2014MME83
Verslag van de vergadering van de Statencommissie Milieu, Mobiliteit en Economie van 16 juni 2014

Aanwezig:
A.J. Schaddelee (voorzitter), R. van Lunteren (gedeputeerde), drs. R. E. de Vries (gedeputeerde), M.H. Beks (GroenLinks), mw. J.F. Bloemberg (PvdD), mr. R.N.S. Emons (VVD), J. Fastl (GroenLinks), drs. C. de Heer (ChristenUnie), ir. N.J.P. Hoefnagels (D66), mw. W.M.M. Hoek (50PLUS), ir. H. IJssennagger (PVV), J.M.W. Jansen (CDA), drs. J.A.J. Konings (VVD), A.M. Meijer (SP), mw. H. Nap (CDA), drs. G.J.J. Smakman (D66), dr. I. Thonon (D66), mr. D.S.L. Tuijnman (VVD), drs. W.J. Ubaghs (PVV), mr. E. de Vries (PvdA), W. van Wikselaar (SGP)

van ambtelijke zijde aanwezig:
dr. R.J. Poort (adjunctgriffier), W. Voorneman-Rikkers (verslag)

afwezig:
A. Essousi (PvdA), ir. H. Graaff (CDA), C. Westerlaken (CDA)

---

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

2. Vaststellen agenda
Op voorstel van de voorzitter wordt besloten agendapunt 8, Statenvoorstel vaststellen van het Mobiliteitsplan, na agendapunt 4, Verslag Statencommissie MME d.d. 12 mei 2014, te behandelen.
Met in achtneming van het vorenstaande, wordt de agenda vastgesteld.

3. Mededelingen
Bericht van verhindering is ontvangen van de heren Essousi en Graaff.
De voorzitter deelt mede dat, voorafgaande aan de vergadering van de commissie MME van 8 september a.s. (dan weer 's avonds), een informatieve bijeenkomst over de Nota van uitgangspunten OV-concessie zal worden georganiseerd (18.00 – 19.30 uur).

4. Verslag Statencommissie Milieu, Mobiliteit en Economie 12 mei 2014
Het verslag wordt conform vastgesteld.

8. Statenvoorstel vaststellen van het Mobiliteitsplan bestaande uit een Mobiliteitsvisie en een Mobiliteitsprogramma met inbegrip van de bijbehorende Nota van Beantwoording
De voorzitter deelt mede dat zich drie insprekers hebben gemeld, die hij als eerste het woord geeft.

De bijdrage van mevrouw Otte, voorzitter Utrechts Fiets Overleg van de Fietsersbond voor de provincie Utrecht, is als bijlage bij het verslag gevoegd. Kortheidshalve zij verwezen naar de inhoud.

De heer IJssennagger memoreert dat gesproken wordt over herprioritering van de budgetten. In de Mobiliteitsvisie staat dat door de elektrische fiets gemiddeld langere fietsafstanden

worden afgelegd, maar dat, zodra de afstand boven de 15 km is, er nauwelijks bereidheid is om de fiets te pakken. Geïnformeerd wordt of het vorenstaande door het UFO wordt gedeeld. De heer Beks memoreert, dat in de Mobiliteitsvisie wordt aangegeven dat er in algemene zin nog verschillende mobiliteitsknelpunten zijn. De fiets wordt thans veelal gebruikt voor de korte afstanden. Geïnformeerd wordt of verwacht wordt dat mensen, die nu voornamelijk van de auto gebruik maken voor de wat langere afstanden van gemeente naar gemeente (10 km of verder), te bewegen zijn om de fiets te gaan gebruiken als alternatief voor de auto en dat daarmee de knelpunten substantieel kunnen worden opgelost.

De heer Meijer informeert hoe het UFO de samenhang tussen fiets en OV, de afstemming daarvan op elkaar, en daarmee een wapen tegen andere vormen van vervoer, ziet.

De heer Emons mist in de bijdrage het onderscheid tussen de fiets voor recreatieve- en zakelijke doeleinden. Daar zit een fors verschil in. Geïnformeerd wordt hoe zich dat vertaalt in het betoog van het UFO.

Mevrouw Otte merkt op dat vaak in de literatuur wordt gezegd, dat de fiets tot een afstand van maximaal 15 km wordt gebruikt. Mede door de technische ontwikkeling van de e-fiets, worden de afstanden, die met de fiets worden afgelegd, steeds groter. De verwachting is dat, indien de infrastructuur daarop wordt ingericht en bedrijven/scholen hun beleid ook op de fiets richten, de grenzen verder zullen verschuiven. Die beweging is ook in het verleden gezien.

De heer Van Rooijen, bestuurslid UFO, zet uiteen dat de mens een gewoontedier is. Indien men gewend is met de auto te gaan, stapt men niet zo gemakkelijk over op de fiets. Bij een verandering, bv. qua gezondheid, een verhuizing of een verandering van werkkring, worden echter vaak nieuwe beslissingen genomen. Het is dan afhankelijk van datgene dat iemand aangeboden krijgt welk vervoermiddel wordt gekozen in de nieuwe situatie. Het UFO pleit voor een goede fietsinfrastructuur met doorstroming en veiligheid, zodat de bestaande fietsers daar met plezier gebruik van kunnen maken en de overstap op de fiets wat gemakkelijker wordt gemaakt.
Het vorenstaande hangt samen met de vraag over fiets en OV. Vroeger was men of voor het autoverkeer dan wel voor fiets/OV. Tegenwoordig gaat het om de bijdrage die aan mobiliteit wordt geleverd; zowel autoverkeer als fiets/OV leveren mobiliteit op en fietsverkeer ook in toenemende mate. Het is afhankelijk van de kwaliteit van het aanbod en de plek waar iemand woont welk vervoermiddel zal worden gekozen, maar fiets/OV hangen goed met elkaar samen. In de Stad Utrecht is een goede stalmogelijkheid van de fiets, zodat gemakkelijk kan worden overgestapt op het OV, momenteel heel actueel; in Amersfoort speelt iets soortgelijks. Er wordt voorts al nagedacht over Overvecht, dat – vanuit het gezichtspunt fiets/OV – een mooi overstapstation zou kunnen zijn in het kader van de bereikbaarheid van de Uithof.
Het is spreker bekend dat er organisatorisch schotten zitten tussen utilitair- en recreatief fietsverkeer. Vanuit de gebruiker gezien vindt het UFO dat echter niet zo interessant. Er wordt gefietst, hetgeen goed is voor de mobiliteit en voor de gezondheid. Het UFO constateert, dat het op zondag op de fietspaden net zo druk is als tijdens de spits. Dat is een goed teken. Spreker roept op gezamenlijk te werken aan een goede fietsbereikbaarheid.

De bijdrage van de heer Kloppenborg, namens Kracht van Utrecht, is als bijlage bij het verslag gevoegd. Kortheidshalve zij verwezen naar de inhoud.

De heer Beks informeert wat in de visie van de Kracht van Utrecht zou moeten gebeuren op het gebied van OV om een goede afstemming tussen fiets en OV te verkrijgen.
De heer Kloppenborg kan zich, gelet op de bijna onmogelijke opgave bij Station Utrecht Centraal om het groeiende aantal fietsen te stallen, voorstellen dat de Randstadspoor stations duidelijker in beeld worden gebracht, zowel qua voorzieningen als qua goede, snelle doorfietsroutes richting bv. de Uithof of andere economische centra. Dat geeft aan hoezeer regionale-, provinciale- en stedelijke opgaven met elkaar samenhangen.

De bijdrage van de heer Herngreen, inwoner gemeente Houten, is als bijlage bij het verslag gevoegd. Kortheidshalve zij verwezen naar de inhoud.
Desgevraagd door de heer Konings, bevestigt spreker dat hij met Vechten specifiek doelt op de aansluiting tussen het Bezoekerscentrum Fort Vechten en Werkhoven (de Achterdijk).

De voorzitter bedankt de insprekers voor hun komst en bijdrage. Vervolgens stelt hij het voorliggende statenvoorstel inhoudelijk aan de orde.

De heer Konings vestigt in de eerste plaats de aandacht op de positieve resultaten van het project Spits mijden; alhoewel de financiële prikkel is weggevallen, blijken de weggebruikers hetzelfde gedrag te blijven vertonen. Dat is een opsteker. Volgens gedragswetenschappers speelt de keuzevrijheid in deze een belangrijke rol.
De VVD-inbreng in januari jl. naar aanleiding van het conceptontwerp is goed in het voorliggende ontwerp verwerkt, hetgeen de VVD verheugt.
Het is niet de eerste keer dat over het voorliggende ontwerp wordt gesproken. Er hebben twee informele sessies plaatsgevonden, de commissie heeft de startnotitie ontvangen, het voorontwerp en een conceptontwerp. De VVD zal derhalve met name inzoomen op de zienswijzen en de Nota van Beantwoording.
Namens de VVD plaatst spreker vervolgens de volgende opmerkingen.
Het BRU. In de Visie wordt een korte scope gegeven van het ontwerp, waarin het BRU even wordt aangeraakt. Vervolgens wordt het BRU wel bij verschillende punten in het Programma en de Visie genoemd, maar uiterst versnipperd. Ook in de Nota van Beantwoording wordt erg versnipperd aangehaakt op hoe het College staat ten opzichte van de beleidslijnen van het BRU. Op grond van het vorenstaande vraagt de VVD zich af of het niet verstandig is een paragraaf op te nemen, waarin het College aangeeft waar het BRU- en provinciale beleidslijnen conflicteren en elkaar versterken.
Het OV. De aanleiding om het Mobiliteitsplan voor het zomerreces te agenderen is de start van het proces van de concessieverlening. In september wordt in deze de Nota van Uitgangspunten besproken. In het Mobiliteitsplan staat de ambitie voor het OV duidelijk verwoord; de provincie ambieert een sterk OV-netwerk, vraaggericht, betrouwbaar en betaalbaar. Dit betekent dat gestuurd wordt op een dragend netwerk van trein, tram en bus. Een hoofdstructuur, waarvan de eventuele gebruiker de zekerheid heeft dat deze permanent in stand wordt gehouden. Dit verheugt de VVD.
Wat in de visie van de VVD nog extra aandacht zou kunnen krijgen is de ‘keuzereiziger’; dat zijn die reizigers, die voor hun verplaatsingen alternatieven hebben. Getracht zou moeten worden de keuzereiziger te verleiden om op specifieke tijden gebruik te maken van het OV.
De kostendekkingsgraad van het OV. Aangegeven wordt dat de provincie wil groeien naar een gemiddeld OV-gebruik van 50%. De VVD kan zich voorstellen dat voor de hoofdstructuur, de dikke lijnen, een veel hogere dekkingsgraad wordt vastgelegd, zodat straks in de Nota van Uitgangspunten wat meer ambitie kan worden opgenomen.
Vanzelfsprekend betekent de vraaggerichtheid, dat lijngebonden bussen in kleine kernen in gevaar komen, omdat dit onbetaalbaar wordt; hiervoor moeten alternatieven worden bedacht.

In 2004 heeft de provincie een miniconferentie georganiseerd, waarin allerlei input is verzameld ten behoeve van het collectief vraagafhankelijk vervoer. De provincie is daarmee vervolgens aan de slag gegaan. Die wijze van werken heeft de VVD als zeer positief ervaren op grond waarvan ervoor wordt gepleit in het najaar een dergelijke miniconferentie te organiseren ten behoeve van de problematiek rondom de dunne lijnen.
Het College heeft in de Nota van Beantwoording aangegeven geen uitspraak te willen doen over wegen, waarover bestuurlijk nog geen overeenstemming is. Er is een lijst van verkenningen. De VVD vraagt zich af hoe het College gaat prioriteren. De VVD kan zich voorstellen, dat de Onderhoudsagenda hierbij een rol speelt. In de Nota van Beantwoording wordt, bv. ten aanzien van de Tolakkerweg in Maartensdijk, aangegeven dat het werk eventueel in 2018 in uitvoering kan worden gebracht. Gelet op de problematiek aldaar, acht de VVD die termijn onaanvaardbaar. Daarmee zou in de visie van de VVD op een andere manier moeten worden omgegaan.

De heer Meijer zet uiteen dat sprake is van een belangrijk document. Hiermee worden voor in principe een reeks van jaren de kaders vastgelegd over de mobiliteit in de provincie Utrecht. Dit betekent dat datgene dat niet duidelijk is vastgelegd of datgene dat juist wel bepaalde accenten krijgt niet alleen bij de nieuwe Coalitievorming een rol speelt, maar veel duurzamer is en verder gaat. Op grond daarvan, kijkt de SP vooral naar de hoofdlijnen en zet zij op een rij hoe de Mobiliteit in de verdere toekomst geregeld zou moeten worden en waar de prioriteiten moeten komen te liggen in de provincie Utrecht.
Uit de Mobiliteitsvisie blijkt een gelijkschakeling van de modaliteiten; auto, OV, fietser en de wandelaar worden qua prioriteit nagenoeg als gelijkwaardig neergezet. Dat heeft repercussies, omdat er feitelijk geen voorkeur wordt uitgesproken voor een bepaalde modaliteit. Alles moet goed worden bediend. Er wordt geen aanleiding gezien om steviger te sturen in de richting van bepaalde modaliteiten. Dat is een bepaalde ambitie. De SP heeft daar aan andere kijk op. De SP acht het van groot belang dat het OV en de fiets worden versterkt als alternatief voor de automobilist. In dat kader verheugt de opmerking van de VVD spreker, dat meer dan thans in het stuk gebeurt moet worden getracht de reiziger te verleiden om meer gebruik te maken van het OV. Daarmee neemt de VVD, in de visie van de SP, ook enige afstand van de gelijkschakeling van de modaliteiten.
Vanuit die invalshoek gezien, kan er meer worden gedaan. De SP staat op het standpunt dat die ruimte ook moet worden benut. De provincie Utrecht bevindt zich in de gelukkige omstandigheid dat zij allerlei mensen in haar omgeving heeft die initiatieven nemen, ontwikkelen en uitwerken waarvan een aantal in deze vergadering heeft ingesproken. Zij denken daarover na en proberen er op een dynamische manier voor te zorgen dat de alternatieve vervoersstroom extra accent krijgt. Spreker doelt hierbij met name op de integraliteit van fiets en OV, de stromen vanaf de centrale centra in de dichtbevolkte gebieden en daarmee een aantrekkelijker en aanlokkelijker manier van vervoer realiseren dan de volle wegen en de door luchtverontreiniging geplaagde gebieden. Daar ligt ook voor PS een taak en opdracht.
In het kader van de toekomst denkt de SP niet aan een bus die uitsluitend op basis van een dikke lijnenstructuur gaat functioneren, i.c. rendabele lijnen die financieel grondig worden uitgemolken, terwijl in de overige gebieden gebruik moet worden gemaakt van een al dan niet goed functionerende regiotaxi dan wel busondernemingen bestaande uit vrijwilligers of andersoortige alternatieven. De SP acht een wezenskenmerk van het OV, dat in principe moet worden geprobeerd de situatie van huis tot huis zoveel mogelijk te benaderen. Dat betekent dat de provincie de dunne lijnen niet moet loslaten en daar waar mogelijk ook tot haar verantwoordelijkheid moet blijven rekenen. Dat is een kwestie van (financiële) keuzes maken.

De heer Konings merkt op dat in het Mobiliteitsplan juist een keuze wordt gemaakt als het gaat om het OV. Er wordt, daar waar mensen veel gebruik maken van het OV, gekozen voor hoge frequentie. 'You can't have it all'.
De heer Meijer merkt op dat 'you can't have it all' is wat hij bedoelt met ambitie. De SP is van mening dat niet moet worden opgegeven, in de zin van bv. het opheffen van een lijn als het criterium van zes reizigers niet wordt gehaald of stoppen met tariefsacties. De SP gelooft in een andersoortige aanpak. Er zou juist bekeken moeten worden hoe het OV aantrekkelijk kan worden gemaakt in de gebieden waar de dikke lijnenstructuur niet aan de orde is. Dit brengt spreker direct bij het volgende element, nl. voor wie de bus is.
De heer E. de Vries informeert hoe de SP de financiële dekking van het eventueel handhaven van de dunne lijnen ziet.
De heer Meijer licht toe dat de SP van mening is dat, alvorens een buslijn die minder wordt bezet wordt opgeheven, de vraag dient te worden gesteld waarom er daarvan minder gebruik wordt gemaakt. Vervolgens moet worden bekeken wat daaraan kan worden gedaan en wie daarvoor aan zet is; of dit uitsluitend de vervoerder is aan wie op dit moment die verantwoordelijkheid is gegeven, of dat de provincie ook een verantwoordelijkheid heeft. Thans leidt een mindere bezetting van een bepaalde buslijn snel tot opheffing van die lijn, waardoor mensen al dan niet goed ter been aangewezen zijn op andere vormen van vervoer; een situatie die vervolgens niet meer verandert. Dat proces wil de SP doorbreken.
De heer E. de Vries deelt de mening van de SP dat ook de provincie een rol heeft om het gebruik van OV te stimuleren. Feit is echter, dat in een dun bevolkt gebied weinig mensen gebruik zullen maken van het OV. Spreker begrijpt dat de SP de bussen in die gebieden wil handhaven. Blijft de vraag waarvan dat moet worden betaald.
De heer Meijer antwoordt dat, indien die lijnen beter worden benut, er een minder groot financieel probleem is. Voorts staat de SP op het standpunt dat de provincie, als OV-autoriteit, een verantwoordelijkheid heeft om een offensief beleid met ambitie te voeren om het OV in zowel dicht- als dunbevolkte gebieden in stand te houden.
De SP staat achter de combinatie van fiets/OV. De SP acht echter van belang, dat de provincie de verantwoordelijkheid neemt voor diegenen die op het OV zijn aangewezen (ouderen, mensen slecht ter been, mensen die niet in de positie zijn om er een auto op na te houden).
De heer Konings informeert waarom de SP zo halsstarrig vasthoudt aan het lijngebonden OV. Hij memoreert de suggestie van de VVD om, conform 2004, een miniconferentie te organiseren om te inventariseren wat de provincie kan betekenen en te bekijken hoe dat op een andere manier kan worden opgelost, bv. in de vorm van (regio)taxi's, e.d.
De heer Meijer antwoordt dat er in de visie van de SP sprake is van een collectieve verantwoordelijkheid. De SP staat voor dat die verantwoordelijkheid moet worden waargemaakt, in de zin dat daaraan invulling moet worden gegeven.
Tot slot vestigt de SP de aandacht op de luchtkwaliteit. Daarover is het een en ander opgemerkt, maar de SP heeft er moeite mee dat hierbij steeds wordt vastgehouden aan de Europese normen en het NSL. Op het symposium in februari jl. is de betrekkelijke betekenis van de Europese waarden inzichtelijk gemaakt. Deze blijken niet toereikend, waarmee hetzelfde geldt voor het NSL en de beleidskaders Luchtkwaliteit die de provincie tot dusver heeft gehanteerd. Dat betekent dat extra stappen moeten worden gezet, waarbij prioriteit moet worden gegeven aan gezondheid, omdat de normen als zodanig die bescherming niet meer bieden. Op grond van het vorenstaande, verwacht de SP op dat punt meer ambitie van het College.

De heer Van Wikselaar spreekt namens de SGP zijn waardering uit voor het voorliggende Mobiliteitsplan.
De SGP signaleert daarin wel een aantal knelpunten.

Indien naar de trends wordt gekeken, is duidelijk sprake van een spanningsveld. De trend is dat de mobiliteit, zowel het autovervoer als andere alternatieve vormen, nog steeds verder toeneemt, waarmee de voorgestelde lijn van vraagafhankelijk OV goed is. De vraag is echter wanneer mensen worden verleid om de auto te laten staan en het OV te kiezen. Om dat te bewerkstelligen is de kwaliteit van het OV, de juiste frequente verbinding, van belang. Een tweede randvoorwaarde is de budgettaire kwestie. Dat mist de SGP enigszins in de Mobiliteitsvisie. Mensen kijken naar hun beschikbare budget. In sommige gevallen is het gebruik van de auto (e-car) goedkoper dan het OV. De vraag is hoe het College het vraagafhankelijk OV ziet in relatie tot de daaraan gekoppelde budgettaire kwestie. Als die slag niet kan worden gemaakt, verwacht de SGP dat de provincie een aantal mensen uit de automobiliteit niet de overstap naar het OV zal kunnen laten maken; dit, terwijl de SGP wel de waarde van het OV ziet in dichtbevolkte centra. In dat kader is spreker het niet eens met de SP dat alle lijnen in het buitengebied moeten worden gehandhaafd. Via alternatieve methoden, zal het daar aantrekkelijker moeten worden gemaakt om bij de dikke lijnen te komen.
Indien het College kansen ziet om mensen uit de automobiliteit de overstap naar het OV te laten maken, dan is er wat de SGP betreft ook eventueel een budgettaire aanpassing mogelijk om het OV dan wel het fietsverkeer qua ontwikkeling een extra impuls te geven.
De heer Konings informeert wat de SGP bedoelt met een budgettaire aanpassing.
De heer Van Wikselaar licht toe dat als het gaat om het treffen van voorzieningen op basis waarvan OV/fietsverkeer kan worden geoptimaliseerd er wat de SGP betreft een voorstel mag komen waarin de investeringen richting automobiliteit wat worden verlaagd en de investeringen voor OV/fietsverkeer wat worden verhoogd.

De heer IJssennagger vestigt in de eerste plaats de aandacht op de Mobiliteitsvisie. De PVV spreekt waardering uit voor de inhoud. Van belang wordt geacht, hetgeen ook duidelijk in de Mobiliteitsvisie staat beschreven, dat de mobiliteitsbehoefte van de reizigers en de bedrijven centraal staan en dat er keuzemogelijkheden moeten zijn.
De PVV constateert eveneens dat gesteld wordt dat het van belang is om te anticiperen op trends en ontwikkelingen. Daarbij wordt gekeken naar de groei van de provincie Utrecht, zowel qua bevolking, werkgelegenheid als mobiliteitsbehoefte. Als burgers en werkgelegenheid naar het centrum van het land trekken, dan kan in de provincie Utrecht niet van alles wat zijn; er zullen prioriteiten moeten worden gesteld; mogelijk moet worden gezegd dat wonen, werken en dagelijks recreëren en het reizen tussen die functies in de provincie Utrecht een hogere prioriteit hebben en dat in andere provincies bv. natuurontwikkeling belangrijker kan zijn. Die keuze zal mogelijk moeten worden gemaakt.
De PVV is van mening dat in de provincie Utrecht niet voortdurend op twee paarden kan blijven worden gewed.
De heer Beks informeert of hij goed begrijpt dat de PVV ervoor pleit dat de mobiliteit bij een verdergaande economische groei van de provincie Utrecht alle kans moet krijgen om mee te groeien en hiervoor desnoods natuur moet worden opgeofferd.
De heer IJssennagger antwoordt dat politiek het maken van keuzes is. Alles willen kan niet. Indien wordt geconstateerd dat meer burgers in de provincie Utrecht willen komen wonen, werken en dagelijks recreëren, zullen voor het reizen tussen die functies mogelijk concessies moeten worden gedaan aan de hoeveelheid natuur die de provincie Utrecht heeft. Die keuze zal moeten worden gemaakt.
De heer Beks verwacht dat het probleem zich in dat geval vanzelf oplost. Indien sterk wordt bezuinigd op natuur en het leefmilieu in de provincie Utrecht, verwacht spreker dat zich op den duur minder mensen hier willen vestigen, waarmee het mobiliteitsprobleem ook weer wordt opgelost.

De heer IJssennagger verwacht dat het probleem van GroenLinks wordt opgelost door de provincie Utrecht op te offeren; een ontwikkeling die de provincie Utrecht boven het hoofd hangt.
De heer E. de Vries meent dat het streven is om een balans te krijgen tussen mobiliteit en natuur. Volgens de PvdA blijkt uit de Mobiliteitsvisie dat dit is gelukt. Het aanleggen van fietspaden bijvoorbeeld bijt de natuur niet.
De heer IJssennagger geeft de PvdA in overweging zich in de Biltse politiek te verdiepen, omdat daar een fietspad niet kan worden aangelegd omdat daarvoor een strookje natuur moet worden opgeofferd. Uit de praktijk blijkt derhalve dat mobiliteit en natuur wel degelijk strijdig zijn.
De PvdA raakt echter wel de essentie van de wijze waarop de PVV tegen het Mobiliteitsprogramma aankijkt. Ook de PVV is liefhebber van natuur. Persoonlijk reist spreker dagelijks en wandelt hij slechts een keer per maand in het bos. Op grond van het vorenstaande heeft spreker er geen moeite mee om een stukje te moeten rijden om in het bos te kunnen wandelen. De PVV constateert dat het gebruik van het bos marginaal is ten opzichte van het gebruik van wegen. Daar waar sprake is van goede balans tussen mobiliteit en natuur, kan dat wat de PVV betreft worden gehandhaafd. Als er een keuze moet worden gemaakt tussen dagelijks minder lang in de file staan en de natuur, dan kiest de PVV ervoor de prioriteit bij de mobiliteit te leggen, met als gevolg dat daarvoor wellicht natuur moet worden opgeofferd en iets verder moet worden gereden om van de natuur te genieten.
Spreker vestigt vervolgens de aandacht op het Mobiliteitsprogramma. De PVV kan zich volledig vinden in de hoofdlijnen verwoord op blz. 6, met uitzondering van de een na laatste bullit (Voorop staat dat we de negatieve effecten van mobiliteit op de kwaliteit van de leefomgeving willen voorkomen. Waar dat niet kan, zetten we ons in om de negatieve effecten van mobiliteit op de kwaliteit van de leefomgeving te minimaliseren). Hier speelt de politieke keuze hoever wordt gegaan om die effecten te minimaliseren. De vraag is of daarvoor mobiliteit wordt opgeofferd of dat wordt vastgesteld dat de behoefte aan mobiliteit er is en wordt bekeken de effecten zoveel mogelijk te minimaliseren door wat aan de natuur te doen. Indien het laatste het geval is, dan kan de PVV zich daarin vinden; dat is niet het geval indien wordt bedoeld de negatieve effecten te minimaliseren door de mobiliteit in te perken.
De PVV ziet het vorenstaande onvoldoende uitgewerkt in het voorliggende stuk.
Bij de PVV staat voorop dat de burger zelf moet kunnen kiezen hoe hij/zij zich wil verplaatsen en dat dit zeker niet overheidgestuurd moet worden.
De heer E. de Vries stelt dat de vrijheid van de ene burger, zoals de PVV dit voorstaat, direct ten koste gaat van de gezondheid van de andere burger. De PvdA probeert daarin een balans te vinden.
De heer IJssennagger merkt op dat indien burgers ervoor kiezen in Utrecht te wonen, werken en reizen de lucht daar automatisch wat minder zuiver zal zijn. Er zal in de visie van de PVV derhalve moeten worden geconstateerd dat er omgevingen zijn waar het niet slecht maar minder is en gebieden waar het beter is. Het is duidelijk dat de PvdA de scheiding ergens anders legt dan de PVV.
De heer E. de Vries is van mening dat het een politieke keuze is, waarop wel degelijk kan worden gestuurd. Er zijn stedelijke gebieden waar veel wordt gedaan om het toch gezond te houden. Spreker constateert dat de keuze van de PVV ten koste gaat van de gezondheid van anderen. Het is geen automatisme maar een keuze. De PvdA maakt een andere keuze en constateert dat het College dit ook doet.
De heer Van Wikselaar merkt op dat automobilisten richting Utrecht regelmatig in de file staan. Een stationair draaiende- dan wel langzaam rijdende auto veroorzaak relatief veel uitstoot. De SGP staat op het standpunt dat daaraan zoveel mogelijk paal en perk moet

worden gesteld. Geïnformeerd wordt of de PVV steunt dat, indien er een goed alternatief is, er een impuls mag worden gegeven om dat alternatief te stimuleren.
De heer Meijer kan zich niet aan de indruk onttrekken dat de PVV enigszins vanuit de Bilthovense context redeneert, waarin iedereen een auto heeft om voor een wat schonere omgeving ergens naartoe te rijden. De SP denkt echter dat voor diegenen, die geen auto hebben of waarvoor het moeilijk is om gebruik te maken van de eigen auto, die andere vormen van vervoer van belang zijn of nog liever dat zij kunnen wonen in een omgeving waar de lucht zuiver is.
De heer IJssennagger licht aan de hand van voorbeelden toe er niet te geloven dat mensen, die geen auto hebben, deze niet kunnen kopen. Indien in de wijken wordt gekeken waar de kiezers van de SP maar ook van de PVV wonen, dan staan daar veel auto's.
De heer Meijer wijst op de categorie ouderen.
De heer IJssennagger merkt op dat de PVV niet betoogt dat er geen OV zou moeten zijn. De PVV gelooft in de dikke, metroachtige, lijnen, maar niet in de dunne lijnen die de SP voorstaat. In Utrecht en omgeving zou de PVV bij voorkeur de auto toelaten, maar zij is zich ervan bewust dat als iedereen met de auto komt er sprake is van een parkeerprobleem. De PVV ziet derhalve wel degelijk mogelijkheden in een goed, fijnmazig, metroachtige OV. Het is echter de keuze van degene die zich wil verplaatsen om daarvan al dan niet gebruik te maken. Daarmee past de vraag van de SGP geheel in de lijn die de PVV inzet.
De heer Meijer memoreert dat een aantal sprekers het verband tussen fiets en OV leggen in de zin dat indien die goed op elkaar worden aangesloten er, bijvoorbeeld ook in combinatie met railvervoer, voor kan worden gezorgd dat er hele andere verkeersstromen worden verkregen. Het valt de SP op dat de PVV daarover niets zegt. Geïnformeerd wordt of de PVV daar helemaal geen perspectief in ziet.
De heer IJssennagger antwoordt dat de PVV daar zeker toekomst in ziet, mits het goed aanvullend op elkaar is. Alleen OV is niet voldoende. Er zal altijd aanvullend vervoer nodig zijn om van huis naar de halte van het metroachtige vervoer te komen. OV van deur tot deur is in de visie van de PVV volstrekt onhaalbaar.
Ter illustratie vestigt spreker de aandacht op het Transferium in de Uithof, dat veelal nagenoeg leeg staat. Kennelijk zijn de voorzieningen dusdanig slecht, dat de automobilist niet uit de auto te krijgen is.
In het kader van het Mobiliteitsprogramma heeft de PVV moeite met de hoeveelheid geld die de provincie Utrecht steekt in het stimuleren van groen gas en elektrisch rijden. De PVV staat op het standpunt dat de overheid niet zoveel geld moet steken in dit soort zaken, waarmee bepaalde wijzen van vervoer ineens goedkoper worden, terwijl ze feitelijk veel duurder zijn. Op voornoemde twee punten maakt de PVV derhalve een voorbehoud, maar voor het overige is de PVV gelukkig met het voorliggende Mobiliteitsprogramma en deelt de PVV de kritiek van de SP niet.

De heer Thonon zet uiteen dat D66 hetgeen dat voorligt van hoge kwaliteit acht.
Spreker plaatst vervolgens de volgende opmerkingen.
Geïnformeerd wordt naar de status van de Nota van Beantwoording.
D66 sluit zich aan bij de opmerking van de VVD over het BRU. Dat leidt tot vreemde constateringen in het Mobiliteitsplan, bv. dat een inwoner van Wijk bij Duurstede met het OV via Doorn naar Utrecht rijdt, hetgeen niemand doet; iedereen rijdt via Bunnik naar Utrecht. Het lijkt erop alsof er een kunstmatige knip is gelegd tussen het BRU en de rest van de provincie en het BRU niet tot deze provincie behoort.
D66 hecht eraan de parallel te trekken met de nieuwe Jeugdzorgwet, die op 23 februari jl. is vastgesteld. De provincie heeft hierop niet gewacht, maar actief met de gemeenten samengewerkt en de Jeugdzorg overgedragen. D66 doet dezelfde oproep richting het College

voor wat betreft de opheffing van het BRU. Het wetsvoorstel ligt thans in de Tweede Kamer. D66 pleit ervoor, vooruitlopende op de goedkeuring, een visie te ontwikkelen op de mobiliteitsopgave binnen het BRU-gebied, omdat dit immers ook in de provincie Utrecht ligt.
In de Nota van Beantwoording zegt het College dat de code maatschappelijke betrokkenheid alleen toepasbaar is voor zeer grote mobiliteitsprojecten. D66 informeert waarop het College dat baseert. Het is helemaal niet gezegd dat die code niet van toepassing is op kleinere projecten. Het zou D66 zelfs zeer aanspreken als de bewoners ook bij kleinere projecten worden betrokken. Het College geeft daarvoor een aanzet in het Mobiliteitsprogramma door te zeggen dat de bewoners meer betrokken zullen worden bij de trajectaanpak. Geïnformeerd wordt hoe het College daaraan invulling denkt te geven.
De Ladder van Verdaas zou moeten worden afgegaan voordat tot ingrepen in de wegstructuur wordt gekomen. Er zijn vijf stappen voordat een weg wordt verbreed en zes stappen voordat een nieuwe weg wordt aangelegd. De Ladder van Verdaas wordt in het MER uitgelegd, maar ontbreekt in de Visie en het Programma. D66 vraagt zich af hoe de Ladder van Verdaas is meegenomen.
Dit College heeft zich tot doel gesteld om duurzaamheid integraal onderdeel te laten zijn van het beleid. D66 komt duurzaamheid in de Visie slechts een keer tegen en dit blijkt dan ook nog eens niet op de goede plek te staan. Geïnformeerd wordt hoe duurzaamheid in de Visie tot uiting komt. D66 zoekt daarbij met name naar de synergie tussen duurzaamheid en het versterken van de bereikbaarheid. Spreker noemt als voorbeeld het auto delen. In de Nota van Beantwoording geeft het College aan niet verder in te gaan op het auto delen, omdat zij dit meer een particulier initiatief acht of van het bedrijfsleven. Indien echter meer wordt ingezet op het auto delen, dan verbeteren zowel de luchtkwaliteit als de bereikbaarheid omdat er sec minder auto's op de weg zullen zijn. Een ander voorbeeld is het knooppuntenbeleid. In de Nota van Beantwoording geeft het College aan niet meer in te zetten op knooppuntenbeleid. Als het College dit echter wel zou doen, zouden meer mensen makkelijker van de fiets gebruik kunnen maken, pakken ze eerder de fiets en minder de auto. Met minder auto's op de weg kan de achterban van de PVV eenvoudiger autorijden en andere achterbannen kunnen genieten van de schonere lucht.
Nog een voorbeeld is in de aanbestedingen voor OV. D66 kan zich voorstellen dat het College punten toekent aan bussen die een lagere emissie hebben. Daarover leest D66 niets in de Visie en het Programma. Geïnformeerd wordt hoe het College dit ziet. Het College geeft wel aan dat zij geen kapitaalvernietiging wil toepassen voor de busvloot. De vraag is hoe het College daarmee omgaat, bv. in het meenemen van milieukosten over de gehele levenscyclus bij de aanbesteding. Wellicht is het wel duurzamer om een aantal oude bussen wat langer te laten doorrijden, waarmee de kosten per saldo lager zijn en in de steden wat nieuwere bussen te laten rijden met een lagere emissie. D66 ziet hiertoe geen aanzetten en acht dit wel interessant met het oog op de Nota van Uitgangspunten.
In de Tweede Kamer heeft D66 tegen de Crisis- en Herstelwet gestemd, omdat zij die wet niet vindt stroken met degelijk overheidsbeleid en Europese regelgeving. Thans staat op blz. 20 van de Mobiliteitsvisie dat het College wil voorstellen om projecten aan te melden voor de Crisis- en Herstelwet. In eerste instantie stond het op een andere plek en is het geschrapt; thans komt het toch weer terug. D66 informeert naar de reden.
Het College stelt vraaggericht OV voor, hetgeen D66 volledig steunt. Het College heeft het bij het OV echter ook over gezamenlijke verantwoordelijkheid met gemeenten. De vraag is hoe dat wordt ingevuld.
Met betrekking tot de Fiets staat op blz. 52 van het Mobiliteitsprogramma een project genoemd waarbij geld wordt vrijgemaakt om de fietsinfrastructuur op een hoger peil te brengen, hetgeen D66 verheugt. In het Programma staat echter ook een onderdeel over parallelwegen. In de visie van D66 zijn parallelwegen vooral een verkeersveiligheidsinitiatief.

Volgens D66 hebben fietsers niet echt baat bij het investeren in het aanleggen van meer parallelwegen of soms zelfs het opwaarderen van een fietspad tot een parallelweg. Geïnformeerd wordt waarom deze twee zaken zijn vermengd en wat het voordeel daarvan is voor de fietsers.
Het MER leest als een goede poging om een abstracte Visie toch van milieueffecten te voorzien. Twee effecten zijn behoorlijk groot. Het eerste effect is op de N237 tussen Soesterberg en Amersfoort. Het MER geeft aan dat als de verbreding van de N237 niet binnen het huidige profiel past, dit een flinke aantasting betekent van het landschap, de cultuurhistorie en de archeologie op die plek. Geïnformeerd wordt in hoeverre het College in de aanbesteding als harde randvoorwaarde wil stellen dat binnen het profiel van de huidige weg moet worden gebleven, zodat het landschap wordt gespaard.
De mogelijke verbreding van de N201 heeft effect voor de weidevogels en de Natura 2000 gebieden. Zowel voor de weidevogels als voor de Natura 2000 gebieden staat de provincie ook aan de lat. Geïnformeerd wordt of het College bereid is vanuit het Mobiliteitsprogramma bij te dragen om de kwaliteit van de Natura 2000 gebieden en de weidevogelstand op peil te houden.
Mevrouw Hoek informeert waar D66 met betrekking tot de verbreding van de N201 op doelt. Indien dit het gedeelte bij het Amsterdam-Rijnkanaal betreft, wijst spreekster erop dat dit slechts om een klein stukje gaat. Het is niet mogelijk de N201vanaf de A2 helemaal tot Hilversum (A27) te verbreden. Enerzijds omdat Hilversum daarop tegen is, maar anderzijds met name omdat de instroom bij Hilversum richting de A27 dan te groot wordt.
De heer Thonon antwoordt dat afgegaan is op het MER, dat spreekt van een verbreding van de N201 en een tweehet BRUgaanlanding. D66 gaat in deze alleen af op het minnetje dat wordt gegeven over de kwaliteit van de weidevogels en de Natura 2000 gebieden die daar liggen. Ook al is het wellicht maar een klein stukje, blijkbaar heeft dat toch negatieve effecten. Op grond daarvan, vraagt D66 zich af hoe die effecten zullen worden opgelost en uit welk budget.

De heer E. de Vries deelt mede dat de PvdA zich op hoofdlijnen kan vinden in het voorliggende Mobiliteitsplan. Er wordt thans gekozen voor gelijkwaardigheid tussen de verschillende vervoersmodaliteiten; indien deze met elkaar concurreren is het niet automatisch zo dat de auto voor gaat. In die zin is in de visie van de PvdA een stap voorwaarts gemaakt ten opzichte van het verleden en is de PvdA op grond daarvan van mening dat er in principe een goede balans kan worden gevonden.
De heer Meijer memoreert dat de PvdA thans een ander beeld schetst dan eerder in deze vergadering betoogd. Toen spreker in zijn betoog beweerde dat sprake was van een gelijkschakeling, werd dit door de PvdA weersproken. Het gaat spreker met name om de geloofwaardigheid van de mededeling.
De heer E. de Vries vraagt zich af wat de SP precies bedoelt. Spreker vervolgt dat de PvdA al eerder heeft aangegeven, dat alle varianten erin zitten; wel valt op dat de automobiliteit er toch net iets steviger in staat (duidelijker, hardere normen) dan de andere modaliteiten. Indien alle modaliteiten gelijkwaardig zijn, pleit de PvdA ervoor dat het bv. ook qua streefgetallen gelijkwaardig is.
Uit de Nota van Beantwoording blijkt dat, dankzij vragen door een aantal organisaties, met name het fietsen er wat scherper en steviger in is komen te staan dan in voorgaande versies, hetgeen de PvdA verheugt.
Over het elektrisch rijden is thans iets meer opgenomen, maar in de visie van de PvdA nog onvoldoende.
Spreker plaatst vervolgens, namens de PvdA, naar aanleiding van de Nota van Beantwoording, de volgende opmerkingen.

Blz. 5, modal shift en blz. 8, mobiliteitsmanagement.
De PvdA staat op het standpunt dat de rol van de overheid in deze te passief is. De PvdA is voorstander van samenwerken en initiatieven met het bedrijfsleven. Indien dit echter niet naar wens verloopt, pleit de PvdA ervoor dat de provincie een regie- dan wel stimulerende rol oppakt. Alle partijen hebben er belang bij dat de wegen niet alleen in de spits, maar ook op rustigere momenten worden gebruikt. Al een aantal keren is aangegeven dat een alternatief voor meer asfalt of verbreding zou kunnen zijn om de rustige tijden van de dag wat meer te gebruiken.
Het project Spits mijden is een succes. Op grond daarvan vraagt de PvdA zich af waarom met dit project wordt gestopt.
Blz. 7, ambitie om de kwaliteit van de leefomgeving in de stad Utrecht te verbeteren. Het verbaast de PvdA dat de provincie dit niet als een regionaal probleem ziet. Als de stad Utrecht wil dat een aantal wegen in de stad minder druk en het verkeer wordt gespreid, komt het probleem snel bij de omliggende gemeenten terecht. Het gaat derhalve altijd om meer dan een gemeente. In die zin is het een regionale- en daarmee provinciale kwestie. De PvdA pleit ervoor, dat de provincie op dat punt eveneens een rol pakt.
Blz. 10, voetgangers. Evenals bij de fietsers, acht de PvdA de beantwoording van de vragen over meer aandacht voor voetgangers te zwak. Verzocht wordt dat steviger op te pakken.
Blz. 12, trend 'fiets' ontbreekt. Dankzij de inspraak van een aantal groeperingen is de tekst hierop aangepast, hetgeen een goede ontwikkeling is. De PvdA roept de desbetreffende groeperingen op te blijven inspreken en een vinger aan de pols te blijven houden, omdat het effect heeft.
Ook de beantwoording van vragen over het doorfietsnetwerk vindt de PvdA te makkelijk. Er wordt voor gepleit te focussen op het oplossen van knelpunten. Een heleboel fietspaden liggen er al, maar er worden oa. knelpunten ervaren wanneer van een wat grotere plaats via kleine dorpjes naar het werk moet worden gefietst; dat vertraagt. De PvdA geeft mee hieraan aandacht te besteden. Wellicht zijn er met beperkte middelen grote winsten te behalen.
De opmerking over de wachttijden bij stoplichten is een herkenbaar fenomeen. In de Mobiliteitsvisie zijn alle modaliteiten weliswaar gelijkwaardig, maar de PvdA kan zich niet aan de indruk onttrekken dat fietsers bij stoplichten toch langer moeten wachten dan auto's.
In een ideale wereld met onbeperkte financiële middelen is de PvdA ook voorstander van overal een buslijn ongeacht het aantal personen dat daarvan gebruik maakt. De financiële middelen zijn echter eindig. Er moeten derhalve keuzes worden gemaakt. De PvdA is er voorstander van in te zetten op het verbeteren van het comfort van de dikke lijnen, bv. door middel het frequenter rijden van een bus.
De heer Meijer informeert of de PvdA niet wil weten hoe het komt dat de buslijnen in een bepaalde wijk minder goed worden gebruikt dan voorheen en uit wil zoeken wat er kan worden gedaan om daarin verandering te brengen, bv. door een integrale OV-fietsaanpak dan wel andere alternatieven. Ook in het kader van de financiën zijn alternatieven denkbaar, bv. door middel van andere bestedingen of eventueel een verhoging van de opcenten. Met een relatieve verhoging van de opcenten komen er aanzienlijke middelen beschikbaar die tot een wezenlijk ander soort verkeersstromen kunnen leiden.
De heer E. de Vries memoreert dat de PvdA herhaalde malen heeft gepleit voor het stimuleren van maatregelen waardoor de lege lijnen beter worden gebruikt. Bij het opheffen van lijnen heeft de PvdA ook steeds gevraagd of onderzocht is waarom daarvan geen gebruik werd gemaakt. Indien uit het vorenstaande echter blijkt dat er slecht 1 – 1,5 persoon in die bus zit, zegt de PvdA niet meer dat die lijn ten koste van alles gehandhaafd moet blijven.
De heer Meijer hecht eraan een en ander uit de karikaturale sfeer te trekken; 1- 1,5 persoon per lijn is niet aan de orde. Het gaat om afkalvend gebruik, eerst een klein beetje dan meer. De vraag is wanneer in dat geval wordt ingegrepen, in de zin dat de lijn wordt opgeheven of dat

alles op alles wordt gezet om ervoor te zorgen dat het afkalvend gebruik wordt tegengegaan. Kortom het gaat om het commitment met het OV; wat de provincie wil doen om te voorkomen dat in een dergelijke situatie terecht wordt gekomen.
De heer E. de Vries merkt op dat het een keuze is. Voor de PvdA is er een grens, m.n. op het gebied van financiën. Het geld moet ergens vandaan komen en kan maar een keer worden uitgegeven. De PvdA is er geen voorstander van ten koste van alles die lijnen in stand te houden.
De heer Meijer is van mening dat de PvdA een karikatuur van de situatie maakt. De SP pleit er niet voor om alles op alles te zetten om iedere bewoner een 'privé bus' te geven. Het gaat om een eerlijke afweging van belangen. Wat de SP mist is de betrokkenheid om te proberen ervoor te zorgen dat het OV in wijken overeind blijft en in dat kader een commitment wordt aangegaan en vastgesteld. Die keuze moet juist worden gemaakt op het moment dat er nog middelen zijn.
Mevrouw Hoek voegt hieraan toe dat er voldoende ideeën zijn om meer geld te genereren uit de bestaande dunne lijnen. In de eerste plaats zouden er kleinere bussen kunnen worden ingezet. Voorts memoreert spreekster er vaker voor te hebben gepleit de dunnere lijnen beter te laten aansluiten op de dikke lijnen/treinstations door 's ochtends een uur eerder te rijden, zodat forenzen met het OV op tijd op het werk kunnen komen en aan het eind van de dag eveneens 1 – 2 uur langer te laten rijden, zodat zij ook weer thuis kunnen komen.
Het is spreekster bekend dat de lokale krant in de Stichtse Vecht thans aandacht gaat besteden aan de vraag:"Weet u eigenlijk wel wat u allemaal met uw busje kunt gaan doen?" Veel mensen zijn zich hiervan niet bewust. Spreekster kan zich voorstellen dat de provincie dit eveneens via het huis-aan-huisblad promoot.
De heer E. de Vries staat op het standpunt dat dit goede ideeën zijn, die wat de PvdA betreft moeten worden opgepakt. Spreker memoreert dat de PvdA herhaalde malen heeft gepleit voor promotie van het OV-gebruik. De PvdA heeft ook gevraagd, alvorens dunne lijnen op te heffen, breed te bekijken wat de alternatieven zijn. Feit is, dat in de afgelopen jaren met name veel tijd en energie is gestoken in het in beweging houden van de allerlaatste dunne lijnen. Wat de PvdA betreft, wordt deze tijd en energie gestoken in het zoeken naar alternatieven. De mensen die gebruik maken van de dikke lijnen hebben voor het OV gekozen. Op grond daarvan, pleit de PvdA ervoor meer aandacht te besteden aan het comfort van die reizigers door de bus bv. vaker te laten rijden.
De PvdA pleit niet voor bezuinigingen, maar een en ander zal wel binnen het beschikbare budget moeten gebeuren.

De heer Fastl kan zich voorstellen dat de suggestie van 50Plus de titel kan worden van het voorgestelde minisymposium:"Weet u wat u allemaal met uw busje kunt doen?" In de visie van GroenLinks is dat een goede insteek en zal daarbij ook moeten worden gekeken naar combinaties bv. leerlingenvervoer met recreatief vervoer. Hierbij gaat het met name om de gaten te dekken die buiten de dikke lijnen vallen. Spreker neemt aan dat het College die suggestie omarmt.
GroenLinks sluit zich aan bij het betoog van de VVD over het BRU. Spreker voegt daaraan toe dat het BRU ambitieuze plannen heeft op fiets- en OV-gebied. GroenLinks pleit ervoor die over te nemen.
GroenLinks sluit zich aan bij het betoog van de SP over het aspect gezondheid, een onderwerp dat in de komende jaren leidend gaat worden in de discussie over hoe met mobiliteit moet worden omgegaan. Het staat nog niet in de voorliggende Mobiliteitsvisie. Dat komt wellicht omdat nog wordt doorgewerkt op de oude methode. Er staat overigens wel een dookijkje in met het feit dat de fiets steeds meer aandacht krijgt. Dat laat zien dat de provincie anders is gaan denken in de afgelopen jaren. Spreker memoreert dat in het verleden vanuit de

provincie alleen maar werd gefocust op het recreatief fietsnetwerk. Thans gaat het met name over het utilitair fietsnetwerk. Wat dat betreft is er sprake van een goede verschuiving, maar GroenLinks onderschrijft dat gezondheid een punt is dat moet worden meegenomen. Wellicht is het goed te bekijken hoe ervoor kan worden gezorgd dat nu niet maatregelen worden genomen waar de provincie later spijt van krijgt.
De normen zijn niet per definitie heilig. Het kan zo zijn dat het afwijken van een norm over vijf jaar een veel wenselijker effect oplevert, waarmee spreker komt bij het betoog van D66 dat sommige maatregelen bv. ook voor natuur nadelige effecten hebben. GroenLinks pleit ervoor niet alleen te prioriteren op effecten op mobiliteit maar breder (w.o. gezondheid, natuur). Dat kan ertoe leiden dat sommige maatregelen wellicht iets later op de lijst worden gezet en dat er over vijf jaar een betere oplossing is dan nu had kunnen worden bedacht.
GroenLinks sluit zich voorts aan bij het betoog van de SGP over de bereidheid om, mocht dat soulaas bieden, een verschuiving in financiën richting fiets te ondersteunen. GroenLinks is ervan overtuigd dat iedere investering in een fietsnetwerk soulaas biedt en zal haar best doen om dit samen met de insprekers aan te tonen.
GroenLinks sluit zich aan bij het pleidooi van D66 en de insprekers om qua inspraak mensen vooraf mee te nemen in het proces. GroenLinks pleit ervoor met name de gebruikers van fietspaden hierin mee te nemen, omdat daar veelal de meeste problemen ontstaan. De financiële herverdeling die in deze door de insprekers naar voren is gebracht, omarmt GroenLinks eveneens.
Voorts steunt GroenLinks op hoofdlijnen het betoog van de PvdA over OV.
Bij een aantal reacties op inspraak worden terecht de CROW-richtlijnen genoemd, omdat een fietsnetwerk daaraan zou moeten voldoen. Recent is vanuit het CROW een inspiratieboek 'Snelle fietsroutes' verschenen, dat anticipeert op het 'nieuwe fietsen'; de veel snellere elektrische fietsen, de ligfietsen die over veel grotere afstanden gaan, waarop moet worden ingespeeld.
De provincie staat voor de mobiliteit an sich te verbeteren/bevorderen op basis van gelijkwaardigheid der modaliteiten. Indien dit ertoe leidt dat voor de fiets evenveel budget beschikbaar komt als voor de auto, dan is GroenLinks geheel tevreden.
De CROW-normen worden thans in een voetnoot genoemd. GroenLinks kan zich voorstellen dat de provincie het inspiratieboek 'Snelle fietsroutes' als een soort leidraad hanteert voor hoe wordt omgegaan met het provinciale fietsnetwerk.
GroenLinks is blij met het netwerk en hetgeen daaraan later nog is toegevoegd, met name tussen de verschillende locaties (werk-woonlocaties). Zichtbaar is dat het eindig is nl. daar waar gemeentegrenzen beginnen. GroenLinks zou graag zien dat het, conform provinciale wegen, grensoverschrijdend is. Er staat weliswaar iets over cofinanciering, maar hoe het netwerk er dan fysiek uit moet gaan zien is niet zo zichtbaar. GroenLinks pleit ervoor in kaart te brengen welke verbindingen de provincie voorstaat, waarbij wordt gekeken naar de doorlopende routes. D66 sprak over het doorfietsnetwerk. Dat wekt te indruk dat er een nieuw netwerk is. Er is echter maar één netwerk, dat uit doorlopende routes bestaat. Die zou GroenLinks graag terugzien en met name ook de routes die drie kanten de provincie doorkruisen (vanaf Amsterdam Zuid-Oost/Abcoude richting Wijk bij Duurstede; Woerden via Utrecht naar Amersfoort, waarbij GroenLinks met name denkt aan de variant die langs de spoorlijn gaat; Hilversum – Utrecht – Vianen). Indien het vorenstaande in het voorliggende plan wordt opgenomen, ligt er in de visie van GroenLinks een ambitie om naartoe te werken.
Communicatie/PR/propaganda kan interessant zijn. GroenLinks steunt de suggestie van 50Plus om te laten zien waar met de kleine bussen allemaal naartoe kan worden gegaan, ook op recreatief gebied.
Daarmee komt spreker bij gedragsverandering. Het is van belang iets te blijven doen aan gedragsverandering. Het is uiteraard zo dat marktpartijen daarin zelf veel meer effect kunnen

bereiken, maar de provincie zou dat niet volledig los moeten laten. Als de provincie buslijnen verbetert, moet zij dat ook krachtig in de markt zetten. Overigens is er eveneens een aardig inspiratieboek in het kader van Beter Benutten over hoe gedragsverandering voor elkaar kan worden gekregen.
GroenLinks sluit zich aan bij de opmerking van D66 over de aandachtspunten voor het milieu. Voorts wordt aangesloten bij het betoog van de Kracht van Utrecht over de maatschappelijke kosten-batenanalyse van de A27 en het pleidooi de 2 x 7 rijbanen niet te realiseren. Daarmee zouden financiën kunnen vrijvallen voor maatregelen die de provincie wellicht veel belangrijker vindt en veel meer effect hebben, bv. de tunneltjes onder de A12 of A2.
GroenLinks begreep vanuit het Science Park dat gepleit is voor meer verbindingen en meer mogelijkheden om te kunnen kiezen. Een route die in de visie van GroenLinks in deze wellicht toekomst heeft, is de route vanuit de Uithof langs de Utrechtse sportvelden richting Houten met een passage over de Kromme Rijn.
Thans krijgen de knelpunten veroorzaakt door het utilitair fietsverkeer de meeste aandacht. GroenLinks pleit ervoor hierbij de knelpunten die door het recreatief fietsverkeer worden veroorzaakt niet uit het oog te verliezen.
In het kader van de combinatie fiets/OV, staat op een van de kaartjes een aantal treinstations. Naast Bunnik kan echter ook worden gedacht aan De Bilt en Lunetten. Dat zijn de vier stations die ongeveer om de Uithof heen liggen, waarmee in de visie van GroenLinks wat zou kunnen worden gedaan in het kader van de combinatie fiets/OV.

De heer De Heer hecht er in de eerste plaats aan namens de ChristenUnie waardering uit te spreken voor het werk dat is verricht. Er ligt een indrukwekkende stapel bouwstenen voor het Mobiliteitsplan. De ChristenUnie zal thans niet uitwijden over datgene waarmee zij het eens is en alleen vragen stellen of waar zij moeite mee heeft.
De belangrijkste conclusie van de Toetsingscommissie is dat het MER niet de essentiële informatie bevat om een besluit te kunnen nemen over het Mobiliteitsplan waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen. De ChristenUnie vraagt zich af hoe dit kan.
De Toetsingscommissie heeft veel aanbevelingen gedaan, waarvan het College het merendeel niet overneemt. Geïnformeerd wordt of de Toetsingscommissie zaken vraagt die onuitvoerbaar zijn en of het andere provincies wel lukt om een Mobiliteitsplan te maken dat voldoet aan wat de Toetsingscommissie vraagt. De ChristenUnie is daarnaar benieuwd, omdat in de aanloop naar de Omgevingsvisie feitelijk een Mobiliteitsplan nodig is waarin integraal wordt gedacht en waarin het milieubelang volwaardig wordt meegenomen.
De heer Thonon is van mening dat de schrijvers van het MER erin zijn geslaagd om op basis van een redelijk abstracte Visie concrete milieumaatregelen te scoren op plus, min of neutraal. D66 vraagt zich op grond hiervan af wat de ChristenUnie mist in het MER. Voorts wordt geïnformeerd of de ChristenUnie de mening deelt dat het MER niet voldoende bouwstenen biedt voor een volwaardig besluit of dat in deze alleen wordt afgegaan op het Toetsingsoordeel.
De heer De Heer antwoordt dat de ChristenUnie afgaat op het Toetsingsoordeel, waarbij vragen worden gesteld bij de plusjes en minnetjes, omdat de tegenover elkaar gestelde belangen niet gelijkwaardig zijn. Indien er iets mankeert aan de methode van de plusjes en minnetjes, is er sprake van een probleem, omdat o.a. D66 dit als basis gebruikt voor haar vragen en oordeel. De ChristenUnie staat op het standpunt dat de Toetsingscommissie met recht vragen stelt en vraagt om aanvullingen.
Het tweede punt van de ChristenUnie gaat daarover. Op het punt van luchtkwaliteit en (ultra)fijnstof schiet het MER in de visie van de ChristenUnie volkomen tekort, terwijl het belooft de laatste stand van zaken weer te geven. Die staat er echter niet in. In Europa is nl. gezegd, dat (ultra)fijnstof tussen 2005 – 2025 moet worden teruggedrongen met de helft.

Europa heeft weliswaar geen normen gesteld, maar wel doelen. Die doelen staan er niet in, laat staan dat wordt aangeven wat ermee wordt gedaan, in de zin van hoe de hoeveelheid roet en (ultra)fijnstof wordt teruggedrongen.
De roetkaart waaraan de provincie werkt behoort eigenlijk in het Mobiliteitsplan te staan. De roetkaart komt echter pas rond oktober, terwijl deze feitelijk de basis zou moeten zijn onder de keuzen die worden gemaakt bij de vaststelling van de voorliggende stukken.
Spreker hoopt met het punt van het (ultra)fijnstof aan te geven dat de Toetsingscommissie met recht om aanvullingen vraagt in het beschrijven van de huidige milieukwaliteit. Het probleem van roet rond verkeerswegen is niet goed beschreven, terwijl Europa en de Rijksoverheid de provincie wel vragen om op dat punt doelen te stellen.
De volgende punten van de ChristenUnie zijn ingegeven door de zienswijzen.
Feitelijk geeft de provincie het op om gedrag te beïnvloeden, hetgeen de ChristenUnie betreurt. De PCL heeft de provincie gevraagd voorstellen te doen over goederenvervoer en vervoer over water, omdat de provincie daar wat mee kan. Hieraan wordt niet tegemoet gekomen, op grond van het feit dat de provincie niet in staat is om dat gedrag te beïnvloeden. Uit de onderzoeken van de laatste tijd blijkt dat gedrag fundamenteel wordt beïnvloed door het ontmoedigingsbeleid van de auto in de spits. Enkele weken geleden kwam in het nieuws dat er wel degelijk sprake is van permanente gedragsveranderingen als daarop wordt ingezet. Ter zake van verkeersveiligheid gebeurt dit ook. Afgeraden wordt om in de auto en op de fiets mobiel te bellen, omdat bewezen is dat veel ongelukken gebeuren op het moment dat mensen bellen. Getracht wordt dat gedrag te beïnvloeden. De ChristenUnie pleit ervoor diezelfde mogelijkheden te benutten om te kijken of de verschuiving van de auto naar het OV/fiets ook kan worden beïnvloed.
De Mobiliteitsvisie is gebaseerd op een verouderd trendverhaal. Op het dubbele schaalsprong symposium werd een onderzoek van de Universiteit van Amsterdam gepresenteerd, waaruit blijkt dat de grootste groei in de combinatie van fiets met trein zit. Er moeten goede trein/light railverbindingen zijn in aansluiting op de fiets. Juist die combinatie komt er in het voorliggende plan niet goed uit en staat zeker niet genoeg bij de trends. De vraag is of de beschreven trends wel voldoen en of recent onderzoek daar niet nieuw licht op werpt.
Ten aanzien van de doorfiets/snelfietsroutes, meende de ChristenUnie dat het provinciaal fietsroutenetwerkplan mede was ingegeven door het feit dat de huidige fietsers elkaar vaak in de weg zitten. Race- en elektrische fietsers passen vaak niet bij de fietsers die wat langzamer rijden. De ChristenUnie meende dat het nieuwe fietsnetwerk daarvoor een oplossing moest bieden en met name voor de snelle fietsers de goede doorfietsroutes zijn. De vraag is of het probleem van de niet combineerbare fietsers op hetzelfde pad nu al dan niet wordt opgepakt.
Afgelopen zaterdag is de second opinion van het Planbureau over de Ring Utrecht in de publiciteit gekomen. Geïnformeerd wordt of er sprake zou zijn geweest van een andere Mobiliteitsvisie indien de provincie een half jaar geleden had geweten wat nu in de second opinion staat en hierin meer over de Ladder van Verdaas, m.n. de ontbrekende treden in die ladder, had gestaan.
Op basis van hetgeen de Staten vaststellen, zullen indicatoren worden gekozen. De ChristenUnie pleit ervoor in ieder geval een indicator te kiezen die over (ultra)fijnstof gaat, omdat alle experts aangeven dat de gezondheidsschade het grootst is bij de uitstoot van (ultra)fijnstof; die blijkt bij verkeerswegen (een zone van 50 – 100 m) het grootst te zijn. Voor een gezonde leefomgeving lijkt het de ChristenUnie derhalve heel belangrijk dat er een indicator wordt gepakt waar juist het (ultra)fijnstof wordt bijgehouden en het beleid daarop wordt bepaald. Geïnformeerd wordt of het College daartoe bereid is.

Mevrouw Nap zet uiteen dat het CDA verkeersveiligheid een zeer belangrijk punt vindt. Het verheugt het CDA dan ook dat er een dalende lijn is in het aantal ernstige- en dodelijke

ongelukken. Het CDA is ook blij met de inzet van de provincie daarop. Wanneer het gaat om verkeersveiligheid, gaat het echter niet alleen om de exacte cijfers maar veelal om het gevoel van veiligheid. Dat is lastig te meten, omdat het daarbij ook gaat om bijna-ongelukken of ongelukken met alleen blikschade die niet worden gemeld. Het CDA kan zich wel voorstellen dat de provincie met omwonenden in gesprek gaat als er signalen zijn van verkeersonveilige situaties, in de zin dat gevraagd wordt welk onveilig gevoel wordt ervaren en hoe dat zou kunnen worden weggenomen. Soms werkt het al om een bepaalde markering aan te passen of om een extra waarschuwingsbord te plaatsen. Ter illustratie wijst spreekster op de N226 bij Maarsbergen, waar vlak voor de bocht een blauw bord is geplaatst met de adviessnelheid van 60 km/uur. Daarmee is het in die bocht een stuk veiliger geworden; een simpele oplossing voor iets dat een groot probleem was en mede dankzij de burgers is de verbeterde situatie teweeg gebracht.
Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid, acht het CDA het eveneens van belang dat al in het voortraject met burgers wordt gesproken. Op grond hiervan pleit het CDA ervoor bij grote provinciale werken standaard vooraf het gesprek aan te gaan met burgers; niet op basis van een kant en klaar plan waarop alleen ja dan wel nee kan worden gezegd, maar door middel van interactief overleg; daar komen vaak hele creatieve oplossingen uit.
In het kader van de wegen, is doorstroming van belang. Het CDA heeft al vaker aangegeven dat het afwaarderen van een weg van 80 naar 60 km/u alleen kan als het aantal verkeersbewegingen dusdanig is dat dit uit oogpunt van verkeersveiligheid verantwoord is.
In het kader van het OV, wordt aangegeven dat daar waar de vraag naar OV klein is, gemiddeld minder dan zes reizigers per rit, afgezien moet worden van lijngebonden busvervoer en moet worden gezocht naar andere vormen van OV. Het CDA onderschrijft dat bekeken moet worden of het wel rendabel is om een bus te laten rijden; eveneens wordt onderschreven dat, indien dit niet rendabel is, naar andere vormen moet worden gekeken. Het CDA vraagt zich echter af waarop het aantal van zes reizigers is gebaseerd. Indien de provincie zich thans vastlegt op de zes reizigers is de vraag wat dit betekent voor de komende concessieverlening. Het CDA vraagt zich af of de provincie daarmee niet al vastlegt dat een aantal lijnen inderdaad wordt opgeheven. Het CDA is daar geen voorstander van, omdat die lijnen een verbinding vormen met andere lijnen en het gevolgen heeft voor de bereikbaarheid van bepaalde kernen/dorpen. Het CDA staat op het standpunt dat het al dan niet opheffen van lijnen in zijn totaliteit moet worden bekeken en niet op basis van het aantal van zes reizigers per rit. Op grond van het vorenstaande pleit het CDA ervoor het ijkpunt van zes reizigers los te laten. Zoals al door 50Plus naar voren is gebracht, zou er met kleinere bussen kunnen worden gereden. Indien er gemiddeld vijf reizigers gebruik maken van een busje van acht personen, is er sprake van 62,5% bezetting; als er gemiddeld acht reizigers zitten in een bus voor 32 personen, is er sprake van 25% bezetting. Indien vastgehouden wordt aan het aantal van zes reizigers, zou de lijn met een bezetting van 62,5% worden opgeheven, terwijl de bus met een bezetting van 25% in stand wordt gehouden.
Het CDA is er, onder loslating van het aantal van zes reizigers, voorstander van te bekijken of een lijn al dan niet in stand moet worden gehouden, maar dan bij de concessie in plaats van dit thans al in het Mobiliteitsplan vast te leggen.
Naar aanleiding van een desbetreffende vraag van de heer Van Wikselaar, licht spreekster toe dat bij de concessieverlening in samenspraak met de vervoerder kan worden bekeken welke lijnen op welke manier worden ingevuld. Op dat moment kan een en ander in zijn totaliteit worden bekeken.
Desgevraagd door de heer Konings, antwoordt spreekster dat het CDA tegenstander is van het stellen van een norm van zes reizigers. Het CDA staat voor in het kader van de concessieverlening te bekijken of het, los van het aantal reizigers, al dan niet noodzakelijk is om een lijn in een bepaald gebied in stand te houden en op welke manier.

De heer Van Wikselaar staat op het standpunt dat die afweging wel zal moeten worden gemaakt op basis van bepaalde criteria.
Mevrouw Nap geeft aan dat het CDA er voorstander van is dat de vervoerder en eventueel anderen daarover meedenken.
Mevrouw Hoek geeft mee het middel in te zetten dat past bij het gemiddelde aantal reizigers dat gebruik maakt van een bepaalde lijn. De vervoerder heeft dat in beeld.
In het kader van de concessie is het volgens de heer Van Wikselaar aan de vervoerder welk middel wordt ingezet. Hij kan zich derhalve voorstellen dat de vervoerder automatisch zal bekijken op welke wijze het maximale rendement kan worden behaald.
De heer Meijer merkt op dat het fenomeen verminderd aantal vrij gevaarlijk is, omdat dit ook een rendabele lijn kan zijn die wat minder goed loopt op grond waarvan het niet gewenst is daarin direct in te grijpen. Overigens stelt de SP alle andere bijdragen zeer op prijs.

Mevrouw Bloemberg deelt mede dat de PvdD zich in grote lijnen kan aansluiten bij het betoog van voorgaande sprekers, o.a. over het versterken van alternatieven voor automobilisten, over het auto delen, over de A27, de zorgen over het (ultra)fijnstof en over het aanmelden van projecten voor de Crisis- en Herstelwet onder het mom van herstel van de economie; de PvdD is er geen voorstander van dat milieu- en natuurregels opzij worden gezet, terwijl er geen draagvlak is bij omwonenden.
Een goed punt is dat, naar aanleiding van de bespreking in deze commissie in januari, de fietstrend in de Mobiliteitsvisie is opgenomen. Toch mist de PvdD helaas wel ambitie. Duurzaamheid is geen kerntaak. De PvdD pleit ervoor dat vanuit de leefomgeving meer wordt ingezet op een betere luchtkwaliteit om schade in de natuur tegen te gaan en minder geluidsoverlast, temeer omdat steeds meer fietskilometers worden gemaakt en ook treingebruik toeneemt.
In de toekomst wonen er meer mensen in de steden. Spreekster heeft vernomen dat dit in 2050 wel eens 70% van de bevolking zou kunnen zijn. Het voorliggende plan heeft weliswaar maar een looptijd tot 2028, maar het lijkt de PvdD goed om hiermee rekening te houden. Stedelingen hebben minder vaak een auto nodig in de toekomst en het is essentieel dat de lucht van goede kwaliteit is als alle mensen in de stad wonen. Op grond hiervan, hecht de PvdD aan meer maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren.
Geïnformeerd wordt of het klopt dat er ten aanzien van stikstofeffecten op Natura 2000 gebieden niet verder wordt gekeken dan de 3 km, ondanks het feit dat de commissie voor de MER aanbeveelt gericht onderzoek te doen en verder dan die 3 km te kijken, omdat ook daar nog effecten van wegen te zien zijn.
Op blz. 43 van het Mobiliteitsprogramma wordt gesproken over overschrijding van geluidsbelasting bij Stiltegebieden. Er staat dat de beheerder maatregelen moet treffen of moet motiveren waarom er geen maatregelen worden getroffen als de geluidsbelasting wordt overschreden. Geïnformeerd wordt of het klopt dat de richtwaarde mag worden overschreden zonder dat daaraan consequenties zijn verbonden en dat de wegbeheerder slechts behoeft uit te leggen waarom het zo is.
De commissie voor de MER heeft veel aanbevelingen gedaan. Slechts twee daarvan zijn verwerkt. De PvdD vindt dat erg weinig. Bovendien wordt aangegeven dat niet opnieuw een plan MER ter advisering zal worden voorgelegd aan de commissie. De PvdD acht het gewenst om dit wel te doen. Geïnformeerd wordt of het College daartoe bereid is, na aanpassingen.
Tot slot vestigt spreekster de aandacht op de oversteekbaarheid voor wild. In 2012 is een motie van de PvdD aangenomen, waarin wordt opgeroepen om rekening te houden met snelheidverlaging. De vraag is of het College bereid is dit ook mee te nemen in het Mobiliteitsprogramma en daarmee rekening te houden in natuurgebieden waar wild oversteekt.

Op grond van het feit dat verschillende fracties opmerkingen hebben geplaatst over de bevingen van het Planbureau met betrekking tot de verbreding van de A27, pleit de heer Meijer voor een memo van het College met haar visie op het gezichtspunt van het Planbureau ter zake.
In aansluiting daarop, verzoekt mevrouw Bloemberg dit memo voor woensdag a.s. te verstrekken, omdat dan in de Tweede Kamer wordt gesproken over de plannen van de verbreding van de A27.

Mevrouw Hoek merkt op dat aan het begin van het voorliggende document staat dat de intentie is het vervoer van huis tot huis te versterken en mensen te verleiden OV te gebruiken door het aantrekkelijker te maken. Dat staat in feite haaks op eventuele bezuinigingen en vooral op het opheffen van dunne lijnen.
50Plus acht het van belang dat geprobeerd wordt de neerwaartse spiraal in het gebruik van de dunne lijnen om te draaien, in de zin dat het positief wordt gemaakt voor de forens om vanuit de buitengebieden naar de grote steden gebruik te maken van het OV. In dat kader memoreert zij haar al eerder genoemde suggestie de rijtijden in de ochtend- en avondspits te verruimen. Er is nog een ander aspect op grond waarvan veel forenzen vanuit de buitengebieden liever met het OV gaan, te weten de hoge parkeerkosten als een werkgever niet over een eigen parkeerterrein beschikt.
Geïnformeerd wordt of overleg heeft plaatsgevonden met het bedrijfsleven. 50Plus doelt daarbij met name op de bedrijventerreinen die om de grotere steden heen liggen. Ter illustratie wijst spreekster op de lijn die naar en van DHV in Amersfoort rijdt. Spreekster geeft als suggestie mee om op provinciaal niveau te bekijken wat er te combineren is met het bedrijfsleven. Wellicht is via een bijdrage vanuit het bedrijfsleven te realiseren dat een bus een lus maakt naar bedrijventerreinen, zodat forenzen het werk met het OV kunnen bereiken.
50Plus mist in het voorliggende stuk het belang van fietspaden in de buitengebieden voor scholieren uit oogpunt van veiligheid. 50Plus vraagt aandacht voor het realiseren dan wel verbeteren van veilige fietsroutes, daar waar dat mogelijk is. Hetzelfde geldt voor gevaarlijke oversteekplaatsen. Met kleine verbeteringen kan in deze een groot effect worden bereikt op het gebied van de veiligheid. Ter illustratie vestigt zij de aandacht op Sportpark De Heul in De Stichtse Vecht waar de realisatie van een vluchtheuvel de veiligheid ten aanzien van het oversteken aanzienlijk heeft verbeterd.
Op blz. 14 van het MER staat dat ouderen vaker hun auto gaan gebruiken om ergens te kunnen komen als er geen voorzieningen meer zijn in de kleine dorpen. Dat is een negatief effect van het verdwijnen van OV tussen de kleine kernen. Hetzelfde speelt als de forens niet met het OV naar naburige, grotere, gemeenten kan komen omdat het OV niet aansluit. Als gevolg daarvan zullen huishoudens er twee auto's op nahouden.
Tot slot sluit 50Plus zich aan bij de waarderende woorden voor het werk dat is verzet in het kader van de voorliggende stukken. Ten opzichte van eerdere versies bespeurt spreekster veel verbeteringen. Suggesties die worden ingebracht, worden steeds meer meegenomen; dat is winst, maar het Mobiliteitsplan blijft een momentopname.

Gedeputeerde Van Lunteren zet uiteen dat door meerdere sprekers is aangegeven dat in de voorliggende stukken te weinig staat over het BRU. Het College acht het in deze niet correct vooruit te lopen op wetgeving. Zeker gezien het feit dat dit onderdeel gevoelig ligt in de bestuurlijke samenwerking, heeft het College gekozen voor deze opstelling. Er is wel gekeken waar zaken elkaar raken en getracht is om dat zoveel mogelijk in elkaar over te laten lopen. Op het punt van bv. OV zitten de provincie en het BRU qua uitgangspunten redelijk op een lijn. De suggestie om een paragraaf over het BRU toe te voegen, gaat spreker wat ver. Hij kan zich wel voorstellen dat, zodra het Mobiliteitsplan is vastgesteld, conform het verzoek, een

notitie wordt opgesteld waarin wordt aangegeven waar het beleid van de provincie en het BRU conflicteren en elkaar versterken, om vervolgens op basis daarvan het gesprek te voeren hoe daarmee wordt omgegaan. Dit voorstel stelt spreker in staat die verkenning in eerste instantie met het bestuur van het BRU te maken. Het bestuur van het BRU heeft nadrukkelijk de keuze gemaakt om, zolang er geen helderheid is vanuit Den Haag, de discussie met de provincie niet aan te gaan.
Spreker is van mening dat de provincie de regie op het punt van de PR en marketing iets teveel naar zich toe heeft getrokken en te weinig ruimte heeft gelaten aan de vervoerder zelf om op dat vlak initiatieven te ondernemen. Aan de vervoerder moet de ruimte worden geboden om, op basis van het inzicht hoe reizigerspatronen zich ontwikkelen, dingen te doen. Dit is echter wel een punt waarbij spreker bij de uitwerking van de randvoorwaarden voor de concessie specifieker wil stilstaan. Indien de provincie besluit op dat vlak iets te doen, moet wel tot iets werkbaars worden gekomen. De afgelopen jaren heeft hij moeten constateren dat het niet werkbaar was; hetgeen in de concessie was opgenomen leidde tot allerlei projecten waarbij spreker het gevoel had, op grond van de voorstellen die door de vervoerder werden gedaan en de kosten die daarvoor werden gerekend, dat de provincie het gat in de concessie aan het dekken was.
De heer Van Wikselaar informeert of het niet zo is dat de concessieverlener enigszins wordt tegengehouden om de reiziger te verleiden, als de infrastructuur niet goed op orde is. De vraag is derhalve of niet eerst investeringen moeten worden gedaan, waardoor het netwerk van een dermate kwaliteit wordt dat de concessieverlener daarop kan inspelen om de reiziger te verleiden.
Gedeputeerde Van Lunteren antwoordt dat die investeringen in de infrastructuur de afgelopen jaren ook zijn gedaan. Op de vraag van de SGP zal hij nader terugkomen in samenhang met de vraag over het aantal reizigers.
De heer Meijer deelt de mening dat het verleiden van de reiziger een zaak van uitvoering is niet. In de visie van de SP is dit een kwestie van keuzes en prioriteiten stellen.
Gedeputeerde Van Lunteren merkt op dat het standpunt van de SP in deze bekend is.
De VVD pleit voor de toekomst voor een nog hogere kostendekkingsgraad op de dikke lijnen. Spreker zegt die ambitie thans niet toe, maar neemt dit voorstel mee in het kader van de concessie. Hij kan zich voorstellen dat richting de vervoerder een incentive wordt ingebouwd om in dat kader iets te gaan bereiken. Spreker acht het zeker de moeite waard daarnaar te kijken en stelt voor hierover nader van gedachten te wisselen bij de Nota van Uitgangspunten.
Over het vraaggericht OV hebben alle sprekers het een en ander gezegd. De BDU-middelen nemen steeds verder af. Uit de cijfermatige uitwerking van de Mobiliteitsvisie blijkt echter dat de provincie ruimschoots middelen inzet om het OV op een zo hoog mogelijk niveau te handhaven; meer middelen dan de provincie daarvoor de afgelopen jaren in absolute zin beschikbaar had. De provincie heeft derhalve wel degelijk de ambitie om op het punt van het OV dingen voor elkaar te krijgen.
Ter zake van de vraag hoe de cijfers met betrekking tot het reizigersaantal worden verkregen, antwoordt spreker dat inmiddels goed zicht is op het gebruik, als gevolg van de invoering van de OV-chipcard. Wat spreker betreft wordt een van de voorwaarden in de Nota van Uitgangspunten in het kader van de concessie dat de data, die worden vergaard met de OV-chipcard, eigendom zijn van de provincie, zodat daarmee een aantal vragen beter kan worden beantwoord.
Bij de vraag waar het om gaat wordt getracht weg te blijven uit de bestaande lijnvoering, omdat dit niet per definitie de beste behoeft te zijn. Door, zowel nu als naar de toekomst toe, een minimumeis te stellen van gemiddeld zes reizigers in een buslijn, tracht de provincie een motivatie richting de vervoerder in te bouwen om ook gedurende de rit te zorgen dat de lijnen zo worden gevoerd dat er voldoende reizigers in zitten. De kosten van de lijnen, die nu onder

dit minimumaantal, zitten bedragen 15% terwijl 4% van de reizigers daarvan gebruik maakt. Er zit derhalve een onevenredigheid in. De discussie is eerder gevoerd op basis van het minimum aantal van acht reizigers. Op verzoek van het CDA is toen gekeken naar het effect. Het College constateert dat met een minimum aantal van acht reizigers ook bij de stadslijnen wordt uitgekomen, hetgeen negatieve gevolgen heeft voor het provinciedekkend netwerk; indien het minimum aantal reizigers op zes wordt gesteld, blijft er sprake van een provinciedekkend netwerk. Daarbij wordt wel gezien dat mogelijkerwijs op een aantal plekken witte vlekken gaan ontstaan. Het is lastig daar thans open over te zijn, omdat dit te maken heeft met hoe de concessie gaat worden, wat de vervoerder aanbiedt en hoe het in de loop van de concessie gaat verlopen. Indien thans wordt neergelegd om welke lijnen het exact gaat, is sprake van self fullfilling prophecy. Daarbij komt dat de provincie het nog niet zeker weet. Daarvoor moet de aanbesteding worden afgewacht. Wel is de huidige verdeling van de dienstregeluren in relatie tot het aantal reizigers zichtbaar. Indien wordt voorgestaan het huidige netwerk volledig in stand te houden, is er een aanvullend budget van € 5 – 6 mln nodig.
De provincie acht het van belang dat het OV beschikbaar blijft op plekken waar een buslijn eventueel komt te vervallen. Spreker kan zich voorstellen dat daar regiotaxi's en buurtbusinitiatieven worden gestart. Daarbij komt de suggestie van 50Plus aan de orde. Met een kleiner busje kan wellicht worden bewerkstelligd dat een aansluiting wordt verkregen op de wat dikkere lijnen. De provincie weet op dat moment ook zeker dat daarvan gebruik wordt gemaakt. Nu is zichtbaar dat het gebruik te minimaal is, waarmee de kosten niet meer opwegen tegen de effecten. Samenvattend staat de provincie op het standpunt dat er wel wat moet worden aangeboden. Bij de Nota van Uitgangspunten in het kader van de concessie wordt daarop specifieker teruggekomen.
Spreker heeft de indruk dat sprake is van een duidelijkere onderbouwing van de minimumeis van zes reizigers.
De DHV-lijn is in de visie van spreker een goed voorbeeld van hoe er samen met het bedrijfsleven voor is gezorgd dat dit geïncorporeerd is in de eigen dienstregeling. DHV betaalt mee aan de dienstregeling op grond waarvan daar in de spits een aanvullende dienst is ingezet. Inmiddels praat de provincie hierover ook met wethouders; daaruit komen op zich leuke ideeën, w.o. de suggestie aan Connexxion om met de bedrijventerreinen in gesprek te gaan om te zorgen dat dit soort concepten, waarbij het bedrijfsleven een stukje meebetaalt en dit onderdeel kan uitmaken van de concessie, kunnen worden opgezet. Dat soort ideeën komen, naarmate het thans ook weer wat concreter wordt, naar boven. De provincie verwacht dat daarmee uiteindelijk een beter product kan worden afgeleverd naar de toekomst toe.
Er zal derhalve meer op zoek worden gegaan naar hoe de reiziger wordt bereikt, niet in het prijsinstrument, maar in de zin dat het product wordt geboden waarop de reiziger zit te wachten.
De visie hoe wordt omgegaan met wegen, i.c. de prioriteiten in relatie tot de trajectaanpak, is volgens spreker helder. Er wordt uitgegaan van de trajectaanpak, omdat de verwachting is dat daarmee in zijn totaliteit uiteindelijk meer voor minder kan worden bereikt. Tegelijkertijd is duidelijk aangegeven dat er soms politieke omstandigheden kunnen zijn die ertoe leiden dat afgeweken wordt van de trajectaanpak. Het College staat op het standpunt dat de provincie in de Visie haar uitgangspunt moet opschrijven; het kader stellen de Staten en het is eveneens aan de Staten om te besluiten daarvan af te wijken. Uitgegaan wordt van dit principe, omdat het College van mening is dat hiermee de meeste integraliteit in het geheel wordt gebracht en daarmee de meeste borging om tot een zo efficiënt en effectief mogelijke aanpak te komen.
Spreker stelt voor de discussie over eventuele afwijkingen op basis van het kader te voeren, in plaats van hierin thans enigszins naar politieke willekeur een prioritering aan te brengen. Die

willekeur kan uiteraard altijd ontstaan op het moment dat er vanuit de politiek een belang komt om een bepaald onderwerp op een gebied eerder aan te pakken.
De SP geeft aan te willen sturen op de mobiliteit. Het College geeft in de voorliggende Visie aan dat zij keuzevrijheid wil bieden, maar tegelijkertijd o.a. via mobiliteitsmanagement wil wijzen op de andere mogelijkheden, zonder verplichtend karakter.
Het verbaast spreker dat door diverse sprekers wordt aangegeven dat de integraliteit tussen fiets en OV niet voldoende in de Visie zit. Dat is het idee van knooppuntontwikkeling; ervoor zorgen dat er voldoende parkeervoorzieningen zijn voor de fiets bij stations is bestaand beleid.
De heer De Heer licht toe dat in de trends ontbreekt dat dit de meest snel groeiende sector is en dat de provincie daarop wil inspelen.
Gedeputeerde Van Lunteren geeft aan dat het nooit zal lukken om een Visie neer te leggen waarin de meest actuele trends zijn benoemd. Ongeveer twee jaar geleden is een start gemaakt met de voorliggende Visie. Daarin worden de trends in dat tijdsbeeld beschreven. Naar aanleiding van de behandeling de vorige keer, is een aantal opmerkingen meegenomen. Het is derhalve geen onwil, maar het zal nooit lukken om volledig te zijn qua actualiteit. Spreker is echter van mening dat de trend, waarop de ChristenUnie doelt, wel wordt opgepakt; dat is het doel van het College. Indien het gevoelen is dat dit niet het geval is, is dit wellicht niet duidelijk genoeg geformuleerd.
Het verheugt de heer Meijer dat aangegeven wordt dat het College die intentie heeft. In de gepresenteerde keuzen zit die lijn er in die zin niet in. Het feit dat een Mobiliteitsplan voor jaren mee moet kunnen, zou een argument kunnen zijn om ervoor te zorgen dat de meest actuele trends daarin staan en een maximale bijdrage wordt geleverd op basis van de meest recente voorstellen en ideeën. Daarnaast zijn er investeringsrichtingen nodig indien het Mobiliteitsplan serieus wordt opgepakt. Ter illustratie wijst spreker op de OV-knooppunten rondom de centra. Daaraan zal het een en ander moeten gebeuren. Dat wordt niet voldoende teruggezien in het voorliggende Mobiliteitsplan.
Gedeputeerde Van Lunteren geeft aan dat het Mobiliteitsplan op een gegeven moment aan de Staten wordt voorgelegd. Er zal altijd sprake zijn van nieuwe trends, ook gedurende de looptijd naar 2028 toe. Dat is ook de reden dat een dergelijk plan tussentijds wordt herijkt. Het Mobiliteitsplan is thans gereed; in die zin kan spreker derhalve niet veel meer met nieuwe trends. De provincie zal trends blijven waarnemen. Het is niet zo dat een bestuurder zijn ogen sluit nadat het pak papier klaar is en is vastgesteld, net zoals de Staten dit nooit zullen doen. Als zich nieuwe trends aandienen, zullen de Staten deze onder de aandacht brengen van het College.
De heer Meijer informeert wat hiervan de consequentie is, in relatie tot de financiële kaders die worden vastgesteld. Indien de noodzaak van nieuwe investeringen in een nieuwe richting zijn aangetoond, is de vraag of daarmee moet worden gewacht tot 2028.
Gedeputeerde Van Lunteren vestigt de aandacht op het financieel plaatje. Voor de fiets zijn veel middelen beschikbaar, waarmee het als belangrijk onderdeel van het beleid wordt gezien. Op dit moment liggen voor al die middelen nog niet allemaal concrete plannen klaar. Daaraan zal, in overleg met o.a. de belangenorganisaties, invulling worden gegeven. Dat gesprek wordt thans ook aangegaan met gemeenten om ervoor te zorgen dat zij eveneens aandragen welke elementen er nog mee moeten worden genomen. Het is derhalve iets dat in ontwikkeling is. De provincie heeft hiervoor een fors bedrag beschikbaar gesteld, omdat dit naar verwachting een modaliteit is waar veel te gebeuren staat in de komende jaren. Er had een kant en klaar plan voorgelegd kunnen worden, maar spreker heeft het merendeel van de sprekers thans ook horen zeggen daarbij zoveel mogelijk de belanghebbende partijen te betrekken.
De SP maakt zich zorgen dat met het vraaggestuurd OV alleen maar sprake zal zijn van rendabele lijnen en geld zal worden verdiend met het OV. Dat gaat echter nooit gebeuren.

De heer Meijer memoreert te hebben gezegd, dat de provincie zich uitsluitend richt op rendabele dikke lijnen ten koste van wijkvervoer, dat o.a. aan regiotaxi wordt overgelaten. Het verheugt gedeputeerde Van Lunteren dat dan voor een ieder duidelijk is, dat er geen geld zal kunnen worden verdiend met het OV. Dat is de reden van het belang om daarvoor aanvullende middelen beschikbaar te stellen en dat ook de reiziger zijn bijdrage levert om ervoor te zorgen dat een dergelijk OV-systeem in stand kan worden gehouden. Het is ook niet zo dat alleen wordt ingezet op rendabele lijnen.
De heer Meijer memoreert in eerste termijn te hebben opgemerkt dat, indien wordt gesproken over hoe de toekomst eruit ziet, een verschuiving zichtbaar is naar die grotere rendabelere lijnen, ten nadele van vervoer in wijken waar regiotaxi, zelfs hier en daar vrijwilligers-OV, worden ingezet. Die gedachte acht de SP niet positief.
Gedeputeerde Van Lunteren bevestigt die gedachte, vanuit het principe dat hij daarmee een systeem overeind houdt dat meer voldoet aan de behoefte van de reiziger die gebruik wil maken van het OV; voorts vanuit de gedachte dat een gebruiker van andere modaliteiten wellicht om die reden daarvan eerder gebruik gaat maken, omdat lijnen in stand kunnen worden gehouden, wellicht wat frequenter kunnen gaan rijden en kan worden gezorgd voor slimmere aansluitingen. Dit alles vanuit de overtuiging dat daarmee een product wordt geleverd dat meer aansluit op de mensen, die de intentie hebben om gebruik te gaan maken van het OV. Voorts wordt aangegeven dat er juist voor de groep, die, om welke reden dan ook, aangewezen is op het OV, een vangnet moet zijn voor als zij niet van de lijnenstructuur gebruik kan maken; daarmee wordt ook die groep bediend.
De heer Meijer merkt op dat het afbreken van voorzieningen met een vangnet op alle plekken in de samenleving gebeurt. Dat is de politiek zoals die op dit moment helaas op veel plekken wordt vormgegeven. Het resultaat is dat het vangnet een enorme barrière is en vaak ingewikkeld te volbrengen voor diegene die erop is aangewezen. Het is daarom, in de visie van de SP, toch verstandiger om die algemene voorziening in stand te houden en ervoor te zorgen dat het zo efficiënt, zo voordelig mogelijk en vooral ook met zoveel mogelijk promotie en inhoud gestalte wordt gegeven.
De heer Fastl merkt op dat de zorg over het afbreken van vangneten wel breder wordt gedeeld dan alleen binnen de SP. De vraag is echter wat voor soort vangnet wordt neergelegd: een log niet goed functionerend- of een wat fijnmaziger vangnet. Volgens spreker heeft de VVD ook ingebracht dat ernaar moet worden gezocht om dat op een andere manier op te vangen. Afgewacht moet worden of dat meer oplevert.
Gedeputeerde Van Lunteren geeft in algemene zin mee dat het per definitie niet efficiënt zal zijn, omdat het probleem juist in het kostenverhaal zit. De Staten kunnen ervoor kiezen het hele systeem overeind te houden of het nog fijnmaziger te maken, maar daar staan middelen tegenover die groter zijn dan het totale beschikbare budget van VERDER, auto en fiets.
Spreker memoreert dat de OV-chipcard mogelijkheden biedt om aantallen reizigers aan te tonen. Zoals gezegd, is spreker van mening dat de provincie in de toekomst over die data moet kunnen beschikken, zodat daarover meer informatie kan worden gegeven aan de Staten. Het streven is erop gericht dat in de volgende concessie te regelen.
Spreker memoreert dat over hoe om te gaan met tariefacties al meerdere keren is gesproken. Het afgelopen jaar is zichtbaar geworden, dat tariefacties niet direct effect hebben op het krijgen van meer reizigers in het OV.
Tevens is de opmerking gemaakt dat met de tariefacties een blijvend effect werd behaald in het kader van het Spits mijden. Daarbij werd de opmerking van ontmoedigingsbeleid gemaakt. Hier was het echter duidelijk een stimuleringsbeleid. Mensen kregen belastinggeld terug als ze niet in de spits gingen rijden. Als het over de dag heen wordt verdeeld en de mensen een keuzevrijheid hebben ten aanzien van de modaliteit, kunnen dit soort acties volgens de gedragswetenschappers effect hebben. De provincie is bereid naar dergelijke

experimenten te kijken. Op het moment dat het via de lijn van de bedrijven wordt ingezet, wordt dieper bij de mensen terecht gekomen, waarmee mogelijkheden worden gecreëerd om het voor elkaar te krijgen. Het succes van deze actie had te maken met het feit dat het bedrijfsleven zich gecommitteerd had om te zorgen dat openingstijden en voorzieningen dusdanig werden georganiseerd dat het ging werken. Voor de provincie is het nagenoeg niet te doen om individuele automobilisten te bereiken. Via de werkgever is de kans groter dat de provincie de automobilist bereikt. Vervolgens kan ervoor worden gezorgd dat het werk zo wordt georganiseerd, dat op een andere manier gebruik kan worden gemaakt van mobiliteit.
De heer E. de Vries deelt mede dat de PvdA achter de gekozen lijn staat. Wat de PvdA niet begrijpt is waarom wordt gestopt met het project Spits mijden, terwijl dit een succes is. De oproep van de PvdA was derhalve om door te gaan op de ingeslagen weg, in plaats van het af te bouwen.
Gedeputeerde Van Lunteren zet uiteen dat in het kader van Beter Benutten zal worden bekeken hoe daarmee in de toekomst zou kunnen worden doorgegaan, waarbij wel van belang is te weten of dat kan worden bekostigd en het ook verder zijn werking heeft. Spits mijden betrof een Rijksproject, dat de provincie heeft uitgevoerd. Een belangrijke constatering was dat datgene dat tijdelijk werd bereikt door er een beloning tegenover te zetten, feitelijk een langdurig effect had. Dat maakt het overbodig om het continu door te zetten. De vraag is wel hoe vaker met dergelijke instrumenten aan de gang kan worden gegaan. Daarop kan spreker op dit moment geen antwoord geven, omdat deze testresultaten pas net zijn ontvangen. De manier waarop dit soort dingen voor elkaar wordt gekregen, is wel de communicatie met het bedrijfsleven. Het is niet gezegd dat dit specifieke project nooit meer wordt herhaald. Het gaat de provincie er echter om dat het met het bedrijfsleven en overheden nadenken over dingen de manier van werken is. Welke concrete projecten daaruit voort gaan komen, kunnen op dit moment nog niet worden benoemd. Daarvoor is bewust gekozen om naar de toekomst toe met nieuwe inzichten steeds meer dingen te kunnen doen.
Over de luchtkwaliteit zijn door diverse sprekers opmerkingen gemaakt, m.n. over de waarden.
Spreker heeft over de, door GroenLinks georganiseerde, bijeenkomst begrepen dat de experts aangeven dat met elkaar waarden kunnen worden gesteld, maar dat deze ook weer een perversiteit in zich hebben, omdat dan exact naar die waarden wordt gehandeld. In die setting heeft spreker verwoord dat, indien wordt gekeken hoe de provincie haar brede Mobiliteitsbeleid probeert in te zetten, er juist op veel fronten die als maatregelen worden benoemd wordt ingezet. De provincie stelt een groot bedrag beschikbaar voor OV en gaat flink aan de slag met het onderdeel fiets.
De heer Meijer merkt op dat dit een andere voorstelling van zaken is. Uit het symposium kwamen allereerst de meest recente wetenschappelijke inzichten naar voren. Er zijn enkele in het oog lopende onderzoeken geweest, ook het afgelopen jaar. Er is zelfs een interpellatie aan gewijd in de Staten. Die onderzoeken wijzen uit dat de effecten van (ultra)fijnstof aanzienlijk ernstiger zijn dan tot op dat moment werd verondersteld, dat deze elementen bij lange na niet in de Europese normering zijn meegenomen, dat allerlei nationale- en lokale bouwwerken daarop zijn geënt (het NSL is derhalve gebaseerd op de Europese normen die achterhaald zijn), dat de gezondheidsdreiging zo groot is dat meer moet worden gedaan dan op basis van de normen, dus meer dan tot dusver is gedaan om de gezondheid te dienen. Bepleit wordt voor de gezondheid te gaan en de normen te laten.
Gedeputeerde Van Lunteren geeft aan niet bij dat symposium aanwezig te zijn geweest. Zijn vraag was wat de provincie dan zou kunnen doen. Daarbij komt hij op het punt terecht van het fietsbeleid, in combinatie met het daarin meenemen van elementen van gezondheid van het fietsen en het bronbeleid, nog steeds de belangrijkste randvoorwaarde. Dat zit volgens spreker in de voorliggende Visie. Op het moment dat de Staten met elkaar willen spreken over hoe zij

de normen exact willen hebben, dan moet de discussie in Europa worden aangegaan, daarna nationaal en vervolgens met de desbetreffende portefeuillehouder, waarna spreker het stuk aanpast aan de dan afgesproken normen.
Spreker heeft de indruk dat de provincie met de maatregelen die in de Visie staan meer doet dan hetgeen conform de normen verplicht is. In het kader van het Mobiliteitsplan is erop gefocust dat de provincie dingen doet, in plaats van alleen opschrijft.
De heer Fastl merkt op dat een van de punten, die zowel in het symposium als de bijeenkomst van GroenLinks naar voren kwam, is dat bv. het nastreven van de norm een toekomstig nadelig effect heeft. Het is van belang dat alle elementen worden meegenomen. Als net onder de norm wordt uitgekomen, kan het zo zijn dat het in de breedte op andere punten weer omhoog wordt gedrukt. Daarmee is voor de toekomst ineens sprake van drie punten die ver boven de toekomstige norm zitten, terwijl dat met een ander beleid wellicht anders zou zijn. GroenLinks stelt voor om alvast een voorzet te doen richting de komende vier jaar, door te kanaliseren welke maatregelen nu al dan niet het handigst zijn. Het lijkt GroenLinks niet meer dan logisch dat die concrete maatregelen nog niet in de voorliggende Mobiliteitsvisie zitten, omdat dit nog niet op die manier kan worden voorzien, maar het is wel bekend dat het eraan komt. In dat kader is het wellicht aardig om een thema gezondheid en mobiliteit mee te nemen om te kijken hoe negatieve maatregelen kunnen worden voorkomen en een verdere doorkijk kan worden gemaakt. De meeste knelpunten zitten in stedelijk gebied, zodat daarbij ook de stedelijke partners nodig zijn.
Gedeputeerde Van Lunteren memoreert dat het punt dat hij probeert te maken is, dat met het thans voorliggende beleid juist niet vanuit een norm is geredeneerd, maar vanuit de gedachte wat nu het meest verstandig is om aan mobiliteitsbeleid neer te zetten; daarbij worden de belangen die daar achter liggen zoveel mogelijk meegewogen. Indien de volgende stap wordt gemaakt, moet meer naar het stedelijk gebied worden gegaan. Daarvoor zal, zoals in de voorliggende stukken ook is aangeven, met elkaar moeten worden gesproken over o.a. verkeersmanagement. De aanknopingspunten om daarmee om te gaan zijn er.
De heer Meijer merkt op dat het standpunt van de SP verkeerd wordt weergegeven. De SP vraagt niet om een normering. Het probleem dat spreker probeert duidelijk te maken, hetgeen in het symposium dat hij heeft bijgewoond duidelijk naar voren kwam, is dat de normen gebaseerd zijn op achterhaalde wetenschappelijke informatie. Er komt nieuwe informatie, nl. de effecten van (ultra)fijnstof. Die zijn daarin niet meegenomen. Wat derhalve moet worden gedaan is meer dan in de normen staat; dus weg met de normen, gaan voor gezondheid. Dat is wat de SP bepleit. Dat betekent dat ook bestaand beleid op het gebied van infraprojecten opnieuw tegen het licht moet worden gehouden, op basis van die nieuwe wetenschappelijke gegevens. Dat mist de SP.
Gedeputeerde Van Lunteren acht het niet zinvol deze discussie thans verder te voeren, omdat de SP vraagt om een manier van omgaan met nog niet bestaand beleid. Als het beleid er komt, kunnen de Staten daarover een discussie voeren, zij het dat die vanuit een andere route wordt aangevlogen. Spreker legt thans verantwoording af voor het voorliggende Mobiliteitsplan, dat in de Staten wordt besproken. Indien er concrete zaken zijn die in de visie van de Staten anders moeten, dan hoort het College dit wel. Indien de norm van belang wordt geacht, dan weet de SP welke route kan worden bewandeld.
In het voorliggende Mobiliteitsplan is verwoord hoe de provincie met mobiliteit omgaat, hoe het wordt gefaciliteerd en vervolgens op een zo goed mogelijke manier wordt ingepast. Uitgangspunt is dat de provincie een negatief effect altijd moet kunnen opvangen en inpassen. De Nota van Beantwoording moet worden gelezen als een nadere verklaring op de tekst in de Visie en het Programma. In de zienswijzen was sprake van punten waarvan de gedachte op zich werd gedeeld, maar die in de visie van het College niet per definitie behoefde te leiden

tot een aanpassing. De Staten kunnen zich beroepen op de uitleg in de Nota van Beantwoording, omdat deze integraal onderdeel uitmaakt van het Mobiliteitsplan.
Spreker is van mening dat de provincie bewoners al veel meer betrekt bij de aanpak dan in het verleden, ook op het gebied van verkeersveiligheid. Bewoners komen tegenwoordig al vaak met ideeën voordat de provincie met een plan is gekomen. Gezocht zal moeten worden hoe de betrokkenheid het beste kan worden verkregen; soms helpt het om een plan neer te leggen, omdat mensen het lastig vinden om vanuit niets het gesprek te voeren. De wijze waarop bewoners worden betrokken verschilt derhalve van geval tot geval. Op grond daarvan, is het van belang dat de projectleiders een goed gevoel hebben met het gebied waarin ze bezig zijn.
De Ladder van Verdaas is niet specifiek benoemd omdat deze uitgaat van beprijzing, hetgeen een element is dat op dit moment niet meer aan de orde is. De provincie heeft haar eigen manier van werken; daarin zijn wel alle elementen van de Ladder van Verdaas verwerkt.
Met de Visie is getracht iets neer te zetten dat losstaat van de tijdsgeest waarvan op dat moment sprake is. Indien beprijzing bij wijze van spreken wederom voorbijkomt, is het mogelijk om het in te voegen.
Duurzaamheid zit integraal in het Mobiliteitsplan. Getracht is in het statenvoorstel te belichten hoe duurzaamheid in de afwegingen heeft meegespeeld en hoe het beleid daaraan bijdraagt.
Op het gebied van deeleconomie, w.o. het auto delen, bespeurt de provincie al veel private initiatieven. De vraag is wat de provincie op dat vlak dan nog zou kunnen doen.
De uitstoot van CO2 is een punt dat wordt meegenomen in het kader van de Nota van Uitgangspunten.
In de Nota van Uitgangspunten wordt waarschijnlijk opgenomen dat ervoor wordt gekozen om de Concessie voor 7 jaar in plaats van 10 jaar vast stellen; daarmee wordt de concessie van de provincie gelijkgeschakeld aan die van het BRU. Dit is wel afhankelijk van de behandeling van het wetsvoorstel ter zake van het BRU. Indien dit niet gebeurt, is het uit economisch oogpunt verstandiger om de 10 jaar aan te houden.
De ambitie is gericht op 2028, maar in de eerste Concessie zullen waarschijnlijk wat tegemoetkomingen moeten worden gedaan om goed materiaal niet in een keer af te schrijven en allemaal nieuw materiaal in te zetten. Naar de toekomst toe is de ambitie van de provincie gericht op een Concessie met een total cost of ownership.
Overigens worden de gemeenten op dit moment zowel ambtelijk als bestuurlijk intensief betrokken bij het traject om tot de Concessievoorbereiding te komen; hetzelfde geldt voor de diverse belangenorganisaties, w.o. ROOVER en ROCOF.
De provincie heeft in het verleden ook al gebruik gemaakt van de Crisis- en Herstelwet. De afweging vindt per project plaats. Overigens vervalt deze Wet in principe bij de vaststelling van de Omgevingswet. Indien wordt overwogen een project voor de Crisis- en Herstelwet aan te melden, wordt dit met de commissie gedeeld. In het Mobiliteitsplan wordt slechts geconstateerd dat die mogelijkheid er is en de provincie daarvan misschien gebruik wil maken.
Mevrouw Bloemberg informeert of de projecten, die aan de commissie worden voorgelegd, ook in PS worden besproken.
Gedeputeerde Van Lunteren antwoordt dat de Staten het kader vaststellen en het de bevoegdheid van het College is om de projecten aan te melden; deze zullen ter kennisneming van de commissie worden gebracht. Indien er echter een grote weerstand is tegen de aanmelding van een bepaald project, ligt het niet in de lijn van dit College om dit perse door te zetten.
Het klopt niet helemaal dat er op parallelwegen geen fietsproblemen zijn. Dit probleem doet zich met name voor met landbouwvoertuigen die zich nu vaak op dezelfde plekken bevinden; de afspraak is dat landbouwvoertuigen niet op provinciale wegen mogen rijden waar 80 km/u geldt. Dat is een reden voor fietsers om in die contreien geen gebruik te maken van de fiets.

Er is nadrukkelijk onder de aandacht van de provincie gebracht dat op dit vlak iets moet gebeuren. Op grond hiervan wordt het meegenomen. Het doel is om een verkeersveilige situatie te creëren voor de fiets; het heeft niet met doorstroming te maken.
Desgevraagd door de heer Fastl, antwoordt spreker dat het hier gaat om dikke fietsverbindingen.
De heer Thonon informeert waarom dit niet wordt meegenomen onder de post Verkeersveiligheid.
Gedeputeerde Van Lunteren antwoordt dat dit ook gedeeltelijk gebeurt. De post Verkeersveiligheid betreft echter de algemene post, waaruit ook maatregelen op de weg worden uitgevoerd.
Desgevraagd door de heer Thonon, antwoordt spreker dat het is opgenomen, omdat de vraag een aantal keren bij de provincie is binnengekomen. In de uitwerking wordt bekeken waar het precies landt. Zodra hierover besluiten worden genomen, wordt de commissie daarover geïnformeerd via een statenbrief op basis waarvan in het kader van de uitvoering punten ter overweging kunnen worden meegegeven. Er is niet voor gekozen om met een lijst van projecten te komen, om te kunnen bewegen en te kunnen anticiperen op wat er uit de samenleving komt. Naar aanleiding van een desbetreffende opmerking van mevrouw Hoek, merkt spreker op dat daarbij ook veilige schoolfietsroutes worden betrokken.
Zoals gezegd, wordt voorgestaan om ervaringsdeskundigen te betrekken bij het uitwerken van de routekaart. Voor dat deel, dat voor gemeenten is gereserveerd, is ook vanuit de gemeenten al veel aangegeven. De provincie hoopt dat daarbij ook de middelen komen, zodat er daadwerkelijk voor kan worden gezorgd dat die verbindingen in hun totaliteit tot stand komen. Spreker heeft de indruk dat de provincie een mooi bod heeft neergelegd bij de gemeenten. Hij hoopt binnenkort te beschikken over een inventarisatie waar de ruimte zit om die aanhaking te vinden.
De exacte stand van zaken met betrekking tot de N237 is spreker op dit moment niet bekend. Te zijner tijd komt ook dit project weer specifiek voorbij. Spreker kan zich voorstellen dat op basis daarvan wordt bekeken hoe met het profiel van de weg wordt omgegaan.
Overigens is in algemene zin de afspraak dat, daar waar bestemmingsplannen moeten worden gewijzigd, dit via inpassingplannen gebeurt, waarmee het zelfs in de Staten wordt besproken.
Met betrekking tot de vraag over de N201, merkt spreker in algemene zin op dat de Staten de politieke afweging, over de wijze waarop met budgetten wordt omgegaan, bij de Begroting maakt. Het Mobiliteitsplan is primair ingezet op mobiliteit. Vanuit het Mobiliteitsplan moeten ook allerlei wettelijke compensatiemaatregelen worden uitgevoerd. De trendbreuk ten opzichte van het verleden is de trajectaanpak, waarmee in zijn visie winst wordt geboekt op het gebied van integraal werken.
De heer Thonon begrijpt dat als de N201 extra verkeer aantrekt, en daarmee extra CO2 uitstoot op een Natura 2000 Gebied, er vanuit het Mobiliteitsplan wordt bijgedragen aan de mitigerende maatregelen in dat gebied om die effecten teniet te doen.
Gedeputeerde Van Lunteren licht toe dat, indien de provincie wettelijk verplicht is daarop te compenseren, dit vanuit het projectplan moet worden gefinancierd; dat is echter nu ook bestaand beleid. Primair is mobiliteit; wat wettelijk moet zit in het plan. Op het moment dat de provincie meer wil, is daarvoor ruimte en budget beschikbaar vanuit allerlei andere beleidsdoelstellingen; als de Staten meer budget beschikbaar willen stellen, kan dat via de lijn van de Begroting.
Het inspiratieboek in het kader van Beter Benutten over gedragsbeïnvloeding kent spreker; het inspiratieboek ‘Snelle fietsroutes’ niet; hij houdt zich aanbevolen. Spreker ziet een en ander wel in zijn totaliteit. Hij kan zich voorstellen dat uiteindelijk een concreet kaartje wordt opgeleverd. Daarvoor is een aantal belangrijke suggesties meegegeven. Bekeken zal worden hoe dat uitpakt.

Ten aanzien van de mkba van de Ring, zet spreker uiteen dat de Staten op de hoogte zijn van het standpunt van het College. Er is in de afgelopen jaren veel aandacht besteed aan het geheel. In het kader van de mkba is een berekening gemaakt voor de laag- en voor de hoogconjunctuur. Het CPB constateert dat er op die plek in ieder geval iets moet gebeuren. Het College is er geen voorstander van opnieuw allerlei nieuwe varianten tegen het licht te houden, omdat in haar visie nagenoeg elke haalbare variant is bezien. Het College staat derhalve voor dat doorgegaan wordt op de ingeslagen weg. Er is sprake van een goede set inpassingmaatregelen. Ten aanzien van het voorkeursalternatief is, naar aanleiding van een opmerking vanuit de Staten, extra aandacht besteed aan de onderdoorgangen. Voorts is het zo dat in het kader van de luchtkwaliteit een aanzienlijke verbetering uitgaat van dit plan met het terugbrengen van het verkeer, dat thans over de Waterlinieweg heen gaat, naar het Rijkswegennet.
De heer Meijer begrijpt dat het College niets doet met de bevindingen die de afgelopen dagen aan de Staten zijn gepresenteerd.
Gedeputeerde Van Lunteren antwoordt dat het College daarvan kennisneemt en constateert dat op basis daarvan geen directe aanleiding wordt gezien om haar standpunt aan te passen. De aanbeveling om op een van de meest drukke stukken van Nederland met veel weefverbindingen op de onderste normering van de SWOV te gaan zitten, is in de visie van het College in strijd met de uitgangspunten die de provincie hanteert op haar eigen wegennet. Voorts stelt het CPB dat er op dit moment nog geen noodzaak is en er derhalve tijd kan worden genomen om te heroverwegen. Uit het rapport van Schoof blijkt echter dat alle haalbare varianten voorbij zijn gekomen, op grond waarvan het College van mening is dat nieuwe informatie niet zal leiden tot nieuwe inzichten.
De heer Meijer acht dit een tamelijk primaire reactie op een goed onderbouwd verhaal. Bekend is dat dit op alle niveaus (Tweede Kamer, gemeenteraad van Utrecht, Provinciale Staten) in beginsel een veel omstreden voorstel is. Tegen die achtergrond verzoekt spreker het College een kort memo te wijden aan de bevindingen van de CPB.
Gedeputeerde Van Lunteren deelt mede dat het standpunt van de Collegedragende partijen is dat het besluitvormingsproces, dat heeft plaatsgevonden, wordt gerespecteerd en op basis daarvan verder wordt gegaan. Spreker heeft thans beargumenteerd hoe het College tot die afweging is gekomen.
Gezien de omstredenheid van de voorstellen handhaaft, de heer Meijer zijn verzoek ten aanzien van het memo, zodat de Staten de opvatting van het College op zich kunnen laten inwerken.
Gedeputeerde Van Lunteren zegt dit toe.
Spreker memoreert richting de Staten te hebben aangegeven voorstander te zijn van de tunnel Bunnik/A12. Tijdens een bijeenkomst vorige week is echter, door middel van een interactieve tool van TNO, zichtbaar gemaakt dat er vrijwel geen bewegingen over die tunnel plaatsvinden, hetgeen hem overigens ook al een keer ambtelijk was verteld.
Dit verbaast de heer Fastl niet. Dit is een van de routes die ooit op een Rijksagenda van doorlopende fietsroutes terug is gekomen. Op grond daarvan heeft spreker een aantal andere opties genoemd. Wellicht is een andere variant veel effectiever. Het complete netwerk moet nog komen en wordt feitelijk gekoppeld aan het Actieplan Fiets. In dat kader vestigt spreker de aandacht op de in november in de Tweede Kamer aangenomen motie van De Rouwe, waarbij de snelfietsroutes en het Beter Benutten aan elkaar werden gekoppeld. Geïnformeerd wordt naar de stand van zaken.
Gedeputeerde Van Lunteren licht toe dat op dit moment intensief wordt bekeken hoe in Beter Benutten 2 tot een nieuw programma kan worden gekomen. Het voorstel moet in oktober/november van dit jaar bij de Minister worden ingediend.

De heer Hoefnagels wijst erop dat de verbinding Houten – Bunnik wel met een zwart stippeltje (gewenst) op de fietsnetwerkkaart in de Mobiliteitsvisie staat. D66 gaat er derhalve vanuit dat die verbinding er gewoon in zit.
Gedeputeerde Van Lunteren benadrukt nogmaals altijd te hebben aangegeven daarvan voorstander te zijn. Hij staat echter wel op het standpunt dat doelmatig met de middelen moet worden omgegaan. Spreker heeft ook geprobeerd die verbinding in het kader van Beter Benutten aan te dragen. Het blijkt echter dat die verbinding tot niets leidt, omdat er geen fietsverkeer overheen komt. Spreker stelt voor hierover door te praten wanneer hij over meer achtergrondinformatie beschikt. Hij kan zich voorstellen dat daarbij de interactieve tool van TNO wordt ingezet.
Naar aanleiding van een desbetreffende vraag van de heer Fastl over de doorgaande fietsroutes, licht spreker toe dat, als het Mobiliteitsplan is vastgesteld, met de organisaties die hebben aangegeven daarover het gesprek met de provincie te willen voeren zal worden gesproken over de uitwerking. Daarbij zullen eveneens de punten worden betrokken die heden naar voren zijn gebracht. Dat leidt straks tot een definitief kaartbeeld, dat ter kennisneming aan de commissie zal worden voorgelegd, waarbij op dat moment kan worden aangeven of dat het beeld is dat de Staten voor ogen hadden.
Het Mobiliteitsplan is niet MER-plichtig. De commissie MER stelt dat alles moet worden doorgerekend en overal moet worden bekeken of er alternatieven zijn. Dat kost echter teveel tijd. Voorts is het niet mogelijk om voor iets uit het Mobiliteitsplan dat bv. pas over tien jaar tot uitvoering komt, nu al precies duidelijk te hebben wat alle alternatieven kunnen zijn. In haar antwoord heeft het College aangeven bij elk project een project MER te maken, waarin de op dat moment geldende elementen worden meegenomen. Het College denkt wel dat zij met het MER rapport, ondanks het feit dat zij daartoe niet verplicht was, meer heeft kunnen meenemen en daardoor het Mobiliteitsplan beter heeft kunnen maken.
Desgevraagd door de heer De Heer, antwoordt spreker niet te weten hoe dat in de andere provincies precies loopt.
Het College gelooft wel degelijk in gedragsbeïnvloeding. Zij heeft het modal shift losgelaten, omdat dit met name zit op het schuiven in modaliteiten en daarmee een moeilijk sturingsinstrument is. Door de keuzes, die daaronder liggen, wordt dat echter ruimschoots opgevangen. Gedrag kan ook worden gezien in beweging over de tijd heen. Een doelstelling van een bepaald aantal mensen op de fiets, in het OV of in de auto, is minder makkelijk te behalen. Dat sluit precies aan op het rapport waaraan de ChristenUnie refereerde. Dat ging uit van het feit dat, omdat in dat project de keuzevrijheid is gelaten, mensen uit de spits zijn weggebleven en ervoor hebben gekozen om te gaan thuiswerken. De modal shift zou dan bij wijze van spreken nog daarmee moeten worden uitgebreid. Het College laat het modal shift los en stelt dat een en ander goed moet worden gefaciliteerd; de provincie gaat, in het kader van het autogebruik en straks ook het OV gebruik, bekijken of een spreiding mogelijk is. Spreker kan zich voorstellen dat de Staten een (ultra)finstof indicator willen vaststellen. De vraag is echter of het Mobiliteitsplan daarvoor de juiste plek is.
Spreker is van mening dat de provincie meer gebruik moet maken van het PROMEV-systeem. Met dat systeem is de provincie meer proactief bezig met verkeersveiligheid in plaats van alleen op aantallen sturen.
Met betrekking tot de vraag of richtwaarden in stiltegebieden mogen worden overschreden, merkt spreker op dat het College op het standpunt staat dat bekeken moet worden welke maatregelen het beste passen. Op grond daarvan is het op deze wijze geformuleerd. De gedachte is dat geluidsarm asfalt langs alle stiltegebieden het maximale is wat de provincie in het geval van de stiltegebieden kan doen. De bereidheid om dat al zodanig op te pakken is aanwezig en zal in het kader van de trajectaanpak zo snel mogelijk worden doorgevoerd.

Spreker stelt voor de Plan MER niet opnieuw te doen, maar wel steeds een Project MER te maken. Op basis daarvan kan worden bekeken wat specifiek speelt en hoe daarop kan worden geanticipeerd met de middelen die op dat moment ter beschikking staan.
Met betrekking tot de toezegging ten aanzien van snelheid in relatie tot wild, is het wachten op helderheid over de locaties. Het wordt derhalve opgepakt. Ook in het kader van de trajectaanpak zal worden bekeken of dit meespeelt, op welke plekken het al dan niet verantwoord is om de snelheid te verlagen en hoe dit dan vervolgens wordt uitgevoerd.

De voorzitter geeft de commissie in tweede termijn het woord.

De heer De Heer geeft aan dat de ChristenUnie wellicht in de Statenvergadering nader terugkomt op de indicator (ultra)fijnstof. Het schijnt dat bij stallen ook wel een fijnstofprobleem is, maar dat is altijd heel lokaal. De experts geven aan dat het probleem met name bij wegen/verkeer speelt. De uitstoot van roet en remstof van auto's moeten worden teruggedrongen. Op grond daarvan is de ChristenUnie van mening dat de indicator (utra)fijnstof in het Mobiliteitsplan hoort. Hetgeen hedenmorgen is gewisseld over de wijze waarop tot een Omgevingsvisie wordt gekomen, dwingt ertoe om het goed op elkaar af te stemmen. Zoals nu de PRS ongemoeid wordt gelaten, wordt het risico gelopen dat als straks het Milieubeleidsplan wordt vastgesteld dan niet meer naar het Mobiliteitsplan wordt gekeken.
De heer Hoefnagels geeft de ChristenUnie mee dat wellicht de roetkaart moet worden afgewacht alvorens in deze een verdere stap kan worden gezet.
Gedeputeerde Van Lunteren voegt hieraan toe dat op alles wat niet wordt opgeschreven later in een ander plan nog kan worden aangehaakt. Overigens is het niet zo dat er geen enkel reparatiemoment komt. Spreker acht het van belang dat de consequenties van (ultra)fijnstof eerst worden overzien, voordat dit aan het Mobiliteitsplan wordt gekoppeld.
De heer De Heer merkt op dat hij bij de debatten over Europa door de provinciale lobbyist is geïnformeerd over de doelen van Europa. Europa geeft wel degelijk het advies om tussen 2005 – 2025 de uitstoot van (ultra)fijnstof met 51% te verlagen. Spreker is van menig dat dit doel in de voorliggende Visie thuishoort, omdat die tot 2028 loopt. De Rijksoverheid heeft een lagere ambitie; die wil de uitstoot verlagen met 38%. Vooral Europa en het Rijk zijn aan zet om de Euronormen strenger te formuleren, maar de lokale vertaling ligt op het bord van de provincie. Op grond hiervan, pleit de ChristenUnie ervoor toch te bekijken wat de komende tijd kan worden gedaan aan roetreductie. Alle experts geven aan provincie en gemeenten het advies om roetreductieplannen op te stellen.
Gedeputeerde Van Lunteren geeft mee dat dit een Mobiliteitsvisie is. De ChristenUnie vraagt het College op dit vlak iets te doen, zonder daarbij aan te geven wat dat betekent. Spreker heeft uit de eerdergenoemde bijeenkomst meegekregen dat de provinciale overheid er in deze o.a. voor kan zorgen dat er meer mensen gebruik gaan maken van de fiets. Dat zit allemaal in het voorliggende Mobiliteitsplan. De vraag is derhalve wat een indicator (utra)fijnstof toevoegt. Spreker staat op het standpunt dat deze indicator thuishoort in het algemene Provinciale Milieubeleidsplan.
De heer Fastl merkt op dat het feitelijk om gezondheid gaat. Roet speelt daarbij als element een rol. De komende jaren zal de provincie daar nog mee bezig zijn. Niemand heeft nog het antwoord op de vraag wat dit dan betekent. Indien er een lagere norm gaat gelden, moet dat in het Milieubeleidsplan worden meegenomen. De eisen zullen echter wel met name effecten hebben op wat de provincie met Mobiliteit gaat doen. Omdat de plannen uiteindelijk in elkaar gaan grijpen, komt het op de een of andere manier uiteindelijk toch weer terug in de Mobiliteitsvisie. Over wat de provincie daarmee wil, zal per definitie de komende vier jaar nagedacht moeten worden.

Gedeputeerde Van Lunteren geeft aan het punt te willen maken dat, indien de Staten ergens vanuit milieuperspectief naar willen kijken, het van belang is dat dit in de breedte wordt geformuleerd, omdat nog niet bekend is wat daaraan vervolgens kan en moet worden gedaan. Op grond daarvan, geeft spreker aan dat er nog een ander plan komt, waarin daaraan aandacht wordt besteed en het derhalve beter is de discussie daar te voeren. Indien dat tot aanpassing van het Mobiliteitsplan moet leiden, zijn de Staten daar zelf bij.
De heer Meijer memoreert dat dit betekent dat infraprojecten tegen het licht moeten worden gehouden.
Gedeputeerde Van Lunteren merkt op dat de provincie nu wegen heeft liggen. Wat hij op de kaarten in de eerdergenoemde bijeenkomst heeft gezien, is dat er een aantal wegen is waarvan sprake is van die problematiek. Spreker begrijpt de invalshoek als het gaat om de aanleg van nieuwe wegen. In deze planperiode worden echter geen nieuwe wegen meer aangelegd. Voor de bestaande wegen kan spreker de benodigde maatregelen niet overzien.
De heer Meijer acht het logisch dat, als er zich duidelijk een problematiek aftekent die nog niet is vertaald in een normgeving, maar de provincie zelf wel een verantwoordelijkheid heeft, op basis van de informatie die kan worden verkregen, bv. de roetkaarten, wordt bekeken waar de grote knelpunten zijn, hoe de situatie nu is en hoe die kan worden verbeterd, i.c. dat daarmee op een actieve manier wordt omgegaan. Daarnaast is het goed om ook te kijken naar de lopende planvorming, in de zin van wat die voor effect heeft op die roetvorming. Dat zou aanleiding kunnen zijn om de lopende plannen (w.o. A27, noordelijke randweg Utrecht, Hoevelaken), die wellicht ook een bijdrage leveren aan meer roet en meer (ultra)fijnstof, dus een grotere aanslag op de gezondheid blijken te plegen dan verondersteld, tegen het licht te houden en die effecten nader te onderzoeken; dan is de provincie proactief bezig.
Gedeputeerde Van Lunteren merkt op dat thans een aantal Rijksprojecten wordt aangehaald. Deze discussie zal derhalve in de Tweede Kamer moeten worden gevoerd en niet hier. Hier gaat hier om het provinciaal Mobiliteitsplan, dus over provinciale maatregelen waarop eventueel al dan niet flankerend beleid moet worden gevoerd. Met betrekking tot dat plan overziet spreker de consequenties van (ultra)fijnstof, waarover hij verantwoording heeft af te leggen, op dit moment niet. Op grond daarvan verzoekt hij die consequenties helder te maken; op basis daarvan kan de discussie worden gevoerd en kunnen besluiten worden genomen.
De heer Meijer stelt dat de provincie Utrecht deel uitmaakt van het VERDER-project, zitting heeft in de UVVB, doet aan gezamenlijke besluitvorming die effect hebben op roetvorming in de provincie en daarop derhalve beleid kan voeren.
De heer Fastl concludeert dat het ingewikkeld is en dat de enige juiste maatregel, die de provincie wel neemt, is in te zetten op de fiets.

Mevrouw Bloemberg memoreert in het kader van de stikstofeffecten op Natura 2000 gebieden te hebben geïnformeerd of niet verder wordt gekeken dan 3 km, ondanks dat de commissie voor de MER heeft aanbevolen om dat wel te doen.
Gedeputeerde Van Lunteren antwoordt dat de kritiek van de commissie voor de MER juist was dat de provincie die 3 km niet aanhield, maar dat de 3 km als een punt werd aangegeven op de kaart. Dat is aangepast. Er wordt thans van de 3 km cirkel uitgegaan en dat de effecten van de stikstofdeposities vanaf een weg voor 3 km geldt en daarbuiten nihil zijn. Er wordt derhalve gerekend met de 3 km, maar heel veel hangt af van de intensiteit op die weg en daarmee wordt dan weer niet gerekend in het Mobiliteitsplan. Het blijft derhalve een beetje een kwantitatieve bepaling, maar de provincie gaat van de 3 km uit. Zo staat het nu in het MER.

De voorzitter sluit de behandeling af, met de conclusie dat dit onderwerp zal worden doorgeleid naar de statenvergadering met de titel groot debat.

5. Rondvraag
De heer Fastl deelt mede dat op 5 juli a.s. een festival wordt georganiseerd in het Noorderpark, m.n. het Gagelbos. Het blijkt dat drie podia midden in de EHS worden neergezet in een gebied dat normaal gesproken niet toegankelijk is voor bezoekers. GroenLinks heeft daar een kanttekening bij geplaatst. De vraag van GroenLinks zal inhoudelijk in RGW worden beantwoord. Spreker hoopt dat dit op tijd is om er nog iets aan te kunnen doen.

6. Termijnagenda (versie 1 juni 2014)
De heer De Heer deelt mede dat de vragen van de ChristenUnie zich met name richten op de portefeuille van gedeputeerde De Vries, die inmiddels de vergadering heeft verlaten.
Onder verwijzing naar de Evaluatiekalender, memoreert spreker dat een keer per jaar een evaluatie komt van het Regionale Programma Luchtkwaliteit. Geïnformeerd wordt wanneer deze evaluatie tegemoet kan worden gezien. De ChristenUnie had het handig gevonden als de evaluatie beschikbaar was geweest in deze vergadering, zodat dit had kunnen worden betrokken bij de behandeling van het Mobiliteitsplan. Het laatste geldt eveneens voor de toezegging dat de commissie vandaag een Europees Rapport over Schone Lucht zou krijgen. Geïnformeerd wordt wanneer dit thans tegemoet kan worden gezien.
Tot slot heeft de ChristenUnie gevraagd naar een termijn voor de roetkaart. Spreker heeft inmiddels in de wandelgangen gehoord dat die in oktober beschikbaar komt. Ook hiervoor geldt dat het handig was geweest als die betrokken had kunnen worden bij de behandeling van het Mobiliteitsplan.
De voorzitter zegt toe dat de vragen zullen worden doorgesluisd naar gedeputeerde De Vries, met het verzoek deze zo spoedig mogelijk schriftelijk te beantwoorden.
Met in achtneming van het vorenstaande, wordt de Termijnagenda vastgesteld.

7. Statenvoorstel Voorjaarsnota 2014
De heer Meijer memoreert dat in de Voorjaarsnota wordt aangegeven dat, in verband met problemen met de financiering van de hybride voorzieningen, geld moet worden gehaald van andere posten. Geïnformeerd wordt of het niet meer voor de hand ligt om de opcenten op de motorrijtuigenbelasting iets te verhogen, in plaats van te schuiven met geld.
Voor het overige komt de SP nader terug op de Voorjaarsnota in de statenvergadering.

De heer Ubaghs deelt mede dat de PVV, afgezien van een reactie op het voorstel van de SP waarop hij thans niet zal ingegaan, voor deze commissie geen opmerkingen heeft over de Voorjaarnota.

De heer Hoefnagels vestigt de aandacht op het voorstel om het Mobiliteitsplan te verlengen. In het voortraject was het idee om het Mobiliteitsplan te verlengen tot ca 2025; vervolgens kwam het voorstel het plan te verlengen tot 2028 om het gelijk te trekken met de PRS. Thans lijkt het erop dat wordt voorgesteld om het nog langer te verlengen. Verzocht wordt om een nadere toelichting.

De heer Beks vestigt de aandacht op het programma Duurzaam Door (blz. 25), waar ontvangen Rijksuitkeringen naartoe gaat. Aangegeven wordt dat die middelen op een wat andere manier ter beschikking worden gesteld. Geïnformeerd of de betrokken partijen daarmee ook akkoord gaan.

GroenLinks leest thans voor het eerst dat de betrokken partijen aan de slag gaan met groene economie. Verzocht wordt de commissie een keer nader te informeren over de inhoud van die plannen.
Vervolgens vestigt spreker de aandacht op het recreatieve routenetwerk voor fietsen. GroenLinks gaat er van uit dat het hier gaat om een ombuiging en niet om een bezuiniging.

De heer De Heer plaatst, namens de ChristenUnie, de volgende vragen en opmerkingen.
Human Capital Agenda, m.n. de sectorale kennisnetwerken (blz. 6). De bezuinigingen die de Rijksoverheid voorstond op de sectorale kennisnetwerken zijn deels teruggedraaid. De provincie probeert, samen met de Economic Board, wat te doen aan de sectorale kennisnetwerken. Geïnformeerd wordt of de goede elementen daaruit inmiddels weer worden opgepakt.
Ombuigingen op Bodem, Water en Wonen (blz. 25). Aangegeven wordt dat vooral zal worden bezuinigd op de prioriteiten Leefkwaliteit stedelijk gebied, Waterveiligheid en Zoetwatervoorziening. In de visie van de ChristenUnie verdienen die elementen juist de hoogste prioriteit, o.a. met het oog op de komst van het Deltaprogramma. Leefkwaliteit Stedelijk gebied heeft alles te maken met luchtkwaliteit en het terugdringen van de luchtvervuiling. Geïnformeerd wordt naar de argumentatie om juist hierop te bezuinigen.
De ChristenUnie heeft van haar collegae in Overijssel het rapport Toekomstverkenning Binnensteden Overijssel gekregen. Dat gaat over alle relevante trends en toekomstscenario's in binnensteden, w.o. leegstand kantoren, leegstand winkelpanden. In de aanloop naar de Omgevingsvisie zou het, analoog aan hetgeen Overijssel heeft gedaan, interessant kunnen zijn om alle provinciale beleidsinspanningen rond de binnensteden, incl. trends en toekomstscenario's (van het bestrijden van hittestress tot het bevorderen van bereikbaarheid), op een rij te zetten en daarbij aan te geven wat gemeenten/provinciale partners daaraan zouden kunnen bijdragen. De ChristenUnie streeft ernaar volgende week alle fracties een exemplaar van het rapport van Overijssel te verstrekken en hierop nader terug te komen bij de algemene beschouwingen in de statenvergadering.

Gedeputeerde Van Lunteren zet uiteen dat de planperiode van het Mobiliteitsplan niet is aangepast. Aangegeven is dat, indien wordt voorgestaan alle ambities overeind te houden, een verlenging van een aantal jaren nodig is om alles te kunnen realiseren. Een en ander kan worden opgevangen binnen het programma, hetgeen als zodanig ook taakstellend is opgenomen. Indien projecten niet doorgaan, dienen deze ter dekking van het geheel. In het Mobiliteitsprogramma staat nog een flinke post vrij. Zolang er nog geen meevallers in het plan hebben gezeten, is ter zake van deze post sprake van een lager bedrag. In de Voorjaarsnota is getracht inzichtelijk te maken wat het effect zou zijn van verlenging van het Mobiliteitsplan met een x aantal jaren; dit zou betekenen dat wellicht niet alle ambities nu zouden kunnen worden gerealiseerd, een aantal derhalve zou moeten worden doorgeschoven naar de toekomst en waar dat toe leidt. Geprobeerd is daar zo volledig mogelijk in te zijn.
Het programma Duurzaam Door ligt bij de EBU. Spreker zal de verantwoordelijk portefeuillehouder verzoeken de commissie nader te informeren over de plannen, zodra deze beschikbaar zijn.
Ter zake van de recreatieve fietsnetwerken is geen sprake van een bezuiniging, maar van het terugdraaien van een eerdere voorgenomen intensivering. De provincie heeft te maken gehad met een tegenvaller die moest worden ingelopen. Vorig jaar was sprake van een meevaller, op grond waarvan een intensivering van beleidsterreinen heeft plaatsgevonden. Het bedrag van de meevaller is nagenoeg gelijk aan het bedrag van de tegenvaller. Afgesproken is dit jaar een beleidsarme Begroting op te stellen. Om de tegenvaller te kunnen opvangen, is er derhalve

voor gekozen de intensivering terug te draaien en alle gedeputeerden te laten zoeken naar mogelijkheden om het effect daarvan op te vangen binnen de desbetreffende beleidsterreinen.
Desgevraagd door de heer Beks, antwoordt spreker dat de vraag om welk bedrag het ten aanzien van het recreatieve netwerk gaat, gesteld moet worden aan de verantwoordelijk portefeuillehouder.
Bovenstaande algemene uitleg geldt eveneens voor de ombuigingen op Bodem, Water en Wonen.
De Human Capital Agenda wordt door de provincie breed met alle partners opgepakt en aangesloten op de lokale economie.
Binnen het kader waarop spreker het financiële beleid mag voeren ligt een duidelijke opdracht om de opcenten niet te verhogen.

De voorzitter rondt de bespreking af, met de conclusie dat nader op de Voorjaarnota zal worden teruggekomen in de statenvergadering.

9. Statenbrieven en ingekomen brieven die ter informatie worden aangeboden

9.1 Statenbrief planning concessieverlening Openbaar Vervoer

9.2 Statenbrief ontwerp begroting Recreatie Midden Nederland 2015

9.3 Ingekomen brief Algemeene Schippers Vereeniging: ligplaatsbeleid toont onwil tegenover de binnenvaart

9.4 Statenbrief Jaarprogramma Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving 2014 en Jaarverslag 2013

9.5 Ingekomen brief Detailhandel Nederland: Publicatie Winkelgebied van de Toekomst, Afhaalpunten en locatiebeleid.

10. Sluiting
Niets meer aan de orde zijnde, sluit de voorzitter de vergadering, onder dankzegging van ieders komst en inbreng.