evenwaardig systeem, niet aan de orde. Ook de reistijd wordt misschien niet tweemaal, maar driemaal, als je dat op die manier zou willen doen. Dus in landschappelijke regio's komt veel meer druk en verslechtering, terwijl je het mogelijk bij de steden nog wel kunt oplossen. Dan denk ik ook aan zaken als overkappingen. Maar, de stilte van een prachtig bosgebied veiligstellen? Daarvoor ga je maatregelen, zoals

muren en overkappingen, natuurlijk niet inzetten. Onlangs hadden wij in de raad van Baarn een discussie over de zorginstellingen, pal aan de A27. Waar zijn wij eigenlijk nog mee bezig als stank, licht en asfalt of andere zaken daar een enorme invloed op hebben? Dus vaak moet je mogelijk een trendbreuk voor dat landschappelijke gaan formuleren. Ik denk aan zweeftrams, die geen lawaai maken, met een prachtig uitzicht, zoals de eerste snelweg of autoweg? Ja, dat was fantastisch. Misschien moeten wij dus naar nieuwe systemen toe. Zij zijn echter niet voorhanden, dus wij moeten er naartoe groeien. Dat moet je dan wel willen. Voor personen- en vrachtverkeer is er een aantal instrumenten, zoals kilometerheffing, maar ook nadrukkelijk ruimtelijke ordening. Nieuwe vervoerslijnen, mogelijk op een ander manier gaan bouwen: ik heb in het verleden daarover al het een en ander geroepen. Dus dat doe ik nu niet.

Wij zijn tegen dit voorstel. Niet omdat het niet goed doordacht zou zijn, maar wij willen vasthouden aan het idee van een trendbreuk. Tegelijkertijd willen wij ook zaken die mogelijk een verlichting kunnen geven ten aanzien van de problematiek, graag onder uw aandacht brengen.

Waarmee wij met de draaischijf vooral te maken hebben, is die eindeloze stroom doordenderend vrachtverkeer. In die zin is er in Europa wel het een en ander gaande; men onderkent dat ook als een probleem en er wordt kennis op ontwikkeld. Mogelijk kan dat iets voor ons betekenen. Het idee is: laten wij niet met z'n allen het wiel gaan uitvinden als andere wielen al draaien, want er zijn ook elders draaischijven. Misschien kunnen wij zo de provincie helpen en die druk van het vrachtverkeer verminderen. In die zin is heeft mijn kompaan in de commissie een motie gemaakt. Ik zal de motie voorlezen.

#### **Motie M10 (Mooi Utrecht):**

aansluiting Polis-netwerk

*Provinciale Staten van Utrecht, in vergadering bijeen op 25 januari 2010;*

*constaterende:*

- dat het programma VERDER een viertal planstudies omvat;
- dat de planstudies zich voornamelijk richten op aanpassingen en uitbreidingen van wegen en op



- *uitbreiding van het openbaar vervoer;*
- *dat er naast infrastructurele maatregelen ook aandacht wordt gegeven aan maatregelen op het gebied van verkeersmanagement;*

*overwegende:*

- *dat in de regio Utrecht het merendeel van het weggebruik op de doorgaande wegen bestaat uit goederenvervoer;*
- *dat het belang van goede transportmogelijkheden relevant is voor de economie in Nederland en Europa;*
- *dat er in Europees verband onderzoek wordt gedaan naar intelligente vervoerssystemen, als opgenomen in het groenboek TEN-V "Op weg naar een beter geïntegreerd trans Europees vervoersnetwerk ten dienste van het gemeenschappelijk vervoersbelang";*
- *dat er in Europees verband een POLIS-netwerk actief is, dat zich onder meer richt op het stimuleren van innovatie op het gebied van lokaal vervoer en het verbeteren van lokaal transport in relatie met de omgeving, mobiliteit, de economische en sociale dimensies van het vervoer en de veiligheid daarin;*
- *dat in de uitwerkingsnotitie "Samenwerken in Europa" (mei 2009) het POLIS-netwerk is betiteld als "interessant voor verdere verkenning";*

*spreken uit:*

- *dat Gedeputeerde Staten aansluiting zoeken bij het POLIS-netwerk;*
- *dat actief onderzoek verricht wordt naar mogelijk andere Europese initiatieven en activiteiten, die waardevol kunnen zijn voor het bevorderen van de doorstroming van het wegtransport in de regio Utrecht;*
- *dat Provinciale Staten voor het eind van 2010 geïnformeerd worden naar de bevindingen en ondernomen stappen van Gedeputeerde Staten om ook in samenwerking met de overige Randstadprovincies en Europa de mobiliteit en doorstroming binnen de regio Utrecht te bevorderen.*

*En gaan over tot de orde van de dag.*

De VOORZITTER: De motie is voldoende ondertekend en maakt derhalve deel uit van de beraadslagingen. De motie is vermenigvuldigd en rondgedeeld.

De heer VAN EE (CDA): Mijnheer de Voorzitter! In de commissievergaderingen is nooit door de kompaan van de heer Snyders – wij vinden het een zeer gewaardeerd commissielid – hierover gesproken. Dat is het probleem wat ik hiermee heb. De heer Snyders overvalt ons met dit punt. Ik kan mij voorstellen dat dit iets heel innovatiefs is. Ik heb er nog nooit eerder van gehoord. Kan de heer Snyders duidelijk maken wat het voordeel is van dit punt en waarom wij het zouden moeten onderzoeken? Het is ons nu nog onduidelijk wat hij hiermee beoogt, wat er gerealiseerd gaat worden, wat het gaat kosten en hoe het zal helpen het probleem van de draaischijf Utrecht op te lossen.

De heer SNYDERS (Mooi Utrecht): Mijnheer de Voorzitter! De grondgedachte is dat ook elders geprobeerd wordt het ei van Columbus uit te vinden. Het lijkt ons zeer interessant kennis te nemen van wat elders wordt ontwikkeld. In dit gebied is het vrachtverkeer natuurlijk een van de doordreunende, enorm belastende zaken. Als er vanuit Europa daarover iets zinnigs gezegd zou kunnen worden, dan horen wij dat hier graag.

De heer BISSCHOP (SGP): Mijnheer de Voorzitter! Ik wil ook graag een verhelderende vraag stellen. Als de heer Snyders spreekt over het vrachtverkeer en het langeafstandstransport, dan begrijp ik niet goed wat de relatie daarin is met POLIS. Ik moet mij richten op de tekst in de motie en in de overwegingen staat dat er in Europees verband een POLIS-netwerk actief is dat zich onder meer richt op het stimuleren van innovatie op het gebied van lokaal vervoer en het verbeteren van lokaal transport in relatie tot de omgeving, mobiliteit, de economische en sociale dimensies van het vervoer en de veiligheid daarin. Daar kan ik mij wel iets bij voorstellen. Als de heer Snyders echter bedoelt dat wij ons moeten richten op het doorgaande transport, is een aansluiting bij POLIS dan wel een goede optie, omdat het zich juist richt op lokale vervoersproblemen? Misschien is het verstandig deze motie in te trekken, er bij de voorjaarsnota eventueel op terug te komen en dit soort zaken eerst nog eens te bediscussiëren in commissieverband. Het zal veel tijd vergen dit vanmiddag of vanavond nog te doen.

De VOORZITTER: Ik stel voor dat de Staten de

motie gewoon in beraad nemen en er in de tweede termijn op terugkomen.

De heer SNYDERS (Mooi Utrecht): Mijnheer de Voorzitter! Ik ben zeer benieuwd naar de reactie van de gedeputeerde hierop.

De VOORZITTER: Ik schors de vergadering.

*Schorsing van 17.19 uur tot 17.30 uur.*

De VOORZITTER: Ik heropen de vergadering. De doelstelling is dat ik de vergadering rond zes uur wil afronden. Ik heb uw medewerking daarbij nodig.

De heer VAN LUNTEREN (gedeputeerde): Mijnheer de Voorzitter! Vandaag spreken wij dan toch met elkaar over het onderdeel van de pakketstudies de Ring Utrecht. Wij hebben met elkaar natuurlijk al gesproken over VERDER-pakketten en dergelijke. In de ad hoccommissie hebben wij besloten ook over dit onderwerp in dit gremium van gedachten te wisselen. Ik denk dat dat goed is, want zoals collega Krol al zei: "Soesterberg is een heel groot project, waarbij veel gebeurt en het is goed dat wij hier ook eens van elkaar horen hoe de visies zijn en dat dit ook een keer formeel gebeurt." Misschien staan wij niet voor alles zelf aan de lat. Bij Soesterberg voeren wij de regie, maar in dit geval is de regie deels in handen van het Rijk en van andere partners. Dat hoeft ons er niet van te weerhouden in de Staten met elkaar van tijd tot tijd te discussiëren, zodat het college en ikzelf als voorzitter van het UVVB (Utrechts Verkeer- en Vervoerberaad) kunnen vernemen hoe er in de Staten over verschillende zaken wordt gedacht.

In 2006 werd er een overeenkomst gesloten tussen het Rijk, de provincie en de gemeenten. Dat is breder dan alleen Utrecht, want het traject van de pakketstudies beslaat een heel groot deel van het provinciaal grondgebied. Met name rondom Utrecht is er van tevoren altijd wel een beeld geweest dat er waarschijnlijk her en der wel pijn geleden zal worden. En dan, zeg ik tegen mevrouw Bodewitz, kun je inderdaad spreken van horror-scenario's. Die waren er inderdaad, toen hieraan begonnen werd. In eerste instantie, bij de vraag hoe wij het probleem zouden gaan oplossen, werd

gesproken over wegen door woonwijken, nieuwe wegen rond Amelisweerd, enzovoort. Nu, drie jaar en een paar maanden later, spreken wij hierover opnieuw met elkaar en is het beeld beduidend minder 'horror' geworden. Ik denk echter dat de debatten, zoals wij die hierover hebben gevoerd over inpassing en dergelijke, daaraan een bijdrage hebben geleverd. Ik denk dat de Staten dan ook juist blij moeten zijn met hetgeen zij daaraan hebben kunnen bijdragen en dat zij niet het horrorbeeld als een doel op zich zouden moeten benoemen. Wij mogen daarom nu vaststellen dat wij het beperkt hebben weten te houden tot verbreding van wegen en dat wij geen nieuwe wegen hebben aangelegd, zeker niet door woonwijken. Ondanks de discussies in de Staten over hoe moties geïnterpreteerd moesten worden, maar wat wel breed gedeeld werd, is er toch met een forse investering op het gebied van openbaar vervoer en de voornemens daartoe, in elk geval de ambitie dat flink op te schalen en te kijken hoe wij de middelen daarvoor los kunnen krijgen.

Meerdereren hebben wij vandaag gesproken over de wijze waarop wij in het vervolg verder gaan en hoe ervoor gezorgd kan worden dat al die plannen die wij hebben, op een nette en ordentelijke manier in de ruimte worden ingepast. Ik denk dat de opmerkingen die daarover zijn gemaakt het beleid van het college ondersteunen. Wij hebben continu gepleit voor die goede inpassing. Dat heeft erin geresulteerd dat er inderdaad een overkluizing bij Amelisweerd is gekomen. Als je spreekt over nieuwe overkluizingen en dergelijke – het liefst zo mooi mogelijk ingepast – dan zijn dat allemaal elementen, waarvan wij kennisnemen. Wij moeten echter werken met de financiële kaders die wij hebben, maar dat ontslaat ons als bestuur niet van het feit dat je altijd probeert te zorgen dat je het meest mogelijke behaalt en dat je zult bekijken of je er, waar mogelijk, nog een schepje bovenop kunt doen.

Een aantal sprekers heeft opmerkingen gemaakt over het feit dat er op het gebied van openbaar vervoer wellicht weinig is gebeurd en dat daarmee niets is gedaan. Wij hebben echter, binnen het pakket dat wij zelf in de hand hebben, wel degelijk een plus weten te realiseren in het geheel dat wij oorspronkelijk voornemens waren in financiële



zin bij te dragen aan openbaar vervoer. Echter, dat is niet het enige. Wij hebben ook een aantal ambities geformuleerd. Ik denk dat met name de Kracht van Utrecht daaraan in belangrijke mate heeft bijgedragen dat dit tot stand is gekomen. Veel elementen die in de Kracht van Utrecht staan, zijn meegenomen naar het vervolgtraject. Dan is de constatering dat er misschien een en ander bij het BRU ligt, maar het BRU is hier de vervoersautoriteit op het gebied van openbaar vervoer. Wij kunnen daarvan vinden wat wij willen, maar dat is nu eenmaal het geval. Daar ligt de verantwoordelijkheid om dat deel van de Kracht van Utrecht verder te dragen, natuurlijk met de steun daarbij van het college van GS. En, zeg ik tegen de heer Fastl, waar mogelijk zullen wij kijken of wij als provincie het pleidooi van het BRU daarin kunnen ondersteunen.

De fractie van de PvdA zegt nadrukkelijk dat zij in elk geval kiest voor een en-en-beleid en niet voor een en-of-beleid, ook met betrekking tot de kilometerheffing. Het verhaal dat nu voorligt, is volgens mij ook een en-en-en-beleid. De oplossingsvariant, waarover de besturen eruit zijn, is een variant, waarin alle elementen zijn meegenomen. Onder andere is de beprijzing daarin meegenomen en de beprijzing zorg ervoor dat de lichte knelpunten die er nog zijn, uiteindelijk weggehaald worden.

Mevrouw Bodewitz zegt dat het met het pakket dat er ligt volgens de NMU maar twee seconden winst oplevert per gereden kilometer. Op het moment dat wij echter hadden gekozen voor meer asfalt, hadden wij meer kunnen realiseren. Je zou daaraan een extreme beprijzing kunnen toevoegen. Hoe je het ook wendt of keert, de variant die op dit moment voorligt, zal zodra er ergens besloten wordt dat er een spitsheffing komt, een beter resultaat laten zien dan de Kracht van Utrecht. Om die reden wil ik de expliciete oproepen in moties met betrekking tot de Kracht van Utrecht en dat verder mee te blijven nemen, ontraden. Ik ben van mening dat juist de positieve elementen die ik noemde, meegenomen zijn. De oproepen die gedaan worden, impliceren dat wij dit verder in de planvorming rondom de ring mee zouden moeten nemen. Ik zou zeggen: "Ontkoppel dat en ga, ongeacht hoe je verdergaat met de ring, daarmee verder. Daarin zit 'em met name de kracht.

De heer FASTL (GL): Mijnheer de Voorzitter! Ik kan het begrijpen dat er een verschil kan zijn over de wijze waarop je dit wilt meenemen. Ik kwam echter bij het beoordelingskader – het is al weer lang geleden dat wij dat hebben behandeld – en dan ga je kijken wat ook al weer het uitgangspunt was: hoe zijn wij begonnen, wat was de kapstok waaraan wij die pakketstudies gingen ophangen? Dan valt mij op dat duidelijk wordt gemaakt dat die netwerken volledig naast elkaar worden berekend. De Kracht van Utrecht nu is berekend als een effect op de ring Utrecht. Dat is de hoofdzaak, waarop wij hier letten. Alleen, in het beoordelingskader had er dus ook een effect voor het netwerk zelf moeten liggen. Dan gaat het eigenlijk nog een stap verder en dan moet je ook kijken welke effecten het voor de toekomst kan hebben. Ik denk dat het BRU dat ook dolgraag wil hebben en het allerliefst hoe sneller hoe beter. Als er maar een goed resultaat komt.

De heer VAN LUNTEREN (gedeputeerde): Mijnheer de Voorzitter! Het punt is dat wij die studie juist hebben gedaan. Het rapport van Goudappel Coffeng laat dat traject ook zien. De ad hoccommissie heeft dat stuk ook gezien. De doorrekening heeft afzonderlijk plaatsgevonden en is naast al die verschillende oplossingen gezet. Wat je nu ziet, is dat in het mooie groene boekwerkje dat wij hebben gekregen en waarin de planstudie wordt omschreven, al die verschillende verhalen zijn neergezet. Wij zien dat geen van de varianten die daar zijn neergezet, volledig is overgenomen. Er is voor gekozen uit elk van de varianten het goede te halen om een zo goed mogelijk mobiliteitssysteem te creëren. Dat is ook gebeurd op het punt van de Kracht van Utrecht. Dat heeft deels een plek gevonden in het VERDER-pakket en deels heeft dat zijn plek gevonden in de ambities met betrekking tot de 'vertrammings' in het BRU en deels zit dat in de notitie die de Staten vandaag van mij hebben gekregen over de lobbytrajecten die wij richting het Rijk inzetten om een verdere sprong in het openbaar vervoer te doen. Ik denk dus dat al die elementen zijn meegenomen. Door dat nu los te blijven meenemen en meten – terwijl wij van die andere varianten zeggen: "OK, wij hebben die elementen gepakt." – denk ik dat wij het proces vertragen en dat wij er geen toegevoegde waarde aan geven. Het enige wat wij dan nog doen, is de

discussie over de beprijzing – met name over het spitsdeel, als onderdeel van ... – nadrukkelijk neer blijven zetten. Ik denk dat dat een discussie is die gaande is in Den Haag en waar je misschien van weg zou moeten blijven, juist om de kwaliteitsverbetering die de Staten zo graag bepleiten en die ook het college probeert na te streven, overeind te houden.

De heer FASTL (GL): Mijnheer de Voorzitter! Die discussie over beprijzing gaan wij hier zeker niet herhalen. In de ad hoccommissie hebben wij enigszins in deze trant de discussie gevoerd. Ik heb gewezen op die 1,7% die het mobiliteitsmanagement als extra impact kan hebben.

De heer VAN LUNTEREN (gedeputeerde): Mijnheer de Voorzitter! In die vergadering heb ik daarover direct een toezegging gedaan. Daar waar rapporten mogelijkheden bieden om meer kwaliteit aan te brengen en meer resultaat te boeken, zal het college niet nalaten in de delen waarvoor het college verantwoordelijk is, zijn inbreng te geven. Daar waar extra lobby ingezet kan worden, zal het college dat doen. Die toezegging heeft de commissie van mij gekregen en die toezegging doe ik hier nogmaals formeel. De notulen van deze vergadering stellen de Staten in een volgende vergadering vast. Die elementen blijft het college meenemen. Ik denk dus niet dat het zinvol is om los de Kracht van Utrecht naast het voorkeursalternatief te blijven zetten. Ik denk dat dat een weg is die je niet meer zou moeten willen gaan. Ik denk dat je moet kijken naar de Kracht van Utrecht die er nu ligt en waarin met al die verschillende aspecten rekening is gehouden.

De heer FASTL (GL): Mijnheer de Voorzitter! Dat laat onverlet dat de gedeputeerde de wens van het BRU voor een uitgebreid tramnetwerk volledig steunt?

De heer VAN LUNTEREN (gedeputeerde): Mijnheer de Voorzitter! Wij hebben duidelijk gemaakt dat wij in elk geval meewerken aan de 'vertramming' om de zuid of door de stad; dat hangt nog even van de vervoerswaarde af. Op het moment dat het BRU dat voornemens is, is het BRU de autoriteit op dat vlak. Dan zullen wij moeten kijken hoe wij als provincie in ruimtelijke zin onze mede-

werking daaraan zouden kunnen verlenen.

De heer BERSCH (SP): Mijnheer de Voorzitter! De gedeputeerde zet het beeld neer dat wij allerlei elementen uit de Kracht van Utrecht hebben overgenomen. Hij zegt dat hij samen met het BRU wil gaan lobbyen bij het Rijk om werk te maken van dat tramnetwerk. Dat vind ik hartstikke mooi. Het punt is wel dat er met de voorkeursrichting een heleboel geld naar die verbredingen toegaat. Voor dat tramnetwerk is nog helemaal geen geld. Wat dat betreft is het wel gemakkelijk te zeggen dat het college heel veel elementen uit de Kracht van Utrecht heeft overgenomen.

De heer VAN LUNTEREN (gedeputeerde): Mijnheer de Voorzitter! Ik heb al gezegd dat wij elementen uit de Kracht van Utrecht hebben overgenomen en dat wij daarmee ons eigen VERDER-pakket hebben opgeplust. Dat is het deel dat wij zelf in de hand hadden. Voor het vervolg heb ik gezegd, dat de ambities er zijn om ermee verder te gaan en te kijken in hoeverre wij het openbaar vervoer binnen deze regio verder zouden kunnen verstevigen. In zoverre blijven wij die elementen meenemen. Ik denk dat je daarmee meer bereikt dan het pakket in z'n volledigheid – dat is het onderscheid dat je moet maken – overeind te willen houden.

Er is mij gevraagd hoe het college staat ten opzichte van de beprijzing. Ook in de ad hoccommissie is dat al aan de orde gekomen. Dit college is voorstander van beprijzing. Wij vinden dat anders betalen voor mobiliteit een mogelijkheid is. Hoe daaraan vervolgens invulling moet worden gegeven, is aan het Rijk. Wat wij als college wel met elkaar afgestemd hebben, is dat wij niet daarop vooruitlopend gaan experimenteren. Het is volgens mij echter wel zinvol acht te nemen van de experimenten die in Amsterdam uitgevoerd worden. De vraag is echter nog hoe het Rijk ermee omgaat. Hoe graag wij dat hier ook zouden willen, of niet zouden willen: wij hebben daarop geen invloed.

Ik zal de moties langslopen en de mening van het college daarover geven.

De VOORZITTER: Ik herinneren u eraan dat motie M2 formeel nog niet is ingediend.

De heer VAN LUNTEREN (gedeputeerde): Mijnheer de Voorzitter! Dat klopt. Ik ga direct naar motie M3 over het beperken van de overlast voor de wijken langs de A27. Deze motie is in lijn met een eerder aangenomen motie over de A28. Ik denk dat dit het beleid onderschrijft, zoals wij dat voeren om te zorgen voor een zo goed mogelijke inpassing. Hetgeen ik er wel bij wil meegeven, is dat wij in het hele traject moeten blijven kijken of het aanmelden voor programma's niet leidt tot volgende vertragingen. Als ik de motie zo mag interpreteren dat wij invulling geven aan de motie, maar dat wij vertragingen daarmee beperken, dan wil het college de motie ondersteunen.

Mevrouw BLOM (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Natuurlijk moeten wij vertragingen voorkomen, maar is de gedeputeerde ook van mening dat wij de overlast voor de wijken langs de A27 moeten beperken? Dat is ongelooflijk belangrijk. Als dat tot een beetje vertraging leidt, dan vind ik dat in dit geval niet erg, omdat het zo belangrijk is.

De heer VAN LUNTEREN (gedeputeerde): Mijnheer de Voorzitter! Natuurlijk moeten wij sowieso zorgen dat de leefkwaliteit voldoende blijft, op een niveau die de wettelijke kaders aangeven. Op het moment dat wij daarop een plus kunnen zetten en als dat niet al te veel vertraging oplevert, dan moet je daarvoor gaan. Ik wil echter een voorbehoud maken. Als wij ons aanmelden voor dit soort programma's, moeten er geen jaren van vertraging komen. Dit zijn sowieso lange trajecten en als het goed inpasbaar is, lijkt mij dat geen enkel probleem.

Dan motie M4: bereikbaarheid groen rond de stad. Ook hier geldt dat het verzoek luidt of het college zich wil inspannen. Die inspanning wil het college graag leveren. Ook tegen deze motie hebben wij geen bezwaar.

Motie M5: NRU N230. Bij deze motie wringt het enigszins. Dat heeft te maken met het feit dat wij een traject ingaan waarin alles nog doorgerekend wordt. Het lijkt mij niet verstandig dat de Staten hier op voorhand, voordat alle doorrekeningen hebben aangetoond wat het meest verstandige alternatief is – ik heb mij laten vertellen dat in de MER altijd wordt gekeken naar het meest milieuvriendelijke alternatief – zich al vastleggen op kilometers, of je er 80, 100, minder of meer van

maakt. Ik wil deze motie ontraden.

Motie M6: OV-kracht. Ik denk dat ik hierover al voldoende heb gezegd. De motie op zichzelf is sympathiek. Ik denk dat er in grote lijnen invulling is gegeven, maar ik ben bang dat wij, als de motie wordt aangenomen, tijd verliezen. Met de toezegging die ik hierover al heb gegeven, denk ik dat de motie ingetrokken zou kunnen worden. Ik zou dat dan ook in overweging willen geven.

Motie M7: knooppunt Lunetten. Er is waarschijnlijk sprake van een omissie. Hier wordt ervan uitgegaan dat er een bypass komt. Die komt er echter niet. Dat deel is dus überhaupt niet van toepassing. Ik kan wel de toezegging doen dat ik mij wil inzetten om de mogelijke aanleg van de spoorlijn Utrecht-Breda niet onmogelijk te maken. "Belemmeren" gaat echter een stap verder. Ik wil die toezegging dus doen, maar het is aan de indieners te bekijken of zij de motie op dat punt willen aanpassen en dit daarmee vastgelegd willen hebben of dat zij de motie intrekken.

Motie M8: onderzoek doorstroming Lunetten. Ik wil hierbij het hele traject van A12 Salto meegeven. Er is in het verleden een afspraak gemaakt dat Houten een tweede aansluiting zou krijgen op het rijkswegennet. In dat kader is nadrukkelijk gekeken of die aansluiting op de A27 of op de A12 zou moeten komen. Uiteindelijk is daaruit gekomen dat het voor het verkeer het beste zou zijn als die aansluiting er komt op de A12. In de studies die zijn uitgevoerd, is men uitgegaan van het feit dat er een A12 Salto gerealiseerd zou zijn. In dat kader denk ik dat het niet zinvol is deze motie aan te nemen. Dat zou een herhaling van zetten zijn. Natuurlijk moeten wij ons ook rekenschap geven van alle plannen die er liggen. Ik denk dat deze motie overbodig is. Dat is echter aan de Staten ter overweging.

Motie M9: leefbaarheid Maarssen. Ik denk dat ik duidelijk ben geweest in mijn opmerkingen. Ik vind dat de leefbaarheid overal voorop moet staan. Ik vind het niet echt chique op één specifiek gebied aan te geven dat wij daar extra naar leefbaarheid zullen kijken. Misschien wil mevrouw Versteeg een aanvulling op de motie doen?

Mevrouw VERSTEEG (D66): Mijnheer de Voorzitter! Een aanvulling vind ik iets te vroeg. Ik wil graag wijzen op het punt dat de gemeente Maarssen nauw betrokken wordt in de volgende fase

van de plannen voor de ring Utrecht. Ik kan mij voorstellen dat de gedeputeerde zegt dat hij geen verschillend beleid maakt voor verschillende gemeenten. Als hij echter het signaal krijgt dat het gevoel leeft bij bewoners en bij een gemeente dat zij onvoldoende betrokken worden, kan de gedeputeerde dan de toezegging doen dat hij daarvan werk zal maken?

De heer VAN LUNTEREN (gedeputeerde): Mijnheer de Voorzitter! Die opmerking wilde ik al maken, maar het probleem is dat Maarssen in het BRU zit en vertegenwoordigd wordt in het UVVB via het BRU. De opmerking van mevrouw Versteeg is echter nu gesignaleerd. Wij zullen erop letten dat Maarssen er op die manier in betrokken wordt. Het is natuurlijk wel inherent aan het zijn van WGR-plus, waardoor je op dat punt wat minder actief aan tafel zit.

Mevrouw VERSTEEG (D66): Mijnheer de Voorzitter! Ik neem die overweging van de gedeputeerde mee om de motie eventueel in te trekken.

De heer VAN LUNTEREN (gedeputeerde): Mijnheer de Voorzitter! Motie 10: aansluiting POLIS-netwerk. Het is aardig dat Mooi Utrecht daarmee komt. Er is namelijk een notitie in de maak om wat meer op Europees niveau te kijken hoe je in bepaalde netwerken zou kunnen participeren. Het is ons voornemen in dit netwerk actief te zijn. Het is dus een aardige motie, maar eigenlijk is het al staand beleid.

De VOORZITTER: Ik had gezegd dat ik zo rond zes uur wilde afronden. Ik stel voor de verdere afhandeling zo te doen dat de fracties in hun tweede termijn aangeven hoe zij willen omgaan met de moties. Ik kijk nog even naar de heer Barneveld Binkhuysen. Wat doen wij met uw motie die nog niet is ingediend, maar die inmiddels wel is verspreid?

De heer BARNEVELD BINKHUYSEN (VVD): Mijnheer de Voorzitter! Die motie willen wij graag in stemming brengen.

De VOORZITTER: Dat betekent dat u die motie alsnog wilt indienen?

De heer BARNEVELD BINKHUYSEN (VVD): Mijnheer de Voorzitter! Gaarne.

Mevrouw DIK (ChristenUnie): Mijnheer de Voorzitter! U vraagt ons in de tweede termijn een toelichting te geven op de moties en hoe wij zullen gaan stemmen. Ik vraag daarom even om een schorsing.

De VOORZITTER: Dat is prima. Misschien wil de heer Barneveld Binkhuysen zijn motie toelichten? Dan kunnen wij daarna kort schorsen.

De heer BARNEVELD BINKHUYSEN (VVD): Mijnheer de Voorzitter! De toelichting is niet zozeer nodig.

**Motie M2 (VVD, CDA, GL, D66, SGP):  
voortzetting samenwerking**

*Provinciale Staten van Utrecht, in vergadering bijeen op 25 januari 2010, ter bespreking van de Planstudie Ring Utrecht;*

*constaterende:*

*dat binnen de samenwerking van de pakketstudies (VERDER) er binnen de geplande termijn en met een groot aantal partijen met uiteenlopende belangen, besluitvorming over een omvangrijk pakket aan bereikbaarheidsmaatregelen voor de regio Utrecht is gerealiseerd;*

*overwegende:*

- dat er een nieuwe samenwerkingsfase is aangebroken, waar nog belangrijke besluiten over o.a. inpassing en uitvoering van de maatregelen genomen moeten worden;*
- dat er voor het totale pakket een gezamenlijke financiering is afgesproken tussen alle betrokken partijen;*

*spreken als hun mening uit:*

- dat de huidige samenwerking van de pakketstudies (VERDER) ook de komende fase gecontinueerd moet worden;*
- dat Provinciale Staten ook in de toekomst betrokken moeten blijven via de ad hoccommissie pakketstudies.*

*En gaan over tot de orde van de dag.*

De VOORZITTER: De motie is voldoende onder-tekend en maakt derhalve deel uit van de beraadslagingen. De motie is vermenigvuldigd en rondgedeeld.

Ik schors kort de vergadering.

*Schorsing van 17.59 uur tot 18.03 uur.*

De VOORZITTER: Ik heropen de vergadering. Ik stel voor een rondje te maken langs de indieners van de moties om te vernemen of zij de moties handhaven dan wel intrekken naar aanleiding van de beantwoording van de gedeputeerde. Daarna gaan wij over tot stemming over de moties die gehandhaafd zijn. Kan iedereen daarmee instemmen? Dat is het geval. In constateer dat de moties M2, M3, M4 en M5 gehandhaafd blijven.

De heer FASTL (GL): Mijnheer de Voorzitter! Motie M6 trekken wij in. De belangrijkste elementen die wij terug wilden zien, worden meegenomen. Voor ons is er geen reden de motie te handhaven. Er was wat verwarring over de bypasses. Volgens het stuk, dat als datum 2 november heeft, zitten de bypasses nog in de lucht. Het is mooi om te weten dat deze inmiddels niet meer in de lucht zitten en dat er niet meer wordt gesneden in dat gebied. Ook motie M7 kan worden ingetrokken.

De VOORZITTER: De moties M6 en M7 zijn hiermee ingetrokken.

Mevrouw VERSTEEG (D66): Mijnheer de Voorzitter! Wij zullen motie M8 intrekken, gezien het antwoord van de gedeputeerde. De studies blijven wel in het vizier. Mochten zich ontwikkelingen voordoen, dan gaan wij ervan uit dat Provinciale Staten tijdig geïnformeerd worden. Ik zie de gedeputeerde knikken. Wij trekken de motie in. Dat geldt ook voor motie M9. Het antwoord van de gedeputeerde was dusdanig, dat wij besluiten de motie in te trekken.

De VOORZITTER: De moties M8 en M9 zijn ingetrokken. Motie M10?

De heer SNYDERS (Mooi Utrecht): Mijnheer de Voorzitter! Het doel was om meer op Europees niveau samen te werken. Dat lijkt ons een goede zaak. Het wordt als staand beleid geformuleerd.

Dat is prachtig. Het lijkt mij wel goed over de mogelijkheden die er zoal zijn, ook op andere gebieden dan deze kwestie, te debatteren. Daarom is het goed de motie aan te houden en er, mogelijk gerichter, op terug te komen.

De VOORZITTER: Motie M10 wordt aangehouden. Daarmee zijn er vijf moties over, waarover gestemd wordt. Ik begin met motie M2.

Mevrouw BLOM (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Wij zijn voor de motie, hoewel wij in het begin wat bezwaren hadden tegen de ad hoccommissie. Wij vonden de laatste twee keer echter dat deze goed functioneerde. Met dit en met een regelmatige terugkoppeling naar de Staten, kunnen wij voor deze motie zijn.

De heer DE HEER (ChristenUnie): Mijnheer de Voorzitter! Wij aarzelen een beetje vanwege de laatste zes woorden. Wij hebben juist een tegenovergestelde mening als de PvdA. Naar ons idee zou een ad hoccommissie er vooral moeten zijn voor de informatie-uitwisseling. Als het politieke discussies worden, moet dat lopen via de reguliere commissies, zoals dat gebeurt bij de nWro en de RGW-commissie. Wij zijn het eens met het dictum, behalve "via de ad hoc commissie pakketstudies"

De VOORZITTER: U zult toch moeten kiezen.

De heer DE HEER (ChristenUnie): Mijnheer de Voorzitter! Wij zijn voor.

De heer SNYDERS (Mooi Utrecht): Mijnheer de Voorzitter! Wij sluiten ons aan bij datgene wat de fractie van de ChristenUnie te berde bracht: wij zijn voor.

Zonder hoofdelijke stemming aanvaarden Provinciale Staten hierna motie M2.

De VOORZITTER: Dan ga ik door met motie M3: beperk overlast voor de wijken langs de A27.

De heer FASTL (GL): Mijnheer de Voorzitter! Ik heb uitgelegd waarom wij deze motie niet hebben ondertekend. Dat betekent echter niet, mocht deze weg er uiteindelijk komen, dat wij tegen dit soort

inpassingen zijn. Wij zijn voor de motie.

De heer VAN KRANENBURG (ChristenUnie): Mijnheer de Voorzitter! Wij zijn voor de motie met inachtneming van datgene wat de gedeputeerde erbij zei over de vertragingen.

De heer BISSCHOP (SGP): Mijnheer de Voorzitter! Op zich steunen wij deze motie. Ten aanzien van de punten 3 en 4 van het dictum hebben wij wat aarzelingen, en dan met name ten aanzien van punt 4. Als je punt 3 serieus neemt, dan roept de beperkende bepaling in punt 4 bij ons wat aarzelingen op, maar dat geeft niet voldoende gewicht om tegen deze motie te stemmen. Dus wij zijn voor.

Zonder hoofdelijke stemming aanvaardt Provinciale Staten hierna motie M3.

De VOORZITTER: Ik stel aan de orde motie M4: bereikbaarheid groen rond de stad.

De heer FASTL (GL): Mijnheer de Voorzitter! Ook bij deze motie heb ik aangegeven waarom wij de motie niet ondertekend hebben. Wij zijn uiteraard wel voor de motie.

Zonder hoofdelijke stemming aanvaardt Provinciale Staten hierna motie M4.

De VOORZITTER: Aan de orde is motie M5: NRU N230.

De heer DE HEER (ChristenUnie): Mijnheer de Voorzitter! Wij vinden dat in de komende discussie de snelheid van 80 of 100 km/h juist een rol moet spelen in de keuze naar de focusvariant. Wij zijn dus tegen de motie.

De heer BISSCHOP (SGP): Mijnheer de Voorzitter! Gelet op de overwegingen die de gedeputeerde ter berde heeft gebracht, zijn wij tegen de motie.

Zonder hoofdelijke stemming verwerpen Provinciale Staten hierna motie M5. Voor de motie hebben gestemd de fracties van de PvdA, SP, GL, D66, PvdD en Mooi Utrecht.

De VOORZITTER: Dan ga ik door naar motie M10:

aansluiting POLIS-netwerk.

De heer SNYDERS (Mooi Utrecht): Mijnheer de Voorzitter! Ik heb zo-even gezegd dat ik deze motie zou aanhouden.

De VOORZITTER: Goed. Dan blijft de motie 'boven de markt zweven'. Ik dank u voor uw bereidwillige medewerking.

Wij doen geen uitspraak over de stukken; wij hebben alleen de discussie gevoerd.

### **Sluiting.**

De VOORZITTER: Het Wapen is nog open na afloop van deze vergadering. Echter, over vijf minuten willen wij doorgaan met de commissie BEM. Ik vraag voorts nog uw aandacht voor de expositie van onze fantastische schilderijen op de loopbrug en ik vraag nog uw aandacht voor de de IPO-bijeenkomst over het middenbestuur op 27 januari in Hoog Brabant van half zeven tot half negen en de extra PS-vergadering over het middenbestuur op 11 februari a.s..

Ik sluit de vergadering.

*(Einde van de vergadering om 18.11 uur.)*

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van Provinciale Staten van Utrecht van 22 maart 2010.

De voorzitter,

De griffier,