

Verslag van de extra vergadering van de Statencommissie Milieu, Mobiliteit en Economie van 18 juni 2018

Aanwezig:

Drs. D. Straat (gedeputeerde), J.M.W. Jansen (voorzitter), M.H.O. Boer (SP), mw. dr. E.J. Brinksma (GroenLinks), ing. L.C. van den Dikkenberg (SGP), M.J. de Droog, MSc/RA (D66), mw.ir. A.A. Ens (VVD), ir. H.P. van Essen (GroenLinks), mw. J.A. Godschalx-Dekker (VVD), mw. H.F. de Groot (50PLUS), drs. C. de Heer (ChristenUnie), mw. W.M.M. Hoek (50PLUS), mw. drs. J.P. d'Hondt (PvdA), ir. H. IJssennagger (PVV), drs. C.J. van Kranenburg (ChristenUnie), drs. A. Mourik-Geluk (CDA), mw. A.M. Poppe (SP), R. van Reenen (VVD), ing.drs. A. Travaille (PvdD).

Van ambtelijke zijde aanwezig:

Mw. M.L. Engelsman (adjunct-griffier) en mw. G. van Weerd (verslag).

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering met een woord van welkom.

2. Statenvoorstel Mobiliteitsprogramma 2019-2023

De voorzitter geeft eerst het woord aan de inspreker, de heer J. Kloppenborg.

De heer Kloppenborg leest mede namens de Kracht van Utrecht een inspraaknotitie voor, die als bijlage aan dit verslag wordt toegevoegd. Korthedshalve zij daarnaar verwezen.

De voorzitter geeft de commissie gelegenheid tot het stellen van vragen aan de inspreker.

Mevrouw Ens vraagt of de heer Kloppenborg namens een organisatie inspreekt.

De heer Travaille was één van de sprekers tijdens het congres van 31 mei jl. over duurzame mobiliteit. Hij vraagt of de inspreker in het mobiliteitsprogramma alle duurzame mogelijkheden herkent die daar gedeeld zijn.

De heer Kloppenborg licht toe dat hij namens de Kracht van Utrecht inspreekt. Dat is een initiatiefgroep van actieve Utrechtse burgers en deskundigen die al vanaf 2009 bezig zijn om de schaa sprong OV-fiets voor de regio Utrecht verder te ontwikkelen.

In antwoord op de vraag van de heer Travaille, merkt de heer Kloppenborg op dat voorliggend plan vooral hybride is. Het is een oud concept dat nog uitgaat van het provinciale denkkader dat alles in aparte onderdelen moet worden beschreven. Hij is een voormalig Statenlid en hij herkende direct het sjabloon van de mobiliteitsvisie rond het jaar 2000 van de provincie Utrecht. Hij onderkent dat er langzaam maar zeker wel een besef van urgentie in de provincie begint te ontstaan, echter, U-ned vraagt om een andere insteek. Voorliggend programma “moet nog wel over het omslagpunt heen komen”.

De voorzitter dankt de inspreker voor zijn bijdrage en geeft vervolgens het woord aan de commissie.

De heer Van Kranenburg vindt voorliggend stuk consistent en aanzienlijk beter en completer dan de vorige versies. Hij wil hierover geen detailvragen stellen, zoals dat hij de vorige keer wel heeft gedaan. Overigens heeft hij nooit antwoord gekregen op zijn eerdere vraag hoeveel kilometer fietspad er in het jaar 2017 door de provincie is geasfalteerd.

Wel constateert hij dat de nota vanuit een bepaalde visie, nl. vanuit de auto, is geredeneerd. In essentie deelt de ChristenUnie die achterliggende visie niet. Zijn fractie stelt de vraag of de groei, speciaal die van het autoverkeer, nu echt geacommodeerd moet worden of kan het ook anders? Zijn fractie denkt van wel. Groei is niet oké, als dat ten koste gaat van de leefomgeving, van de natuurlijke hulp-

bronnen en van de belangen van zijn kinderen en kindskinderen. Men moet niet automatisch doorgaan op de weg van de auto: vervuilend, lawaaig, ruimtevretend, buitengewoon comfortabel en bijzonder handig, maar wel in die volgorde. Geef de auto niet meer ruimte dan deze nu al heeft, maar maak het OV en de fiets prioritair, zo is zijn oproep.

Het mobiliteitsprogramma wordt vanuit het autogebruik geredeneerd, terwijl de kosten van het OV worden gelimiteerd en het OV niet als een alternatief voor de auto wordt beschouwd.

Waarom staat in de tekst dat de gebiedsontsluitingswegen per definitie 80 km/u moeten zijn terwijl later in de tabel staat dat uitzonderingen naar 60 km/u mogelijk zijn. Kan dat niet anders?

De heer De Droog wijst erop dat in de nota staat dat er met PS zal worden gesproken over een snelheidsnotitie.

De heer Van Kranenburg heeft dat niet gelezen maar vindt dat een goede zaak.

Over de ontvlechting van het landbouwverkeer en het fietsverkeer vindt hij niets terug in deze nota. De ChristenUnie vindt dat een belangrijk punt. De ChristenUnie wil dat het OV als doelstelling meekrijgt: een alternatief voor de auto. Dat geeft een andere visie op de mobiliteit van het OV.

Dat hangt samen met de budgetten voor het OV. Deze groeien voor het landelijk gebied niet mee. Er wordt dus meer mobiliteit voor hetzelfde bedrag gevraagd. Hoe moet dat? Het budget voor mobiliteit is geen natuurwet maar een politieke keuze, die PS gezamenlijk kunnen maken.

Aangegeven wordt dat er met het oog op de kwaliteitsverbetering voor de fiets cofinanciering noodzakelijk is. Daarmee maakt de provincie zich bij de uitvoering van dit belangrijke beleid afhankelijk van de wil en de mogelijkheden van derden. Op dit punt overweegt spreker een amendement in de komende PS-vergadering in te dienen.

Voorts signaleert hij dat het voorkomt dat fietsers twee minuten voor een stoplicht moeten wachten: dat is niet plezierig. Daar komt hij later nog wel eens op terug.

Samenvattend stelt hij dat de ChristenUnie moeite heeft met de grote lijnen van dit plan. Wel is de fractie te spreken over het feit dat dit plan coherent, consistent en duidelijk is.

Mevrouw Poppe sluit zich namens de SP aan bij de inbreng van de ChristenUnie. Wel wil zij enkele aandachtspunten naar voren brengen.

Gesproken wordt o.a. over de bereikbaarheid van de knooppunten en de stallingmogelijkheden bij de knooppunten. Het USP blijft daarbij achter en wordt onvoldoende bediend met fietspaden vanuit Houten, Bunnik en Zeist. Al jaren is dat een punt van aandacht, maar het is er nog steeds niet van gekomen. Het kaartje op pag. 33 is niet compleet omdat de routes, die niet onder het beheer van de provincie vallen, er niet op staan. Daardoor wordt het moeilijk om een route samen te stellen.

Soms moet de infrastructuur voor het OV worden aangepast, dat moet uit de bestaande budgetten gebeuren. Haar vraag is waarom. Waarom wordt er niet gekozen voor meer geld voor het OV? Wanneer er in het OV wordt geïnvesteerd en mensen snel en met een korte reistijd van A naar B kunnen gaan, eventueel met behulp van een fiets, dan zullen mensen daarvoor gaan kiezen. Dat levert ook ruimte op de weg op. Voor de tram kan er wel veel meer geld bij. Waarom kan dat dan niet voor de bussen?

Bij de exploitatie van de concessie OV wordt een netto bedrag genoemd maar bij de exploitatie van de regiotaxi staat een bruto bedrag. Hoe zit dat?

De heer De Droog deelt mede dat D66 blij is met de huidige versie van dit plan. Het is prettig leesbaar en ambitieus, voor zover de mobiliteitsvisie dat toelaat. Thema's die D66 belangrijk vindt zoals fiets, slim, multimodaal, knooppunten en leefbaarheid krijgen de aandacht. De financiële bijlage geeft ook meer inzicht dan voorheen. Wel is D66 kritisch over het meer trendmatige denken dan het scenario denken. Het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving kan betekenen dat, naast het minimaliseren van schade, ook de verkeersveiligheid voor dieren gaat toenemen.

Spreker wil nu ingaan op drie concrete punten:

Klimaat: In dit huis heeft D66 al vaker aangegeven dat mobiliteit kansen geeft om bij te dragen aan de energietransitie en vermindering van de CO2 uitstoot. Dankzij een mede door D66 ingediende motie, is

er een klimaatparagraaf opgenomen in dit programma. Dat komt echter onvoldoende tot uitdrukking. Hij vraagt de gedeputeerde de ambitie op dit punt groter en concreter te maken. Te denken valt aan de rol van de provincie bij laadinfrastructuur en de verbetering van doorstroming van het verkeer, eventueel gekoppeld aan het verlagen van snelheden.

Ruimte voor innovatie: De provincie staat voor een grote woningbouwopgave. Er moet veel worden gebouwd, zelfs 200.000 woningen tot 2050 volgens gedeputeerde Van den Berg. Dat heeft impact op ruimte en op mobiliteit: meer mensen, meer werk, meer mobiliteit. Verbonden aan de klimaat- en energiedoelstelling betekent dit een meer integrale uitdaging en dat vraagt om duidelijke ideeën met betrekking tot knooppunten en slimme mobiliteit. D66 vertrouwt graag op de innovatiekracht uit de samenleving en wil dat faciliteren. Er moet gewerkt worden aan een mobiliteitslab waarin overheid, bedrijfsleven en onderwijs samenwerken met oplossingen voor de toekomst, waarbij de gebruiker centraal zal staan. De provincie kan experimenteeruimte mogelijk maken, zoals een fietspad van de toekomst of het faciliteren van platforms voor multimodaliteit waar initiatieven uit de samenleving samengebracht kunnen worden. Hij vraagt de gedeputeerde een mobiliteitslab mogelijk te maken en daarvoor, eventueel met andere Randstadprovincies, budget vrij te maken.

Mevrouw d'Hondt wijst op de paragraaf "mobility as a service" waarbij veel experimenteeruimte wordt aangeboden en er concrete projecten worden benut. Wat stelt D66 nog meer voor?

De heer De Droog antwoordt dat de samenwerking, die aan het ontstaan is, structureler moet worden, zodat ook initiatieven uit de samenleving benut kunnen worden. Er zijn veel meer kansen dan dat deze alleen maar door provincies worden bedacht.

Zaken meer concreet maken: Dit document bevat naast tekst ook doelen en actielijnen. Als het daarop wordt doorgelezen, verandert het stuk van kleur. Het programma heeft een hoog peptalkgehalte maar wat wordt er nu concreet door de provincie gedaan? D66 vraagt de gedeputeerde om naast de doelen en actielijnen ook een aantal icoonprojecten te benoemen, waar men uiteindelijk trots op kan terugkijken, omdat ze uiting gaven aan de mooie ambities die in de programmateksten zijn opgenomen. Waar gaat men dat de komende jaren in terugzien? Willen GS de icoonprojecten toevoegen per hoofdstuk van het programma, voorafgaand aan de komende PS vergadering?

Voorts vraagt hij aandacht voor het motto van deze coalitie, nl. In Verbinding. In de teksten komt tot uitdrukking dat de provincie samenwerkt met rijk en gemeenten. In de inleiding dient al visueel zichtbaar te worden dat het hier om een gezamenlijke opgave gaat. Kan dat worden aangepast?

Voorts vraagt D66 bij herhaling aandacht voor de **fiets**.

Mevrouw d'Hondt deelt mede dat de PvdA verheugd is over het op een andere manier nadenken over de concessieverlening in 2023. O.a. moet er dan worden nagedacht over de verhouding markt/overheid. Mogelijk bedoelen de gedeputeerde en zij daar iets anders mee. De PvdA wil graag dat de opbrengstverantwoordelijkheid niet geheel bij de vervoerder komt te liggen en dat de subsidie altijd maar hetzelfde zou blijven. Dat leidt nl. tot perverse prikkels die ervoor zorgen dat de sociale functie van het OV langzaam maar zeker verdwijnt. Ook is haar fractie verheugd over mobility as a service en dat er wordt gekeken naar flexibele vormen van passend vervoer, ook voor kwetsbare doelgroepen. Wel moet men ervoor zorgen dat het niet te ingewikkeld wordt en dat er geen twee klassen OV systeem gaat ontstaan: één voor de rijken en één voor de minder goed bedeelde burgers.

In de begeleidende brief bij het statenvoorstel staat een wonderlijke zin "Dat er behalve mobiliteit ook andere doelen, zoals het klimaat, moeten worden meegewogen". De PvdA is juist van mening dat één van de doelen van het mobiliteitsbeleid de verbetering van het klimaat is.

De kern van de kritiek van haar partij is dan ook dat het mobiliteitsprogramma begint met het terugbrengen van de zgn. Voortuig Verlies Uren (VVU), terwijl modern mobiliteitsbeleid daar niet meer over zou moeten gaan. Het begint nu met de klassieke aanpak van eerst de provinciale wegen en de trajectaanpak. Waarom begint het hoofdstuk niet met het fietsbeleid, als de provincie dat zo belangrijk vindt? Zij verwijst naar het recente advies van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur, nl. Van B naar Anders, waarin echt een andere koers wordt voorgesteld als het gaat om mobiliteit. Dan gaat

het om minder investeren in meer asfalt en spoor, en meer kijken naar andere vervoersconcepten en slimme combinaties van vervoerswijzen. Dat is nodig om Utrecht leefbaar te houden. Ter zake verwijst zij ook naar Veenendaal.

Het mobiliteitsprogramma is h.i. meer van hetzelfde. Dat is ook logisch want het bouwt voort op een mobiliteitsvisie, die al in 2014 is vastgesteld en toen ook al niet revolutionair was. Hoe zou het in dit programma beter kunnen? Zij doet een aantal concrete suggesties:

Er wordt steeds gesproken over de schaa sprong OV, terwijl er echt aan fietsverkeer moet worden gedacht, wil men mobiliteit en bereikbaarheid een betere kans geven. Ook daarin is een schaa sprong nodig. De PvdA denkt aan een amendement om de schaa sprong OV en fiets beter tot uitdrukking te laten komen. Daarin spelen de volgende elementen een rol. Er worden in het begin van het programma een aantal indicatoren gegeven voor de groei van het autoverkeer, het fietsverkeer en het OV verkeer. Het gaat dan om aannames over de verwachte groei. De PvdA is van de maakbare samenleving en is van mening dat die groei kan worden gestuurd met in achtname van de ambities. Waarom wordt er bij het fietsverkeer gesproken over een groei van 100 naar 115% en niet naar 150%? Dat zou echt de ambitie aangeven van de provincie om het fietsbeleid beter op de kaart te zetten. Daarvoor moet dan wel het nodige gebeuren. Bij de bereikbaarheid van knooppunten, moet ook expliciet de fietsbereikbaarheid van die knooppunten worden opgenomen. De rol van de provincie zou niet louter stimulerend moeten zijn. De provincie moet veel meer de regie nemen in de aanleg van regionale fietsroutes en moet daarover bestuurlijke afspraken maken met gemeenten. Er moet niet worden gewacht op een subsidieaanvraag van een gemeente. De provincie moet zelf dergelijke afspraken maken en ervoor zorgen dat regionale fietsroutes dezelfde status en provinciale aandacht krijgen als provinciale autowegen en het OV. Dat geldt ook voor alle regionale fietsroutes die niet in beheer zijn van de provincie, zoals de SP zojuist aangaf. Dat wordt in het huidige kaartje niet duidelijk en dat levert een vertekend beeld op als het gaat om een dekkend fietsroutenetwerk in de provincie Utrecht.

De PvdA wil dat de provincie er een schepje bovenop doet en meer ambitie toont wat betreft het fietsbeleid. De PvdA overweegt op dit punt een amendement. Zij nodigt andere partijen uit om zo'n amendement samen uit te werken.

De heer Van Essen geeft aan dat hij nu een eerste reflectie geeft op deze versie van het programma. Hij wil dat nog nader in de fractie van GroenLinks bespreken. Hij vindt dat er een grote verbetering is gemaakt ten opzichte van de eerste versie. Het plan is veel beter en evenwichtiger geworden. De ambities zijn goed, nl. een verdubbeling van het fietsgebruik in 2030 en een structurele verbetering van verkeersveiligheid.

Ook op lange termijn, bij een groeiende bevolking en verstedelijking, moet Utrecht goed bereikbaar blijven, zorgen dat de leefbaarheid verbetert, de WHO normen moeten worden gehaald en er moet worden ingezet op klimaatneutraal vervoer. GroenLinks kan zich daar goed in herkennen. Wel is het beleid nog erg in hoofdlijnen uiteengezet. Nadere uitwerking is noodzakelijk waarbij met name de samenhang tussen de verschillende hoofdstukken belangrijk is. Een integrale aanpak is volgens GroenLinks de enige manier om al die verschillende uitdagingen aan te kunnen.

De vraag is over de hele linie bezien of de inspanningen en investeringen wel voldoende zijn om al die ambities waar te maken. Op termijn is er waarschijnlijk meer nodig dan wat nu in acties en geld beschikbaar is. Het onderweg toetsen of de provincie met de ambities op koers zit, en waar nodig plannen bijstellen of intensiveren, is wat GroenLinks betreft cruciaal.

De provincie staat voor de opgave om efficiënt om te gaan met ruimte en te zorgen voor een gezonde leefomgeving en mobiliteit die passen in het klimaatbudget. Dat is een uitdaging in een omgeving met steeds meer mensen, huizen en banen. Op pag. 6 wordt die opgave geschetst aan de hand van het hoge groeiscenario van het NMCA. Daar wordt de suggestie gewekt dat die groei, en de verdeling tussen de vervoerswijzen, een gegeven is, een soort natuurverschijnsel. En dat de opgave voor de provincie Utrecht is die groei te faciliteren. Dat doet geen recht aan de mate waarin mobiliteit en het aanbod de vraag kunnen beïnvloeden. De provincie heeft de ambitie voor verdubbeling van het aandeel fiets in het woon/werkverkeer, zoals ook in dit plan staat. De cijfers uit de NMCA zijn echter in tegenspraak met die ambitie. Als het autoverkeer en het fietsverkeer even hard gaan groeien, kan niet tegelijkertijd

het aandeel fiets in het woon/werkverkeer verdubbelen. Die tabel is dan ook wat ongelukkig. Die gegevens staan ook op gespannen voet met besprekingen die nu plaatsvinden aan de mobiliteitstafel voor het klimaatakkoord. Ook daar wordt ingezet op minder autokilometers in de spits. Veel grote werkgevers zetten daarop in en treffen maatregelen om autogebruik in woon/werkverkeer te ontmoedigen. Onlangs kwam er een publicatie uit van Samenwerking Anders Reizen, een coalitie tussen grote werkgevers zoals Arcadis, Cap Gemini, Rabo Bank, ASR, ING, KPN, Strukton en Unilever. Ze zetten in op ontmoediging van autogebruik in hun arbeidsvoorwaarden. Dat biedt kansen voor deze regio. In voorliggend programma kunnen die kansen steviger worden aangezet, bv. als het gaat om de werkgeversaankpak. In het hoofdstuk Fiets staat de doelstelling ten aanzien van de verdubbeling van het aandeel fiets wel genoemd, niet als een hoofddoel maar als een subdoel, onder het goed bereikbaar maken van alle woon-werklocaties per fiets. GroenLinks vindt het logisch om die twee om te draaien. Immers, de bereikbaarheid wordt verbeterd om de beoogde verdubbeling mogelijk te maken en niet andersom.

De kernvraag is hoe het college van GS de verdubbeling van het aandeel fiets in de spits wil gaan waarmaken. Dat wordt onvoldoende uitgediept om het vertrouwen te geven dat die ambitie waargemaakt gaat worden. Graag hoort hij daar meer over.

Op pag. 9, punt 2 wordt gesproken over de meest geschikte combinatie van vervoerswijzen per gebied. Dat is erg algemeen geformuleerd. Beter is het te schetsen wat die meest geschikte combinatie is voor de verschillende typen gebied.

Er wordt een kaartje gepresenteerd met het regionale fietsnetwerk. Al eerder is gesignaleerd dat die kaart niet helemaal juist is: er ontbreekt het nodige in relatie tot het realisatieplan fiets. In de tekst worden drie type fietsroutes genoemd en in het kaartje staan er maar twee. Dat verdient aandacht. Alle fietsroutes lijken aan de rand van de bebouwde kom opeens te eindigen, terwijl de ambitie is dat hoofdfietsroutes van kern tot kern lopen.

Blij is hij te lezen dat de provincie niet alleen met gemeenten afspraken wil maken en cofinanciering wil geven, maar dat de provincie ook de regie wil pakken en het voortouw wil nemen in het ontwikkelen van het provinciale hoofdfiets routenetwerk. Graag hoort hij hoe dat wordt ingevuld.

Voorts is zijn vraag of er een aparte update komt van het uitvoeringsprogramma fiets.

Wat betreft de notitie Snelheidregimes op provinciale wegen constateert hij dat deze wordt herijkt. Wat is daarvoor de planning?

Verkeersveiligheid is een belangrijk thema voor PS maar in de afgelopen jaren blijkt het aantal verkeersslachtoffers alsmat te stijgen. De vraag is hoe de provincie de verkeersveiligheid daadwerkelijk kan verbeteren c.q. intensiveren. Meer aandacht kan in dit verband worden gegeven aan landbouwverkeer, speedpedelecs, snelhedenbeleid, mensen die snel afgeleid zijn in het verkeer e.d. Wat kan de provincie in dat opzicht doen?

Genoemd wordt in het kader van het OV de First of last mail, doelgroepenvervoer. GroenLinks hoort graag de plannen voor het doelgroepenvervoer. Hij mist voorts de toegankelijkheid van het OV in dit plan.

Er staan in het kader van de kwaliteit van de leefomgeving heldere ambities voor lucht en geluid. De vraag blijft wel hoe de provincie dat gaat waarmaken. Wanneer er nu aan WHO normen wordt getoetst, zal de conclusie zijn dat deze niet worden gehaald. De vraag blijft: wat dan?

Wat betreft het klimaat sluit hij aan bij de woorden van D66. Het gaat om 40% van de totale CO2 uitstoot in deze provincie door verkeer en vervoer. O.a. wordt aangegeven: het stimuleren van de meest energiezuinige vervoerswijzen. De vraag blijft hoe dat wordt gedaan.

Hij mist het onderdeel laadinfrastructuur. De elektrisering van de vloot is een belangrijke voorwaarde, bv. de aanleg van laadinfrastructuur bij carpoolstroken in beheer van de provincie. Kan de gedeputeerde toezeggen daarop een strategie te ontwikkelen?

Wat betreft smart mobility merkt hij op dat het kabinet in het regeerakkoord pilots aankondigt met alternatieven voor vervoer en betaling, in samenwerking met de mobiliteitsalliantie. Het deel uit dit programma over smart mobility sluit daar goed bij aan. Hij vraagt of de provincie daarover een samenwerking met het kabinet kan aangaan.

In relatie tot de indicatoren is het goed streefwaarden voor 2023 te benoemen.

Er ligt een grote uitdaging voor de provincie maar de financiën blijven ongeveer 10 jaar constant. Dat is toch vreemd. Hoe kunnen die financiën gedurende 10 jaar een vlakke lijn vertonen?

Vervolgens vraagt hij of het vervolgproces kan worden geschetst.

Een adaptieve aanpak is volgens GroenLinks cruciaal: hoe en wanneer wordt dat ingevuld?

Mevrouw De Groot deelt mede dat 50PLUS dit voorstel vooral ziet als een raamprogramma dat in de loop der tijd stap voor stap zal worden ingevuld. Haar fractie zal dat kritisch volgen. Extra aandacht vraagt zij voor smart mobility en voor de nieuwe informatie en communicatie technologieën die reisinformatie geven over wegen en de verkeerssituaties. Echter, de stappen in de digitale technologie zijn voor een deel van de ouderen niet bij te benen. Juist voor ouderen kan tijdige informatieverschaffing omtrent bereikbaarheid en locaties heel belangrijk zijn. 50PLUS wil in de bibliotheken een gedrukte uitleg of een informatiepunt hoe en op welke manier de smart mobility kan worden gebruikt. Dat geldt ook voor andere belangrijke apps daaromtrent. Zo'n informatiepunt kan ook vragen en verzoeken inventariseren en zo nodig de gebruiksvriendelijkheid van nieuwe informatie en communicatietechnologie toetsen. Via een dergelijk informatiepunt kan zo nodig mondelinge informatie worden gegeven. 50PLUS hoort graag of dergelijke initiatieven op stapel staan en of de gedeputeerde daartoe bereid is.

De heer Ijssennagger vindt de kern van het probleem de enorme hoeveelheid mensen die er in de provincie Utrecht wonen, werken en recreëren. Tussen al die activiteiten moeten ze reizen. Mobiliteit is voor de PVV in tegenstelling tot het "belachelijke PCL advies" een grondrecht, omdat het wonen, werken en recreëren een grondrecht is, dus ook mobiliteit.

De heer Van Kranenburg vraagt waarom recreëren door de PVV als een grondrecht wordt beschouwd.

De heer Ijssennagger antwoordt dat een mens 168 uur per week leeft, daarvan 40 uur werkt en 40 uur slaapt en voor het overige recreëert. Mensen moeten toch iets doen in hun vrije tijd. In die zin is recreëren z.i. ook een grondrecht.

De keuze voor wonen heeft ook gevolgen voor de mobiliteit, in positieve en negatieve zin. Het kan ook gevolgen hebben voor de kwaliteit van leven. Leven met veel mensen bij elkaar gaat ten koste van de luchtkwaliteit. Men moet accepteren dat leven in de provincie Utrecht nu eenmaal ongezonder is dan in dunbevolkte streken elders.

De heer Travaille vindt een goede luchtkwaliteit ook een grondrecht van mensen.

De heer Ijssennagger onderschrijft dat. Hij wil illustreren dat door de hoeveelheid mensen die naar Utrecht komen, veel grondrechten in het gedrang komen. Nu wordt niet de kern van het probleem opgelost maar slechts deelproblemen, en mogelijk wordt daardoor een ander deelprobleem weer groter.

Terecht gaat het mobiliteitsprogramma ervan uit dat niet alle plaatsen in de provincie bereikbaar zullen zijn met het OV. Terecht wordt er op ketenmobiliteit ingezet, bv. met de auto van huis naar een OV knooppunt en dan met het OV naar het centrum van drukke steden. Het is een illusie te verwachten dat de gehele provincie kan worden afgedekt met het OV. De PVV staat op het standpunt dat de fiets geen reëel alternatief is voor de auto. Fietsen is een andere manier van vervoer voor een andere doelgroep. De PVV is gelukkig met de hoofdlijnen van dit mobiliteitsprogramma.

Hij heeft wel een knelpunt gesignaleerd. Op pag. 31 staat dat de voorstadhaltes moeten worden benut, met name voor de bereikbaarheid van het USP. In de vorige MME vergadering was een statenbrief over de uitkomsten vervolg stap MIRT onderzoek Utrecht-Amersfoort-Harderwijk geagendeerd. Helaas werd dit schriftelijk afgedaan. Daarin adviseert Royal Haskoning om in aanvulling op de spoor maatregelen in te zetten op versterking van buslijn 31 tussen USP en station Bilthoven, mogelijk met een combinatie van infrastructurele maatregelen om de snelheid en betrouwbaarheid op die route te vergroten. Die route gaat over de Soestdijkseweg Zuid en heeft nu al de maximum capaciteit bereikt. Op pag. 7 staat dat er in 2028 op dat traject een groei wordt verwacht van 25 tot 40%. Echter, op pag. 16 blijkt dat het oplossen van het probleem op deze route totaal geen prioriteit heeft. Hij weet dat het om een gemeentelijke weg gaat maar deze wordt wel door de provincie ingezet voor de bereikbaarheid van het USP, en dat is een provinciale verantwoordelijkheid. Dat probleem moet worden opgelost, bv. door het ontlasten van de Soestdijkseweg van veel verkeer dat daar niet direct hoeft te zijn.

Een heel oud plan ging uit van het doortrekken richting de Biltse Rading en daarmee zou de Soestdijkseweg kunnen terugvallen naar ca. 6.000 voertuigbewegingen in plaats van 20.000 waar nu sprake van is. Daarmee komt er capaciteit vrij voor behoorlijk busvervoer op die lijn.

De heer Van den Dikkenberg geeft aan dat dit mobiliteitsprogramma de mobiliteitsagenda voor de komende jaren weerspiegelt. Ondanks de grote verbeteringen van het plan, ontbreekt nog steeds de urgentie. Het is urgent, zie pag. 15 waar gesteld wordt dat het wegennet en de doorstroming daarvan onder druk komen te staan. Op pag. 22 wordt melding gemaakt van toenemende drukte en vele werkzaamheden in de komende jaren, terwijl de betrouwbaarheid steeds meer onder druk komt te staan. Op pag. 30 staat dat dit alleen maar zal toenemen waardoor het steeds drukker wordt op wegen en fietspaden. In de tabel staat een toename van 14% meer auto's, 22% meer OV gebruik en 15% meer fiets in 2028. Dat is een grote uitdaging. De ambities klinken ook mooi. Het totaal aantal VVU op het provinciale wegennet neemt af.

De heer Van Kranenburg vraagt of de SGP de genoemde toename percentages klakkeloos overneemt als zouden deze een natuurwet zijn of valt daar toch nog iets in te beïnvloeden?

De heer Van den Dikkenberg neemt deze percentages in dit geval als een natuurwet over. Bekend is hoe lastig gedragsverandering is. Er is richting 2028 een hele korte tijdshorizon.

De heer Travaille is het daarmee niet eens. De percentages zijn zeker geen natuurwet en deze zijn zeker wel beïnvloedbaar.

De heer Van den Dikkenberg vervolgt dat er maar weinig tijd beschikbaar is om die beïnvloeding gestalte te geven. In 2023 zit men al op de helft van de groei en in 2028 komt men uit op de hiervoor genoemde percentages. Dat is een grote opgave.

Het totaal aantal VVU op het provinciale wegennet neemt af. Op pag. 18 staat dat de kostendekkingsgraad naar 50% groeit voor de streekconcessie en 64% voor de stadsconcessie.

Op pag. 30 staat dat in 2028 alle belangrijke werklocaties, middelbare scholen en knooppunten veilig, comfortabel en snel per fiets bereikbaar zullen zijn. Hij vraagt de provincie dat maar eens in de regio te gaan uitleggen.

Met dergelijke ambities kan worden verwacht dat er sprake is van een forse stijging van het budget. In de periode 2024-2028 zou men fors meer geld verwachten voor welke modaliteit dan ook. Daarvan is echter geen sprake. Wel worden er budgetten opgemaakt in deze periode, die voor de komende periode geraamd staan, dat wordt dan later wel weer gecorrigeerd. Dat is op zijn minst onduurzaam boekhouden. De SGP vraagt zich af hoe dat kan. Wil de gedeputeerde alle modaliteiten blijven voorzien van voldoende middelen en hoe dan? De SGP vindt het meerjarenperspectief te beperkt van ambitie. Besluiten PS de geformuleerde doelen te willen halen, dan dient er fors meer geld geïnvesteerd te worden in infra, OV en fiets. Op een volle weg kan de bus geen 100 km/u rijden in plaats van 80 km/u, één van de voorgestelde maatregelen om de maximum snelheid van het OV te verhogen.

Is de gedeputeerde van mening dat de middelen die gereserveerd worden per modaliteit voldoende zijn om de doelen te behalen? In 2019-2023 lijdt de provincie € 13 miljoen verlies en men denkt dat in de periode daarna op te kunnen vangen met een plus van € 24 miljoen. De SGP acht dit niet realistisch. In de vorige MME vergadering heeft hij bepleit alle projecten op de PM posten door te lichten. Hij had gehoopt dat daar in het MIP en MOP duidelijkheid over kwam maar hij mist nog voldoende zekerheid, zeker in de PM posten uit de onderliggende begrotingen. Hij wil in de PS vergadering een motie indienen om de PM posten door te lichten, teneinde inzichtelijk te krijgen welke tegenvallers men kan verwachten.

De provincie is sterk afhankelijk van de middelen van autobezitters, de opcenten motorrijtuigenbelasting. Vroeger was OV een gunst, gelijke mobiliteit voor iedereen. Tegenwoordig ziet men vaker dat er bewust geen sprake is van autogebruik. Er worden zelfs wijken gebouwd zonder auto's daarin. In het mobiliteitsprogramma wordt bij herhaling aangegeven dat de financierbaarheid van het OV onder druk staat. Dat vereist het zoeken naar andere vormen. Er komt ca. € 120 miljoen per jaar binnen aan opcenten terwijl de vraag naar OV veel groter is dan dat de automobilititeit gaat stijgen. Dat betekent een groter gat tussen inkomsten en uitgaven. De SGP wil voorsorteren en de keuze maken of het rechtvaardig is om de automobilist extra te gaan belasten, zodat extra subsidies voor het OV mogelijk wor-

den. Los daarvan vindt de SGP investeringen in het OV een goede zaak maar de vraag is wel hoe dat moet worden betaald in de toekomst. Het gat wordt steeds groter en de vraag naar OV wordt steeds meer. Een goede zaak, maar de vraag blijft hoe dat in de toekomst moet worden gefinancierd. Daar wordt in dit programma niet op ingegaan.

Mevrouw Ens deelt mede dat de VVD mobiliteit een positieve zaak vindt. Het faciliteren van mobiliteit spreekt de VVD aan en dat leest haar fractie ook wel terug in dit programma.

De heer De Droog merkt op dat D66 dat eveneens graag wil onderstrepen.

Mevrouw Ens vervolgt dat de VVD wordt aangesproken door de integraliteit van het programma en zij hoopt dat dat blijft doorwerken in alle details die de uitwerking van dit programma nog met zich meebrengt. Het verkeer is goed geregeld, de overstap is goed geregeld, de totale reisduur wordt verkort en dat alles geeft de reiziger meer mogelijkheden en meer keuzevrijheid welke modaliteit hij het liefst wil gebruiken. De VVD mist ook wel een aantal aspecten in dit plan. De link met het wonen is niet erg concreet. In de afgelopen PS vergadering vond er discussie plaats over de bouw van extra woningen en de mobiliteitsvraag die dat met zich meebrengt, maar dat wordt in dit programma niet benoemd. Zij vraagt daar aandacht voor.

Bekend is dat er een Omgevingsvisie moet worden ontwikkeld en dat de uitwerking van voorliggend programma daarvan onderdeel moet worden. Soms vraagt ze zich af, dit programma lezende, of het document wellicht teveel op mobiliteit gericht is en of de integraliteit van andere onderdelen van de omgevingsvisie wel voldoende terugkomen, bv. de gebiedsgerichte aanpak. Zijn de thema's die bij de omgevingsvisie horen, ook al voldoende meegenomen in dit programma om straks beleidsneutraal over te kunnen gaan naar de Omgevingsvisie?

Zij constateert dat de duurzame bronnen, bv. auto's die op basis van elektriciteit en waterstof rijden, niet in het plan terugkomen terwijl gemeenten dat vaak wel willen faciliteren. Zij vraagt de provincie aan te geven waar dit een plek zou moeten krijgen .

Veel hoort zij over fiets en OV. PS willen dat dit een integraal programma gaat worden waarin alle modaliteiten een plek gaan krijgen. Echter, weinig fracties geven aan hoe de problematiek van de auto zou kunnen worden opgelost. De VVD wil graag meedenken met alle modaliteiten, zoals fiets en OV, maar zij verwacht ook van de andere fracties dat wordt meegedacht met oplossingen voor de auto-problematiek.

De heer Van Kranenburg poneert de stelling dat niet de auto een probleem heeft, maar het probleem is.

Mevrouw Ens is het daarmee beslist niet eens. De auto levert wel problemen op maar brengt ook veel mee. In de provincie Utrecht worden er zeer veel vervoersbewegingen met de auto gemaakt. Men kan niet zonder auto's. Zou er geen autoverkeer zijn, dan was Utrecht geen topregio.

Mevrouw Poppe meent dat er meer ruimte op de weg gaat ontstaan, wanneer het OV beter wordt gefaciliteerd en men mensen de keuze laat meer gebruik te maken van het OV. Daarmee wordt ook gewerkt aan het oplossen van het autoprobleem.

Mevrouw d'Hondt erkent de problematiek van het autoverkeer en de problemen voor luchtkwaliteit, en de gezondheid van de inwoners. Zij ziet de oplossing niet in meer asfalt, maar juist in het investeren in andere vervoersconcepten, zoals het OV en de fiets.

Mevrouw Ens vindt dat er een probleem wordt ontkend, wanneer beweerd wordt dat de autoproblematiek kan worden opgelost door andere modaliteiten. Dat is wellicht mogelijk, zolang dat met keuzevrijheid gepaard gaat. Echter, alleen maar inzetten op andere modaliteiten om het autoverkeer op te lossen, is naar het oordeel van de VVD niet realistisch.

De heer Travaille geeft aan dat de laatste opmerking van de VVD wél de lijn is van de PvdD.

Dit programma is een vervolg op de visie uit 2014, die werd geschreven in crisistijd, gericht op economie. De inspreker gaf al aan dat hij het format uit 2000 onmiddellijk herkende. Het is nu 2018 en nu moeten er keuzes worden gemaakt voor de komende decennia. Er liggen flinke opgaven op het gebied van leefbaarheid, energietransitie, luchtkwaliteit en klimaat. De PCL adviseert het mobiliteitsbeleid te stoelen op leefbaarheid, als belangrijkste criterium. In het huidige plan is leefbaarheid er als een klein extra doel bij geplakt en is het programma vooral gericht op het faciliteren van mobiliteit, vooral autoverkeer. Het PCL advies is in lijn met allerlei landelijke onderzoeken en adviezen, zoals RLI, en ook de bijgevoegde brief van Natuur en Milieu spreekt met dezelfde toon. Wordt er nu niet een behoorlijke verandering in het programma aangebracht, dan is dat een gemiste kans voor een gezonde en leefbare top regio. De PvdD vraagt waarom het advies van de PCL, om leefbaarheid centraal te stellen, niet is opgevolgd. Op pag. 40 staat een stuk over leefomgeving met als doel de negatieve effecten zoveel mogelijk te minimaliseren. De PvdD wil dat het beter wordt. Ook bij andere doelen wordt in positieve zin geformuleerd wat er wel moet worden bereikt. Hij vraagt GS als doel een gezonde leefomgeving te formuleren in plaats van niet te veel verslechteren. Utrecht wil een leefbare topregio zijn, dan moeten niet alle vervoersstromen worden gefaciliteerd, maar dan moeten er keuzes worden gemaakt in het licht van alle opgaven die de provincie heeft.

In het totaal plaatje zijn er keuzes te maken. De PvdD wil kiezen voor leefbaarheid en duurzaamheid, dus meer fietsen en OV en minder autoverkeer. Niet alle autoverkeer knelpunten behoeven te worden opgelost, immers, worden deze opgelost dan leidt dat tot meer automobilitieitsbehoefte. Beter kunnen knelpunten af en toe worden gekoesterd zodat ze leiden tot meer kansen voor OV en de fiets. Ook zijn er kansen voor de speedpedelecs, dat wordt nu in het programma gemist.

In het mobiliteitsprogramma staat: het faciliteren van de mobiliteitsbehoefte staat op dit moment centraal. Dat is niet de keuze van de PvdD. Uitgegaan wordt van 14% groei van het autoverkeer.

Mevrouw Ens hoort dat de PvdD vooral inzet op leefbaarheid en gezonde leefomgeving, echter, het gaat hier om een mobiliteitsprogramma. Het lijkt haar logisch dat de focus daarom op bereikbaarheid en mobiliteit ligt, en niet op alle omgevingsfactoren.

De heer Travaille vindt dat statement van de VVD niet meer van deze tijd, dat is nog het format van het jaar 2000, waar het inderdaad ging om allerlei mobiliteitsproblemen. De PCL adviseert leefbaarheid centraal te stellen en niet mobiliteit. Mobiliteit is mogelijk als het de leefbaarheid niet aantast zoals wordt aangegeven in de adviezen van de PCL en de RLI en andere deskundigen.

Terugkomend op de 14% autobehoefte vraagt hij zich af waarom dat uitgangspunt wordt gehanteerd. Waarom staat dat op pag. 2 als één van de belangrijkste aspecten? Dat is toch geen kern van dit plan? De bevolking groeit maar met 7%. De mobiliteitsbehoefte is afhankelijk van het beleid dat wordt gevoerd. Het aantal autobezitters in de stad Amsterdam neemt nu af. Waarom start dit programma met het extreme uitgangspunt van 14% groei van autoverkeer?

De PCL adviseert ook de mobiliteitsopgave te benutten voor de andere opgaven die er liggen. De PvdD vraagt GS bij het kopje 'aanleg en onderhoud' een drietal extra bullits op te nemen:

- waar mogelijk energiewinning, bv. via zonnepanelen en thermische energie.
- geen aanleg of verbreding van wegen in gebieden, indien de WHO normen in gevaar zijn.
- geen verbreding van wegen in ecologisch waardevolle gebieden, zoals eerder in deze commissie werd besproken.

Bij de indicatoren voor verkeersveiligheid dient "minder aanrijdingen met dieren" te worden opgenomen, ook de heer De Droog sprak daarover. Bij het aspect leefomgeving behoort ook een criterium rond energiegebruik. De PvdD keek ervan op dat geluid alleen werd genoemd bij provinciale wegen. Dat is ook relevant voor andere wegen en ook dat kan de provincie beïnvloeden.

De kern van zijn betoog is dat de provincie in het mobiliteitsprogramma de leefbaarheid centraal zou moeten stellen, zoals de PCL en de RLI adviseren evenals NMU.

De heer Mourik-Geluk merkt op dat dit plan soms het karakter heeft van een fruitmand, maar er zit wel muziek in. Het plan is integraal maar tegelijkertijd wordt de worsteling met de Omgevingsvisie

zichtbaar. Echter, dat is niet anders. Dit is het traject waarmee de provincie te maken heeft en iedereen hoopt dat de Omgevingswet en de omgevingsvisie tijdig beschikbaar komen. Tot die tijd moet de provincie het doen met het beste wat ze heeft. Dat vindt hij in dit programma terug terug.

Evenals de SGP, vraagt ook het CDA zich af of de voorgestelde oplossingen financieel haalbaar zijn. Eerder is in de commissie uitgesproken dat er wat betreft de OV concessies behoefte is aan een tijdige evaluatie. Hij vraagt zich af wanneer dat gaat gebeuren nu er de nodige ervaring is opgedaan met de werking van de twee OV-concessies.

Eerder werd er gesproken over o.a. kaarten en tariefintegratie en dat dit een ingewikkeld traject is. Verwacht de gedeputeerde dat dit wel gaat lukken of beziet hij dat met de nodige zorg?

Mobiliteit met allure spreekt het CDA aan. Daarover werd o.a. gesproken bij het project Maarsbergen. Mobiliteit met allure brengt ook kosten met zich mee. Wat wordt ermee bedoeld in dit programma? Gaat de provincie dit echt aanpakken en zo ja, op welke manier dan?

In het kader van smart mobility wordt gesproken over de overgang van overheidsregie naar publiek private samenwerking. De ervaring tot op heden leert dat overheden daar niet erg goed in zijn. Het CDA vraagt of dit al loopt, zijn er al projecten die succesvol zijn? Graag hoort hij wat de verwachtingen dienaangaande van de gedeputeerde zijn.

Mevrouw Hoek merkt op dat de kaart op pag. 33, het provinciale fietsennetwerk, uitsluitend de fietsroutes langs provinciale wegen bevat. De in de tekst aangekondigde regionale fietsroutes, niet in het beheer van de provincie, ontbreken en daarmee is de kaart nog steeds zeer incompleet en geeft dit geen goed beeld van de opgave.

De registratie van de fietsongevallen is in de praktijk zeer onvolledig, ook van ongevallen met zwaar letsel. Volgens landelijke metingen wordt slechts 10 tot 20% van de fietsongevallen geregistreerd. Daardoor blijven noodzakelijke provinciale acties voor verbeteringen achterwege. Een gerichte extra actie voor verbetering van de registratie van de fietsongevallen vindt 50PLUS nodig.

Voorts lijkt het erop dat het OV altijd maar een verdienmodel moet zijn. Hierdoor komen de buitengebieden steeds verder in de knel. Daar verschaalt het. OV is een voorziening voor iedereen, ook voor de niet werkenden en scholieren.

Gedeputeerde Straat constateert dat er vragen zijn gesteld over maakbaarheid versus keuzevrijheid, waaruit de politieke verschillen blijken.

Uitgebreid is eerder input opgehaald bij commissieleden en deze is zoveel mogelijk verwerkt in voorliggend mobiliteitsprogramma. Hij vindt het wel jammer dat hij ook nu weer suggesties hoort. Waren die eerder doorgegeven, dan hadden deze ook kunnen worden meegenomen in het programma.

Gevraagd werd of dit stuk nog kan worden gewijzigd. Strikt formeel kan dat niet meer. Het programma ligt nu voor bij PS en het is niet de bedoeling dat de portefeuillehouder een stuk van PS gaat aanpassen. Hij begrijpt wel dat de bedoeling van een tekst soms wat anders wordt gelezen. Ook dat is voor hem een les.

Zo werd er gevraagd waarom het document start met de auto en niet met de fiets. Zijn antwoord is dat dit komt, omdat het concept en de mobiliteitsvisie op deze wijze waren opgesteld. Hij had niet de behoefte dat drastisch te wijzigen, ook om vertraging te voorkomen. Het gaat hier om een praktische aanpak en dat zegt niets over prioriteit.

Gevraagd werd waarom de leefkwaliteit niet aan het begin van het document werd benadrukt. Echter, voor hem is hoofdstuk 8 niet minder belangrijk dan hoofdstuk 1. Hij beaamt dat het stuk op de klassieke manier is vormgegeven omdat het een uitvloeisel is van de mobiliteitsvisie en een update van het mobiliteitsprogramma. Het eerste hoofdstuk is toegevoegd, juist om de context te schetsen en dwarsverbanden te maken. Daarmee wordt bedoeld te zeggen dat het een opgave is die breed door PS en daarbuiten wordt erkend. Het stuk heet niet voor niets "overstappen" om te illustreren dat er nagedacht moet worden over multimodaliteiten en hoe mensen kunnen worden verleid om op een andere manier te reizen, wanneer dat mogelijk is. De overkoepelende vraag is wel hoe maakbaar dat is. De tabel aan het begin van het programma is er bewust in geplaatst.

Gevraagd werd waarom het aandeel fiets over de gehele provincie niet wordt neergezet met een ambitie van 50%. Spreker vindt dat niet realistisch. Voor veel mensen is de overstap van de auto naar de fiets geen reëel alternatief, om welke reden dan ook. Overigens, wanneer dat zou betekenen dat vele mensen morgen de bus of trein zouden gaan gebruiken, dan ontstaat er een groot probleem omdat de capaciteit van het OV onvoldoende zou zijn.

De heer Travaille las de doelstelling om 50% meer fietsgebruik te realiseren.

Gedeputeerde Straat antwoordt dat dit betrekking heeft op het woon-werkverkeer.

De tabel laat zien wat er verwacht wordt aan groei in modaliteiten. Daaruit blijkt het dilemma van de provincie Utrecht. De mobiliteitsgroei is breed aanwezig, in alle modaliteiten. Dat is ook te danken aan het succes van de fiets en het OV. Dat zijn uitstekende producten die steeds beter kunnen worden gefaciliteerd en mensen maken daar ook graag gebruik van. Daarnaast zijn er doelstellingen ten aanzien van het stimuleren van het woon-werkverkeer en de werkgeversaanpak.

Hij wil ook duidelijk maken dat, wanneer de provincie op korte termijn succesvol zou zijn om het gedrag in het verkeer te beïnvloeden, afgezien van de vraag of dat mogelijk is, er capaciteitsproblemen gaan ontstaan op het spoor. Daar gaan dan ook de dilemma's optreden. Hij ziet dat ook in de fietsmodaliteit. De fiets is zeer succesvol in de stad Utrecht, en dat is ook terecht. Ondertussen rijden fietsers wel in files door de stad heen. Ter zake verwijst hij ook naar het vele fietsverkeer in de stad Amsterdam. Wordt dat verdubbeld, dan ontstaan er op de fietsroutes grote capaciteitsproblemen.

De heer De Droog vraagt of de gedeputeerde de ambitie voor de fiets ten aanzien van het woon-werkverkeer wel realistisch acht.

De gedeputeerde vindt het een flinke ambitie en wat hem betreft gaat de provincie daarvoor. Met gerichte beïnvloeding kan men het nodige voor elkaar krijgen, bv. met de werkgeversaanpak. Werkgevers stimuleren hun werknemers, passen hun reiskostenvergoeding daarop aan, gaan met de provincie in overleg over de infrastructuur, en vragen waar nodig om wenselijke aanpassingen in busdiensten. Op dit vlak liggen veel kansen, vooral wanneer mensen op een wat kortere afstand van hun werk wonen.

De heer De Droog vraagt of de ambitie voor de fiets ten aanzien van het woon-werkverkeer ligt op 50% of meer op 25%.

De gedeputeerde antwoordt dat de ambitie is vastgesteld op 50%, dat is immers afgesproken.

Mevrouw d'Hondt begrijpt dat er kan worden gesproken over het verleiden van mensen om op de fiets te stappen. In Amsterdam is dat niet zozeer het geval. Daar leeft vooral de ergernis dat veel in de stad per auto onbereikbaar is geworden en dat daarom de fiets moet worden gebruikt. Wanneer wordt ingezet op het oplossen van files in Utrecht, wordt het fietsverkeer en het OV gebruik niet gestimuleerd. Het is goed dat mensen worden verleid om een andere keuze te maken, bv. om een andere modaliteit aantrekkelijker te maken. Dat kan ook worden gedaan door de vervuilende en meest onleefbare modaliteit zo onaantrekkelijk mogelijk maken. Hoe staat de gedeputeerde daar tegenover?

Gedeputeerde Straat merkt op dat het gemeentebestuur van de stad Utrecht dergelijke keuzes aan het maken is. Hij begrijpt het dilemma omdat er keuzes nodig zijn in een stad die erg druk is. Overigens wil hij zeker niet alleen naar de stad kijken. Men kan de gemeente Utrecht echter niet verwijten dat er geen visie is ontwikkeld, maar ook moet worden nagedacht over de vraag hoe mensen uit de regio op langere afstanden kunnen worden gefaciliteerd.

Mevrouw d'Hondt memoreert dat er tijdens een bijeenkomst van U-net een presentatie werd gegeven over de Merwedekanaalzone waar creatief wordt nagedacht over het verlagen van de parkeernormen. Niet iedere nieuwbouwwoning hoeft een auto voor de deur te hebben, maar dan moeten er wel alternatieven zijn. Op een creatieve manier kan worden nagedacht over het ontmoedigen van autogebruik in plaats van het alleen maar stimuleren van fietsgebruik.

Gedeputeerde Straat onderkent dat laatste maar vindt dat vooral een gemeentelijke taak, immers, een gemeente geeft uitvoering aan een woningbouwproject en neemt een besluit over parkeernormen. Dat biedt zeker mogelijkheden. In stedelijk gebied zijn dergelijke keuzes wel gemakkelijker te maken dan in landelijk gebied.

Richting ChristenUnie wil hij vooral niet de indruk wekken alsof GS het plan vooral vanuit de auto heeft beredeneerd. Dat is absoluut niet de bedoeling. GS wil juist ook automobilisten verleiden zich op andere wijze te verplaatsen, of op het juiste moment over te stappen, en daarin slimme keuzes te maken. Verschillende fracties vinden het OV en de fiets prioritair: dat mag ten koste gaan van het overige vervoer. Hij vreest dat dit niet gaat werken. De auto heeft een belangrijk aandeel in de samenleving, in de economie, in het woon-werkverkeer en in het sociale verkeer en het is een illusie te denken dat dit op korte termijn anders kan worden. Hij pleit dienaangaande ook voor realisme.

De heer Travaille stelt de vraag of de provincie een keuze wil maken om minder autoverkeer of meer autoverkeer op de weg toe te staan. Wil de provincie de tabel met plus 14% autoverkeer gaan faciliteren, soms met een duwtje in de rug, of wil de provincie mensen verleiden de overstap te maken richting fiets of andere alternatieven? In feite wordt er nu geen keuze gemaakt. GS stellen dat er maatschappelijke ontwikkelingen zijn die allemaal worden gesteund. Dat is geen keuze, geen visie en geen ambitie. Daarentegen heeft de gemeente Utrecht een duidelijke keuze gemaakt voor fiets en voor duurzame en leefbare opties, waarbij de kwaliteit van het leven van anderen niet in het geding komt.

Gedeputeerde Straat vindt de keuze van de PvdD heel hard. Dat gaat niet alleen maar om stimuleren met een duwtje in de rug, maar dat is mensen keihard uit de auto krijgen. Dat is de enige manier waarop het voorstel van de PvdD kan werken. De omslag die de PvdD voorstaat, vraagt om een ommekeer in gedrag en dat gaat zo niet lukken. Hij onderkent dat GS in die zin geen keiharde keuzes voorstaan en daarover verschilt hij van mening met de heer Travaille. De boodschap van de PvdD kan hij niet uitleggen in Veenendaal, waar mensen elke dag in de file staan op de rondweg. Hij begrijpt dat de PvdD dan zou stellen dat betrokkenen pech hebben gehad, in de file moeten blijven staan of maar een andere list moeten bedenken. Dat is niet zijn insteek. Hij wil wel een oplossing bieden door daar een extra asfaltstrook neer te leggen. Ook deze problemen spelen in de provincie en ook die moeten worden opgelost. Hij wil in beide realistisch te zijn, wetende dat er nog steeds sprake is van een groeiende automobilititeit. Wellicht kan dat wat meer naar beneden worden gebracht dan de genoemde 14% maar hij gelooft niet dat dit onder de 10% zal komen. Om zo'n slag te slaan is er veel meer tijd nodig. Die uitdaging gaat hij ook aan.

De heer Van Kranenburg begrijpt dat GS niet geloven in vermindering van de groei van de automobilititeit. Dat is een aanname en geen wetenschap. Het politieke punt komt zo naar boven: de gedeputeerde gelooft dit en een ander gelooft in iets anders. Een aantal zaken is glashelder. De helft van de autoritten is maximaal 10 kilometer. Waarom geloven GS er niet in dat een belangrijk deel van die mensen kan worden verleid om de fiets te pakken? Waarom geloven GS er niet in door geen meter asfalt meer aan te leggen in deze provincie, maar wel hele mooie fietspaden met snelle doorgaande routes? Hij gelooft dat men daarmee mensen uit de auto op de fiets krijgt.

Gedeputeerde Straat geeft aan dat dat de harde keuze is, waarover hij eerder sprak. Er zullen zeker mensen zijn die dan voor de fiets of het OV gaan kiezen, maar hij gelooft ook dat mensen door een dergelijk beleid op de barricades zullen gaan, om tegen dat beleid te protesteren. Er zijn immers mensen die om allerlei redenen geen 10 kilometer gaan fietsen.

Mevrouw d'Hondt vraagt of de gedeputeerde bang is voor mensen die de barricades opgaan om een probleem op te lossen. Daarin gaat zij niet mee.

De heer Van Kranenburg constateert dat GS uitgaan van brood, spelen en mobiliteit om de revoluties onder het volk te vermijden. Hij ziet dat toch anders.

Gedeputeerde Straat wijst erop dat hij, binnen de context van de gemaakte afspraken over mobiliteit, een zo realistische mogelijke insteek kiest voor de komende vijf jaar. Het programma bevat een zeker evenwicht en dat wil hij graag zo houden. Dat programma bevat geen radicale keuze om alleen maar voor de auto te gaan, maar ook geen radicale keuze om alleen maar voor OV en de fiets te gaan.

Hij vervolgt de beantwoording.

Inderdaad wordt in het stuk – bewust - aangegeven dat er nog eens zal worden gekeken naar de snelheden op de provinciale wegen, dit naar aanleiding van de input vanuit deze commissie. Het is goed om de snelheden van bepaalde wegvakken onder de loep te nemen.

De ontvlechting van het landbouwverkeer moet in het uitvoeringsprogramma verder worden vorm gegeven. Hij begrijpt dit punt, maar het is wel lastig uitvoerbaar, omdat dit vooral een ruimteprobleem is.

Het budget blijft binnen de kaders die er zijn. Daar zit inderdaad geen grote groei in maar hij verwacht dat de maatregelen met dit budget kunnen worden uitgevoerd. Komt men tot de conclusie dat meer investeringen nodig zijn, dan moet daarover worden gesproken. Dat geldt zeker ook voor het OV, daarover zijn in de concessies afspraken gemaakt. Er wordt in dat kader zelfs gevraagd om reizigersgroei binnen hetzelfde budget. Dat is een afspraak tussen twee partijen waaraan hij zich wel wil houden.

Het is inderdaad een goede zaak de concessies in de volgende periode te gaan evalueren, echter, ze zijn nog maar pas van start gegaan. Zijn voorkeur gaat uit naar evaluatie in 2020 of 2021 richting de nieuwe concessie.

De heer Mourik-Geluk wijst erop dat die evaluatie reeds door GS is toegezegd.

Gedeputeerde Straat zegt dit nogmaals graag toe. Aspecten als opbrengstverantwoordelijkheid, verhouding markt-overheid zijn in een evaluatie belangrijke onderwerpen van gesprek, maar ook flexibiliteit in de vervoersplannen is van belang, nu zichtbaar wordt dat steeds meer drukte op de weg ertoe leidt dat men vast gaat lopen in de contracten. Dat is erg ingewikkeld en het is goed na te denken wat dit betekent voor een concessiecontract in de toekomst. Hij wil zich overigens houden aan de reeds vastgestelde contracten.

De heer Van den Dikkenberg vraagt of de gedeputeerde het realistisch acht dat de ambities gerealiseerd gaan worden met deze budgetten.

Gedeputeerde Straat antwoordt dat hij dat op dit moment realistisch acht, maar het is denkbaar dat er op termijn intensivering nodig is. Dat is nu nog niet in de budgetten vertaald en is derhalve ook niet in de kadernota verwerkt. Dat kan een reden zijn om daarover in de volgende periode met elkaar van gedachten te wisselen. Wel wordt er in de kadernota een voorstel gedaan over de vervangingsinvestering voor elektrische bussen. Daar is ook financiële ruimte voor.

Hij vindt het jammer dat de indruk zou ontstaan dat klimaat en leefbaarheid in dit plan slechts zijdelings aan bod zouden komen. Het is nadrukkelijk de bedoeling om dergelijke vraagstukken ook met het oog op de verschillende modaliteiten met elkaar te bespreken en af te wegen. Hij kan zich voorstellen dat later bij de uitvoering dergelijke vraagstukken explicieter naar voren komen. GS willen vanuit een realistisch evenwicht kijken hoe alle belangen zo goed mogelijk kunnen worden behartigd. GS willen realistisch zijn in de mobiliteitsgroei die in deze provincie aanwezig is, in relatie tot leefbaarheidsaspecten. Men kan ervoor kiezen om leefbaarheid en klimaat de hoogste prioriteit te geven en alles daaraan te relateren, maar dat heeft forse consequenties voor een aantal mobiliteitskeuzes. GS hebben die keuze niet gemaakt.

Op vragen van GroenLinks antwoordt de gedeputeerde dat hij, voor wat betreft de nadere uitwerking van het programma, wil wijzen op de uitvoeringsprogramma's die nog moeten worden gemaakt. Het uitvoeringsprogramma voor de fiets zal dit najaar verschijnen. Via die uitvoeringsprogramma's zullen vragen duidelijker kunnen worden beantwoord.

Eerder ging hij in op de werkgeversaanpak en op fietsroutes. O.a. vroeg GroenLinks hoe een snelfietsroute beter kan worden aangepakt. De gedachte van een fietsinfrastructuur die gelijk is aan de provinciale wegeninfrastructuur is een mooi perspectief. Echter, de fietsinfrastructuur is geen verantwoorde-

lijkheid van de provincie, tenzij deze naast de provinciale weg gelegen is. Dat vraagt om overleg met de gemeenten. De provincie kan daar zeker de regie in nemen, ook op bestuurlijk niveau. Die inzet kan zeker explicieter worden gemaakt, om zo tot realisatie over te kunnen gaan. Hij is van plan, ook naar aanleiding van de inzet van PS rond de Vuelta en de fietsroutes daaromheen, na te gaan of een snel-fietsroute met de Vuelta kan worden gecombineerd. Dat vraagt om overleg met gemeenten over de vraag hoe dat moet worden geregeld. Hij gaat dat doen.

Een aantal zaken rond de verkeersveiligheid wordt afgewogen in het uitvoeringsprogramma, bv. landbouwverkeer, snelheden, afleiding, gevaarlijke plekken e.d.

Het doelgroepenvervoer zal in het najaar worden besproken. De toegankelijkheid van het OV is voor hem volstrekt logisch en hoort onlosmakelijk bij het OV.

Verwezen werd naar toetsing aan de WHO normen. De provincie Utrecht staat wat dat betreft nog in de kinderschoenen. Toetsing aan die normen is de bedoeling maar vraagt eerst nog wat nader onderzoek.

Verwezen werd naar de pilots van het rijk met smart mobility. De provincie heeft op het ogenblik pilots met smart mobility. Het IPO is bezig met een paper over smart mobility. Dit alles heeft volop de aandacht.

Verschillende opmerkingen werden er over de fietskaart gemaakt. Hij zegt toe dat in het uitvoeringsprogramma aandacht zal worden besteed aan de vraag hoe beter inzicht in de fietsinfrastructuur kan worden geboden. Inderdaad worden op de kaart nu alleen maar de provinciale fietsroutes aangegeven, en dat geeft geen compleet beeld. Dat zal met gemeenten bespreken.

Hij zegt toe ook te zullen kijken naar de onvolledige registratie van fietsongevallen. Hij weet dat vooral de kleine ongevallen niet in de statistieken terechtkomen.

Mevrouw Hoek stelt voor in gesprek te gaan met VRU teneinde na te gaan of hun ongevallenregistratie gematcht kan worden met het bestand van de provincie Utrecht.

Gedeputeerde Straat zegt toe dat hij dat zal bezien.

De PVV maakte een opmerking over de buslijnen. Dat hoort wat hem betreft thuis in het uitvoeringsprogramma.

Station Bilthoven moet inderdaad een goed alternatief worden om van daaruit naar het USP te reizen, hetzij per fiets of per bus. Het is zaak te voorkomen dat de bus daar continu in de file staat, immers, het moet echt om hoogwaardig openbaar vervoer gaan. Daar moet een oplossing voor worden gezocht, zoals de PVV aangaf. Dit heeft de aandacht.

Naar aanleiding van de opmerkingen van de SGP, benadrukt spreker dat de urgentie in dit programma beslist niet ontbreekt. Spreker ervaart juist een grote urgentie om met mobiliteit aan de gang te gaan. De motorrijtuigenbelasting wordt niet alleen maar gebruikt voor het OV maar ook voor de wegen. Inderdaad doet zich een dilemma voor. Wanneer er minder mensen gebruik maken van de auto en hun auto wegdoen, dan neemt de inkomsten motorrijtuigenbelasting af, terwijl er wellicht meer investeringen nodig zijn. Die balans moet men wel in de gaten houden. Overigens is dat ook de reden dat de mobiliteitsplannen binnen de beschikbare budgetten moeten worden gerealiseerd.

De VVD vroeg naar de link met wonen. Dat komt later vooral tot uitdrukking in de Omgevingsvisie. Het gaat hier om de lange termijn. De visie van U-ned is in dit kader ook van belang. Om die reden wordt het wonen niet expliciet in dit document genoemd, immers, zoals de VVD zelf aangaf gaat het hier om een mobiliteitsvisie.

Mevrouw Ens memoreert dat bij de commissie RGW werd gesteld dat het wonen begint bij mobiliteit. Zij brengt de kwestie nu ter sprake in de commissie MME en krijgt nu te horen dat het een lange termijn kwestie is en in feite niet bij mobiliteit thuishoort. Concreet is haar vraag waar wonen dan wel thuishoort.

Gedeputeerde Straat is het met mevrouw Ens eens dat mobiliteit samenhangt met het vraagstuk rondom wonen/werken/groei/ruimte/vraag. Dat moet worden gelinkt aan de Omgevingswet en de omgevingsvisie. Echter, de provincie moet niet tot 2023 wachten om daarmee te starten. Het U-ned dossier nodigt de provincie uit om op korte termijn stappen te zetten. De vraag is wel hoe al die on-

derdelen in synergie kunnen worden aangepakt. Afgewogen moet worden waar de knelpunten liggen en waar de woningbouwvraag ligt, in relatie tot de investeringen rondom mobiliteit en andere ruimte-vraagstukken. In dat alles moet er wel een gezamenlijke keuze worden gemaakt.

Wanneer in de U-ned discussie gesproken wordt over een schaa sprong/systeemsprong van de mobiliteit, in en rondom de stedelijke regio's, dan ligt het voor de hand dat daar woon- en werklocaties aan worden gekoppeld. Dat alles moet uiteindelijk bij elkaar komen. Hij erkent dat dit niet heel expliciet in het programma is verwoord.

Vragen werden er ook gesteld over duurzame bronnen, elektrisch of waterstof. GS kiezen voor verduurzaming. De manier waarop dat gestalte krijgt laat hij ook over aan de markt of aan andere initiatiefnemers. Wel zijn daarvoor stimuleringsprogramma's in het leven geroepen, zoals voor laadinfrastructuur. Bewust wordt er in dit stuk geen keuze genoemd, juist omdat technieken zo in ontwikkeling zijn.

Mevrouw Ens is niet zo van de maakbare samenleving. Echter, de overheid kan wel degelijk een bepaald systeem kiezen dat in brede zin een netwerkfunctie gaat krijgen. Wanneer er op alles wordt ingezet, wordt nooit iets groot.

Gedeputeerde Straat onderschrijft dat. Het is zeker niet zo dat de provincie Utrecht niets doet. In de kadernota wordt prioriteit gegeven aan de elektrificatie van 60 bussen, inclusief laadinfrastructuur. Dat is een belangrijke investering die in het netwerk wordt gedaan. Voor de laadinfrastructuur van elektrische auto's wordt samengewerkt met een inkooporganisatie, die is opgericht in de metropool regio Amsterdam. Zo worden initiatieven door de provincie gestimuleerd in gemeenten als het gaat om laadinfrastructuur. Mevrouw Ens suggereerde ook een keuze tussen elektrisch en waterstof. Dat hangt af van technische ontwikkelingen en daar wil hij nu niet op ingaan.

Naar aanleiding van de PvdD geeft hij aan dat er veel overleg is geweest met de PCL, maar hun advies kwam later uit dan dit mobiliteitsprogramma. Hij begrijpt de aandachtspunten van de PCL. Inclusieve mobiliteit omvat toegankelijkheid, maatwerk, gebruiksvriendelijkheid en bediening. Dat alles krijgt aandacht. De PCL bracht ook slimme projecten onder de aandacht. In dat verband noemt hij de smart mobility.

Eerder werd gesproken over de keuzes in mobiliteit en het is duidelijk dat hij de harde keuze van de PvdD en de ChristenUnie niet onderschrijft. Wel wordt er door GS een realistisch evenwicht geboden waarmee men de komende jaren uitstekend uit de voeten kan.

De PvdD deed ook enkele tekstsuggesties, die spreker eigenlijk eerder had willen weten. Hij is van mening dat GS de tekst van voorliggend programma nu niet meer moeten gaan veranderen. Mocht er toch iets zijn waarvan de PvdD denkt dat men daar wel uitkomt, dan nodigt hij de PvdD uit te onderzoeken of een meerderheid in PS dat idee steunt.

De heer De Droog begrijpt dat de gedeputeerde wellicht toch nog wat suggesties zou willen meenemen, die vandaag naar voren zijn gebracht. Is er nog ruimte om dat te doen?

Gedeputeerde Straat antwoordt dat hij van mening is dat, wanneer hij PS een stuk aanbiedt, dat het daarna ook van PS is. PS gaan nu over voorliggend programma. Wanneer dit stuk nu weer terug zou moeten gaan naar GS, om het hier en daar aan te passen, dan levert dat vertraging op en kan het niet op 9 juli in PS worden behandeld. Er is heel veel tijd in dit programma gestopt, de commissie heeft tot twee keer toe gelegenheid gehad input te leveren en het is nu aan PS.

De heer Travaille ondersteunt de vraag van D66, temeer daar hij zojuist vernam dat het PCL advies pas binnenkwam nadat het mobiliteitsprogramma gereed was. Wanneer dit programma wordt uitgevoerd, dan werkt de provincie de eigen programma's tegen op het gebied van energietransitie, luchtkwaliteit en leefbaarheid. Hij pleit ervoor iets meer tijd in te ruimen voor het programma mobiliteit.

Gedeputeerde Straat weet dat de PvdD een fundamenteel andere keuze voorstaat dan in dit programma is opgenomen. Daar komt men nu niet uit. Het gaat niet om een kleine tekstuele aanpassing van het programma, maar om een veel scherpere keuze. Het politieke debat moet in PS worden gevoerd, eventueel met moties of amendementen.

Hij vervolgt, wat betreft mobiliteit met allure, dat het bij ieder mobiliteitsvraagstuk vooral gaat om inpasbaarheid, dus over ruimtelijke kwaliteit, veiligheid en oversteekbaarheid. Hij heeft gedurende deze drie maanden ervaren dat een mooie inpassing een project gemiddeld twee keer zo duur maakt. Dan is er wel extra geld nodig. Met het beschikbare budget kan daar niet aan worden voldaan. Het is wel een belangrijk vraagstuk. De vraag kan ook worden gesteld of inpasbaarheid, gelet op de integrale benadering van mobiliteit, wel altijd uit het mobiliteitsbudget moet worden betaald.

De heer Mourik-Geluk memoreert dat er eerder discussie is gevoerd over de inpasbaarheid en ruimtelijke allure en de vraag was toen of dat uit de IGP middelen zou kunnen worden betaald. Is dat overwogen bij het opstellen van deze agenda?

Gedeputeerde Straat meent dat het IGP daarbij wel behulpzaam kan zijn, maar dat budget is niet onuitputtelijk. Met één groot project is dat budget al op. Als voorbeeld noemt hij de noordelijke rondweg Utrecht waar nog een tekort op zit van minstens € 60 miljoen. Dat geld zit niet in het IGP, hoewel het zeker niet is gezegd dat de provincie Utrecht dat zou moeten betalen.

Eerder is er gediscussieerd over een inpassingsfonds maar dat werd uitgesteld om het meer inhoud te geven. Hij vond het voorstel nog onvoldoende onderbouwd om al bij de kadernota te presenteren, met name omdat nu de structuur van het meerjarig investeringsplan wordt opgebouwd. Daardoor wordt meer zichtbaar welke projecten eraan komen en welke inpassingvraagstukken dat tot gevolg kan hebben. Zo komt er meer zicht op de investeringskosten die daarmee gemoeid zijn. Willen PS dat, dan moet daarvoor geld worden ge(her)alloceerd, misschien moeten er zelfs nieuwe middelen worden ingezet. Hij gaat in het najaar bezien of er meer inhoud aan een inpassingsfonds kan worden gegeven. Een voorstel kan dan worden gedaan bij de kadernota 2019, onder verantwoordelijkheid van de nieuwe coalitie.

Mevrouw De Groot vraagt in het kader van de pilot smart mobility aandacht voor problemen waar vooral senioren tegenaan lopen. Kan er in bibliotheken een informatievoorzieningspunt worden opgenomen?

Gedeputeerde Straat antwoordt dat er in het najaar met vier pilots rond smart mobility zal worden gestart. Hij zegt toe de suggestie van 50PLUS in dat kader te zullen bezien. Hij weet niet of dat nu al in de pilots kan worden ingepast, maar het is goed na te denken over de vraag hoe ouderen bij smart mobility kunnen worden betrokken. Hij vindt het een interessant vraagstuk om – later- over door te denken.

Op de – technische - vraag van mevrouw Poppe over de netto/bruto bedragen antwoordt de gedepu- teerde dat hij dit zal nagaan en daar schriftelijk op zal reageren.

De voorzitter geeft gelegenheid voor een tweede termijn.

De heer De Droog heeft om meer concreetheid gevraagd. Hij heeft van de gedeputeerde gehoord dat PS uitvoeringsprogramma's kunnen verwachten. In de financiële verordening is nu een overzicht opgenomen hoe die verordening samenhangt met andere nota's en documenten, plus de termijn waarop die documenten kunnen worden verwacht. Hij stelt voor een dergelijk overzicht ook in het programma mobiliteit op te nemen. Dat geeft veel meer inzicht in het totaal. Hij vraagt of dat mogelijk is.

Mevrouw Hoek vraagt extra aandacht voor pag. 17, voertuigverliesuren 2015 in de ochtend- en in de avondspits en dan wel in het bijzonder voor de N201, bij de Vecht rond Vreeland. De verliesuren op dat traject zijn zeer groot en zij pleit voor het vinden van een oplossing. De wens van de regio is daar een aquaduct aan te leggen en men is bereid daarvoor mee te sparen. Die oplossing zou voor de leefomgeving een grote verbetering betekenen.

De heer Van den Dikkenberg stelt op voorhand dat de subsidie voor het OV niet ten koste mag gaan van andere modaliteiten, zoals de fiets.

De heer Travaille begrijpt dat voorliggend stuk niet meer gewijzigd kan worden. Is de enige optie het indienen van amendementen en moties in de PS vergadering?

De heer Mourik-Geluk vraagt of de U10 gemeenten zich in dit programma kunnen vinden. Is dat juist of moet men toch nog commentaar van die gemeenten verwachten, wanneer dit plan door PS zal worden behandeld?

Gedeputeerde Straat licht toe dat de uitvoeringsprogramma's gestalte zullen geven aan concrete maatregelen. Een aantal – grotere - uitvoeringsprogramma's verschijnt in het najaar en deze kunnen dan bv. al tijdens informatiesessies (tot aan de verkiezingen) worden besproken. De verwachting is wel dat projecten pas in 2019 echt tot een uitvoering komen

Hij zegt de heer De Droog voorts toe dat het gevraagde overzicht in het mobiliteitsprogramma zal worden opgenomen. Hij beaamt dat dit het inzicht in de samenhang vergroot.

Op de vraag van mevrouw Hoek over de N201, antwoordt de gedeputeerde dat het terecht is dat er aandacht voor dat grote knelpunt wordt gevraagd. Hij beaamt dat, als er ergens een probleem is op een weg, dat dat op de N201 is. Dat traject staat met stip op 1. Hij begrijpt dat de regio wel met elkaar wil sparen voor een oplossing. Echter, vanavond heeft geconstateerd dat er fracties zijn die helemaal niet voor meer asfalt willen sparen. Dat geeft precies het dilemma weer waar men mee te maken heeft. Hij stelt mevrouw Hoek voor om voor haar oplossing te blijven lobbyen. Hij is met haar van oordeel dat er op die locatie iets voor het autoverkeer moet worden geregeld, los van een aquaduct. Hij weet op voorhand dat er met de aanleg van een aquaduct zeer zeker nog heel veel geld voor de auto moet worden uitgegeven. Dat moet men wel onderkennen.

Mevrouw Hoek vindt het vooral belangrijk dat de ambitie wordt uitgesproken dat de situatie daar moet worden verbeterd. Om verbeteringen aan te brengen, moeten er voorzieningen komen en deze kosten geld. Nu blijft nog steeds onduidelijk wat er op de N201 gaat gebeuren. Zij pleit voor het opstellen van een concreet plan voor dat deel van de N201 zodat men kan toeleven naar concretisering op termijn, al is het over 10 jaar.

Gedeputeerde Straat kondigt een statenbrief aan over de tracé aanpak van de N201. Daarbij tracht men de volle breedte van de problematiek op te pakken, dus niet alleen mobiliteit, maar ook leefbaarheid, draagvlak e.d. Het is erg complex en daardoor kost dit tijd. Hij is voornemens PS aan het eind van het jaar mee te nemen in een tussenstand met discussie over de N201.

Naar aanleiding van de opmerkingen van de heer Travaille, merkt spreker op dat hij wat betreft de statenbehandeling van dit programma, handelt conform de gemaakte werkafspraken tussen PS en GS. Naar aanleiding van het CDA merkt hij op dat hij niets meer van de U10 heeft vernomen, echter, dat is geen zekerheid dat er niet alsnog commentaar zal binnenkomen. De input van de U10 is overigens serieus meegenomen in voorliggend programma.

De voorzitter rondt de discussie over dit agendapunt af. Hij constateert dat er over het mobiliteitsprogramma een groot debat zal worden gevoerd in PS.