2013MME102

Verslag van de vergadering van de Statencommissie Milieu, Mobiliteit en Economie van 17 juni 2013

Aanwezig:
ing. H.N. Scherer (voorzitter), dhr. R. van Lunteren (gedeputeerde), drs. R.E. de Vries (gedeputeerde), dhr. M.A.M. Beks (GroenLinks), mw. J.F. Bloemberg MSc (PvdD), dhr. J.G. Boerkamp (D66), dhr. J. Fastl (GroenLinks), ir. H. Graaff (CDA), drs. C. de Heer (ChristenUnie), ir. N.J.P. Hoefnagels (D66), mw. W.M.M. Hoek (50PLUS), ir. H. IJssennagger (PVV), drs. J.A.J. Konings (VVD), dhr. A.M. Meijer (SP), drs. W.J. Ubaghs (PVV), mr. E. de Vries (PvdA);

van ambtelijke zijde aanwezig:
dr. R.J. Poort (adjunctgriffier) en mw. M.J. Strijbos-Vermeulen (verslag);

---

1. Opening
De voorzitter opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom.

2. Vaststellen agenda
De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.
De voorzitter deelt mee dat gedeputeerde De Vries het tweede deel van de vergadering zal bijwonen, met het oog op de bespreking van agendapunt 6.

3. Mededelingen
- De voorzitter nodigt de commissieleden van harte uit voor een bijeenkomst met de Economic Board Utrecht op maandag 24 juni van 11.30 tot 13.00 uur.
- De voorzitter laat weten dat, met het oog op de uitgebreide agenda, de reguliere statencommissievergadering MME op maandag 24 juni om 13.30 uur zal aanvangen.
- De heer Hoefnagels wijst de griffie erop dat de bijeenkomst met de Economic Board niet staat vermeld op de Termijnagenda. Hij pleit ervoor om de Termijnagenda zoveel mogelijk actueel te houden.
  De heer Poort erkent dit. Hij legt uit dat het idee voor de bijeenkomst laat is opgekomen. Op dat moment is de bijeenkomst zo snel mogelijk aangekondigd.
- De voorzitter laat weten dat mevrouw Pennarts op de vergadering van 24 juni als gast aanwezig zal zijn. Zij zal met de aanwezigen spreken over wat zij de minister van Binnenlandse Zaken zal antwoorden met het oog op de voorgenomen provinciefusie.
- Gedeputeerde Van Lunteren is een dag eerder op de hoogte gesteld van het feit dat het wetsvoorstel over de Kaderwetgebieden deze dag naar de Tweede Kamer wordt gezonden. In het wetsvoorstel staat dat de Kaderwetgebieden worden afgeschaft, met uitzondering van de regio's rondom Amsterdam, Rotterdam en Den Haag. In principe wordt de BRU dus opgeheven (de gedeputeerde kan nog niet aangeven of dat per 1 januari 2014 of 1 januari 2015 zal zijn). De taken en bevoegdheden zullen overgaan naar de provincie. Enkele Tweede Kamerfracties zouden wijzigingen willen aanbrengen in het voorstel en spreker adviseert de statenleden hierover contact op te nemen met hun Kamerfractie.

4. Rondvraag
Hier wordt geen gebruik van gemaakt.

5. Statenbrief voorontwerp mobiliteitsplan

In zijn inleiding benadrukt gedeputeerde Van Lunteren dat het de bedoeling is dat het een integraal plan zal zijn, waarbij zoveel mogelijk aspecten die duidelijk naar voren kwamen in de MME-commissievergaderingen een plaats vinden. Het is een plan dat naar de toekomst werkt. Mobiliteit regelt men niet in vier jaar, aspecten moeten op de langere termijn ingevuld worden.

In deze vergadering zou de gedeputeerde van de commissieleden hun mening op hoofdlijnen en eventuele aandachtspunten willen horen. Het is een conceptversie, het uiteindelijke politieke debat hierover wordt pas over een jaar gevoerd. Spreker zal daarom slechts in hoofdlijnen reageren op de bijdragen van de fracties. De vraag staat centraal of het gesprek met de samenleving kan worden aangegaan met dit concept Mobiliteitsplan.

De heer Fastl zou de inleiding wat uitgebreider willen zien. Hij informeert naar wanneer het concept plan terugkomt in de commissie.

De voorzitter verwijst naar de begeleidende brief waarin dit staat vermeld.

Gedeputeerde Van Lunteren licht toe dat het concept plan de inspraak in zal gaan. In het voorjaar van 2014 wordt het definitieve Mobiliteitsplan, aangevuld met de Nota van Beantwoording, weer aan de statencommissie voorgelegd.

In het voortraject is duidelijk gemaakt hoe het plan opgebouwd wordt. De heer Fastl mist echter een concreet uitvoeringsprogramma dat naar aanleiding van dit stuk is opgesteld.

Gedeputeerde Van Lunteren is van mening dat er een duidelijk Programma is bijgevoegd. Het is niet zijn bedoeling om de plannen tot 2028 vast te leggen. De afgesproken systematiek is: er is een basiskader, een programma waarin het wordt uitgevoerd waarna het programma wordt herijkt in de vier jaar erna. Een voorbeeld: in het voortraject kwamen mensen, onder meer in de commissie, met concrete voorstellen op het gebied van veiligheid. Vervolgens is gezocht naar de gemene deler, waarna is geprobeerd hier net een niveau boven uit te komen. Deze werkwijze biedt voldoende ruimte aan zijn opvolgers om hierin zelf een afweging te kunnen maken. De gedeputeerde hoopt op de steun van de Staten voor deze aanpak. Er komt per vier jaar een uitvoeringsprogramma, hierin zijn concrete projecten opgenomen.

De heer Graaff vraagt of dit in deze periode nog zal gebeuren.

Gedeputeerde Van Lunteren ziet niet veel ruimte bij de lopende projecten, waar allerlei verplichtingen bij horen, om voor 2015 veel aanpassingen aan te brengen. Een los uitvoeringsprogramma zal qua tijd niet lukken de komende jaren. Een nieuw bestuur kan dus een eigen uitvoeringsprogramma opstellen.

Wat wel in het plan staat vermeld, is bijvoorbeeld hoe de OV-visie naar 2020 wordt vormgegeven. Dit zijn meer procesafspraken, met enkele duidelijk afgekaderde afspraken.

Namens de VVD-fractie complimenteert de heer Konings de opstellers met de toegankelijkheid en leesbaarheid van het stuk.

- Opvallend is het grote aantal projecten dat doorloopt vanuit vorige uitvoeringprogramma's. Feitelijk is de bewegingsruimte dus beperkt. De vraag is of de doorlopende projecten aansluiten bij de nieuwe Visie en spreker vraagt de gedeputeerde om aan te geven waar dit het geval is. Is het wellicht mogelijk om de trajectaanpak toe te passen op een deel van de projecten die bestuurlijk al zijn afgekaart?
- De fractie is verheugd met het op een organische manier inbedden van het duurzaamheidstreven.
- Bij de behandeling van de Startnotitie wees de VVD-fractie op het belang van de integrale

benadering van mobiliteit: een optimale balans tussen wegen, OV en fiets. Dit ziet spreker slechts deels terug. Bij OV wordt tot in detail ingegaan op hoe dit er uit zou moeten zien. Bij wegen blijft dit wat achterwege.

De heer De Heer meent dat dit redelijk in balans is, wanneer het aantal pagina's over respectievelijk wegen, fiets en OV wordt geteld.

De heer Konings antwoordt dat het zijn fractie met name gaat om de kwaliteit.

De heer Meijer complimenteert de heer Konings die, na inschatting van de bijdrage van andere fracties, hier de andere kant benadrukt. Zo kan de balans in het midden uit komen.

- De heer Konings vraagt de gedeputeerde hoe de samenhang tussen planstudies, VERDER en het programma Beter Benutten in het Mobiliteitsplan wordt uitgewerkt.

Ten aanzien van de Mobiliteitsvisie heeft spreker de volgende op- en aanmerkingen:

- Pag. 6: op basis waarvan concludeert men dat in 2020 de OV-hoofdnetwerken klaar zijn?
- Pag. 6: de mobiliteitsbehoefte van bedrijven en reizigers staat centraal en op basis daarvan wordt bekeken welke maatregelen moeten worden genomen - dit is voor de VVD-fractie het goede uitgangspunt.
- Pag. 8: in verband met de samenwerking met bedrijven is de vraag in hoeverre het college een rol voor de provincie ziet weggelegd als het gaat om veilige bedrijfscultuur, verantwoordelijkheid en verkeersveiligheid.
- Pag. 8: de heer Konings vraagt welke criteria worden gehanteerd bij de afweging 'niet noodzakelijk of wenselijk dat alle gebieden in gelijke mate bereikbaar zijn'.
- Pagina 8, 'in de Omgevingswet pleiten wij voor een ruim instrumentarium om gewenste ontwikkelingen op het gebied van regionale mobiliteit te kunnen afdwingen'. De heer Konings zou dit geconcretiseerd willen zien.
- Pagina 16: het begrip tariefintegratie zou nader uitgewerkt kunnen worden.
- Pagina 17: niet duidelijk is wat voor bedrijven worden bedoeld met 'aantrekken van innovatieve bedrijven voor verduurzaming van de logistiek'.
- Pagina 17, 'voor de overige kansrijke locaties voor capaciteitsuitbreiding hebben wij alleen een rol als regisseur en eventueel als financier': de vraag is wat de criteria zijn en op welk moment de rol van financier wordt opgepakt.
- Bij de concessieverlening voor het OV wordt geconcentreerd op de wat dikkere stromen. Dit betekent dat er in kleinere kernen een vorm van vraagafhankelijk vervoer wordt ingezet. In het stuk wordt ook gesproken over 'één concessieverlening'. De vraag is of dit betekent dat er bij de dikkere stromen én bij collectief afhankelijke stroompjes eenzelfde tender komt.
- Er wordt gesproken over de NS als aanbieder. Wil dit document toekomstbestendig zijn, dan zou hier NS moeten worden vervangen door 'aanbieders van openbaar vervoer'.
- Terecht staat hier dat het vervoer van gevaarlijke stoffen op sommige wegen moet worden uitgesloten. Spreker neemt aan dat het college een alternatieve route voor ogen heeft.
- Pagina 26, verkeersmanagement: hier wordt wel erg stellig beweerd dat in 2018 sturing niet meer plaatsvindt langs de weg maar via in car-systemen.
- Pagina 29, punt 17,'de provincie neemt ook de verantwoordelijkheid voor gedragsbeïnvloeding': spreker vraagt welke rol de provincie hier precies wil innemen.

Ten aanzien van het Programma heeft spreker de volgende op- en aanmerkingen:

- Pagina 32, 'veilige infrastructuur, veilige voertuigen en gedragsbeïnvloeding': hier hoort ook 'handhaving' bij, zoals op pagina 34 wel staat vermeld.
- Pagina 37: bij kansrijke locaties, capaciteitsuitbreiding heeft de provincie een rol als regisseur en eventueel als financier. De vraag is welke overwegingen hier spelen.
- Pagina 51, inventarisatie nieuwe projecten: spreker neemt aan dat hier *voorgestelde* nieuwe projecten wordt bedoeld en vraagt hoe de lijst tot stand kwam.

- Dit is niet het moment om allerlei zaken toe te voegen. In de Utrechtse Heuvelrug is deze week een motie van VVD, GroenLinks en PvdA aangenomen door de gemeenteraad over het verkeersplan van Huize en Harteveld. Spreker vraagt of dit een voorbeeld is van iets dat aan de lijst zou kunnen worden toegevoegd.

Ten aanzien van de Mobiliteitsvisie heeft de heer E. de Vries de volgende op- en aanmerkingen:
Alle gewenste onderdelen zijn opgenomen in het plan, het is een goed begin. Wel zou de PvdA-fractie andere onderdelen benadrukken in de Visie en het Programma dan het college doet.

- Volgens de Visie is mobiliteit vooral van belang vanuit economisch oogpunt. Zijn fractie is van mening dat er meerdere invalshoeken zijn, zoals sociale contacten en recreatie.
- De keuze voor uitwerkingsprogramma's voor elke vier jaar is een goede, zo kunnen elke Staten opnieuw eigen accenten leggen.
- De Visie wil wel erg de ontwikkelingen in de maatschappij volgen, een overheid zou de ontwikkelingen ook kunnen beïnvloeden.
- De PvdA-fractie is niet tegen een samenwerking met het bedrijfsleven, maar de overheid moet waar nodig wel stevig de eigen rol oppakken, bijvoorbeeld bij verkeerveiligheid.
- Wat het verbinden van netwerken betreft, is de PvdA-fractie verheugd met een focus hier op, want de burger stapt sneller weer in de auto als het OV niet goed op elkaar aansluit.
- OV en klimaat zijn wat onderbelicht terwijl wegen concreet met kaartjes en dergelijke staan aangegeven.

De heer Fastl vraagt de heer E. de Vries aan te geven waar de 'vaagheid' in schuilt en hoe dit concreter kan worden.
De heer E. de Vries zal dit aangeven bij het gedeelte over het Programma.

- Bij de drie pijlers van het OV (vraaggericht, betrouwbaar en betaalbaar) vraagt spreker zich af wat de consequenties zijn van vraaggericht en betaalbaar. De teneur in de Visie verschilt van wat de PvdA voorstaat.

De heer Konings vraagt of de heer E. de Vries in deze termen een tegenstelling ziet. Als iets vraaggericht is, betekent dit dat er een markt voor is en dan kan de prijs omhoog.
De heer E. de Vries licht toe dat de vraag op het platteland minder is en het aantal lijnen dus verminderd kan worden. Zijn fractie is hier niet echt tegen. Maar er wordt gemakkelijk gezegd dat er steeds meer auto's zijn op het platteland, alsof dit de oplossing zou zijn.
De heer IJssennagger vraagt of de PvdA-fractie de bussen op het platteland vol wil krijgen door het aantal wegen te verminderen.
De heer E. de Vries ziet dit als een karikatuur van zijn uitspraak. In Friesland experimenteert men al enige jaren met het combineren van de functies bibliobussen, bejaardenvervoer en medicijnenvervoer. Zo wordt het vervoer op peil gehouden zonder met lege bussen te rijden en wordt de oplossing niet gezocht in de verhoging van het aantal auto's.
De heer IJssennagger concludeert dat de heer E. de Vries positief wil stimuleren en niet negatief wil stimuleren richting autogebruik.
De heer E. de Vries bevestigt dit.

- Het is goed dat er in de Visie ruime aandacht voor de fiets is. In het Programma sneeuwt dit echter onder.
- Het is positief dat er een paragraaf is gewijd aan verkeersveiligheid.
- Wat OV betreft, heeft ook de PvdA-fractie niet alle oplossingen. Zoals het er nu staat, is echter gemakkelijk. Provincies zouden zich samen moeten buigen over de vraag hoe de vervoersproblematiek op het platteland moet worden aangepakt.
- In de Visie komt de fiets aan bod, in het Mobiliteitsprogramma minder.

- Slim werken, Slim reizen kan de druk op wegen verminderen. De provincie trekt zich echter terug en laat dit over aan werkgevers, werknemers en aanbieders van vervoer. De heer E. de Vries betreurt dit. De overheid legt wegen aan, betaalt en onderhoudt, dan is het logisch dat de overheid ook een rol pakt in het verminderen van de vraag naar het gebruik van de weg of het verspreiden van de vraag.

De heer Hoefnagels meent dat het beleid van de afgelopen jaren, met een grotere rol van het bedrijfsleven, werkt. Hij begrijpt uit de Visie dat hiermee wordt verder gegaan en vraagt de heer E. de Vries of de overheid of het bedrijfsleven busjes naar Papendorp moet laten rijden.
De heer E. de Vries ziet dit als een karikatuur van zijn uitspraak. Hij is van mening dat de overheid kan stimuleren in overleg met het bedrijfsleven en er gesprekken over kan voeren. Zolang er op spitstijden nog veel druk is op wegen, kan de overheid nog de functie van aanjager aannemen als men wil bereiken dat mensen later naar het werk gaan of een dag in de week thuis werken.
De heer Hoefnagels concludeert dat de heer E. de Vries en hijzelf hetzelfde lezen.
De heer E. de Vries beaamt dit, maar stelt dat de conclusies verschillen.

- In de Visie staan zweverige, mooi klinkende alinea's. Spreker adviseert de Visie concreet te houden. Hij is bereid het college de komende weken een overzicht van dergelijke tekstgedeelten te sturen.

Ten aanzien van de Programma heeft de heer E. de Vries de volgende op- en aanmerkingen:

- De aanpak van knelpunten op wegen is heel concreet aangegeven, bij de aanpak van de kwaliteit van de leefomgeving is het proces omschreven, er worden geen concrete maatregelen aangegeven. Dit is een opvallend verschil dat zijn fractie zorgen baart.
- De aanpak van de overlast van geluid in de natuur en de vervuilde lucht worden benoemd, er worden echter geen maatregelen aangegeven.
- De elektrische fiets wordt genoemd, maar dit leidt niet tot concrete stappen en het creëren van aangepaste fietspaden voor e-bikes. Zijn fractie mist dit.

In de uitwerking worden eenzijdig keuzes gemaakt en zijn fractie wil nu al een concretere uitwerking van de aanpak van de kwaliteit van de leefomgeving, geluidsoverlast, natuur en luchtvervuiling. Ook moet de elektrische fiets (inmiddels zijn er 1 miljoen in Nederland) serieus worden genomen als vervoermiddel, zeker in een Visie voor de toekomst. Voor de middenafstand 15-20 km is dit een serieus alternatief.
Scooter en elektrische scooter zijn niet in het stuk opgenomen terwijl scooters door dertigers steeds meer worden gebruikt voor woon- en werkverkeer.
De heer Hoefnagels laat weten heel positief te zijn over het gedeelte over de fiets. Het fietsbeleid ging tot 7,5 km en dat is in dit programma verhoogd tot 15 km ten behoeve van de elektrische fietsen, iets waar zijn fractie lang voor heeft gepleit.
De heer Hoefnagels wijst op de regel waar staat dat de normen van het CROW hiervoor leidend zijn, die normen houden wel degelijk rekening met elektrische fietsen.
De heer E. de Vries beaamt dit. Maar de tekst over wegen en knelpunten is veel concreter dan de tekst over fietsen of leefomgeving. Als het niet concreter wordt gemaakt, zal er weinig van terecht komen.

De heer Graaff vindt het stuk goed leesbaar. De opstellers hebben de eerdere inbreng van de verschillende fracties meegenomen. Hij complimenteert de opstellers met het stuk.

- Zijn fractie mist de financiële onderbouwing. Er worden veel voorstellen gedaan en sommige zijn zo concreet dat de investeringen al bijna vaststaan. Het is van belang te weten wat het Mobiliteitsplan betekent in financiële zin, met name de verhouding tussen investeringen, OV en (doorstroming)problemen. De gedeputeerde gaf aan dat er tot 2020 al veel investeringen en activiteiten vastliggen, spreker zou hiervan graag een overzicht ontvangen, bijvoorbeeld van de verwachte uitgaven voor OV wanneer de huidige lijn

wordt voortgezet. Dergelijke analyses zijn waarschijnlijk wel gemaakt en zouden meegenomen moeten worden bij de besluitvorming.

- Eerder is opgemerkt dat het niveau van concreetheid tussen OV en doorstroming verschilt. Met het beoordelingskader is voor wat betreft de doorstroming een goede aanzet gedaan. Er is een goed onderscheid gemaakt tussen de functies van wegen. Bij wegen met een meer belangrijke functie worden hogere normen aan doorstroming gesteld. In de toekomst kunnen projecten hiertegen worden afgewogen. Spreker complimenteert de opstellers hiermee.
- In het stuk komt niet duidelijk naar voren welke knelpunten worden aangepakt. De gedeputeerde heeft uitgelegd dat dit iedere vier jaar zal worden bekeken.
  De gedeputeerde deed eerder de toezegging om een onderzoek te starten in de regio Zuid-Oost (Utrechtse Heuvelrug/Wijk bij Duurstede) naar het type oplossingen voor de knelpunten aldaar die sterk met elkaar samenhangen. Dit zou in het Mobiliteitsplan worden opgenomen. De gedeputeerde heeft uitgelegd waarom dergelijke projecten niet in het plan worden opgenomen. Graag zou zijn fractie horen op welke wijze dit de komende jaren zal worden aangepakt. Ook naar andere grote knelpunten lopen studies, het is betreurenswaardig als dit stil komt te staan tot een volgende periode.
- Bij het OV wordt efficiency als norm genomen. De betaalbaarheid van OV komt onder druk te staan en er zal hier en daar in lijnen moeten worden gesneden. Hier wordt echter een harde norm gesteld: vanaf een bepaald aantal passagiers moeten lijnen worden geschrapt. De dekkingsgraad van lijnen wordt tot 2028 als harde norm gesteld, dit staat boven het kwaliteitsniveau dat wordt nagestreefd. Zijn fractie heeft moeite in te stemmen met deze normen zonder dat duidelijk wordt wat de consequenties zullen zijn voor het provinciaal buslijnennet. Welke lijnen worden hierdoor geraakt, zijn er alternatieven die bij een aantal kernen voor een goede OV-voorziening kunnen zorgen?
  Bij de andere hoofdstukken is ervoor gekozen om meer in beoordelingskaders dan in concrete ambities te formuleren, spreker vraagt zich af waarom hier wordt gezegd dat vanaf een bepaald aantal passagiers lijnen worden geschrapt, waarbij tot 2028 het exacte streefniveau vaststaat. Dit is een onbalans in het stuk. De heer Graaff ziet de noodzaak van het bijstellen van het ambitieniveau, maar is van mening dat dit beter kan worden gedaan in de context van een nieuwe concessie.
- De provincie wil invloed op de NS, er is al opgemerkt dat dit ook ander vervoerders kunnen zijn. Eerder werd door de provincie de ambitie gesteld dat naar alle grote steden in de omtrek van Utrecht een Sprintervoorziening moest komen. Spreker vraagt of er bewust voor is gekozen om deze ambitie niet in dit stuk op te nemen.
- De CDA-fractie is te spreken over de aandacht die in het stuk wordt besteed aan verkeersveiligheid, zijn fracties hecht er belang aan dat dit aspect op een volwaardige manier bij wegenprojecten wordt meegenomen. Het is prettig dat de ambitie om de verkeersveiligheid van fietsers te verbeteren bij oversteekpunten in het stuk is opgenomen. Het integraal meenemen van verkeersveiligheid bij de aanpak van wegverbeteringen en onderhoud is positief. Spreker heeft hierover de volgende vragen:
  - De blackspots zijn min of meer weggewerkt, stel dat die de komende twintig jaar terugkeren, dat zou het de ambitie moeten zijn om die te laten verdwijnen. In het stuk staat vermeld dat dit dan een aandachtspunt zal zijn.
  - Verkeersveiligheid wordt meegenomen bij projecten om wegen te verbeteren of onderhoud te plegen. Hierover worden daarbij te hanteren technieken beschreven. Het is hem niet duidelijk hoe de afweging plaatsvindt, stel dat positieve maatregelen enkele tonnen extra kosten en dat dit niet binnen het financiële plaatje past.

- De heer Hoefnagels vindt het een goed en goed leesbaar stuk. Ook hij is, met de PvdA-fractie, van mening dat sommige gedeelten opnieuw moeten worden geformuleerd.

Zijn fractie ziet in de Mobiliteitsvisie en het Mobiliteitsprogramma veel terug uit het coalitieakkoord en daarmee uit het verkiezingsprogramma van D66. Daarnaast constateert D66 dat GS over het algemeen goed zijn omgegaan met de input van de statenleden uit 2012. Spreker complimenteert het college daarvoor.
In het eerste hoofdstuk van de Mobiliteitsvisie komt D66 een aantal overwegingen tegen, waar de fractie grote vraagtekens bij zet.

- Pagina 8: in de Omgevingswet wordt een ruim instrumentarium bepleit om ontwikkelingen op het gebied van regionale mobiliteit te kunnen afdwingen, terwijl dat hoofdstuk juist gaat over het gezamenlijk oppakken van problemen.
  1. Is het verstandig om in het eerste hoofdstuk direct tegen andere overheden te vertellen dat men het samen gaat doen, om daarna direct met de stok te zwaaien?
  2. Wordt er gepleit voor een ruimer instrumentarium dan het huidige inpassingsplan? Volgens zijn fractie werkt dit prima. Wellicht kan de opmerking beter achterwege worden gelaten om het gesprek met de omgeving beter te kunnen voeren.
- Pagina 9: overwogen wordt om MER-plichtige projecten met cofinanciering door het Rijk aan te melden voor de Crisis- en herstelwet, waardoor alleen voor de voorkeursvariant een MER hoeft te worden uitgewerkt. Zijn fractie is hier geen voorstander van. De MER-studie voor bijvoorbeeld de weg van Houten naar de A12 heeft goed geholpen bij het maken van een afweging tussen de verschillende varianten. In een eerder stadium is de MER-studie zeker gewenst.
- Over hetgeen er over de fiets is opgenomen is D66 zeer tevreden: de fractie wees er enkele jaren geleden op dat de fiets in het vorige Mobiliteitsplan te beperkt werd ingezet. De afstanden tot 15 km, die nu als uitgangspunt worden genomen, zijn een grote verbetering ten opzichte van de 7,5 km van voorheen.

De heer IJssennagger meent gelezen te hebben dat voor de gewone fiets een afstand van 2,5 km en voor de elektrische fiets een afstand tot 15 km wordt aangehouden.
De heer Hoefnagels wijst erop dat wordt bedoeld dat tot een afstand van 2,5 km bijna iedereen de fiets pakt. Door de komst van de elektrische fiets wordt de fiets eerder voor woon- en werkverkeer tot afstanden van 15 km gebruikt. Er staan veel meer utilitaire fietspaden over lange afstanden in het provinciaal beleid. Fietspaden die via verschillende gemeenten gaan, worden dus ook in het provinciaal beleid opgenomen.
De heer IJssennagger benadrukt dat men niet kan verwachten dat men met een gewone fiets afstanden langer dan 7,5 km aflegt.
De heer Hoefnagels stelt dat een steeds grotere groep mensen een langere afstand dan 7,5 km aflegt op een gewone fiets, onder meer door verbeterde fietsverbindingen.
De heer E. de Vries benadrukt dat er al een miljoen elektrische fietsen zijn verkocht. Een overheid kan er dus voor kiezen om hier beleid op te maken. Zijn fractie wil dit als serieus vervoermiddel zien.
De heer IJssennagger maakt bezwaar tegen het feit dat de elektrische fiets onder eenzelfde doelgroep wordt geschaard als een gewone fiets. Het zijn verschillende vervoermiddelen met verschillende toepassingen. Er moeten dus andere vervoermethoden beschikbaar zijn voor afstanden boven de 2,5 km voor degenen die niet beschikken over een elektrische fiets.
De D66-fractie is het hiermee eens en de heer E. de Vries vraagt daarom waar in het plan de concrete maatregelen zijn opgenomen voor elektrische fietsen, bijvoorbeeld in de vorm van andere, bredere fietspaden,

- De heer Hoefnagels geeft aan dat het lijkt alsof de trajectaanpak niet helemaal wordt ingezet voor de fiets, wat juist van groot belang is voor de hoofdfietsroutes. Doorstroming

van autoverkeer en OV wordt in het Mobiliteitsprogramma wel op de eerste regel genoemd, die van de fiets niet. Dat lijkt een omissie.

- Over het OV is D66 in grote lijnen tevreden. Als men extra investeert in de dikke lijnen, wat zijn fractie steunt, zal het ergens anders met minder toe moeten. Het zoveel mogelijk mensen vervoeren met OV vraagt tenminste om een goed concurrerend OV op drukke trajecten. Dat voor de minder drukke trajecten iets anders moet worden bedacht, steunt D66. Maar om, voordat het alternatief bekend is, al in te stemmen met het schrappen van lijnen waar minder dan acht reizigers per uur gebruik van maken, gaat hem te ver. Zijn fractie wil verder spreken over wat hiervan de consequentie zou zijn. Waaruit bestaan de mogelijke alternatieven?
- De komende jaren wordt de doorstroming op het hoofdwegennet verbeterd. Dit betekent ook iets voor het functioneren van het provinciale wegennet. Nu er een nieuwe Mobiliteitsvisie wordt opgesteld, moet worden afgewogen welke onderdelen van provinciale wegen kunnen worden veranderd van een gebiedsontsluitingsweg naar erftoegangsweg. Dat wordt vooralsnog niet gedaan. Een voorbeeld zijn de provinciale wegen die parallel aan de A27 en de A2 liggen: de N417 in de gemeente De Bilt en de N201 in de gemeente Stichtse Vecht. Dit zijn provinciale wegen, maar zij zijn slechts van lokaal belang geworden. Indien de gemeenten wensen dat deze wegen op termijn worden afgewaardeerd tot erftoegangsweg, dan moet de provincie goede argumenten hebben om daar niet in mee te gaan. De provincie zou ruimhartiger om moeten gaan met dergelijke verzoeken. De verbetering van de verkeersveiligheid is hierbij een belangrijke afweging. Niet alleen het ontbreken van vrij liggende fietspaden is een reden om een weg af te waarderen, maar ook de aanwezigheid van een groot aantal uitritten en/of woningen.
- D66 mist een specifiek programma voor de bereikbaarheid van de economische kerngebieden, terwijl bijvoorbeeld voor De Uithof de bereikbaarheid van het allergrootste belang is. De Uithof wordt weliswaar genoemd als nationaal knooppunt, maar de uitwerking is gericht op het OV. Of De Uithof bereikbaar blijft per auto of per fiets wordt niet in het programma opgenomen. In de Mobiliteitsvisie ontbreekt De Uithof compleet. Overigens geldt hier wel dat zo min mogelijk auto's moeten worden aangetrokken door het aanbieden van volwaardige alternatieven. De afwegingen hieromtrent mist de fractie.
- D66 is tevreden met de inzet in het Mobiliteitsprogramma op goederenvervoer over water via de Port Of Utrecht. In de Visie staat De Isselt in Amersfoort genoemd, doch in het Programma niet meer. De fractie twijfelt of dit in de Visie opgenomen moet blijven.

De heer Meijer vraagt hem naar de reden.
De heer Hoefnagels licht toe dat het goederenvervoer op de Eem tot problemen leidt. Er is erg weinig vraag naar De Isselt als 'Port Of Amersfoort'. Hij adviseert het college dringend om, wanneer wordt gesproken over het goederenvervoer over water, contact op te nemen met de Rotterdamse haven.

- Met betrekking tot de geluidsbelasting is in de Mobiliteitsvisie een grens van 61 dB opgenomen. D66 vindt dat terecht. In het Mobiliteitsprogramma staat echter op pagina 42 65 dB. D66 neemt aan dat dit een fout is.
- In het Mobiliteitsprogramma wordt uitgebreid ingegaan op allerlei andere provinciale thema´s, zoals waterveiligheid en natuur. Daaruit komt duidelijk naar voren dat de provincie integraal kijkt naar alle beleidsvelden. Hij complimenteert het college hiermee. Sommige paragrafen zijn daardoor echter te beperkt. Zo staat er een paragraaf waarin het dilemma wordt gesignaleerd tussen bomen en verkeersveiligheid. Er staat echter niet in hoe daar mee om wordt gegaan.
- Tenslotte wil D66 met een verwachting eindigen. Dit is een provinciaal Mobiliteitsplan. Provinciaal beleid, dus. Een groot deel van de provincie behelst de regio Utrecht. Het was netter geweest als de provincie iets nadrukkelijker beleidsvoornemens uit de lange termijn

Mobiliteitsvisie van het BRU had meegenomen in deze provinciale Visie. D66 verwacht dat uiteindelijk óók de gemeenten rondom Utrecht zich goed kunnen vinden in deze Mobiliteitsvisie, zodat bij het opheffen van de BRU geen grote gaten in het beleid vallen.

De PVV-fractie vindt de Visie realistisch en kan zich vinden in de hoofdlijnen die de VVD-fractie aangaf. De heer IJssennagger laat weten dat de belangrijkste invalshoek uit de Visie de goede bereikbaarheid is, die van groot belang wordt geacht voor de aantrekkelijkheid en kracht van de provincie en de concurrentiepositie van de provincie. Dit moet leidend zijn. Er is goed ingezet op een mobiliteitsnetwerk dat mensen en goederen snel op hun bestemming brengt. Er worden geen starre uitgangspunten gehanteerd, er is voldoende ruimte om te anticiperen op ontwikkelingen.
De analyse op pagina 14 en 15 is een goede. Er staat dat de trend bij de auto nog steeds een toename van het autogebruik is. De PVV-fractie concludeert hieruit dat de auto nog steeds het belangrijkste vervoermiddel is voor de komende jaren en dit zal blijven.
Het afnemen van het aantal autoverliesuren op provinciale wegen is een goede doelstelling.
De constatering dat er minder van het OV gebruik wordt gemaakt op het platteland en meer in de stad is een realistische.

- Wat mist in de Visie is de door zijn fractie gewenste tweedeling in het OV: mensen die geen haast hebben en zo dicht mogelijk van A naar B willen worden gebracht, met daarnaast een metroachtige flits-OV. Twee OV-methoden die apart benaderd zouden moeten worden terwijl hier alle vormen van OV bij elkaar worden gevoegd.
- Spreker vindt het realistisch om te lezen dat de fiets voornamelijk wordt gebruikt voor afstanden tot 2,5 km. Dat is kennelijk de praktijk. De elektrische fiets is een heel ander vervoermiddel. Spreker heeft de indruk dat de Solex van vroeger in een moderne versie is teruggekeerd. In toepassing verschillen de twee niet.
- Voor zijn fractie is de fiets geen redelijk alternatief voor de auto, al dan niet in combinatie met metroachtig OV-vervoer. Een fiets is een vervoermiddel voor een andere doelgroep.
- Op pagina 15 lijken de twee punten
  ‘1. Openbaar Vervoer is minder aantrekkelijk voor stedelingen door welvaartsstijging en suburbanisatie…’.
  3. ‘Toename van de vraag in stedelijke gebieden, de groei werkende bevolking’.
  elkaar tegen te spreken, hij zou hierop graag een toelichting ontvangen.
- Pagina 26,’dit betekent niet altijd het volledig accommoderen’: voor de PVV-fractie houdt dit in dat er wel altijd zo maximaal mogelijk wordt geaccommodeerd, alleen daar waar het echt niet anders kan. Dit in tegenstelling tot wat men in de praktijk ziet wanneer wordt geprobeerd reizigers met bepaalde maatregelen in een ander vervoermiddel te krijgen.
- Pagina 28, stimuleren van de fiets: de PVV-fractie steunt dit maar dan wel in positieve zin: niet door het minder aantrekkelijk maken van andere vervoermiddelen.
- De heer IJssennagger vraagt zich af in hoeverre de BRU-aanbesteding van het OV de effectiviteit van het OV doorkruist bij een concessieverlening aan een andere vervoerder. Komen er twee concessienemers in de provincie of moet door de provincie voor dezelfde vervoerder worden gekozen?
- Pagina 10 Mobiliteitsprogramma: spreker maakt de opstellers attent op twee foutjes.
  a. ‘Snelheidsregime buiten de bebouwde kom bij erftoegangswegen: *0 km* en in specifieke gevallen 30 km’ en in het vakje eronder staat
  b. ‘Snelheidsregime *buiten* de bebouwde kom’, dit moet binnen de bebouwde kom zijn.

De heer IJssennagger geeft aan dat zijn fractie zich in hoofdlijnen kan vinden in zowel de Visie als het Programma. Hij wenst het college sterkte in het verdere traject.

De heer Fastl viel met name het verschil tussen dit stuk en de documenten in het verleden op: het is niet zozeer een blauwdrukgedachte als wel een netwerkgedachte. Dit verklaart de kritiek van de PvdA-fractie. In vorige edities was het streven om een verschuiving in de modal split te bereiken. Dit werd gekwantificeerd maar nooit bereikt. In deze Visie wordt niet tevoren gezegd dat iets moet worden bereikt, er wordt gekeken naar wat bereikt kan worden.
De heer E. de Vries benadrukt dat het effectieve van een dergelijk streven was, dat het aantal OV-gebruikers veel lager lag dan nu. Een overheid kan proberen te stimuleren, het einddoel wordt wellicht niet bereikt, maar er vindt wel een verschuiving plaats. Het verbaast spreker dat de fractie van GroenLinks dit wil loslaten. Hij vermoedt dat GroenLinks het eens is met onder meer de PvdA dat er een neiging is om toch maar de auto te gebruiken, wat consequenties zal hebben voor de luchtvervuiling.
De heer Meijer vat de woorden van de heer Fastl als volgt samen: er zijn doelstellingen geformuleerd, die zijn niet gehaald dus formuleren wij ze niet meer. Het was hem al langer niet helder op welke manier GroenLinks invulling geeft aan het beleid van het college. Op deze manier kan GroenLinks rustig twintig jaar probleemloos in het college blijven zitten.
De heer Fastl merkt op dat niemand van de zijde van GroenLinks heeft aangegeven dat de fractie afstapt van het principe. In vorige visies werd het einddoel niet bereikt. De vraag is hoe men kan bereiken wat men wil.

- GroenLinks heeft altijd gepleit voor vooral een hoger fietsgebruik. Hierover staat wat in het stuk, al zou de fractie dit graag concreter zien.
- In het stuk staat niet dat er veel nieuwe wegen worden aangelegd, wat positief is.
  De westelijke randweg bij Woerden staat op een kaart ingetekend, zijn fractie is van mening dat deze weg overbodig is en zou de weg graag geschrapt zien.

De heer Meijer vraagt of de westelijke ontsluiting in Amersfoort geen prioriteit meer heeft voor de GroenLinks-fractie.
De heer Fastl geeft aan dat hij sprak over nieuwe doorsnijdingen, dat is daar niet het geval.
De heer Meijer betwijfelt dit.

- De heer Fastl is het eens met de PvdA-fractie dat er teveel naar economische motieven wordt gekeken. Trein, Lightrail en Randstadsporen worden steeds meer gebruikt voor recreatieve doeleinden. Dit geldt ook voor fietsnetwerken. In de Utrechtse Heuvelrug ziet men de grootste knelpunten juist buiten de spitsuren, een grote groep elektrische fietsers maakt dan gebruik van het smalle fietspad.
- De ambitie die er staat is een goede, er wordt samen met gemeenten aan het fietsnetwerk gewerkt. Maar de budgetten hiervoor worden pas in 2018 vrijgegeven. GroenLinks meent dat, als er extra wordt geïnvesteerd in een fietsnetwerk, hier ook meer gebruik van wordt gemaakt, wat enige verlichting geeft op provinciale wegen. De enige mogelijkheid om te zien of dit daadwerkelijk verschil maakt, is om zo snel mogelijk hierin te investeren.
- De PvdA gaf aan dat het aan het bedrijfsleven wordt overgelaten, deze mening deelt de GroenLinks-fractie ten dele. Soms wordt er een traject ingegaan, bijvoorbeeld bij mobiliteitsmanagement, waarbij de provincie een verplichting voelt, maar dit hoeft niet een financiële te zijn. Spreker meent dat de provincie zich verplicht moet voelen om het ingegane traject constant te monitoren en zo nodig een deel terug te nemen.
- Er staat ‘OV vraaggericht en betaalbaar’. Het is niet duidelijk wat vraaggericht inhoudt. De heer Konings stelde dat prijzen dalen als er veel vraag is. Dit werkt niet altijd zo, een prijs kan ook zakken bij teveel aanbod.
  Inzetten op de dikke lijnen is van belang. Hiermee kan worden bereikt dat mensen de auto laten staan. Hij vindt het terecht dat de PVV-fractie daarop inzet. Wat in het stuk echter niet terugkomt, is de sociale kant van het OV, wat er gebeurt met de servicelijnen. Mensen die afhankelijk zijn van OV worden steeds meer afhankelijk van servicelijnen. De

GroenLinks-fractie zou graag in de Visie opgenomen zien hoe daarmee wordt omgegaan. De betreffende bussen zijn vaak niet toegankelijk voor mindervaliden.

- Een ander punt dat zijn fractie graag in de Visie opgenomen ziet, is hoe wordt omgegaan met mensen die mindervalide zijn. Dit blijft op alle terreinen onderbelicht.
- Spreker is blij met de netwerkgedachte. CDA en D66 stelden vragen over de bezettingsgraad van bussen, stel dat slechts acht mensen gebruik maken van een lijn. Het kan echter zo zijn dat die acht personen overstappen en een volgende trein of bus ook minder bezet wordt als de lijn wordt opgeheven.
- Er zijn verschillende presentaties geweest over hoe het college om wil gaan met geluidsoverlast. Zijn fractie heeft hier enigszins vertrouwen in: er worden minimumeisen gesteld, er wordt gekeken naar hoe meer kan worden bereikt met hetzelfde geld en er wordt zelfs gelobbyd voor meer geld.

De heer E. de Vries vraagt of de heer Fastl kan ingaan op zijn tevredenheid over het bestrijden van geluidsoverlast in de natuur, hierover staat volgens hem niets in het stuk.

- De heer Fastl erkent dat hier minder over wordt gezegd. Hij wil dan ook aansluiten bij D66 voor wat betreft het afwaarderen van wegen. Geluidsoverlast, maar ook bijvoorbeeld het aanrijden van reeën, kan een reden zijn om snelheden op provinciale wegen door natuurgebieden te verlagen.
- In de wat lange inleiding van het stuk wordt gesproken over trends. Zo is er een beperkte groei van het gebruik van de auto. Er is echter verschil tussen autogebruik en autobezit. De fietsstad Houten heeft het hoogste autobezit, maar wellicht is het gebruik daar lager met alle investeringen in fietspaden. Een ander punt is dat in Amsterdam het autobezit onder jongeren zeer duidelijk afneemt. Het autogebruik in het algemeen in Amsterdam is teruggegaan van 35% naar 31%. Over dergelijke trends zou spreker meer opgenomen willen zien. Een groot deel van de provincie Utrecht krijgt een steeds meer stedelijk karakter en moet dus meer worden gezien als Amsterdam dan als de landelijke trend.

Mevrouw Bloemberg vult aan dat er sprake is van een derde minder autobezit onder jonge mensen in Amsterdam.
De heer IJssennagger merkt op dat Houten niet een goed voorbeeld is. Er zijn goede fietspaden maar het is vaak niet mogelijk om met de auto van de ene straat naar de andere te komen vanwege allerlei blokkades.
De heer Hoefnagels wijst erop dat dit gebaseerd is op afstanden tot 2,5 km en de PVV-fractie gaf zojuist aan dat men tot 2,5 km de fiets kan gebruiken.
De heer IJssennagger memoreert zijn opmerking dat de fiets een vervoermiddel voor een andere doelgroep is. Wil men niet natregenen, dan gaat men die 2,5 km niet per fiets.
De heer Fastl vindt dat Houten een goede case zou zijn. Wel is hij benieuwd of men is voorbereid op de elektrische fiets. Drempels en oversteekplekken zijn volgens hem niet voorbereid op hogere snelheden.
De heer E. de Vries wijst erop dat er meerdere voorbeelden zijn waarbij GroenLinks de fiets wil stimuleren door de auto te blokkeren. Hij vraagt hoe de fractie dit ziet. Hij is van mening dat Amsterdam moeilijk is te vergelijken met plaatsen in de provincie Utrecht. Met de fiets komt men in Amsterdam sneller van oost naar west dan met de auto. Een autobezitter in Amsterdam moet, ook als hij de auto niet veel gebruikt, veel parkeergeld betalen.
De heer Fastl dankt de heer E. de Vries voor het op deze wijze ondersteunen van zijn betoog. Fietsen stimuleren werkt inderdaad het beste. Het blokkeren van de auto gebeurt meestal op gemeentelijk niveau. Het lijkt de fractie niet verstandig om op provinciale wegen een blokkade op te werpen.

- De wensen van het BRU zouden opgenomen moeten worden in het stuk. Als voorbeeld neemt de heer Fastl het tramnetwerk zoals het BRU dit ziet, doorgetrokken naar Zeist en

met een by-pass richting Leidsche Rijn. Dit heeft te maken met de vraag hoe efficiënt buslijnen of de combinatie fiets/tramlijn kunnen worden ingezet.

Wat weemoedig laat de heer Meijer weten dat hij ook graag eens zou kunnen meedelen dat zijn fractie erg tevreden is met een stuk. Iedere keer komt men op hetzelfde uit: de meerderheid in de Staten:

- vindt dat de overheid een zo klein mogelijk rol moet hebben,
- vindt dat het functioneren van de overheid niet het gewenste effect heeft,
- heeft zeer veel vertrouwen in marktwerking en privatisering en
- vindt dat de overheid een zo min mogelijk sturend effect op het beleid moet hebben.

De SP-fractie ziet de overheid niet als een middel om mensen verplichtingen op te leggen maar vooral om borg te staan voor mensen die zonder een overheid overgeleverd zijn aan willekeur.
Dit is ook relevant bij een mobiliteitsplan. Hoe gaat iemand (ook iemand die ouder is, mindervalide is, of zich geen ander vervoermiddel kan veroorloven) van A naar B, hoe worden duurzaamheiddoelstellingen gehaald als op alle wegen de auto wordt gefaciliteerd en als wordt aangegeven dat er vraaggestuurd wordt gewerkt, maar alleen als de behoefte zich eenmaal heeft gedefinieerd (als een exploitant zeker weet dat hij niet een financieel risico loopt met een exploitatie)? Een overheid probeert mensen mee te nemen in vragen als:

- hoe zou de samenleving er uit moeten zien in de toekomst,
- hoe zou men zich moeten kunnen verplaatsen,
- hoe haalt men de duurzaamheiddoelstellingen en
- hoe verbetert men de kwaliteit van leven met elkaar?

- Het is van belang voor onze samenleving om ervoor te zorgen dat het OV daarvoor een voor de hand liggend en goed alternatief biedt. Die ambitie, die wat smalend door coalitiepartijen als iets uit het verleden wordt afgedaan en als iets dat niet werkt, ontbreekt in dit plan. Dit heeft zijn fractie vaker aangegeven. Het grote probleem ligt bij de reistijd en de afstand. Duurt de reistijd met het OV aanzienlijk langer dan die met de auto, dan zal de verleiding om de auto te nemen toenemen. Met dit beleid wordt dan gezegd: het blijkt dat er geen vraag is, dus wij gaan het OV niet inzetten. Dit is een fundamenteel verschil van inzicht. De volgende elementen zijn afgeleiden hiervan:

Wat het vraaggericht OV-gebruik betreft, wijst de heer Fastl erop dat nu wordt ingezet op lijnen waar eerst amper gebruik van OV werd gemaakt. Een voorbeeld is Amersfoort - De Uithof, hier is nu een goed gebruikte OV-verbinding, terwijl hier geen vraag naar leek te zijn. Hij onderschrijft wat de heer Meijer aangaf, namelijk dat niet kan worden gezegd dat, als ergens geen gebruik is, er dus geen vraag is. Soms is het ook andersom.

- De heer Meijer vult aan dat er een geconstateerde vraag was en is op die trajecten waar op een zekere manier aan werd voldaan. Dit is echter niet het antwoord dat in het Mobiliteitsplan moet worden opgenomen. Hij memoreert het BRU, die bezuinigde en de dikke lijnenstructuur nog meer manifest maakte. Dergelijke ontwikkelingen baren hem zorgen en zij zouden een dominante rol in de invulling van het Mobiliteitsplan moeten spelen. Hij vraagt welke voorzieningen worden getroffen om ervoor te zorgen dat de ondermijnde OV-structuur in het BRU-gebied niet de norm wordt voor de rest van de provincie, hoe wordt ervoor gezorgd dat de dikke lijnenstructuur (die trajecten lopen goed, maar als men van allerlei wijken naar die dikke lijn terug moet, moet men de Regiotaxi nemen, de Haarlemmerolie die dit college schijnt aan te hangen. Dit geldt ook voor het Meanderziekenhuis en de verbinding met Leusden en Achterveld) niet te dominant wordt.

De heer Fastl vindt dat het terecht wordt aangekaart, daarom bracht hij zelf de servicelijnen naar voren. Dit is echter het dilemma: men kan de modal split van het OV omhoog willen brengen, dit kan worden bereikt door de technisch gezien minder rendabele lijnen er tussenuit

te halen en alles op de dikke lijnen te zetten. Maar daarmee wordt de sociale kant weggezet. Deze discussie moet worden aangegaan.
De heer Meijer vreest dat dit dilemma's voor de heer Fastl zullen blijven, want de situatie vraagt om fundamentele keuzes. Men ziet dit terugkomen in de provinciale aanpak: dikke lijnen waarvan de rentabiliteit is verzekerd en de rest moet de Regiotaxi gebruiken. Dit is echter de doodsteek voor het OV, met name in het belang van diegenen die niet de mogelijkheid hebben om zich met de auto en andere transportmiddelen te vervoeren.

- De fiets heeft een meer prominente plek gekregen in het Mobiliteitsplan. De vraag is waar de ruimte die aan de fiets wordt gegeven vanaf gaat. Spreker vreest voor een ondertoon van: zoveel fietsen - bussen zijn niet zo nodig. De coalitie is natuurlijk blij met die fiets, de nederlagen die de coalitie heeft geleden wat betreft de prioriteitsstelling kunnen zo iets meer verteerbaar worden gepresenteerd. De fiets verdient de plek die hij heeft, maar hij kan en mag niet de vervanger worden van het OV in breed verband, in die zin geeft hij de heer IJssennagger gelijk.
- De prioritering 'minder slachtoffers' lijkt voor de hand te liggen, spreker complimenteert het college ermee.
- Wat businesscases bij netwerklocaties, binnenhavens en overslaglocaties betreft, vindt de heer Meijer dit een aanpak die door het hele stuk sijpelt: de rol van het bedrijfsleven wordt steeds prominenter. Het is waar dat er in beperkte mate gebruik wordt gemaakt van een dergelijke voorziening en dat het niet eenvoudig is om de Eem die plek te geven. Maar dan moet de provincie zeggen: wij gaan voor miljoenen Euro's investeren, dat is methode 1. Dit vindt hij echter een tekort aan ambitie. Methode 2 zou het optimaliseren moeten zijn, offensief inzetten en problemen zien te overwinnen.
- Spreker waardeert de aanpak om te komen tot het Mobiliteitsplan. Uit ambtelijke hoek werd ooit gevraagd: verkeersmanagement, hoe zal dat er over ongeveer twintig jaar uit zien? In reactie op de visie van de SP-fractie, zei de ambtenaar te verwachten dat de overheid hier bijna geen rol meer in zal spelen, maar dat het bedrijfsleven dit regelt. Kijkend naar de verantwoordelijkheid die de overheid heeft voor degenen die niet zelfstandig in hun belangen en behoeftes kunnen voorzien en de overheid nodig hebben, en de verantwoordelijkheid voor de duurzaamheid, dan maakt dit een dergelijke ontwikkeling zeer onwenselijk. Daarom is een andere insteek noodzakelijk.

De heer De Heer complimenteert namens de ChristenUnie de opstellers met het voorontwerp. De fractie kan zich grotendeels vinden in de uitgezette koers en de integrale aanpak. Op sommige onderdelen zou zijn fractie meer gas willen geven en op andere op de rem staan.
Ten aanzien van de Mobiliteitsvisie heeft spreker de volgende op- en aanmerkingen:

- Bij de prioriteiten mist hij de uitwerking van het beleid voor de elektrische fiets. Bij de Startnotitie gaf zijn fractie aan drie prioriteiten te hebben: aanpak van verkeersveiligheid (dit zit er sterk in), aandacht voor het OV (dit zit er sterk in) maar de uitwerking van de consequenties van de elektrische fiets is onvoldoende. In feite is de 15 km een beperking. Er is al woon- en werkverkeer dat verder gaat en moeiteloos van Amersfoort naar Utrecht, De Uithof wil via een hogesnelheidsfietspad. De Fietsersbond kwam een paar jaar geleden met een verkeerspadenplan speciaal voor elektrische fietsen, op een pad voor gewone en elektrische fietsen is sprake van wisselende snelheden. De Fietsersbond pleit voor een apart netwerk voor de elektrische fiets, ook voor woon- en werkverkeer. Dit gaat verder dan 15 km. In de Visie staat een speciaal netwerk van fietspaden beschreven. Spreker vraagt zich af in hoeverre dit overeenkomt met de genoemde hogesnelheidsfietspaden.
- Uit de analyse van het SMPU+ kwam naar voren dat gedragsbeïnvloeding te weinig was uitgewerkt. In dit Plan komt dit naar voren bij het onderwerp verkeersveiligheid. Maar als het gaat over de keuze van vervoermiddelen, wordt dit opengelaten. Andere fracties

noemden dit ook. In wetenschappelijke studies blijkt dat de spitsrijder flink is te beïnvloeden als het gaat om het mijden van de spits door het mijden van spitstijden. Op dat vlak kan meer worden gedaan. Dit wordt deels bij het bedrijfsleven neergelegd, maar volgens de heer De Heer ligt er een taak bij de overheid om dit verder in te vullen met het bedrijfsleven.

- De Ladder van Verdaas is bijna helemaal terug te vinden, alleen de tweede trede mist: het anders beprijzen van mobiliteit. Gedrag kan worden beïnvloed door ervoor zorg te dragen dat per kilometer moet worden betaald. Dit hoort eigenlijk thuis in het Mobiliteitsplan.
- Spreker zou het betreuren als het gebruik van MER-rapporten zou worden beperkt tot de voorkeursvariant. Het instrument is er juist voor bedoeld om varianten te vergelijken.

Ten aanzien van het Mobiliteitsprogramma heeft spreker de volgende op- en aanmerkingen:

- Dit programma is voor 2015-2018, de herziening is in 2018. Maar dan wordt de volgende statenperiode overgeslagen. Hij vraagt of dit Programma parallel loopt aan de Ruimtelijke Structuurvisie die in de volgende statenperiode wel wordt herzien.
- Spreker memoreert een onderzoek waarbij naar voren kwam dat, als er bij aangepaste vormen van vervoer (bijvoorbeeld Regiotaxi, scholierenvervoer en dergelijke) beter wordt samengewerkt, er veel financieel voordeel valt te behalen. De ene vervoerder is actief in de spits en staat verder stil, de ander staat juist stil in de spits en is buiten de spits actief. Door één concessie te geven voor deze vervoersmethoden, wordt er beter samengewerkt.
- Veel projecten zijn vastgelegd in het VERDER-pakket. Er zijn gemeenten die anders willen kijken naar trajecten in plaats van naar knelpunten. Kan de ommezwaai van knelpunten naar trajectaanpak niet eerder worden gemaakt? Ook vraagt de heer De Heer of het voldoende met projectlijsten gebeurt.
- Wat de aanpak van de blauwe en oranje sterren betreft, vraagt spreker zich af of die voorrang krijgen als het gaat over de trajectaanpak.
- De heer De Heer zou graag discussiëren over Soestdijk aan de hand van de projecten en knelpunten. Wat voor bestemming hier ook aan wordt gegeven, de barrièrewerking van de provinciale weg moet worden verholpen. De directeur stelt de provincie voor om al een voetgangersoversteek of -onderdoorgang aan te leggen. Wellicht kan dit al worden opgenomen in het Mobiliteitsplan.
- De passage over evacuatieroutes bij dreigende dijkdoorbraken boeit. Gedeputeerde De Vries geeft telkens aan dat er nog te weinig bekend is over het Deltaprogramma om de consequenties te weten. Blijkbaar zijn die toch te overzien, gezien de evacuatieroutes.
- De eventuele afschaffing van de Studentenkaart zou niet moeten resulteren in buitensporige tariefsverhogingen.
- Spreker vraagt aandacht voor punten uit het PCL-advies die niet zijn verwerkt. De PCL adviseerde te kijken naar combinaties van functies, woningen en wegen, wegen en energiesystemen, en adviseerde te onderzoeken welke rol technologische oplossingen kunnen spelen bij het verbeteren van verkeersveiligheid. Het PCL hield ook een pleidooi voor een digitaal platform om de expertise op het gebied van logistiek in de regio in te kunnen schakelen. In de Visie staat veel over partners, maar te weinig over de rol die de bedrijven kunnen spelen bij de innovatie daarin.

Mevrouw Hoek memoreert dat de ingebrachte punten alle tot doel hebben om tot een goed Mobiliteitsplan te komen. Zij zal het vervolg van vandaag afwachten.

- Zij is verheugd over de komende opheffing van de BRU. Een gemeente als Stichtse Vecht heeft hier veel last van, het OV wordt gedeeltelijk door de BRU georganiseerd en gedeeltelijk door de provincie. Dit loopt slecht.

- Op de kaartjes op pagina 23, 25 of 26 lijkt het of de noordpunt van de provincie Utrecht bijna niet meedoet. Het OV is daar slecht, maar het is wel de lijn tussen Amsterdam en Utrecht. Het vervoer van patiënten en medewerkers uit de omgeving naar het AMC is niet goed geregeld. Het is dan wel Noord-Holland, maar de voortuin van het AMC ligt in de achtertuin van Abcoude. Abcoude is bijna nergens bij betrokken: de bus stopt zelfs niet voor het treinstation.
- Als een busje ’s morgens drie keer per half uur rijdt, maar ’s avonds stopt om 18.00 uur, dan kan een forens niet meer thuis komen.
- De meeste inwoners van buitengebieden gaan naar de grotere steden voor werk. Zij nemen de auto als zij er niet met het OV komen. Maar als zij een kwart van hun salaris kwijt zijn aan parkeren, ontstaat er een ander probleem. Haar fractie pleit voor een meer efficiënte manier van OV, met name de aansluitingen.
- Nijenrode is een visitekaartje van de provincie, maar de Intercity stopt er niet of nauwelijks. Tussen provincie en gemeenten is overleg hierover, maar de aanbieders van OV moeten hier ook bij worden betrokken.
- Vinkenveen wordt als knelpunt vermeld. Hoe eerder dit kan worden opgepakt, hoe beter. Behalve de grote lijnen moet ook het onderliggende wegennet worden gefaciliteerd.
- In het stuk staat dat ouderen in de toekomst beter opgeleid en rijker zijn. Dit hoeft zeker niet zo te zijn. Haar fractie waarschuwt daarbij voor het effect van de regeringsmaatregelen op het inkomen van ouderen.
- Mevrouw Hoek pleit ervoor om toekomstgericht te denken bij eventuele ontwikkelingen, bijvoorbeeld bij parkeermogelijkheden bij treinstations. Als er niet geparkeerd kan worden (Breukelen), kiezen forensen eerder voor de auto.
- De 50PLUS-fractie vraagt aandacht voor de sluiproute tussen de A2 en A27 middels de N201.

Mevrouw Bloemberg brengt namens de PvdD- fractie het volgende naar voren:
- Er zou meer nadruk moeten worden gelegd op minder vervuilend vervoer.
- Het is goed dat wordt aangegeven dat de huidige generatie twintigers minder status verbindt aan het autobezit.
- Het doel is om OV-reizigers meer tevreden te maken. Dit is positief.
- In de Visie staat dat, daar waar de filekans toeneemt, de autoreiziger een alternatief moet worden geboden door een goed OV. Haar fractie wil benadrukken dat een goed OV nodig is, zodat de reiziger niet eens voor de auto zal kiezen.
- Haar fractie sluit zich aan bij de gemaakte opmerkingen (door onder meer de ChristenUnie) over de fietspaden en de elektrische fiets.
- Bij de nieuwe aanleg van wegen wordt meer rekening gehouden met overstekende fietsers. Mevrouw Bloemberg vraagt naar de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers van bestaande wegen, onder ander het langdurige wachten voor stoplichten maakt dat mensen voor de auto kiezen.
- In het stuk staat dat knooppunten, middelbare scholen en werklocaties snel bereikbaar per fiets moeten zijn. Aan dit rijtje zouden hogescholen en universiteiten moeten worden toegevoegd.
- In het stuk is weinig aandacht te vinden voor de kwaliteit van de leefomgeving. Er zouden meer concrete maatregelen in naar voren mogen komen over bijvoorbeeld geluidsoverlast, effecten op de natuur en effecten op wild in de natuur.
- Positief is dat de provincie het fietsparkeren op stations mede-financiert. Het stallen van een fiets kost veel tijd door ruimtegebrek. Dit zou een reden kunnen zijn voor de fietser om naar de auto over te gaan. In het MIRT-overleg is de motie Ouwehand/De Rouwe

(over het fietsparkeren) aangenomen, waarin de regering wordt opgeroepen om in gesprek te gaan met gemeenten, ProRail en NS. Wellicht kan de provincie zich hierbij aansluiten.
- In de Volkskrant was te lezen dat de grote steden de EU-norm stikstof niet halen. Het verkeer levert daar een grote bijdrage aan. Dit is ook een reden om meer aandacht aan minder vervuilend verkeer te besteden.

De heer Meijer vraagt of mevrouw Bloemberg bedoelt pro OV en minder auto?
Mevrouw Bloemberg bevestigt dit: pro OV, pro fiets en minder auto.

De voorzitter laat weten dat er, met het oog op de tijd, geen gelegenheid zal zijn voor interrupties tijdens de beantwoording door gedeputeerde Van Lunteren.
De heer Meijer deelt mee dat hij onder protest akkoord gaat.

Gedeputeerde Van Lunteren complimenteert de statenleden voor de wijze waarop men zich heeft verdiept in het voorontwerp Mobiliteitsplan. Hij memoreert dat het stuk begin volgend jaar wederom geagendeerd zal worden voor de commissie MME.
Elke fractie heeft punten aangegeven die volgens die fractie aandacht behoeven. Dat verschilde per fractie en de gedeputeerde concludeert dan ook dat het stuk zo ongeveer in het midden is beland. Politieke beschouwingen zullen in een later stadium voorbij komen. Wat nu volgt is een eerste reactie van de gedeputeerde op hetgeen naar voren is gebracht. De gedeputeerde beantwoordt de vragen per fractie maar zal daarbij specifieke onderwerpen in één keer behandelen.

- De belangrijkste vraag van de VVD-fractie is beantwoord door de heer Fastl, deze Visie verschilt met name van de vorige door de netwerkaanpak, waarbij men zich realiseert dat elke modaliteit ingrijpt op een andere modaliteit. Als de aansluitingen niet in beeld zijn, heeft het weinig zin dat er sterk op één facet wordt gestuurd. Wanneer men bijvoorbeeld kijkt naar een knelpunt en alleen de auto belicht, wordt de oversteekbaarheid van de weg voor de fietser niet aangepakt.
- Er is door de heren Graaff en De Heer gevraagd hoe het gaat met programma's als Beter Benutten en Verder in relatie tot de Visie. De gedeputeerde meent dat dit, wat de relatie tot de financiën betreft, vermeld staat in het stuk. Hier liggen bestuursafspraken aan ten grondslag, wellicht moet dit nadrukkelijker worden verwoord.
- Er liggen veel contracten waarin 2020 als uitgangspunt wordt gehanteerd, hier wil de gedeputeerde aan vasthouden. Veel knelpunten zijn dan aangepakt, misschien dat de heer Fastl daarom constateert dat er in het stuk niet veel staat met betrekking tot nieuwe wegen. Na 2020 gaan Visie en Programma meer over tot beheer en onderhoud (door monitoring) en komt er een verschuiving naar andere modaliteiten.
- In reactie op onder meer de bijdrage van de ChristenUnie over de rol van de provincie in relatie tot het bedrijfsleven, laat de gedeputeerde weten dat de provincie de afgelopen jaren juist nauw is opgetrokken met het bedrijfsleven om te kijken hoe het bedrijfsleven beter kan worden aangestuurd. Als men spreekt over 'vraag', doelt men niet alleen op OV maar ook op vraagsturing: hoe kunnen mensen ertoe worden gebracht om op andere tijden te werken. In relatie tot zijn voorgangers, heeft gedeputeerde Van Lunteren zich veel beziggehouden met dit terrein. De provincie wordt hierin ook als voorbeeld gezien. Op een gegeven moment trekt de provincie zich wat terug. Dit betekent niet dat het belang er niet meer is, maar dat er een gedragverandering teweeg is gebracht. Naar de vraag in hoeverre de provincie dan nog noodzakelijk is om daar wat te doen, worden onderzoeken gedaan, onder ander in Beter Benutten. Een voorbeeld is: hoe kan ervoor worden gezorgd dat gedragsbeïnvloeding optreedt door beloningssystemen? Dat wordt samen met het bedrijfsleven opgepakt. Het bedrijfsleven heeft baat bij het invoeren van andere vormen van werken en komt met initiatieven. Dit gebeurt met name bij grote bedrijven, GS zijn nu

bezig om te proberen de kleine bedrijven ook te betrekken. GS gaan hier weloverwogen mee om, zeggen niet tegen bedrijven hoe het moet, maar menen dat er een taak ligt om bedrijven hiermee op pad te helpen.
De toekomst van Beter Benutten, waar ook vragen over zijn gesteld, zal veel meer gaan in de richting van gedragsbeïnvloeding. De vraag is wel of er dan nog financiën voor zijn.

Mevrouw Hoek moet de vergadering verlaten en vraagt de gedeputeerde de vragen van haar fractie te beantwoorden alsof zij aanwezig is.

Gedeputeerde Van Lunteren zegt dit toe.

- De VVD-fractie vroeg naar tariefintegratie: hierbij wordt de gehele reis meer als één geheel gezien.
- Innovatieve bedrijven, duurzame logistiek: de paragraaf Economie is er op die wijze in verwerkt. Dit heeft onder meer te maken met bedrijven op het gebied van verkeersmanagement, die men graag binnen de provinciegrenzen wil hebben. Met dergelijke maatregelen is er de hoop dat dergelijke bedrijven zich hier vestigen. Juist omdat Utrecht een voorbeeldprovincie wil zijn op een aantal van dit soort thema's, is er de hoop dat dit economische spinn-off zal hebben.
- Enkele fracties vroegen naar de criteria voor het tot stand komen van financiële bijdragen. Dit is altijd een uitwerking van Visie en Programma. Omdat het vaak tijdsgebonden is, wordt dit niet in de Visie, die op dit punt tijdloos is opgesteld, opgenomen.
- Er zijn veel opmerkingen gemaakt over de relatie dikke lijnen – kleine kernen. De heer E. De Vries sprak over de slimmere combinaties in Friesland. Er zijn inderdaad veel vormen van OV. De gedeputeerde is er voorstander van om na te gaan hoe dit zo slim mogelijk kan. Hij is aan het lobbyen bij zijn collega's in het land, dit kan wellicht samen worden opgepakt. Ook wordt bekeken hoe dit in het buitenland wordt georganiseerd. In dit verband wordt vaak het voorbeeld van Londen genoemd. Daar wordt de aanbesteding op vervoer en die op materieel uit elkaar gehaald, wat meer sturingsmogelijkheden op het vervoer zou geven. Alle effecten hiervan zijn echter nog niet te overzien.
- Meerdere fracties merkten op dat OV wat minder is uitgewerkt op dat punt. Dat heeft te maken met het feit dat er straks nog een concessie komt (2016), waarbij er ruimte zou moeten zijn voor het maken van losse afwegingen. Ook landelijk houdt de gedeputeerde zich hiermee bezig. Op het gebied van OV is er veel in beweging, als er nu veel specifiek wordt vastgelegd, zou onvoldoende gebruik gemaakt worden van een aantal ontwikkelingen. Het is ook lastig om OV beeldend te maken, wegen zijn gemakkelijker vorm te geven op een kaart. Als men straks meer ingaat op de projecten, dan moet dit wel inzichtelijker worden gemaakt. Het is echter moeilijk om dat in een Visie vorm te geven, zeker met alles wat er op dit moment speelt.
- De gedeputeerde spreekt tegen dat er weinig aandacht is voor OV, iets dat verschillende fracties naar voren brachten. Voor na 2020 is er 60 miljoen Euro gereserveerd. Dit is het enige punt van nieuw beleid. Bij het Rijk is men meer gecharmeerd van de aanpak die bij VERDER was. Een dergelijk experiment zou men aan willen gaan op het gebied van OV. Het Rijk zegt dat ook: probeer, los van alle projecten en lijntjes te kijken en met elkaar een bredere visie vanuit middelen die men bereid is op tafel te leggen. Daarmee zijn er misschien meer mogelijkheden om combinaties te maken. De fractie van 50PLUS adviseerde ook om ProRail en NS hierbij te betrekken, op deze wijze zou dit beter lukken. Zoals onder meer de VVD-fractie aangaf, is het beter de NS niet te benoemen in een Visie tot 2028. Dat er dus concreet wat minder over OV in staat, wil niet zeggen dat de aandacht er niet is. De gedeputeerde spreekt de hoop uit dat hij meer concreter hierover kan zijn op het moment dat het stuk wederom aan de commissie wordt voorgelegd. Bij dit alles is er

een zekere spanning, GS willen de Staten de ruimte geven om aan te geven hoe en waar exact en aan de andere kant de ruimte te zoeken om zoveel mogelijk slimme combinaties te maken. Andere partijen moeten ook uit de voeten kunnen met het stuk. Daarbij moet ook worden geanticipeerd op wat er in de samenleving verandert.

- Wat de vraag van de VVD over het jaartal 2018 betreft: het is een Visie. In 2018 zal er een heel andere manier van sturing plaatsvinden als men hoort hoe men spreekt over Can-systemen en in-carsystemen.
- Op de vraag van de VVD hoe de lijst met nieuwe projecten tot stand is gekomen en waarom het BRU er niet bij betrokken is geweest, laat de gedeputeerde weten dat iedereen er bij betrokken is geweest. Met alle wethouders binnen en buiten de BRU is gesproken, ambtenaren hebben met de ambtenaren binnen de gemeenten gesproken. Er waren weinig nieuwe projecten, het merendeel van de projecten was inzichtelijk. Het betreft meer de programmalijnen en die zijn dus in brede samenspraak opgesteld.
- Met de motie Utrechtse Heuvelrug verkeersplan is de gedeputeerde nog niet bekend.
- In zijn antwoord betrekt de gedeputeerde ook de gemaakte opmerkingen over vraaggerichtheid en betaalbaarheid.
  Het element van recreatie en sociale contacten in het gebruik van vervoer wordt door verschillende fracties, met name de PvdA, gemist. Vanuit GS is met name maar het netwerk gekeken. Eigenlijk zit hier een soort sturingsdeel op: als in de spits met name wordt ingezet op het ontsluiten van economische kerngebieden en iets minder op de sociale functie. Als men kijkt naar de sociale functie, leggen mensen bezoekjes af na 10.00 uur, dan is er ineens een andere manier waarop de financiering voor het OV moet worden geregeld. Als men tijdens de spits iedereen wil laten reizen, ook de sociale component, dan moet op dat moment al het materieel beschikbaar zijn. Dit is de grootste kostenpost van het OV. Dan krijgt de forens minder aanbod dan gewenst zou zijn. Dat is reden dat G.S bij de sturing, de inzetbaarheid van het geheel, met name naar de economische kerngebieden kijken. Het blijft wonderlijk waarom mensen die niet hoeven te werken, in de spits rijden. Dat is een vorm van gedragsbeïnvloeding waar naar wordt gekeken. Misschien moet dit in het stuk wat scherper worden geformuleerd.
  Deze Visie en dit Programma worden met name voor het utilitaire deel, ook van het gebruik van de fiets, gebruikt. Gedeputeerde De Vries zet in op recreatief fietsgebruik.
- Er zijn in algemene zin afspraken gemaakt over recreatief OV in de Recreatienota. Daar wordt met name ingezet op treinstations, dit was bijvoorbeeld de reden waarom het treinstation Hollandse Rading niet is verschoven.
- Inherent aan mobiliteit is dat men te maken heeft met veel besluiten die voor de huidige statenperiode zijn genomen. Huidige beslissingen hebben een doorlooptijd van vier tot zes jaar. Veel zaken waarover de huidige Staten hebben gediscussieerd, zien hun opvolgers terug in de uitvoering. Politiek is nu eenmaal een kwestie van langere termijn.
- Het is niet de bedoeling dat verkeersveiligheid wordt overgelaten aan bedrijven. Het is wel van belang dat men het bedrijfsleven mee krijgt. GS hebben een pakket aan maatregelen waaruit mensen kunnen putten. Aan gemeenten wordt gevraagd ervoor zorg te dragen dat dit in onderwijsinstellingen wordt gebruikt. Gevraagd wordt of dit in bedrijven kan worden gebruikt. Dit laatste deed de provincie in het verleden zelf, daarvoor is nu geen menskracht en geen netwerk. Het is dus een kwestie van samenwerken met bedrijven om de mobilist zoveel mogelijk te bereiken.
- Fracties brachten naar voren dat de fiets wel in de Visie is opgenomen, maar in het Programma is dit vaag gebleven. De gedeputeerde wil dit heel graag concreter, maar dan moet hij zeker weten hoe dit landt bij gemeenten (dit is ook een antwoord op de vraag over fietssnelwegen van de ChristenUnie-fractie). Hierover is met de wethouders gesproken, hij heeft gevraagd wat men zou vinden van een inpassingsplan voor de hele

provincie met het hele fietsnetwerk. Men stond hier positief in, doch verwees naar het feit dat gemeenten in de laatste begrotingsfase zitten en dat er begin volgend jaar verkiezingen voor de gemeenteraad zijn. Spreker doet hierbij een beroep op de commissieleden: dit moet landen in de colleges van de gemeenten, het moet immers integraal gebeuren. De gedeputeerde heeft de gemeenten aangeboden te zullen onderzoeken of de provincie hen hierbij kan helpen, ook bij het financieren hiervan. De ambitie is dus niet minder, de tekst over de fiets is wat vager omdat de gemeenten hier nog niets over konden toezeggen. Als de fiets erin is vervlochten, zal het netwerk sterk verbeteren. Een automobilist is vaker bereid een combinatie met de fiets te maken dan met het OV (het belang daarbij is dat men van deur tot deur kan reizen). De gedeputeerde hoopt nog binnen deze periode een stuk hierover op te kunnen stellen.

- Op de vraag waarom de overheid zich terugtrekt uit programma's als Slim werken, slim reizen benadrukt spreker dat de overheid zich geleidelijk terugtrekt en het overdraagt aan het bedrijfsleven. Dit betekent niet dat het belang daarmee weg is.
- Dat de kwaliteit leefomgeving niet concreet is, heeft te maken met de keuze voor de trajectaanpak. Dit is breed opgepakt binnen het college om te bekijken hoe projecten slimmer (mee)gekoppeld kunnen worden in de organisatie. De trajectaanpak is er één van. Het lastige is dat dit dan weer uit een ander programma komt. Hier is een opening geboden om daarop mee te liften. Stel dat men een aanbesteding doet voor een traject, dan kan worden gekeken naar wat er speelt vanuit andere portefeuilles. De aanbesteding zou dan breder opgezet kunnen worden. Daarbij wordt wel onderscheid gemaakt, GS hebben de keuzes om bepaalde beleidsdoelstellingen te financieren. Door dit scherper af te bakenen, hopen GS dat de integraliteit wordt bevorderd.
- Het feit dat de e-bike niet apart wordt genoemd, is niet een teken van het niet serieus nemen van de modaliteit. De heer Hoefnagels merkte terecht op dat het verhogen van de fietsafstand naar 15 km is ingegeven vanuit dit principe. Het fietsbeleid is erop gericht om de lange afstanden toegankelijk te maken, de kruisingen zijn hier in meegenomen.
  GS staan niet achter losse programma's om mensen een e-bike te laten kopen
- Fracties geven aan dat zij geluidsoverlast in de natuur concreter opgenomen hadden willen zien. De gedeputeerde heeft hierover gesproken met de ambtenaren. Zij antwoordden: de Staten worden niet blij als wij geluidswallen gaan aanleggen bij natuurgebieden. Voor het hele provinciale wegennet wordt wel de decibelreductie breed aangepakt. Afwaardering van deze wegen is geen oplossing, het merendeel van deze wegen is gebiedsontsluitingswegen. Eventuele maatregelen zouden dus niet te handhaven zijn.
- Op de vraag over financiële onderbouwing van de CDA-fractie ging de gedeputeerde al in. Als dit niet duidelijk in het stuk staat, moet dit scherper worden gesteld. Om ruimte te laten voor opvolgers, wil de gedeputeerde onderdelen niet te concreet in te vullen.
- De CDA-fractie (en ook de D66-fractie) sprak over gebiedsontsluitingswegen en de afwaardering daarvan. Er moet oog zijn voor de leefbaarheidspunten: als een provinciale weg door een kern gaat, moeten daar maatregelen op worden genomen. De functie van een weg moet worden beoordeeld op basis van de realiteit. Dit kan worden gedaan op aantallen mensen die er gebruik van maken en door te kijken waar het vertrek van A naar B in zit. Dat is het uitgangspunt. Daarbij komt de consequentie dat, als de veiligheid in het geding is, er hierop maatregelen moeten worden genomen. Er kan niet worden gezegd: omdat deze weg nu daar toevallig doorheen loopt, gaan wij hem afwaarderen.
  De gedeputeerde wil zo min mogelijk sturen op ongevallencijfers. De afgelopen jaren bleek het zeer onaangenaam om in de commissie MME te moeten verklaren dat er te weinig ongelukken zijn gebeurd en dat er daarom geen maatregelen worden genomen. Daarom is meer concreet geworden waar echt op wordt gelet: de oversteekbaarheid (met name voor fietsers) en het binnenkomen van de kern. Daar wil de gedeputeerde los op

proberen te sturen. Op deze manier wordt hetzelfde bereikt maar wordt de realiteit geen geweld aan gedaan. Het streven is dit zo objectief mogelijk te doen. De gedeputeerde staat open voor andere suggesties.

- Efficiency als norm, met name inzicht op de consequenties op de aantallen: de D66-fractie heeft gevraagd naar hoe moet worden omgegaan met aantallen en hoe die absoluut kunnen worden gemaakt. De fracties geven aan moeite te hebben met het exacte aantal van acht. De gedeputeerde vindt dat er een grens moet worden gesteld bij wat men wil doen, er moet worden bepaald wanneer wat voor soort OV wordt inzet. Met normen geven de Staten nadrukkelijk een kader aan. De gedeputeerde is bereid om met de woordvoerders te spreken over de verschillende invalshoeken, om zo te proberen tot een norm te komen.
  In de Visie probeert de gedeputeerde tot objectiveerbare normen te komen.
- Dat de ambitie wat de Sprinter betreft niet is geformuleerd is een omissie. Dit moet in de uiteindelijke versie duidelijk worden verwoord. Het programma loopt weliswaar af, maar het is nog steeds een ambitie.
- Het verheugt de gedeputeerde dat de fracties het onderwerp verkeersveiligheid in voldoende mate terugzien. Dit gedeelte zou misschien aangevuld moetenworden met de zinsnede dat, zodra duidelijk wordt dat een black spot zich weer voor gaat doen, dit direct wordt opgepakt. De nul moet worden gehandhaafd.
- In reactie op de vraag hoe de afwegingen op het gebied van verkeersveiligheid worden gemaakt op het moment dat de maatregelen worden getroffen, zijn de volgende punten van belang:
  - er is geconstateerd dat er geen black spots zijn,
  - in de Visie staat hoe hiermee rond kernen wordt omgegaan,
  - hoe met oversteekbaarheid wordt omgegaan en
  - er is de CROW.

Ook dit zou wat nadrukkelijker moet worden verwoord in het stuk.

- Spreker is het eens met de D66-fractie dat het niet verstandig is om op de eerste pagina te beginnen met maatregelen waarbij de provincie de stok achter de deur houdt. Dit moet zeker worden gewijzigd in de versie die voor de inspraak wordt gebruikt.
  Wat wordt gesteld is dat de provincie standaard het inpassingsplan inzet. Dat heeft met name te maken met het feit dat dit vaak vanuit gemeenten wordt aangegeven.
- Het gedeelte over de MER-studies staat wellicht niet zo verwoord als men voor ogen had. Eerder gaf de gedeputeerde al aan dat er met varianten wordt gewerkt. Hier gaat het om het volledig doorlopen van een MER. Bij A12-SALTO is bijvoorbeeld niet de gehele MER doorlopen, maar is er op een aantal zaken getoetst. Bij bijvoorbeeld de aangehaalde westelijke ontsluiting wordt door de gemeente veel voorwerk gedaan en dan past het niet om daarna een hele MER te doorlopen.
  De rol die hij aan de Staten wil geven is dat er in dat stadium een besluit over kan worden genomen. De bedoeling is om tevoren met elkaar de varianten af te wegen, dan wordt een variant gekozen en die doorloopt dan volledig de MER.
  Als de tekst deze reactie uitlokt, moet het anders worden geformuleerd
- Trajectaanpak, wel of niet de fiets: het principe is wel de fiets. Dat is inderdaad een omissie. Voor een deel is het zo dat dit binnen de gemeente wordt gedaan en dan valt het buiten de trajectaanpak. Het is juist dat de fiets daar meer halfslachtig in zit dan de rest.
- De gedeputeerde gaf al aan waar het schrappen van lijnen vandaan komt. Hij wil graag in gesprek met de woordvoerders over hoe daar een norm voor is te stellen.
- Op de kaarten worden de economische kerngebieden wel benoemd en zij zijn daar uitgangspunt. Zij worden niet los benoemd. Als men aangeeft, dat de economische kerngebieden ook in de tekst moeten worden verwerkt, dan wordt bekeken hoe dat op een goede manier vorm kan worden gegeven.

- De Isselt is in de Visie voor het geheel van het netwerk wel van belang. Datgene wat er is, wil men graag behouden. Desgevraagd, antwoordt spreker de heer Meijer dat hier niet op wordt geïntensiveerd als Blue Port ontwikkeling. Er zijn meerdere onderzoeken naar gedaan. Er is een inventarisatie bij bedrijven geweest waarbij de provincie aangaf de aanleg te willen betalen maar bedrijven gaven aan er geen gebruik van te zullen maken. Binnen het IPO wordt bekeken of in gezamenlijkheid het onderliggend vaarwegennet op de MIRT-agenda kan worden gezet. Het probleem is dat er soms wat langs elkaar heen wordt gewerkt waardoor provincies elkaar concurreren.
- Bomen in relatie tot verkeersveiligheid: de reden waarom hier geen kader voor is opgenomen, is omdat dit per geval afgewogen moet worden. Het is vaak een politieke kwestie. In het verleden waren de Staten het vaak oneens met het kader.
- Wat de BRU-beleidsvoornemens betreft: het BRU-deel ontbreekt inderdaad omdat er voor is gekozen om verder te gaan en het besluit niet af te wachten. Het enige wat van de beleidvoornemens niet is meegenomen is de tariefsverhoging. Dit is het beeld dat GS hebben, mocht dit niet kloppen dan moet dit extra worden nagegaan.
- De PVV-fractie miste de tweedeling ‘geen haast’ en ‘snel reizen’, doch dat wordt juist bedoeld met dikke en dunne lijnen. Wellicht kan dit meer helder worden omschreven.
- De gedeputeerde meent uit de opmerking van de heer IJssennagger te begrijpen dat hij zich afvraagt of de e-bike niet eenzelfde lot beschoren zal zijn als de Solex. Spreker meent dat dit niet het geval is, de e-bike is meer ontwikkeld. Bij gezondheidsaspecten wordt de fiets ook meer meegenomen, om het buiten willen zijn en het gezond willen leven. Dat wordt gemeten en dit is dus objectief. De gedeputeerde heeft geprobeerd zo objectief mogelijk te blijven in het stuk.
- Spreker betwist de opmerking dat de fiets geen redelijk alternatief is. Als men een alternatief voor de auto wil zoeken, is dat meer de fiets dan het OV.
- Twee zinsneden lijken elkaar tegen te spreken: ‘het OV is minder aantrekkelijk voor stedelingen’, en ’er is meer vraag naar’. Mocht er een fout zijn gemaakt, dan wordt dit aangepast.
- De PVV-fractie gaf aan: geen negatieve maatregelen, wel stimuleren. Zo is de Visie inderdaad opgebouwd. De bedoeling is dat er geen blokkerende maatregelen worden genomen. Het doel is een zo goed mogelijk netwerk dat zo goed mogelijk in elkaar ingrijpt, waardoor mobilisten zich zo goed mogelijk kunnen voortbewegen, waarbij de sturing wordt gezet op het op andere tijdstippen laten reizen van mensen en door andere modaliteiten goed te faciliteren, zodat die meer worden gebruikt.
- Op de vraag in hoeverre de BRU-aanbesteding die van de provincie doorkruist, antwoordt de gedeputeerde dat hij in 2012 heeft geprobeerd om dat gelijk op te laten lopen. Als het wetsvoorstel door de Kamer is, moet met elkaar worden bekeken hoe dit zo goed mogelijk in elkaar kan worden gepast. Van belang daarbij is dat het provinciaal deel (dat wat in de Staten vastgesteld gaat worden) het uitgangspunt zal zijn.
- Bij het onderdeel snelheidsregimes staan inderdaad foutjes in het stuk en die zullen worden gecorrigeerd.
- In reactie op de bijdrage van GroenLinks over de westelijke randweg bij Woerden, antwoordt de gedeputeerde dat dit een zaak is van de gemeente. De provincie heeft wel aangegeven niet mee te zullen financieren. Spreker meent dat de weg niet nodig is.
- De budgetten voor fietsnetwerken worden pas in 2018 uitgegeven: de gedeputeerde heeft aangegeven waar het jaartal 2018 vandaan komt. De gemeenten zijn nodig hierbij. Voordat er een programma ligt en met de gemeenten een plan is opgesteld, is tijd nodig.
- In reactie op GroenLinks en een opmerking van de heer Meijer, laat de gedeputeerde weten dat ‘vraaggericht’ ook inhoudt dat men kijkt waar de mobiliteitsstromen liggen,

waar men de dikke lijnen ziet op vervoer en welke lijnen rendabel zouden kunnen zijn. De Uithof was hiervan een prima voorbeeld. Men constateert dat daar een stroom is, dan komt men van iets dat niet bestaat tot een lijn.

- Het feederen moet worden meegenomen in het afwegingskader van het aantal mensen per lijn.
- Op de opmerking dat een steeds groter deel van de provincie Utrecht in het stedelijk gebied valt, wijst de gedeputeerde erop dat dit het enige stedelijke gebied in Nederland is waar de centrumgemeente kleiner is dan het ommeland. Mede daarom is het lastig om de Amsterdamse situatie één op één te vergelijken met Utrecht.
- De reden waarom de BRU-netwerken niet op die manier in het stuk zijn verwerkt, is dat de gedeputeerde meent op die manier effectiever te kunnen zijn in zijn lobby. Mocht dit niet zo blijken te zijn, dan kan dit worden aangepast.
- De stelling van de SP-fractie dat het beleid is dat er geen financieel risico voor de exploitant zou mogen zijn in het OV, is niet juist. Het OV zal altijd geld van de overheid nodig hebben, dit principe is vastgesteld. Deze uitspraak wordt echter vaker gedaan. Spreker pleit ervoor om, in het kader van de OV-chipkaart, de OV-gebruikers inzichtelijk te maken wat hun reis werkelijk kost én wat zij ervoor betalen. Op die manier kan worden aangegeven dat de stelling niet juist is.
- Vraaggericht kijken naar mobiliteitsstromen leidt ertoe dat er ook OV bij kan komen; die vraag is eerder door de gedeputeerde beantwoordt.
- De opmerking dat de fiets ten koste gaat van het OV is niet juist. De fiets en het OV zijn de enige twee modaliteiten die een nieuwe geldstroomimpuls krijgen.
- In het kader van gedragsbeïnvloeding, pleit de SP-fractie voor het opnemen van het anders betalen voor modaliteiten. Het is echter Rijksbeleid om daar niets meer mee te doen, dus wordt het niet in de Visie opgenomen. Hierover is in de Staten eerder gesproken.
- In reactie op de opmerking van de ChristenUnie-fractie dat de herziening parallel zou moeten lopen aan de Structuurvisie, stelt de gedeputeerde dat dit zou betekenen dat het stuk na een jaar al weer voor een herziening in aanmerking komt. De gedeputeerde zou er dan voorstander van zijn om het traject stop te zetten en daarna verder te gaan. In coalitieonderhandelingen kunnen daar eventueel weer afspraken over worden gemaakt.
- Met verschillende partijen wordt op dit moment de evaluatie besproken. Het uitgangspunt van de trajectaanpak is geschreven vanuit de veronderstelling dat VERDER is gerealiseerd.
- De opvatting van het college over Soestdijk is bekend. Er is een positieve grondhouding maar eerst wordt afgewacht wat het Rijk doet (dit wijzigt met grote regelmaat). Daarna kan gezamenlijk worden bekeken wat er eventueel moet worden aangepast, het college is bereid hierover mee te denken.
- De consequenties van de afschaffing van de studentenkaart en hoe dit in het beleid kan worden meegenomen, wordt op dit moment door de provincies met het Rijk besproken.
- De gedeputeerde zegt toe de opmerkingen van de PCL mee te zullen nemen. Bij de inspraak wordt hierop teruggekomen. Veel van de genoemde punten zijn concrete uitwerkingen en die komen dus later aan bod. Bij de laatste aanbesteding in Woerden is duurzaamheid opgenomen als één van de gunningcriteria. Dit staat niet in het stuk beschreven omdat dit meer vanuit het inkoopbeleid gaat. De gedeputeerde wil, om de vaagheid van het stuk wat te verminderen, nagaan om dit nadrukkelijker te noemen in het stuk.
- De vragen van de fractie van 50PLUS zijn te specifiek, de gedeputeerde zou dan op specifieke trajecten moeten ingaan. Op het advies om rond de tafel te gaan met NS en ProRail heeft de gedeputeerde geantwoord.

- De fractie van de PvdD gaf aan dat de OV-reiziger meer tevreden is. Op dit moment wordt op landelijk niveau, met onder meer ROVER (initiatiefnemer), meer vanuit het perspectief van de reiziger naar het OV gekeken kijken, ook bijvoorbeeld naar de wijze waarop wordt betaald. Wat hier uit komt, zal zoveel mogelijk in de Visie worden verwerkt.
- Aan de motie over het fietsparkeren wordt al invulling gegeven door de provincie in het kader door Beter Benutten. Mede dankzij die motie heeft men goede afspraken met het Rijk kunnen maken. De gedeputeerde complimenteert de fractie van de PvdD hiermee.

Gedeputeerde Van Lunteren bedankt de commissieleden voor hun bijdragen. Hij hoopt dat het stuk hierdoor steeds verbetert. Hij vraagt de commissieleden of het stuk rijp voor bespreking met de buitenwereld wordt geacht.

De voorzitter dankt de gedeputeerde voor zijn uitgebreide beantwoording.
De voorzitter concludeert namens de commissie, met de kleine wijzigingen die zullen worden aangebracht, dat dit voorontwerp Mobiliteitsvisie en Mobiliteitsplan rijp voor inspraak is.

De voorzitter wil, gezien het late tijdstip, geen tweede termijn toestaan.
De heer Meijer brengt als aandachtspunt naar voren de problematiek van de opstapelende abonnementen voor mensen die meerdere vervoersbedrijven moeten gebruiken.

De voorzitter deelt mee dat agendapunt 6 *Statenbrief actieplan omgevingslawaai provinciale wegen,* na overleg met gedeputeerde De Vries, naar de vergadering van maandag 24 juni wordt vergeschoven. Dit wordt een lange vergadering en de spreektijdenregeling zal dan ook van toepassing zijn.

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