

Verslag van de vergadering van de Statencommissie Milieu, Mobiliteit en Economie van 15 januari 2018

Aanwezig:

Voorzitter:

mw. A.C. Boelhouwer

Leden van GS:

Mw. M. Pennarts, mw. mr. J. Verbeek-Nijhof en mw. drs. M. Maasdam (vervanger van drs.ing. P. van den Berg)

Commissieleden:

D.G. Boswijk (CDA), mw. drs. A.W.T. Dercksen (D66), ing. L.C. van den Dikkenberg (SGP), Th.H. Eekels (CISSP)(50PLUS), ir. H.P. van Essen (GroenLinks), drs. C. de Heer (ChristenUnie), mw. N. de Haan (ChristenUnie), W. Joustra (VVD), ir. H. IJssennagger (PVV), W.J. Joustra (VVD), C.J. van Kranenburg (ChristenUnie), drs. C. de Kruijf (PvdA), mw. drs. N.A. Krijgsman (PvdA), drs. A. Mourik-Geluk (CDA), drs. A. Nicolai (ChristenUnie), mw. M.G. Noordenbos (SP), mw. A.M. Poppe (SP), R. van Reenen (VVD), mw. A.M. Schneiders (D66), ing. drs. A. Travaille (PvdD), W.J. Ubaghs (PVV), mw. ir. J.C.V. Vaessen (VVD) en drs. W.W.M. Wagenmans (PvdA)

Van ambtelijke zijde aanwezig:

dr. R.J. Poort (adjunctgriffier) en mw. G. van Weerd (verslag)

1. OPENING EN ALGEMEEN

1.1 Opening

De voorzitter, mevrouw Boelhouwer, opent de vergadering met een woord van welkom. In het bijzonder verwelkomt zij de belangstellenden op de publieke tribune. Zij wijst erop dat ook in deze vergadering de spreektijdenregeling zal worden gehanteerd. Nieuw is dat, met uitzondering van de inbreng bij het verslag en de termijnagenda, alle spreektijd zal worden meegeteld.

1.2 Vaststellen agenda

De agenda wordt vastgesteld. Op een enkel punt wordt de volgorde in de behandeling van agendapunten aangepast, met name gelet op de sprekers: om die reden worden de agendapunten 4.8 en 4.9 naar voren gehaald.

1.3 Mededelingen

De voorzitter signaleert dat er meerdere berichten zijn binnengekomen over punt 5.6, bermverhardingen, met name bij de N226. De commissie stemt in met haar voorstel om dit onderwerp te bespreken in de commissievergadering MME van 19 februari a.s.

1.4 Verslag van de vergadering van de Statencommissie MME d.d. 20 november jl.

Het verslag van deze vergadering wordt met inachtneming van een kleine aanpassing (op verzoek van de heer Van Essen) aangepast.

1.5 Rondvraag

Mevrouw Poppe deelt mede dat de SP zich heeft verbaasd over de staking in het OV. Zij vraagt of de gedeputeerde zicht heeft op de redenen voor die staking en waarom de onderhandelingen vastliepen. Via de radio meldden de vervoersbedrijven dat de stakingen voorbarig zijn omdat ze nog geen eindbod hadden gedaan. Haar vraag is hoe dat zit. Is dat bod wel realistisch geweest? De SP krijgt de indruk dat de aanbestedingen zo goedkoop mogelijk moeten zijn waardoor de rechten van de chauffeurs in de knel kunnen komen. Het gaat niet alleen om toiletbezoek, immers, naar het toilet kunnen gaan is een

recht. Het gaat ook over het waarschuwen van chauffeurs tijdens werkoverleggen, dat ze te vroeg of te laat bij haltes weggaan, en dreigen dat de provincie boetes oplegt wanneer er niet op tijd wordt gereden. Eerder gaf de gedeputeerde in deze commissievergadering aan dat rijtijden worden aangepast bij wegwerkzaamheden. De SP heeft dat geverifieerd. Chauffeurs die vele jaren in dienst zijn, lieten weten dat zij dat nog nooit hebben meegemaakt. Dat bericht van de gedeputeerde blijkt derhalve niet te kloppen. Weet de gedeputeerde dat het rijdend personeel van de NS 3,5% loonsverhoging heeft ontvangen? Waarom wordt het rijdend personeel van de regiovervoerder zo achtergesteld? Is de provincie ook gesprekspartner bij de onderhandelingen? Zo nee, waarom niet? De provincie is toch verantwoordelijk voor goed openbaar vervoer en daar horen fatsoenlijke arbeidsvoorwaarden bij. Voorts verwijst mevrouw Poppe naar een artikel in de Volkskrant over de aanbestedingen van het openbaar vervoer in het algemeen. Daarin komt naar voren dat die niet werken zoals dat bedoeld was. Gezien de huidige ontwikkelingen wil de SP graag in overleg gaan over de vraag hoe dat in de komende aanbestedingen wellicht anders kan.

De voorzitter geeft eerst het woord aan de heer Kressin van het FNV. Zie bijlage.

Op de publieke tribune zijn ca. 35 chauffeurs van Syntus aanwezig en zij applaudisseren voor de bijdrage van de heer Kressin.

De voorzitter geeft de commissieleden gelegenheid vragen te stellen aan de heer Kressin.

De heer Joustra heeft inderdaad vernomen dat er een oude bus was die niet goed functioneerde. Hij heeft begrepen dat deze inmiddels niet meer wordt gebruikt. Heeft het FNV daar andere berichten over?

Hij begrijpt van de FNV dat de chauffeurs zich niet aan de regels houden vanwege de druk van reizigers en de vervoerders. Heeft hij dat juist begrepen?

Mevrouw Schneiders hoort de vraag van de FNV om in voorkomende gevallen als commissie het advies van de OR van Syntus of Qbuzz over te nemen. Zij kan dat op voorhand niet garanderen maar zegt toe dat zij zeker wel zal kijken naar het advies van de OR. Het signaal van de FNV zal serieus worden opgepakt. De provincie wil zijn verantwoordelijkheden niet afschuiven. Overigens vindt zij het logisch dat de provincie niet direct aan de onderhandelingstafel zit. Dat neemt niet weg dat statenleden de verantwoordelijkheid hebben om zaken in het OV goed in de gaten te houden.

Mevrouw Poppe wijst erop dat het leveren van openbaar vervoer een dienst is. Zij begrijpt dan ook niet waarom de vervoerbedrijven in 2018 zwarte cijfers moeten schrijven. Zij heeft vernomen dat de leiding vaak onvoldoende weet wat er aan de hand is, wanneer chauffeurs zich tot hen wenden met problemen met de bus (een lekke band, rijden met mistlampen omdat de reguliere verlichting niet meer werkt e.d.). Dat is een serieus signaal. De veiligheid is niet alleen belangrijk voor de chauffeur maar ook voor de passagiers.

De heer Kressin kan de vraag van de heer Joustra over de bus niet beantwoorden. Hij wilde met dit voorbeeld illustreren dat de buschauffeur, die eindverantwoordelijk is, door de medewerker van de provincie en drie managers van Syntus in zijn hemd werd gezet. Onder druk moest die chauffeur doorrijden. De verkeersleiding stelt vrijwel altijd dat er moet worden doorgereden, ook als er voor chauffeur, passagiers en medeweggebruikers sprake is van een onveilige situatie.

Hij vraagt de aanwezige chauffeurs of het voorkomt dat regels onder druk worden overtreden. Vrijwel alle chauffeurs beamen dat.

Spreker is van oordeel dat de opdrachtgever ook een ketenverantwoordelijkheid heeft. Inderdaad willen de vervoerders graag zwarte cijfers schrijven om winst te maken. Dat is de bedoeling van marktwerking.

De heer Wagenmans begrijpt van de heer Kressin dat de chauffeurs de regels moeten overtreden terwijl de provincie afspraken heeft gemaakt over de DRU-prijzen en de reistijden in de verwachting dat deze realistisch en haalbaar zijn. Hij vraagt wat er vanuit de provincie nodig is om ervoor te zorgen dat de gesignaleerde wantoestanden kunnen worden aangepakt. Hoe kan de provincie de werkgever/exploitant zodanig aanspreken dat de situatie verbetert? Het is zaak dat er niet over incidenten wordt gesproken: deze problematiek moet structureel worden aangepakt.

De heer Kressin heeft destijds op het programma van eisen gereageerd. Hij heeft de provincie toen verzocht vragen aan de OR te stellen over de reële rijtijden. Dat is niet gebeurd omdat de provincie op het standpunt stond dat dit een zaak is die speelt tussen werkgever en werknemer. Belangrijk is het dat, wanneer er weer een nieuwe dienstregeling verschijnt, er eerst advies van de OR wordt ingewonnen om te beoordelen of het om reële rijtijden gaat.

De voorzitter dankt de heer Kressin voor zijn inspraakbijdrage.

Vervolgens heet zij de heer Thomas Eekels welkom die zojuist is geïnstalleerd als commissielid voor 50PLUS. Daarna geeft zij de gedeputeerde gelegenheid tot reageren.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof memoreert dat zij de chauffeurs eerder heeft ontmoet, o.a. bij de introductie van de nieuwe dienstregeling van Syntus. Uit de inspraak hoort zij problemen met de werkdruk, de veiligheid en het materieel. Het is juist dat de rechten van de werknemers in de aanbesteding geen verschil zouden moeten maken. Dat is een zaak van werkgever en werknemers. Zij wil het misverstand uit de wereld helpen dat Utrecht bezuinigd zou hebben op de concessies. PS hebben dat niet gedaan. Wel wordt geconstateerd dat het in het Utrechtse steeds drukker wordt op de weg. Bij de nieuwe dienstregelingen wordt om die reden ook nagegaan of de rijtijden wel realistisch zijn. In het vervoerplan 2018 van Syntus wordt er met ruimere rijtijden gewerkt.

Als het gaat om langdurige werkzaamheden of groot onderhoud, worden er wel degelijk wijzigingen doorgevoerd maar dat geldt niet voor kleine zaken. In Utrecht zijn veel wegwerkzaamheden en deze zijn onderwerp van gesprek, ook als het gaat om de dienstregeling. Zij begrijpt, uit de reacties van de chauffeurs, dat dit door hen blijkbaar anders wordt ervaren. Deze kwestie ligt op tafel in de gesprekken met de vervoerder omdat ook de provincie signaleert dat het op de weg steeds drukker wordt.

Niemand is er bij gebaat wanneer rijtijden structureel niet worden gehaald. Het doel is tevreden reizigers en chauffeurs.

De kwestie van de noodknop is, evenals de werkdruk, een serieuze aangelegenheid. De provincie heeft een onderzoek naar de noodknop laten uitvoeren. De chauffeurs moeten zich veilig voelen in de bus. Wanneer zich in de bus een incident voordoet, moet hij/zij de buitenwereld kunnen waarschuwen. Daarover is een rapport verschenen dat ook naar PS is verzonden. De aandachtspunten zijn met Syntus besproken en U-OV. Zij heeft vernomen dat Syntus alle bussen inmiddels heeft vervangen. U-OV zal de laatste bus in 2019 vervangen. Het materieel is de verantwoordelijkheid van de vervoerder maar de provincie heeft daar zeker oog voor, immers, het materieel zorgt ook voor een veilige situatie.

De SP verwees naar een krantenartikel waarin staat dat aanbestedingen een belangrijke rol spelen in de werkdruk. Eerder gaf zij al aan dat de rechten van de werknemers bij aanbestedingen niet in het geding mogen zijn. De provincie Utrecht heeft niet op de concessie bezuinigd en de rijtijden zijn onderwerp van gesprek met de vervoerder als het gaat om de nieuwe vervoersregelingen.

Mevrouw Poppe komt terug op de woorden van de gedeputeerde dat er niet op de concessie is bezuinigd. Het gaat weliswaar niet om een bezuiniging in geld maar het wordt steeds drukker op de weg, er komen meer passagiers en er moeten meer bussen zijn terwijl het bedrag hetzelfde blijft. In die zin is er wel sprake van een bezuiniging; feitelijk zou er volgens de SP geld bij moeten.

De opdrachtgever mag zijn ogen niet sluiten voor de arbeidsvoorwaarden. Chauffeurs moeten rijden met bussen die technisch niet op orde zijn, terwijl zij eindverantwoordelijk zijn. Het komt voor dat een chauffeur die verantwoordelijkheid niet durft te nemen maar door de politie van de weg gehaald

wordt en een boete krijgt, gelet op de technische defecten van de bus. Dat komt ook omdat een chauffeur zich ten opzichte van zijn meerdere niet altijd veilig en gesteund voelt. De SP vindt dat een kwalijke zaak. De opdrachtgever mag daar zijn ogen niet voor sluiten.

Mevrouw Schneiders vindt het een goede zaak dat er nu zoveel chauffeurs aanwezig zijn. Belangrijk is het dat de informatie van chauffeurs, van PS en van GS meer gelijklopend is om welles nietes speltjes te voorkomen.

Evenals de SP vindt D66 dat de provincie in het kader van het opdrachtgeverschap niet mag tornen aan veiligheid. Bij onveiligheid mag er niet worden gereden en dat mag niet afhangen van de werkdruk of van een eventuele boete. De provincie mag hier geen genoeg mee nemen. Zij vraagt wat de mogelijkheden van de provincie zijn om daar een verandering in aan te brengen en te zorgen dat de wet niet wordt overtreden.

De heer Joustra deelt mede dat de VVD de gedeputeerde wil meegeven dat regels moeten worden gehandhaafd. Wanneer een chauffeur van oordeel is dat hij onveilig rijdt vanwege het materieel, hij dan de bus moet kunnen stilzetten, ongeacht wat de werkgever daar van vindt. Immers, de overheid schrijft een veilige situatie voor en dient dat ook te handhaven. De VVD is overigens niet van mening dat de provincie zich daar heel sterk voor moet maken. De provincie moet vooral zorgen dat de bussen kunnen rijden. De vervoerder heeft de verantwoordelijkheid om deugdelijke bussen te laten rijden.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof constateert dat mevrouw Poppe, mevrouw Schneiders en de heer Joustra het met haar het eens zijn dat een bus aan wettelijke eisen moet voldoen en veilig moet zijn, in het belang van de chauffeur, de reizigers en de medeweggebruikers. Zijn bussen niet veilig, dan hoort zij dienaangaande graag concrete voorbeelden. Dergelijke concrete voorbeelden zal zij in het concessiebeheergesprek met de vervoerders aan de orde stellen. Zij zal de resultaten daarvan aan deze commissie terugkoppelen. De hiervoor genoemde voorbeelden kent zij niet. Buiten kijf staat dat veiligheid voor personen en materieel eerste prioriteit heeft.

Mevrouw Schneiders dankt de gedeputeerde voor deze toezegging. Opnieuw vraagt zij hoe het kan dat de informatie van verschillende partijen (enerzijds de chauffeurs versus overigen) zo kan verschillen. Kan dat beter op elkaar worden aangesloten?

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof heeft begrepen dat het voorkomt dat chauffeurs het ingewikkeld vinden situaties aan de werkgever te melden. Te stellen dat dit een zaak is van werkgever en werknemer is een te gemakkelijke antwoord. De vervoerder is verantwoordelijk voor het materieel. Tegelijkertijd moet de provincie weten van onveilige situaties en daarover het gesprek aangaan. Zij refereert destijds aan de noodknop, een kwestie die onmiddellijk door de provincie is opgepakt.

Soms kan veiligheid verschillend worden beleefd. Echter, als het gaat om veiligheid van chauffeurs, materieel en weggebruikers moeten de beleving en de duiding daarvan door iedereen op een zelfde manier worden ervaren.

Wat betreft de rijtijden heeft Syntus de vervoersregeling 2018 aangepast, evenals U-OV. Duidelijk is dat Utrecht een uitdaging op de weg heeft en daarover wordt het gesprek gevoerd. Dat uit zich in gesprekken om te kijken of de aangeboden vervoersregeling qua rijtijden realistisch is.

Mevrouw Poppe vraagt nogmaals waarom het rijdend personeel van de regiovervoerders in salaris wordt achtergesteld. Wat vindt de gedeputeerde van het idee voortaan de OR te consulteren?

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof antwoordt dat de OR bedoeld is voor de werkgever en de werknemers. De provincie oordeelt zelf of de rijtijden van een nieuwe dienstregeling realistisch zijn, ook met behulp van een advies van de reizigersorganisatie. Daarover wordt vervolgens het gesprek met de vervoerder aangegaan.

De gevraagde loonsverhoging is een onderwerp van gesprek in de cao-onderhandelingen evenals het vastleggen in regels van het meten en ervaren van werkdruk. Daar staat de provincie buiten.

De voorzitter rondt hiermee de bespreking van deze rondvraag af.

1.6 Termijnagenda

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof verwijst naar het *integraal plan maatregelen buitengebied Bunnik/Houten* dat binnenkort zal verschijnen. Het college van B&W van de gemeente Bunnik heeft dit document inmiddels vastgesteld. Ook GS hebben het pakket aan maatregelen vastgesteld. Het college van B&W van Houten dient daarmee nog in te stemmen. Zodra dat gebeurd is, zal zij het stuk naar PS zenden. Wanneer PS daarmee instemmen kan de bestuursovereenkomst nog voor de gemeenteraadsverkiezingen worden getekend.

Mevrouw De Haan verwijst naar het onderwerp *Energietransitie*, zoals de ChristenUnie dat in de afgelopen commissievergaderingen vaker heeft gedaan. Zij constateert dat termijnen van toezeggingen, moties en amendementen nogal eens worden overschreden. Er ligt een ambitieuze energieagenda voor maar in de afdoening van toezeggingen, moties en amendementen ziet zij dat bepaald niet terug. Er is vertraging, o.a. wat betreft de windenergie. De ChristenUnie houdt de gedeputeerde op dit punt aan de toezegging over het 1^e kwartaal (en niet over het 2^e kwartaal, zoals bij een tweede toezegging wordt opgemerkt).

Aan de informatie over regionale en gebiedsafspraken energie moet het jaar 2017 worden toegevoegd. Zij vraagt of deze toezegging voor de volgende commissievergadering kan worden ingelost.

De voorzitter zegt toe dat dit punt zal worden opgenomen met gedeputeerde Van den Berg.

De heer Travaille onderschrijft het verzoek van de ChristenUnie. Hij memoreert in dit kader wederom het uitstel voor de uitvoeringsagenda *Energietransitie*, die nu naar mei is verplaatst. Het onderwerp is zeer urgent maar dat blijkt niet uit het uitstel dat steeds volgt.

2. MILIEU EN RECREATIE

2.1 Statenvoorstel BOB luchtkwaliteit

De heer Van Reenen dankt voor de beantwoording van de technische vragen. In het voorliggende stuk zijn veel opmerkingen tijdens de afsluiting van de oordeelsvormende fase verwerkt. Hij constateert dat het advies van de Gezondheidsraad over de luchtkwaliteit nog niet gepubliceerd is. Dat zou eind 2017 openbaar worden. Naar verwachting volgt dat nog deze maand. De VVD vraagt of het mogelijk is het advies te verwerken in voorliggende agenda. In kranten en in wetenschappelijke publicaties wordt hoog opgegeven over de eerste beelden van de Tropomi satelliet. Echter, de naam van die satelliet komt slechts één keer voor in de samenwerkingsagenda. Het lijkt alsof die gegevens voor de provincie niet terzake doen. Hij vraagt hoe de provincie de gegevens van de satelliet wel bij de agenda gaat betrekken.

Naar aanleiding van de technische vragen van de VVD, is de tabel 2.1 op pag. 11 van de agenda verduidelijkt. De nieuwe tabel laat zien wat de ziektelast is als aan de WHO-norm is voldaan. Die WHO-norm is toch het uiteindelijke streven. Hij stelt voor de nieuwe tabel in de agenda op te nemen. De uitvoering komt op verschillende terreinen terug: landbouw, mobiliteit en de omgevingsvisie. Op welke wijze gaan GS PS integraal informeren over de stand van zaken luchtkwaliteit?

De heer Boswijk deelt mede dat het CDA zich kan aansluiten bij de reactie van de VVD. Het CDA vraagt naar de financiële consequenties. Er zijn nu inschattingen gemaakt maar de vraag is wanneer deze definitief zijn. Komt een en ander pas terug in de kadernota of hopelijk eerder?

Mevrouw Hoek signaleert dat de provincie de inrichting wat betreft woningbouw, bestemmingsplannen e.d. weegt aan de hand van normen. Echter, om toch een woonwijk te kunnen realiseren, of een weg toch maar niet aan te pakken, komt het herhaaldelijk voor dat normen worden overschreden. Het

belang van schonere lucht of een beter leefklimaat prevaleert dan niet: andere doelen zijn dan belangrijker. 50PLUS maakt zich daar zorgen over.

De heer Wagenmans merkt op dat het statenvoorstel in verregaande mate tegemoet komt aan de wensen die eerder tijdens het BOB-proces naar voren zijn gebracht. Hij is blij dat er goed naar PS is geluisterd en dat er een basis tot stand is gekomen voor samenwerking in de toekomst met diverse partijen. Het is een zeer belangrijk programma. Het is van groot belang dat de provincie inzet om de 20% gezondheidswinst te realiseren. Gestreefd wordt naar de WHO-normen. De vraag is wel of die normen worden opgenomen als kaderstelling in de Omgevingswet, de Landbouwwisje of het Mobiliteitsprogramma: zijn die normen afdwingbaar of zijn het uitsluitend uitgangspunten?

De mobiliteit wordt expliciet meegenomen. Verwezen wordt naar het Mobiliteitsprogramma. Toch mist hij de concrete aangrijpingspunten hoe gezonde lucht extra accent kan krijgen in het Mobiliteitsprogramma, bv. door extra aanpak van knelpunten. Hij zou daar graag een ambitie voor opnemen. Hij verwacht veel van de inzet van sensoren inclusief Tropomi. Dit is ook een belangrijk instrument om de bewustwording te vergroten. Hier ligt een actieve rol voor de provincie weggelegd.

De heer Van Essen deelt mede dat GroenLinks ook positief is over de uitwerking van deze agenda waarin veel wordt herkend van de inbreng in vorige sessies. Er ligt een ambitieuze agenda voor die recht doet aan de ernst van de problematiek. Het is goed dat de WHO-advieswaarde als streefwaarde wordt genoemd maar GroenLinks zou dat nog meer willen concretiseren, en dit willen koppelen aan het richtjaar 2030, zoals ook het rijk dat inmiddels heeft gedaan.

GroenLinks heeft voorts de volgende vragen:

Hoeveel tijd verwachten GS nodig te hebben om deze agenda uit te werken in daadwerkelijke plannen en budgetten? Hoe worden PS daarbij betrokken? GroenLinks heeft voorkeur voor een programmatische aanpak waarbij PS ambities en kaders meegeven en waarbij niet ieder plan uit die agenda apart aan PS wordt voorgelegd.

De BOB is volgens zijn fractie nog niet echt geland in het concept Mobiliteitsplan. Slechts wordt vermeld dat aan de Europese normen is voldaan. Tijdens de BOB is men tot de conclusie gekomen dat dit niet het sluitstuk kan zijn van de discussie rond luchtkwaliteit. Hoe zorgen GS ervoor dat de uitkomst van deze BOB en de agenda geborgd gaan worden en gaan landen in het Mobiliteitsplan en in andere relevante documenten?

De heer De Droog merkt op dat ook D66 van oordeel is dat dit een goed en leesbaar document is. Wel valt het op dat een groot aandeel van de luchtkwaliteit ook bepaald wordt door de zeevaart en de scheepvaart, nl. meer dan 50%, echter, dat komt niet terug bij de lobby voor het nationale luchtplan of elders. Hij vraagt hoe GS dat meenemen om ook dat aandeel te gaan reduceren.

In de provincie ligt de aandacht vooral bij wegverkeer en consumenten. Hij sluit zich aan bij de vragen van voorgaande sprekers als het gaat het landen van de WHO-norm in het Mobiliteitsprogramma. Het lijkt erop alsof de communicatie naar die afdeling nog niet optimaal is geweest. D66 heeft meerdere malen gesproken over het monitoren van maatregelen. Wellicht kan de provincie al in 2030 aan die norm voldoen maar onvoldoende komt in dit stuk terug hoe er tijdens dit proces kan worden gemonitord waar de provincie op dit punt staat.

Mevrouw De Haan laat weten dat de ChristenUnie dit een mooi programma vindt, als resultaat van de BOB en de cocreatie. Haar fractie is samen opgetrokken met GroenLinks en de PvdA. Het is een mooi en integraal programma geworden. Het is goed dat gezondheid op 1 staat en dat de WHO-norm als uitgangspunt wordt genomen. Ze ziet ook een goede bundeling van ideeën. De kracht is ook dat veel mogelijkheden worden open gelaten. Alle sporen worden bewandeld en pas gaande het proces worden er keuzes gemaakt. Dat is begrijpelijk en vraagt om flexibiliteit. Tegelijkertijd wil haar fractie wel toezien op de voortgang. Zij vraagt of er jaarlijks een voortgangsrapportage kan worden uitgebracht, zonder allerlei losse plannen ter beoordeling aan PS aan te bieden, zoals GroenLinks ook voorstelde.

De heer Travaille merkt op dat men onlangs werd opgeschrikt door een RIVM bericht over smog en luchtverontreiniging, niet in Peking, maar in Nederland. In de samenwerkingsagenda wordt de luchtverontreiniging genoemd als de top 3 oorzaak van vroegtijdige sterfte. Echter, het is de nummer 1 oorzaak van sterftecijfers waar de provincie zelf invloed op heeft. Wil de provincie iets goeds doen voor de 1,3 miljoen inwoners in de provincie die nu een jaar korter leven, dan is dit het meest belangrijke onderwerp. Er zijn drie strategieën om iets te bereiken:

- Men kan zelf iets doen
- Men kan samen met andere partijen optrekken
- Soms kan men de andere partij een duwtje geven.

De vraag is wat de provincie zelf kan doen, los van deze samenwerkingsagenda. Hoe kan de provincie eigen verantwoordelijkheid nemen, bv. door de WHO-norm direct door te vertalen in eigen beleid. Wordt er in het kader van de WHO-norm een concreet doel benoemd, nl. die WHO-norm? Hij vraagt wanneer dat kan worden bereikt en hoeveel inspanning hiervoor vereist is. Wordt dat wel bereikt met de € 1,5 ton die daarvoor in het programma is opgenomen? De PvdD betwijfelt dat.

Het is goed dat de landbouw expliciet wordt genoemd, een belangrijke bron voor luchtverontreiniging, vooral als het gaat om ammoniakuitstoot. Echter, er zijn in de agenda nauwelijks maatregelen voor de landbouw genoemd. Hij vraagt GS te verzekeren dat deze terecht komen in de Landbouwvisie.

Gelet op de ervaring met de Energieagenda, vraagt de PvdD wanneer het uitvoeringsprogramma kan worden verwacht. De Energieagenda komt niet van de grond omdat dit niet is gekoppeld aan een uitvoeringsagenda. De ChristenUnie stelt voor een voortgangsrapportage uit te brengen en de PvdD is daar ook een groot voorstander van.

De heer V.d. Dikkenberg kan zich niet voorstellen dat iemand tegen het schoner maken van lucht is. Wel is de SGP wat huiverig over voorliggend voorstel. In november 2016 heeft zijn fractie al gezegd dat het beter is te wachten op het nationale luchtplan, omdat dit het meest effectief is. Dat blijkt ook uit voorliggend voorstel omdat er op landelijk en Europees niveau verreweg het meest kan worden bereikt. In feite ligt er nu een soort lobby nota voor. De SGP volgt met belangstelling deze agenda met de concrete maatregelen die separaat zullen worden beoordeeld wanneer zij aan PS worden voorgelegd. Het valt de SGP op dat het wonen in de stad erg slecht voor de mensen is. Het risico op COPD is daar hoog als gevolg van de luchtverontreiniging. Wil men gezondheid echt centraal stellen, dan moet men wellicht een voorbereidingsbesluit treffen voor een absolute bouwstop voor het uitbreiden van woningen in de stad. De stad Utrecht is verreweg de meest ongezonde locatie in de provincie om te wonen.

De heer Ubaghs deelt mede dat de PVV in het geheel niet positief is over voorliggend voorstel. Procesmatig is het BOB-traject niet goed verlopen.

Mevrouw De Haan gaat ervan uit dat de PVV zijn reactie niet op de inhoud van het BOB-traject baseert, immers, daar was de heer Ubaghs niet bij aanwezig.

De heer Ubaghs antwoordt dat hij wel degelijk op de inhoud doelt. Om die reden was hij niet bij het BOB-traject aanwezig. Zijn fractie is niet enthousiast over dit voorstel omdat er verschillende uitgangspunten worden gehanteerd. Gaat men uit van de WHO of van Europese waarden? Wanneer er twee waarden worden gehanteerd, zullen er in het kader van de handhaving problemen gaan ontstaan. Binnen nu en vijf jaar wordt er zelfs een derde waarde toegevoegd, nl. de zgn. grenswaarde die nu ontwikkeld wordt. Daar heeft het bedrijfsleven zich aan te houden, ook inzake fijnstof en ultrafijnstof. Hij probeert zich voor te stellen hoe een binnenvaartschip, dat op het ARK vaart, met verhoogde uitstoot maar wel voldoet aan de Europese normen, op de grens van Utrecht kan worden tegengehouden. Het voorstel bevat meer rare zaken, bv. de houtkachels. Hij wijst in dit kader op de grootste openbare houtkachel die er in de provincie staat. Dat alles is reden voor de PVV om dit voorstel af te wijzen.

Mevrouw Poppe is blij met de samenwerkingsagenda en kan daar voor het overgrote deel mee instemmen. In de eerste paar alinea's staat gelukkig duidelijk omschreven wat de SP meermalen heeft geopperd, nl. dat het mooi is dat de economie in Utrecht groeit en dat deze provincie een toplocatie is

maar dat een dergelijke groei ook een keerzijde heeft. De SP is ook blij met de WHO-normen. Het is vanzelfsprekend dat de problematiek in gezamenlijkheid moet worden opgepakt maar wel moet worden voorkomen dat al die overleggroepen gaan verzanden in een soort broodjesclubs. Aangegeven wordt wat de overheid kan doen, nl. voorzien in fijnmazig en hoog frequent OV en dat moet goedkoper zijn dan gebruik van de auto. De SP is daar groot voorstander van, echter, nu is men vooral gefocust op rechtstreekse lijnen. Het fijnmazige OV net verdient dan ook grote aandacht. Wanneer het OV sneller en goedkoper is dan de auto, dan worden de burgers die gebruik maken van het OV beloond. Dat is een goede zaak, immers, de overheid dient goed gedrag te belonen. Belangrijk zijn groene golven, zodat ook de bussen kunnen doorrijden.

Gedeputeerde Pennarts dankt de commissie voor de positieve reacties. Met de tot standkoming van deze samenwerkingsagenda kan worden aangesloten op de BOB luchtkwaliteit waarvan het initiatief aan PS is. PS, GS en externe partners hebben met elkaar de dialoog opgezocht en dat is de reden dat deze samenwerkingsagenda is opgesteld.

De VVD vroeg of het wellicht beter is eerst het advies van de Gezondheidsraad af te wachten alvorens met dit rapport verder te gaan. Dat kan een optie zijn. Dat heeft niet haar voorkeur omdat het advies van de Gezondheidsraad niet veel zal afwijken van de gesprekken die reeds zijn gevoerd en van de informatie van het RIVM. Eind van deze maand wordt het advies van de Gezondheidsraad verwacht, waarschijnlijk na 23 januari, zodat daarop in PS kan worden gereageerd. GS zagen geen aanleiding hierop te wachten omdat de adviezen bewegen in de richting die deze regio inslaat. De kanttekeningen bij de luchtkwaliteit betreffen de keerzijde van het feit dat Utrecht een succesvolle regio zijn. Zij nam zeer onlangs kennis van een trend rapport van de Rabobank over deze regio waarin wordt aangegeven dat Utrecht een kansrijke regio is met veel sterke aspecten maar dat de kwetsbaarheid o.a. op luchtkwaliteit ligt. Met deze agenda worden er concrete activiteiten benoemd om het verder te brengen. Verbetering van de luchtkwaliteit is een algemeen erkend vraagstuk waarvan de oplossing wat verder weg ligt. Het is goed om met deze pragmatische samenwerkingsagenda aan de slag te gaan. Deze agenda heeft niet alleen betrekking op de provincie doelen, maar laat nadrukkelijk zien dat er in gezamenlijkheid moet worden opgetrokken.

Verwezen werd naar de Tropomi satelliet. De gedeputeerde merkt op dat deze wel degelijk ter zake doet. Het zou mooi zijn wanneer deze satelliet werkelijk zulke gedetailleerde informatie levert, als wordt beweerd en dat de beschikbaarheid van de gegevens voor deze regio betaalbaar is. Het gaat hier om een zeer interessante vorm van monitoring, ook gekoppeld aan de citizen science kant. Een en ander wordt niet expliciet in dit stuk genoemd maar is als bron zeer interessant. Dit wordt bepaald niet opzij geschoven.

Verwezen werd naar een interessante tabel waarin een verschuiving te zien is in het verschil in winst die wordt behaald met de Europese norm of met de WHO-streefwaarde. Zij neemt dat schema graag op omdat dit de ambitie van de provincie nader onderbouwt. Gelukkig worden de normen in de Utrechtse regio gehaald maar met de Europese normen is niet gezegd dat daarmee de gezondheidsbelangen voldoende gediend zijn. Er is nog een hele wereld te winnen wanneer de schouders worden gezet onder de WHO streefwaarden.

Gevraagd werd hoe er in integrale informatie wordt voorzien en in dit kader werd verwezen naar het Mobiliteitsprogramma, de Landbouwvisie, de binnenvaart en houtstook. Op deze vier onderdelen kan daadwerkelijk het verschil worden gemaakt. Zij tracht de informatie zo integraal mogelijk aan PS voor te leggen maar het is goed dat ook PS alert zijn op dit punt. Zij zegt toe dat het luchtkwaliteitbelang in de interne overleggen en in de beleidslijnen gewaarborgd zal worden.

Het CDA vroeg naar de financiële consequenties. GS verwachten dat met de middelen voor het BWM-plan, zgn. procesgeld, daadwerkelijk stappen kunnen worden gezet. Voor een paar domeinen is meer geld nodig en daar zal zij bij PS snel op terugkomen, wel in samenhang, en dus niet per separaat programma.

Zij verwacht over een half jaar met deze samenwerkingsagenda bij PS te kunnen terugkomen, om ook de financiële behoefte inzichtelijk te maken. Dat kan vervolgens bij de kadernota en de begroting een plek krijgen. Het is een meerjarig programma en de financiering kan wat langer worden uitgesmeerd.

50PLUS legde de vinger op de zere plek met de constatering dat schone lucht niet altijd prevaleert in het kader van woonwijken of wegaanleg. Dat is in deze drukke regio een permanente afweging. Soms prevaleert de doorstroming of de bereikbaarheid boven schone lucht. Alle inspanningen zijn er op gericht om de Europese normen te halen en daaronder te blijven. Met uitzondering van de stad Utrecht wordt dat verder in deze provincie behaald maar verdere doorontwikkeling op dit vlak is noodzakelijk. Wel zijn er meer middelen en technische ondersteuning nodig, om de afweging tussen plannen en luchtkwaliteit, beter en duidelijker inzichtelijk te maken. Er is op dat vlak steeds betere informatie beschikbaar. De MAPtable helpt echt bij planontwikkeling, ook in gemeenten, om alle opties te overwegen en een goede afweging te kunnen maken. Dat alles om goede besluiten te kunnen nemen en de overlast in lucht en geluid voor mensen zo klein mogelijk te houden.

De PvdA noemde de 20% gezondheidswinst, en dat ligt in de directe beïnvloedingsfeer van de provincie op het totaal, betrekking hebbend op mobiliteit, landbouw, binnenvaart en houtstook. Het streven naar WHO-normen is inderdaad kaderstellend. Het gaat echter niet om afdwingbare normen. Zij ook niet in een normendiscussie verzeild raken. In de rapportages luchtkwaliteit worden de Europese normen ten opzichte van de WHO-normen genoemd, en zo wordt duidelijk wat er nog gedaan moet worden om de scores te kunnen halen.

Ook werd opgeroepen om in te zetten op het Citizen-science aspect. Zij ziet daadwerkelijk mogelijkheden dat mensen zelf aan de gang gaan en hun eigen gedrag gaan aanpassen. Dat wordt duidelijk in de discussie die aan het ontstaan is in de steden over houtstook. Belangrijk is het met elkaar het gesprek aan te gaan en begrip te kweken dat er in sommige gevallen ander gedrag vereist is.

GroenLinks vroeg of de WHO-streefwaarden gekoppeld kunnen worden aan het richtjaar 2030. Dat is mogelijk. Het RIVM heeft gesteld dat de WHO-normen in 2030 kunnen worden gehaald, wanneer het voorgenomen en geaccordeerde beleid wordt uitgevoerd. Nagegaan zal worden waar intensivering mogelijk is. Dat kan een onderwerp zijn om mee te nemen bij de monitoring van het vervolg van dit programma. Voorgesteld werd de agenda uit te werken met een programmatische aanpak en niet steeds een onderdeel aan de orde te stellen, maar de gebundelde activiteiten, om zo te komen tot verbetering van luchtkwaliteit.

Voorafgaand aan de PS vergadering zal zij aangeven hoeveel tijd daarvoor nodig is. Gevraagd werd ook hoe deze agenda geborgd wordt, dit in het kader van het Mobiliteitsplan en de Landbouwvisie. Het gaat hier niet om een geïsoleerde discussie uit Milieu maar de luchtkwaliteit is onderwerp van gesprek met de beleidsafdelingen waar de invloed op luchtkwaliteit het grootst is. Daar wordt de afweging gemaakt en daar heeft het politieke bestuur ook een belangrijke rol in.

De heer Van Essen begrijpt dat de gedeputeerde PS oproept hier alert op te zijn. Dat is terecht. Het is bv. opvallend dat er in het Mobiliteitsplan niets over het BOB-traject is terug te vinden. Dat kan ook een oproep aan GS zijn om op dat punt in huis de verbinding te zoeken.

Gedeputeerde Pennarts weet niet of zij de mening van de heer Van Essen deelt. In het Mobiliteitsprogramma wordt ingezet op het OV, de fiets, wandelen e.d. Nagegaan wordt hoe andere modaliteiten een positie kan worden gegeven. Wel kan het altijd meer en beter. Zij neemt de opmerking ter harte en zal deze met de collega's delen. H.i. is een bredere oriëntatie op modaliteiten wel degelijk terug te vinden in de Mobiliteitsvisie.

D66 vroeg om de aansluiting bij andere programma's en hoe de voortgang wordt gemonitord richting doelstelling WHO-norm tot 2030. Zij gaat op zoek hoe zij PS daarover kan informeren, bv. in samenhang met de rapportage luchtkwaliteit die jaarlijks wordt uitgebracht. Wellicht kan zij zo meer inzicht geven in de vraag of het streven op de goede weg is.

De ChristenUnie vroeg hoe de rapportage en de programmatische aanpak vorm gaan krijgen. Zij zal daar voorafgaand aan de PS vergadering met een voorstel op terugkomen.

De PvdD vroeg concreet welke acties de provincie zelf onderneemt om de luchtkwaliteit te verbeteren, bv. reductie CO₂-uitstoot, verbetering duurzaamheid, verduurzaming van het provinciehuis, het wagenpark. Spreekster wijst op de elektrische scooters en auto's in het wagenpark. De provincie streeft naar verbetering van de luchtkwaliteit, immers, de overheden hebben op dit vlak een grote verantwoordelijkheid.

De heer Travaille is blij met die erkenning. Wel zou het mooi zijn wanneer er een lijst is met activiteiten die op dit vlak sowieso door de provincie moeten worden uitgevoerd, los van de agenda met samenwerkingspartners.

Gedeputeerde Pennarts antwoordt dat het een het ander niet uitsluit. Zij gaf aan wat er kan worden gedaan met grote maatregelen en in samenwerking om de uitstoot te verminderen. Het is logisch dat de provincie daar net als de andere organisaties een eigen rol in heeft. Daar wordt op verantwoord en teruggekoppeld in het gesprek dat PS binnenkort heeft over de huisvesting. Op dat punt is er ook een verantwoording terug te vinden in de begroting. Het gaat hier om een breed programma met vele raakvlakken met externe provinciale programma's en zij vraagt zich af of de eigen organisatie in relatie tot prestaties ook een rol in dit programma moet krijgen. Zien PS dat anders, dan hoort zij dat graag in de PS vergadering.

De maatregelen voor de landbouw krijgen inderdaad een plek in de Landbouwvisie.

De SGP stelde voor te wachten op het nationale actieplan Lucht. Dat is mogelijk maar het rijk kijkt met interesse hoe de problematiek in deze regio wordt opgepakt. Het regionale samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit is bijzonder, omdat de overheid de dialoog zoekt en inzet om met gebundelde krachten zaken voor elkaar te krijgen. Het rijk vindt dat een inspirerende aanpak die met veel belangstelling wordt gevolgd. Haar voorstel is te beginnen en wellicht dat het rijk dankzij deze aanpak nog wat meer ambitie gaat tonen.

Mevrouw Hoek vraagt of de gedeputeerde deze kwestie ook in IPO-verband bespreekt.

Gedeputeerde Pennarts antwoordt dat zij altijd aanwezig is in de vergaderingen van de bestuurlijke adviescommissie Milieu van het IPO. Zij heeft daar verzocht meer in te zetten op de gezonde leefomgeving. Dat is in IPO-verband nog geen gezamenlijk thema maar dat moet het wel worden. De portefeuillehouders gaan na of de scope van genoemde adviescommissie op dit punt kan worden verbreed. Er is zeker belangstelling om te spreken over de vraag hoe met houtstook moet worden omgegaan. Op dit moment zetten uitsluitend de gemeentelijke partners daar stappen in. Maar ook in provincies neemt de belangstelling toe. De aanpak ten aanzien van het varend ontgassen is daar een voorbeeld van. De gezonde leefomgeving wordt derhalve voor het IPO een belangrijk gezamenlijk actiepunt.

De PVV maakte opmerkingen die haar niet onbekend voorkomen maar zij herkent daarin geen vraag.

Mevrouw Hoek vindt het ook belangrijk dat er op het gebied van de luchtkwaliteit ook een link met Brussel wordt gelegd: op dat vlak gebeurt daar veel.

Gedeputeerde Pennarts memoreert dat zij eerder naar Brussel is gestuurd, met name door D66, met het verzoek om te bevorderen dat de normering wordt aangepast. Het is een goede zaak dat men in Nederland onder de Europese norm kan blijven, maar dat wil niet zeggen dat men uit de gevarezone voor de gezondheid is. In het Brusselse is men blij dat er een norm is, echter, er zijn Europese landen die nog lang niet aan die norm kunnen voldoen. Het verschuiven van een normering in Brussel is derhalve nu geen opdracht. Wel bleek het een eyeopener te zijn daar het concept gezonde leefomgeving te brengen met de uitdagingen die daarmee samenhangen voor de meer welvarende stedelijke regio's. Zij erkent dat aanpassing van de normering wel in Brussel thuishoort, omdat daar de centrale regels worden opgesteld.

De SP hoopt dat er in het overlegcircuit geen broodjesclubs gaan ontstaan maar dat er resultaten worden behaald. Het is duidelijk dat er niet vrijblijvende gesprekken gaan plaatsvinden maar dat de gezamenlijke partijen stappen gaan zetten. De gedeputeerde heeft tijdens het BOB-traject gemerkt dat partijen zich dat heel duidelijk te realiseren.

Mevrouw Poppe vraagt hoe de communicatie naar de burgers vorm gaat krijgen. Wanneer er maatregelen worden genomen voor de Noordelijke Randweg en de Zuilense Ring om de luchtkwaliteit daar te verbeteren, is het makkelijker de inwoners te vragen om terughoudend met houtstook om te gaan.

Gedeputeerde Pennarts begrijpt dat deze vraag specifiek gaat over het thema houtrook. Daarover is het een en ander terug te vinden in de samenwerkingsagenda. Alles houdt met elkaar verband. Be-

wustwording moet er ontstaan over de impact van gedrag en dat vraagt om een brede maatschappelijke discussie. De provincie zoekt daarin de concrete aandachtspunten. Inzake communicatie en houtstook kan men via de gemeenten het verst komen. Het gaat ook om begrip kweken zodat er ander gedrag gaat ontstaan.

Zij zegt nogmaals toe dat zij in een memo helderheid zal geven in de uitwerking van het programma, de terugkoppeling van het programma en inzicht in de financiering van het programma.

De heer Travaille vraagt of die toezegging inhoudt dat er een uitvoeringsprogramma wordt opgesteld. De PvdD zal aandringen op een overzicht van maatregelen die de provincie zelf gaat uitvoeren, als het gaat om onderwerpen waarmee de provincie de meeste levens kan redden.

Spreker verwijst naar de biomassacentrale en de snelheid op de Noordelijke Rondweg alsmede de ontwikkelingen rond de A27. Hij is benieuwd wat de uitgangspunten ten aanzien van de WHO-norm, die in dit stuk zijn benoemd, betekenen voor voornoemde zaken.

De heer De Droog vraagt hoe de scheepvaart is meegenomen in het programma.

De heer Van Reenen is blij dat de satelliet Tropomi serieus wordt genomen maar dan zou daar in de agenda meer aandacht aan moeten worden besteed. Meerdere fracties hebben gevraagd om een agendabrede terugkoppeling één keer per jaar. Dat is toch echt het minimale. Een integrale terugkoppeling doet recht aan alle tijd en energie die in het BOB-traject aan dit onderwerp is besteed.

Mevrouw Hoek vraagt of er vanuit de provincie al contacten zijn gelegd om mee te delen in de kennis die door de satelliet Tropomi wordt verzameld en die vervolgens weer kan worden gebruikt bij de visieontwikkeling van de provincie.

Gedeputeerde Pennarts zal nagaan of de provincie kan meedelen in de kennis van Tropomi. De zoektocht is of de door de satelliet verzamelde kennis voor de provincie beschikbaar en betaalbaar is. Ook is het de vraag hoe gedetailleerd de informatie is. Realtime informatie is voor de provincie buitengewoon interessant en uiteraard zal daar waar mogelijk gebruik van worden gemaakt.

Zij vindt het voorstel om 1 x per jaar een agendabrede terugkoppeling aan PS te doen heel reëel. Dat komt ook tegemoet aan de vraag van de heer Travaille of het om een uitvoeringsprogramma gaat. Voor ligt een samenwerkingsagenda en zij onderzoekt hoe het beste kan worden teruggekoppeld over de voortgang en de kosten. Zij komt daar nog op terug in een memo.

Nogmaals werd gevraagd welke maatregelen de provincie zelf gaat nemen. Hetgeen de provincie zelf doet aan beleid is terug te vinden in de Landbouwvisie, de Mobiliteitsvisie en andere beleidsonderdelen. Zij begrijpt echter dat het in dit kader gaat om de vraag wat de provincie als organisatie zelf doet aan verbetering luchtkwaliteit, ook op het vlak van gedrag. De wijze waarop PS worden geïnformeerd over de duurzaamheidsdoelstellingen rondom het provinciehuis biedt voldoende antwoord op die vraag. Gevraagd werd wat dat inhoudt voor de NRU en de A27. Inderdaad zijn er voor die verkeersverbindingen ook andere belangen en krachten die een rol spelen, bv. het thema bereikbaarheid. In deze regio blijft er altijd een spanningsveld tussen luchtkwaliteit en bv. bereikbaarheid bestaan.

De heer Travaille zou dit betreuren. De provincie wil de WHO-normen serieus nemen en dat heeft gevolgen voor ruimtelijke ingrepen in de omgeving, dus ook voor de A27. Wanneer de gedeputeerde al op voorhand meent dat dit geen gevolgen zal hebben voor de A27 en andere ontwikkelingen, dan gaat het hier om een wassen neus.

De heer Van Reenen vraagt of vaststelling van deze agenda betekent naar het oordeel van de Travaille dat deze normen voor alle besluitvorming uit het verleden van toepassing moet worden verklaard.

De heer Travaille bedoelt dat niet zo. Wel stelt hij dat op zijn minst moet worden onderzocht wat de gevolgen zijn van de WHO-norm, ook voor de A27. Moet die weg worden aangelegd, zoals nu voor ogen ligt, of zijn er aanvullende maatregelen nodig?

Gedeputeerde Pennarts is het met de heer Travaille eens dat daarnaar moet worden gekeken. Voor zover zij weet gebeurt dat ook in de discussie rond de NRU of de A27. Wel wil zij duidelijk zijn dat de provincie een ambitieuze agenda wil vaststellen en daarmee echt aan de slag wil gaan, bv. door de WHO als streefwaarden opnemen, echter, andere aspecten en belangen blijven wel een rol spelen. Dat kan betekenen dat een discussie niet helemaal de wending zou nemen die de PvdD het liefst zou zien.

De heer Travaille geeft aan dat PS wel inzicht nodig hebben. PS zouden geholpen zijn met een lijstje met de grote ruimtelijke projecten die impact op luchtkwaliteit, bv. de biomassacentrale, de NRU, de A27 en anderen en de consequenties daarvan voor de luchtkwaliteit. Hij vraagt of dat overzicht geleverd kan worden.

De heer Wagenmans is het eens met de heer Travaille. Wanneer dit niet in de beleidskaders wordt vertaald en onderdeel wordt van de afwegingen, dan is dit een wassen neus. In Veenendaal moet de luchtkwaliteit worden getoetst c.q. in overeenstemming worden gebracht met verbreding van de weg. Het is niet genoeg dat deze passen binnen de Europese normen luchtkwaliteit. Er dient ook een afweging te worden gemaakt in relatie tot de WHO-normen. Het zijn inderdaad geen afdwingbare kaders maar ze moeten wel in de afweging worden meegenomen.

Gedeputeerde Pennarts heeft begrip voor deze vragen. In de rapportage over de luchtkwaliteit wordt gerelateerd aan de Europese normen maar ook aan de WHO-streefwaarden. Deze streefambities worden in de discussies meegenomen. Tegelijkertijd zal er ook altijd een politieke discussie gevoerd worden, die realiteit is er ook. De provincie erkent de WHO-streefwaarde en zal daarover informatie verstrekken. Zij is dat geheel met de heer Travaille eens.

De voorzitter rondt de discussie af. Dit onderwerp komt terug in de PS vergadering van februari. Afgesproken wordt dat over het statenvoorstel BOB luchtkwaliteit in PS een normaal debat zal worden gevoerd.

2.2 Statenbrief Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen

Deze brief is geagendeerd op verzoek van de SP, de PvdD en GroenLinks.

Mevrouw Noordenbos dankt voor de antwoorden op de reeds gestelde vragen van de SP. Toch blijven er vragen over. 90% van de inwoners van deze provincie bezit geen boot. Wat hebben zij aan deze plannen? Ook vraagt zij naar laagdrempelige recreatie in dit plan.

De heer Ubaghs memoreert dat veel mensen geen kinderen hebben. Waarom wordt er dan aandacht voor scholen gevraagd? Veel mensen hebben geen auto's: waarom dan aandacht besteden aan wegenbelasting? Zo kan hij nog wel even doorgaan.

Mevrouw Noordenbos vervolgt dat GS stellen dat de natuurwaarden van het gebied beter worden en dat alle mensen daar plezier van hebben. Waarom wordt dan als reden voor het baggeren het doorvaarbaar maken van de Loosdrechtse Plassen genoemd en niet het natuurlijker en gezonder maken van de Loosdrechtse Plassen? De SP wilde graag weten hoe het gaat met de ondernemers langs de plassen. Gebleken is dat er in alle jachthavens onder "Plassen 1" slechts 3% beschikbare ligplaatsen over zijn. Het lijkt er dus op dat het met de ondernemers daar heel goed gaat. De SP vraagt zich af met welke ondernemers het dan niet goed gaat.

De Recron werkt mee aan dit plan. De Recron is de belangenvereniging van recreatiebedrijven en heeft o.a. in zijn programma staan: aanpassen van de Wet Werk en Zekerheid. De Recron streeft naar minder zekerheid voor werknemers en naar het afschaffen van de toeristenbelasting. De Recron zegt actief betrokken te zijn bij het opstellen van de Omgevingswet en wil globaal bestemmen door gemeenten afdwingen, dus meer vrijheid voor de recreatieondernemers, meer veranderingen in de natuur mogelijk maken. Ook is de Recron de lobbyclub van de buitenlandse eigenaren van recreatieonderne-

mingen. De SP vindt de Recron geen goede partij die aan tafel moet schuiven bij dit Gebiedsakkoord. De provincie heeft geen directe opdrachtgever als het om het baggeren gaat. Hoe wordt er gehandeld als het duurder gaat worden? Hoe zit het met de € 135.000,- die de provincie voor onderzoek beschikbaar stelt? Is de provincie daar wel opdrachtgever voor?

De heer Travaille heeft ondanks de schriftelijke beantwoording toch nog enkele vragen. In de commissie RGW van 23 oktober heeft de gedeputeerde toegezegd dat het Gebiedsakkoord eerst met de commissie zou worden besproken alvorens de provincie een handtekening zou zetten. Nu krijgen PS toch met een omgekeerde procedure te maken. Waarom heeft de gedeputeerde voor deze route gekozen?

Dit uitvoeringsprogramma is op onderdelen schadelijk voor de natuur terwijl het om een Natura 2000 gebied gaat. Het gaat om de vaarroute door het natuur- en drinkwatergebied Loenerveense Plas en Vuntus. Dat vormt een bedreiging voor drinkwater- en natuurwaarden. Waarom moet deze watersnelweg dwars door het gebied heen gaan? Kan de gedeputeerde garanderen dat er aan natuur geen schade wordt aangericht? De Oostelijke Vechtplassen zijn aangewezen als rustgebied voor ganzen. Dat is één van de Natura 2000 doelstellingen. Waarom worden er in dit gebied van 4000 ganzen gedood? Het lijkt alsof de Natura 2000 natuurbelangen ondergeschikt gemaakt zijn aan andere belangen. Hoe worden de natuurbelangen met deze aanpak beschermd?

De heer Van Essen vraagt hoe dit akkoord bijdraagt aan de provinciale ambities, met name van betreft natuur en recreatie. In de stukken staat dat er nog naar dekking moet worden gezocht. Heeft het college een idee waar het geld vandaan moet komen?

Mevrouw Dercksen merkt op dat D66 dit een zeer ambitieus en aan te bevelen ontwikkeling vindt in het kader van recreatie en toerisme, natuur en landschap, waterkwaliteit en leefomgeving. De gevraagde bijdrage van de provincie Utrecht is zeer bescheiden terwijl daarvoor in de programmabegroting meer dan voldoende ruimte kan worden gevonden. Dit behoort tot de kerntaken van de provincie. Al met al is D66 hier zeer tevreden over.

Gedeputeerde Pennarts komt terug op de vraag over laagdrempelige recreatie. In het gebied kan worden gezwommen, gewandeld, men kan op een terras zitten. Kortom, mensen kunnen daar verblijven. In een groot en belangrijk gebied van de provincie, zowel qua recreatie als natuurwaarden, worden met dit plan verbeteringen doorgevoerd. Nu is er sprake van achterstallig onderhoud.

Inderdaad liggen de jachthavens vol, maar dat wil niet zeggen dat het daar met de ondernemers goed gaat. Er kunnen veel boten liggen maar als mensen niet komen en geen geld uitgeven, dan is dat een probleem. De sector zelf geeft aan dat het niet goed gaat. Vaak is er sprake van veroudering, achterstallig onderhoud, slechte toegankelijkheid en dat is reden om daar de bezem doorheen te halen en de krachten te bundelen. 21 partijen doen hieraan mee en gaan € 77 miljoen investeren in dit gebied.

Kritisch werd er door de SP over de Recron gesproken. De gedeputeerde is van mening dat de Recron een belangrijke belangenbehartiger is, ook als het gaat om recreatie. De Recron is een vooruitstrevende organisatie en een belangrijke gesprekspartner. Ook voor het vertrouwen van de ondernemers is het van belang dat Recron dit plan ondersteunt en zich daaraan wil verbinden. Dat geldt ook voor de ANWB.

Afgesproken is dat de provincie € 2,4 miljoen gaat bijdragen aan de totale kosten. Overigens draagt de provincie ook nog bij via het Plassenschap Loosdrecht.

Het gaat hier om een kaderstellende begroting en van overschrijdingen gaat zij niet. Komen die er wel, dan legt dat geen gevolgen voor de provincie Utrecht. De provincie is inderdaad opdrachtgever voor het onderzoeksproject van € 135.000,-.

Inderdaad heeft zij toegezegd dat PS eerst het stuk zou ontvangen en dat het pas daarna zou worden ondertekend. Op dat punt heeft zij een verkeerde inschatting gemaakt. Zij heeft haar handtekening wel met potlood gezet. Het kan immers niet zo zijn dat de provincie Utrecht met 3% belang in het totale programma het tijdpad zou gaan bepalen. Zij wil laten zien dat zij het programma op inhoud beslist

ondersteunt met daarbij de kanttekening dat de financiering nog door de provincie Utrecht moet worden geregeld moet worden. In 10 jaar moet er een bedrag van € 2,4 miljoen beschikbaar komen, dus per jaar € 240.000,- voor het project Oostelijke Vechtplassen. In de voorjaarsnota zal zij daarop terugkomen.

Vandaag werd tijdens de recreatiebijeenkomst een prachtig filmpje getoond over de Oostelijke Vechtplassen. Deze commissie zal dat filmpje krijgen toegestuurd zodat de commissie een beeld krijgt wat daar gaande is en hoe doelen worden gediend die voor de provincie van belang zijn.

Ook in de Loenerveense Plassen en de Vuntus wordt geïnvesteerd in een forse kwaliteitsverbetering. Er moeten inderdaad 4000 ganzen worden gedood omdat daar sprake is van ganzenvraat aan de oevers, en dat is zeer ondermijnend voor de kwaliteit van de legakkers.

Het filmpje dat de commissie van haar zal ontvangen zal antwoord geven op de vraag van GroenLinks, nl. dat het plan bijdraagt aan realisering van de doelen van de provincie. Het gaat hier om ondernemerschap, recreatieve voorzieningen, natuurbescherming en natuurbeheer. Baggeren is in het gebied al jarenlang een probleem en eindelijk wordt dat aangepakt. Ook de aanpak van exoten, een groot vraagstuk, gaat van start.

De voorzitter rondt de behandeling van dit agendapunt af.

2.3 Ingekomen brief essentaksterfte

Mevrouw Noordenbos vraagt naar de klachtenprocedure van de Stichtse Groenlanden van Recreatie Midden Nederland. Hoe wordt er met de essentaksterfte omgegaan en het risico dat daarmee samenhangt?

De voorzitter geeft eerst het woord aan de inspreker de heer De Groot.

De heer De Groot merkt op dat hij hier niet had hoeven zitten, wanneer zijn klacht van enkele jaren geleden zou zijn gehonoreerd. Echter, op geen enkele wijze is er gereageerd op de brieven waarin hij aangaf wat hij gezien heeft en wat hij heeft meegemaakt. Uiteindelijk doet hij nu zijn verhaal in deze Statencommissie. Spreker licht toe wat er aan de hand is geweest. Hij woont aan de Noordzijde van de Maarsseveense Plas en hij heeft veel last van overhangende takken. Toen hij daar kwam wonen, kon hij nog in de zon zitten maar 17 jaar later is dat niet meer mogelijk. Dat betekent ook dat hij geen zonnepanelen op zijn dak kan plaatsen en dat hij zijn moestuin heeft moeten opgeven. Hij heeft geprobeerd dat onder de aandacht te brengen van de beheerder van de Maarsseveense Plassen. Dat is niet gelukt. Hij heeft de beheerder persoonlijk een brief overhandigd met het verzoek daar aandacht aan te besteden maar betrokkene heeft nooit meer contact met hem opgenomen. De heer De Groot heeft daarop telefonisch contact met de beheerder opgenomen en laatstgenoemde is toen gekomen. Daar is ook een brief over geschreven. Spreker was het niet eens met de inhoud van die brief. In de tussentijd brak de essentakziekte uit. Dat was veel risicovoller omdat bomen of takken op zijn woning zouden kunnen vallen, maar ook op daar aanwezige recreanten. Hij heeft getracht tot vier keer toe contact te leggen met de directeur van Recreatie Midden Nederland maar dat is niet gelukt. Toen heeft hij contact gezocht met de wethouder van Stichtse Vecht en toen bleek er wel het een en ander mogelijk te zijn. De essentakziekte heeft zich door de gehele provincie verspreid en dat is een groot probleem geworden. Uiteindelijk heeft iemand contact met hem opgenomen, op een redelijk onbeschofte manier, en hem laten weten dat hij moest erkennen dat hij de eigenaar was van de blaadjes van bomen uit het Maarsseveengebied die in zijn tuin terecht kwamen en dat hij dat zelf zou moeten opruimen. Dat opruimen is problematisch. Toen hij trachtte het blad terug te leggen daar waar het hoort, nl. bij Maarsseveen, kwam hij in aanraking met een BOA die een bekeuring uitschreef. Uiteindelijk werd die bekeuring ingetrokken maar met dit verhaal wil hij wel illustreren hoe een en ander is gegaan. Hij moet met de groene container 400 meter verder lopen om het blad aan de weg te krijgen. Hij raapt het vuil van een ander op en dat heeft hij 17 jaar gedaan, maar zijn gezondheid laat dit nu niet meer toe. Hij heeft getracht tot een dialoog te komen. Zo signaleerde hij ook dat na een storm het fietspad

rond de Maarsseveense plas vol ligt met afgewaaid blad en dat levert veiligheidsrisico's op voor fietsers. Bij hem komt echter geen medewerker met een bladblazer. Hij moet nu zelf een tuinman inhuren om de rommel van een ander op te ruimen. Hij heeft getracht dat bespreekbaar te maken bij het Recreatieschap. Uit de meegezonden brief wordt duidelijk hoe dat is gegaan. Inmiddels heeft het recreatieschap wel het gevaar van de essentakziekte erkend.

Gedeputeerde Pennarts haalt de volgende voor haar relevante punten uit de reactie van de heer De Groot en uit de vragen van de SP:

- Recreatie Midden Nederland is de beheerorganisatie en Recreatieschap de Stichtse Groenlanden is de bestuursorganisatie. Recreatie Midden Nederland is verantwoordelijk voor deze kwestie. Het blijkt dat de organisatie niet altijd ontvankelijk is voor het indienen van klachten. Zij zal deze kwestie als bestuurslid van de Stichtse Groenlanden aan de orde stellen.
- Vragen zijn er gesteld over het onderhoud, los van de discussie over waar het blad valt en wie het moet opruimen. Recreatie Midden Nederland, als uitvoerder van het schap, heeft de taak het onderhoud aan de bomen netjes te doen. Zij zal de verzekering vragen of dat ook op die specifieke plek het geval is. Overigens heeft zij ook wel eens bladeren in haar tuin van de buren, echter, als het gaat om achterstallig onderhoud moet er actie worden ondernomen.

De gedeputeerde zegt mevrouw Noordenbos toe dat zij ten behoeve van deze commissie een terugkoppeling zal verzorgen over de bereikbaarheid van Recreatie Midden Nederland en de onderhoudskwaliteit, echter, niet gericht op deze casus.

Mevrouw Dercksen vraagt hoe er voortaan beter met zoiets kan worden omgegaan. De commissie werd over deze casus geïnformeerd. Zij is de heer De Groot daar dankbaar voor, echter, PS is niet het orgaan om ervoor te zorgen dat dit op een goede manier wordt afgehandeld. Hoe kan men ervoor zorgen dat dergelijke problemen op de juiste plek terechtkomen en dat een en ander op de goede manier richting de heer De Groot wordt beantwoord? Het gaat hier immers om de klachtafhandeling van Recreatieschap Midden Nederland.

De voorzitter geeft aan dat signalen van inwoners door de provincie serieus worden genomen, vooral wanneer zij geen gehoor vinden bij het orgaan waar zij zich moeten melden, en waarbij ook de provincie betrokken is.

Mevrouw Dercksen begrijpt dat de commissie nu uitsluitend een algemene reactie van de gedeputeerde zal ontvangen zonder annotatie, waarop weer kan worden gereageerd. Dat lijkt haar niet de goede manier van afhandelen.

De voorzitter zegt toe dat deze opmerking van mevrouw Dercksen aan de griffie zal worden voorgelegd. Zij rondt vervolgens de behandeling van dit agendapunt af.

2.4 Ingekomen bericht vliegveld Hilversum

Gedeputeerde Pennarts heeft de vergadering wegens andere verplichtingen verlaten. Zij heeft toegezegd dat zij de vragen van de PvdD, de PvdA en D66 schriftelijk zal beantwoorden.

3. ECONOMIE EN ENERGIE

3.1 Statenvoorstel BOB onderwijs-arbeidsmarkt

Mevrouw Vaessen deelt mede dat de VVD blij is met dit voorstel. De VVD heeft in het BOB traject ook aangedrongen om aandacht te besteden aan de zorg. Dat is nu nog te vaag in het voorstel verwerkt. Zij vraagt nogmaals of er naast de technologieraad ook een zorgraad kan komen, of kunnen beide geïntegreerd worden? Voor de technologieraad wordt een budget gedurende drie jaar opgenomen en dat is een aanzienlijk bedrag. Onduidelijk is waar die kosten aan besteed gaan worden en wat het gaat opleveren. Haar vraag is in hoeverre zeker is of dit na die drie jaar kan worden voortgezet of dat dit initiatief in schoonheid gaat sterven, wegens gebrek aan financiën.

De heer Boswijk geeft nogmaals aan dat in kernopgave 1 staat dat er zoveel mogelijk MBO-ers naar het HBO niveau moeten worden getild, omdat er veel vraag is naar hoog opgeleiden. Tegelijkertijd is er een groot tekort aan MBO-ers. Spreker benadrukt dat niet alle MBO-ers een HBO niveau aan kunnen. De maatschappij is ook afhankelijk van de inzet van MBO-ers. Belangrijk is het dat men trots is op MBO-ers en dat MBO-ers ook trots op zichzelf zijn. HBO moet niet de norm zijn voor iedereen. Er is in de arbeidsmarkt een scheefgroei, hetgeen ook blijkt uit het economisch beeld Utrecht Plus. Veel MBO-ers werken in de provincie Utrecht maar kunnen daar niet wonen. Zij moeten noodgedwongen veel reizen met alle mobiliteitsgevolgen van dien. Het CDA vraagt zich af of men in deze provincie alleen maar HBO-ers wil.

Mevrouw Krijgsman sluit zich aan bij de opmerking van mevrouw Vaessen, nl. dat de zorg in dit voorstel te weinig aandacht krijgt, terwijl ook die arbeidsmarkt grote tekorten kent. De beleidsnotitie bevat ook een tegenstrijdigheid. Enerzijds wordt gesteld dat er wat betreft de zorg een slechte arbeidsmarkt is terwijl anderzijds wordt opgemerkt dat het een krapteberoep is. Wat is het nu?

Op 9 oktober heeft de PvdA nadrukkelijk aangegeven dat het gaat om MBO-ers en de aansluiting van MBO-ers op de arbeidsmarkt. Het gaat er niet zozeer om dat MBO-ers naar het HBO moeten doorgroeien. Zij wil daar nogmaals aandacht voor vragen.

De heer Van Essen deelt mede dat GroenLinks positief is over dit voorstel en de beleidsnotitie. Wel is het de vraag of het reëel is te veronderstellen dat hiermee de grootste tekorten op de arbeidsmarkt kunnen worden ingevuld, o.a. op het gebied van techniek en zorg of zijn daar op termijn ook andere initiatieven voor nodig? Hoe willen GS dit gaan monitoren? Zo hoorde hij onlangs van statushouders die tot ICT-er worden omgeschoold. Zien GS ook op dat vlak een rol voor de provincie weggelegd?

Mevrouw Dercksen merkt op dat D66 tevreden is met de strategie die in de beleidsnotitie wordt gevolgd, nl. het stimuleren van integraliteit in de eigen beleidsvoornemens en het stimuleren van de samenwerking tussen bedrijfsleven, overheid en onderwijs alsmede het stimuleren van talentontwikkeling. Er is een miljoen euro beschikbaar en inmiddels is er al een bedrag uitgegeven aan vier concrete projecten. Voor het komend jaar worden er drie concrete projecten genoemd. Voor 2019 en verder blijft er een bedrag van ca. een half miljoen euro over. Zij vraagt wanneer PS de uitvoeringsverordening tegemoet zien die daarvoor zal worden opgesteld. Aan welke concrete activiteiten wordt er gedacht waaraan het half miljoen euro zal worden aangewend? Het gaat erom dat de projecten resultaten opleveren. Wat weten GS van de reeds gerealiseerde resultaten van de activiteiten die op dit vlak tot nog toe zijn ondernomen?

De heer Nicolai deelt mede dat de ChristenUnie zich in grote lijnen in dit voorstel kan vinden. Hij constateert dat de provincie een bescheiden rol heeft omdat het vooral moet gaan om onderwijs en arbeidsmarkt. Tegelijkertijd investeert de provincie wel een miljoen euro in deze problematiek. De vraag is hoe dat geld daadwerkelijk wordt besteed. De ChristenUnie is van mening dat geventileerd moet worden wat de provincie doet. Op welke manier gaat de provincie duidelijk maken dat zij op dit vlak een actieve rol inneemt, hoe bescheiden dat ook mag zijn.

Aandacht vraagt ook de ChristenUnie voor de waarde van MBO-ers. De kwaliteit van MBO-ers moet worden gewaardeerd. Het zijn goede vakmensen en men moet niet alleen maar jagen naar meer en hoger onderwijs.

Meer aandacht moet er in het voorstel worden besteed aan de zorg.

Beoogd wordt meer duidelijkheid en helderheid in de uitvoering. Hoe wordt dat gemeten? Hoe en wanneer worden PS over de uitvoering geïnformeerd?

De heer V.d. Dikkenberg sluit zich aan bij de opmerkingen van het CDA en de ChristenUnie over de waarde van de VMBO-ers. Die groep is onmisbaar. Wellicht zou het zelfs beter zijn HBO-ers om te scholen tot MBO-ers omdat een land vol dienstverleners geen eten op tafel krijgt, er geen woningen

worden gebouwd en er geen wegen worden aangelegd. Ook de SGP is van mening dat deze groep in voorliggend voorstel wordt ondergewaardeerd.

Mevrouw Hoek mist in dit voorstel de 50 plussers. Iedereen moet langer doorwerken maar er wordt geen enkele aandacht besteed aan de groep ouderen. Zo kunnen leerlingen ook aan een oudere leermeester worden gekoppeld voor de noodzakelijke kennisoverdracht.

Mevrouw Vaessen merkt op dat deze notitie betrekking heeft op de aansluiting onderwijs en arbeidsmarkt, dus schoolverlaters. Ouderen zijn geen onderdeel van deze aanpak.

Mevrouw Hoek wijst op ouderen die nog steeds leren en studeren. Veel 50 plussers laten zich omscholen omdat zij langer moeten doorwerken. Ook ouderen komen van school af.

Mevrouw Noordenbos vraagt ook aandacht voor VMBO-ers. In een krantenartikel stond "Ondanks grote vraag naar vakmensen opnieuw minder leerlingen op het VMBO." De passages over VMBO-ers moeten in dit stuk echt anders worden omschreven. Ook de SP mist aandacht voor mensen in de zorg en in de groenvoorziening. Ook mist de SP de invulling van de motie over de mensen met afstand tot de arbeidsmarkt. Ook zij moeten in dit geheel een plek krijgen. Samen met D66 is de SP benieuwd wie gaat meedenken en wat er gaat gebeuren met de € 5 ton die nog resteert.

De heer Ubaghs deelt mede dat ook de PVV zich aansluit bij de opmerkingen die over VMBO-ers zijn gemaakt.

Gedeputeerde Maasdam zal voor zover mogelijk de vragen van commissieleden beantwoorden. Zo niet, dan zullen de vragen later in een memo worden beantwoord, voorafgaand aan de PS vergadering in februari.

Zij is blij met de positieve reacties van de commissie. Dat wat gezegd is over VMBO en MBO wil zij graag omarmen. Daarbij tekent ze aan dat VMBO nog geen startkwalificatie is, terwijl dat voor een positie op de arbeidsmarkt erg belangrijk is. Gestreefd moet worden naar een startkwalificatie voor alle jongeren, echter, dat op dat vlak ligt er geen rol weggelegd voor de provincie.

Zij onderschrijft dat MBO-ers een groot deel van de backbone van de samenleving vormen. In dit kader verwijst zij naar een mooie column van Pieter Derks voor Radio 1 die schetste hoe de wereld niet draait wanneer er geen MBO-ers zouden zijn. Dit heeft wel degelijk de aandacht en nadruk, voor zover dat onvoldoende verwoord zou zijn in voorliggend voorstel.

Een aantal fracties gaf aan dat de zorg een belangrijke peiler is en dat een zorgpact wenselijk is. Er is veel vraag naar verplegende en verzorgende beroepen. Zij heeft begrepen dat er wel degelijk een zorgpact is dat door de provincie financieel wordt ondersteund. Dit heeft de aandacht.

In een memo zal zij de vraag beantwoorden over de kosten van de Technologieraad.

Zij is het eens met de opmerkingen dat niet alle MBO-ers naar het HBO kunnen doorstromen. Trots moet men zijn op VMBO-ers en MBO-ers.

GroenLinks vroeg of er ook op de tekorten in de toekomst kan worden ingespeeld, die deels niet kunnen worden voorzien. De rol van de provincie is vooral agenderend en aanjagend. Projecten die worden ingezet gaan altijd vergezeld van monitoring en waar nodig bijsturing. Zij gaat ervan uit dat terugkoppeling via de gebruikelijke kanalen gebeurt. Zij weet niet of er concreet is afgesproken wanneer die terugkoppeling gaat plaatsvinden, maar ook die vraag zal zij in een memo beantwoorden.

Ook de vraag over de aanwending van het half miljoen euro in de komende jaren zal in het memo worden beantwoord.

Mevrouw Dercksen preciseert haar vragen als volgt:

1. Wat zijn de resultaten tot nog toe?
2. Wanneer kunnen PS de uitvoeringsverordening voor 2019 en verder tegemoet zien?
3. Aan welke activiteiten wordt daarbij gedacht?

Gedeputeerde Maasdam zegt nogmaals toe dat die vragen per memo zullen worden beantwoord.

Zij erkent dat er ook aandacht moet zijn voor ouderen op de arbeidsmarkt, echter, dit onderwerp gaat daar nu niet op in. Hier gaat het om de aansluiting tussen onderwijs en de arbeidsmarkt voor jongeren. De SP vroeg ook aandacht voor de groenvoorziening en de mensen met afstand tot de arbeidsmarkt. Daar ligt niet een directe rol voor de provincie maar dat is een verantwoordelijkheid van gemeenten. Daarover is meerdere malen in de commissie RGW gesproken. Overigens loopt er wel een pilot van de provincie over de groenvoorziening, samen met het LEU. In de commissie RGW zal zij daar t.z.t. op terugkomen.

Mevrouw Noordenbos memoreert dat de motie van PS over mensen met afstand tot de arbeidsmarkt nog steeds niet is ingelost. Het betreft hier motie 41, werkgelegenheid lagere inkomens en mensen met afstand tot de arbeidsmarkt.

Mevrouw Vaessen is er geen voorstander van om alle nog beschikbare middelen te oormerken. Er moet ruimte blijven voor bekostiging van nieuwe ontwikkelingen. Het zou goed zijn wanneer partijen bij de eigen achterban op zoek gaan naar succesvolle initiatieven: wellicht kunnen deze worden opgeschaald. Naar aanleiding van deze BOB heeft zij een bericht ontvangen uit Houten. Daar is een techniekfabriek die techniekonderwijs op basisscholen verzorgt. De organisatie is opgericht door twee moeders met een autistisch kind. Dergelijke kinderen kunnen later een achterstand op de arbeidsmarkt krijgen. Dat kan worden voorkomen, wanneer daar nu al gericht op wordt ingespeeld. Binnenkort gaat spreekster deze techniekfabriek bezoeken. Zij nodigt ook andere commissieleden uit om met haar mee te gaan.

Mevrouw Dercksen vraagt aan welk type activiteiten wordt gedacht. Meer details zijn nodig dan nu in het voorstel zijn verwoord, om te voorkomen dat er een blanco cheque van 500.000 euro wordt getekend.

Mevrouw Vaessen vindt niet dat er sprake is van een blanco cheque. De invulling daarvan met projecten zal altijd aan PS moeten worden voorgelegd.

Mevrouw Dercksen kan uit voorliggende documenten niet anders constateren dan dat er meer dan een miljoen euro is uitgetrokken gedurende deze collegeperiode en dat er nu ruim 5 ton euro over is voor nog uit te voeren projecten waarvoor zelfs nog een verordening moet worden opgesteld. Dat kan door PS nu niet eens per beslispunt worden geamendeerd.

Mevrouw Vaessen geeft aan dat alle voorstellen zullen moeten voldoen aan de pijlers die genoemd staan.

De voorzitter stelt voor de gedeputeerde te vragen in het memo in te gaan op de vraag of de verordening met criteria allereerst aan PS ter goedkeuring kan worden voorgelegd.

De gedeputeerde realiseert zich dat dat niet de gebruikelijke route is maar zij neemt deze suggestie graag mee. Inderdaad zullen de projecten altijd binnen de afgesproken programmalijnen moeten blijven.

Zij neemt ook kennis van de discussie die is gevoerd over wenselijke flexibiliteit en sturing. Ook dat zal zij meegeven.

De SP stelde een vraag over de motie 41 inzake mensen met afstand tot de arbeidsmarkt. De drie programmalijnen uit voorliggend statenvoorstel dragen bij aan het verbeteren van de kansen van VMBO-ers en MBO-ers. Daarmee wordt h.i. invulling aan de motie gegeven. De daadwerkelijke aanpak van het verbeteren van de positie van mensen met afstand tot de arbeidsmarkt is een verantwoordelijkheid van gemeenten.

De voorzitter verzoekt GS om een reflectie op de vraag hoe invulling aan die motie wordt gegeven. In de termijnagenda staat dat deze motie uitvoering zou krijgen via dit plan.

De gedeputeerde zegt toe dat zij hierop in haar memo zal terugkomen.

Mevrouw Dercksen merkt op dat PS daar vaker tegen aan lopen: PS ontvangen een voorstel om met een beleidsnotitie in te stemmen. Na bestudering van die beleidsnotitie wordt geconstateerd dat daarin nog gaten zitten waardoor aan de uitvoering van beleid onvoldoende uitgangspunten kunnen wor-

den meegegeven. Op voorhand geld bestemmen voor beleid zonder nadere uitwerking lijkt haar geen goede zaak. Zij vraagt hoe moet worden gehandeld wanneer er geen betere informatie komt met specifieke uitvoeringseisen dan de drie genoemde programmalijnen.

Gedeputeerde Maasdam benadrukt dat iedereen hetzelfde effect wenst, nl resultaten boeken en daarop kunnen sturen. Zij zorgt ervoor dat de drie eerder gestelde vragen van mevrouw Dercksen in het memo zullen worden beantwoord, zodat duidelijk wordt hoe invulling wordt gegeven aan het nog openstaande budget in de toekomst.

De voorzitter rondt de behandeling van dit agendapunt af.

De commissie besluit dat hierover in PS een normaal debat zal worden gevoerd.

3.2 Initiatiefvoorstel CDA familiebedrijven

De heer Boswijk memoreert dat hij in de vorige commissievergadering heeft medegedeeld dat familiebedrijven verantwoordelijk zijn voor een groot deel van de werkgelegenheid en de economische ontwikkelingen in de provincie Utrecht. Legio recente onderzoeken wijzen helaas uit dat deze bedrijven worden bedreigd in hun voortbestaan. Hij wil graag ingaan op diverse op- en aanmerkingen die hij heeft ontvangen sinds de vorige commissievergadering. Een van de vragen was of het ondersteunen van familiebedrijven wel een verantwoordelijkheid van de provincie is. In de beleidsnotitie Onderwijsarbeidsmarkt van zojuist wordt in hoofdstuk 3 het volgende aangegeven: "Het stimuleren van de regionale economie is een kerntaak van de provincie Utrecht." Het antwoord op vorige vraag is dus ja. De provincie Utrecht heeft de afgelopen jaren honderdduizenden euro's subsidie verleend via de EBU aan Utrecht Ink en Utrecht Science Park voor het stimuleren van startups terwijl deze slechts 5% bijdragen aan het bruto binnenlands product van de provincie. Helaas is 90% van de startups geen succes. Bij elke startup zijn gemiddeld twee banen gemoeid en bij elke bedrijfsoverdracht negen banen. Het CDA is voor startups en de provincie moet dat vooral blijven ondersteunen maar de impact op werkgelegenheid en economie van familiebedrijven is vele malen groter dan startups. Het gaat misschien niet om het creëren van nieuwe banen maar wel om het behouden van bestaande banen.

Ook kreeg hij de vraag of de markt en de brancheorganisatie dit niet oppakken. Deels gebeurt dat bij accountantskantoren, banken, VNO/NCW, MKB Midden Nederland, Koninklijke Metaalunie. Die organisaties geven aan dat ze slechts een deel van de bedrijven vertegenwoordigen maar heel veel ook niet. Familiebedrijven zijn nu eenmaal einzelgängers die actief benaderd, geïnformeerd en begeleid moeten worden. Daarbij wordt er op dit gebied niet samengewerkt tussen de diverse netwerken die er zijn. Samenwerking is wel gewenst maar een neutrale verbinder ontbreekt.

Voorliggend voorstel is toegejuicht en opgesteld in samenwerking met diverse familiebedrijven, onderwijsinstellingen, VNO-NCO, MKB Midden Nederland, de Koninklijke Metaalunie en detailhandel Midden Nederland. Ze willen graag samenwerken op dit gebied. De rol van een neutrale verbinder ontbreekt maar is wel gewenst. Ze zoeken als neutrale verbinder bij uitstek de provincie Utrecht. Wat nu wordt voorgesteld wordt al gedaan in elke overheid in West-Europa. Nederland is daar een grote uitzondering op, met uitzondering van de provincies Drenthe, Gelderland en Overijssel waar wel actief wordt geacteerd op familiebedrijven. Het is een misvatting dat de Kamer van Koophandel deze rol zou oppakken. Er wordt door die organisatie slechts informatie op papier verstrekt.

Ook werd opgemerkt dat familiebedrijven in feite zelf verantwoordelijk zijn voor een goede bedrijfs-overdracht. Zo kan dat worden gesteld, echter, met het verdwijnen van deze bedrijven verdwijnen ook huidige en toekomstige banen. Veel van deze familiebedrijven zijn actief in de maakindustrie en bieden werk op MBO niveau. Zojuist werd gesteld dat deze banen belangrijk zijn en dat de maakindustrie moet worden gekoesterd. Dan moet er ook alles aan worden gedaan om deze banen te behouden. De grootste slachtoffers zijn nl. niet de eigenaren van deze bedrijven maar de mensen die daar werken.

Gevraagd werd waarom de provincie alleen familiebedrijven zou moeten helpen. Uit alle onderzoeken blijkt dat deze problemen zich met name bij familiebedrijven voordoen. Het helpen van een bepaalde doelgroep is niet vreemd. Eerder noemde hij de steun aan startups en in 2009 stelde de provincie € 5 miljoen euro beschikbaar voor startersleningen, juist omdat starters weinig financiële middelen had-

den om een woning te kopen. Op dit moment hebben de familiebedrijven de hulp van de provincie nodig.

Voorts werd opgemerkt dat men het voorstel te zwaar vindt en gevraagd werd waarom daarvoor een aparte fte zou moeten worden aangenomen. Deze opmerking werd door meerdere partijen gemaakt. Na veel wikken en wegen en overleg moet de eerder genoemde partijen heeft hij besloten deze alinea eruit te halen. Wanneer er binnen de bestaande organisatie een apart aanspreekpunt kan worden gevonden voor de familiebedrijven, dan is dat volgens het CDA voldoende. De verdere invulling wil hij graag aan GS overlaten. Hij hoopt dat het nu afgeslankte voorstel op meer steun kan rekenen. Dit voorstel wordt mede ingediend door de SGP en 50PLUS. Hij hoopt dat overige fracties na vandaag en ook na het werkbezoek van 29 januari aan o.a. familiebedrijven verder overtuigd worden van deze noodzaak.

Mevrouw Noordenbos stelt de volgende vragen:

- In de definitie van familiebedrijven van Nijenrode staat dat de aandelen meer dan 50% in handen moeten zijn van één familie terwijl de heer Boswijk uitgaat van 25%. Waarom wordt dat verschil gemaakt?
- De SP vindt duurzame werkgelegenheid van groot belang, dus goed werk, vaste banen en een goede CAO. Dat wordt in dit stuk gemist.
- Zij vraagt voorts wat de familiebedrijven ervan vinden dat de dividendbelasting onlangs is opgeheven en dat dit vooral ten goede komt aan de buitenlandse bedrijven.

De heer V.d. Dikkenberg memoreert dat het voorstel mede namens de SGP wordt ingediend. Het is erg belangrijk dat de bedrijfsvoering in de kernen en in de regio geborgd blijft. De SP noemde duurzame bedrijfsvoering en de SGP wil dat verbinden aan lokale economie en de circulaire economie zodat mensen uit de eigen omgeving in het familiebedrijf worden opgenomen: dat gebeurt veelvuldig in dergelijke bedrijven. Ook de SGP hoopt op steun van de overige fracties en een voortvarende invoering van deze bindingsfunctie.

De heer Ijsennagger steunt de opmerkingen van de SP. Het is vreemd dat een familie die slechts 25% van de aandelen heeft zeggenschap over het bedrijf zou hebben. Ook hij wil gaan voor de 50,1% aandelen. De PVV deelt de warme gevoelens van het CDA en andere indieners bij dit voorstel, echter, familiebedrijven blijven wel ondernemers. De vraag is of de provincie ondernemers moet gaan steunen. Het gaat hier om een jaarlijkse bijdrage van de provincie ad € 100.000. De PVV twijfelt of dit voorstel kan worden gesteund.

Mevrouw De Haan deelt mede dat de ChristenUnie op dit vlak geen voorstander van provinciale bemoeienis is. De markt is hier aan zet en er zijn talloze instellingen en brancheorganisaties, de Kamer van Koophandel en andere financiële instellingen, die de handen prima in een kunnen slaan. Sommige van die instellingen kunnen hun onderlinge concurrentie niet overstijgen in de zoektocht naar eigen belang in plaats van naar gezamenlijk belang. Daar ligt nog een rol voor ondernemers en instellingen. De provincie heeft het stimuleren van de economie uitbesteed aan de EBU. Tijdens de infosessie heeft de ChristenUnie kritische vragen aan de EBU gesteld. Er loopt een onderzoek van de Randstedelijke Rekenkamer. De ChristenUnie is echter nog niet tot de conclusie gekomen dat de EBU op dit terrein niets zou doen.

De heer V.d. Dikkenberg vraagt hoe de ChristenUnie de bemoeienis van de provincie bij startups waardeert en de continuïteit van familiebedrijven.

Mevrouw De Haan erkent dat zich dienaangaande wel een spanningsveld voordoet. De ChristenUnie is voorstander van het versterken van de regionale economie maar één van de taken van een familiebedrijf is ook om zorg te dragen voor de bedrijfsvoering op de lange termijn. Startups zijn kleinschalige initiatieven die met een kleine financiële prikkel wellicht opgeschaald kunnen worden.

Mevrouw Dercksen constateert dat er vijf duidelijke voorstelitems voorliggen. Dat roept bij D66 enkele vragen op. Gemeld wordt dat bij nieuwe voorstellen specifiek aandacht zal worden besteed aan de positie van familiebedrijven. Aan welke voorstellen wordt er in dit verband gedacht? Voorgesteld wordt aan te sluiten bij reeds ingezet onderzoek. Wat moet de provincie daarin doen?

Zij begrijpt van het CDA dat er niet langer sprake is van de inzet van een extra fte. De vraag is dan wel hoe er op een zinvolle manier een goed functionerend platform kan komen dat structureel kan adviseren over en attenderen op wet- en regelgeving e.d. Wanneer er geen extra fte wordt aangesteld, wat is daarvan dan de invloed op het jaarlijkse termijnbedrijf van 100.000,-?

D66 vraagt zich af of genoemde inspanningen wel zullen gaan leiden tot tijdige en goede bedrijfsopvolging, terwijl daar nu geen sprake van is en er meer dan voldoende gekwalificeerde dienstverleners op de markt beschikbaar zijn.

De heer Van Essen deelt mede dat GroenLinks niet overtuigd is van de rol van de provincie die in het voorstel wordt voorgesteld. Er is geen sprake van marktfalen dat overheidsingrijpen hier rechtvaardigt. Veel van de genoemde initiatieven kunnen door of in opdracht van de bedrijven of brancheverenigingen worden opgepakt. Een probleem heeft GroenLinks met de afbakening van de doelgroep. Waarom moet een familiebedrijf anders worden behandeld dan andere kleine ondernemers? Dat heeft het risico van concurrentievervalsing in zich. Van der Valk is ook een familiebedrijf. Het lijkt alsof het meer gaat om lokale economie en kleine kernen, dus veel meer om MKB dan om familiebedrijven. GroenLinks vraagt de initiatiefnemers te zoeken naar andere manieren om de uitdaging van bedrijfsopvolging in het MKB op een andere manier in te vullen, wellicht via de EBU.

De heer Eekels memoreert dat 50PLUS mede indiener van dit voorstel is. Het grote probleem van bedrijfsopvolging, zoals in het voorstel wordt geschetst, komt echter onvoldoende terug in de 5 punten van de drie pijlers. Hij stelt voor dat meetbaar in de drie pijlers op te nemen.

Mevrouw Krijgsman merkt op dat de PvdA niet negatief is over aandacht voor familiebedrijven, maar ook haar fractie denkt dat het vooral moet gaan om de noodzaak tot ondersteuning van de MKB bedrijven. Dat onderscheid moet wel worden gemaakt. Niet alle familiebedrijven hebben steun nodig. Zij vraagt een toelichting op de vraag hoe steun van de provincie zich daadwerkelijk onderscheidt van steun van de EBU of de markt.

Mevrouw Vaessen merkt op dat zij reeds contact heeft gehad met de heer Boswijk over dit voorstel. Inmiddels is de 1 fte uit het voorstel verdwenen. Ook de VVD twijfelt of dit wel een publieke taak is maar kennelijk wordt deze problematiek niet door de markt opgepakt, ook niet door de Kamer van Koophandel. Ondernemers geven daadwerkelijk aan dat zij een probleem ervaren. In dat opzicht kan de provincie een faciliterende en aanjagende rol gaan innemen maar dit moet uiteindelijk wel door de markt worden opgepakt. De VVD is voorts van oordeel dat de provincie geen extern onderzoek moet gaan financieren. Zij wil graag vernemen of het gaat om een onderzoek dat voor Utrecht meerwaarde oplevert. Het is echter niet de bedoeling dat er generiek een hogeschool wordt bekostigd, die ook nog buiten de provincie Utrecht ligt.

Gedeputeerde Maasdam spreekt haar waardering uit voor voorliggend initiatiefvoorstel van CDA, SGP en 50PLUS. Echter, dat betekent niet dat haar collega dit voorstel steunt. Zij is geen voorstander van specifiek beleid voor familiebedrijven. Zij wil de redenen dienaangaande nader uiteen zetten. Het is niet aan de overheid om daar waar geen sterke maatschappelijke meerwaarde is, bedrijven te steunen. Familiebedrijven hebben een lokale binding. Lange termijn investeren en maatschappelijk verantwoord ondernemen zijn onvoldoende reden om familiebedrijven te ondersteunen. Overigens gaat het om een bredere MKB groep die lokale verankering kent, zo hoorde zij in de discussie. De problematiek van familiebedrijven is niet onderscheidend. Voor elke onderneming is overdracht van de leiding van een bedrijf een kritisch moment. Dit is een MKB breed issue.

Opmerkingen werden gemaakt over het criterium wat onder een familiebedrijf wordt verstaan. Wellicht zou dat onder de vlag van maatschappelijk verantwoord ondernemen kunnen worden gevat. Goed moet worden nagegaan onder welke noemer een doel moet worden bereikt. Wanneer men het over een doel eens is, is dat familiebedrijf dan het middel of niet? Wil men bv. initiëren dat kroegen van vader op zoon overgaan?

In een vorige MME vergadering is gesteld dat er een breed scala aan ondersteuningsorganisaties is voor de familiebedrijven.

Oorspronkelijk werd er een bedrag van € 100.000 gevraagd maar zij heeft begrepen dat dit inmiddels is aangepast en dat er nu wordt ingezet op een aanspreekpunt binnen de provincie. Wanneer PS besluiten tot ondersteuning van familiebedrijven, dan moet goed worden nagegaan hoe het bedrag van een € ton moet worden ingezet. Het is niet de bedoeling dat bedrijven subsidieafhankelijk worden. Wellicht kan ook worden gekeken naar de voorbeelden in Drenthe, Overijssel en Gelderland.

De heer Boswijk gaat in op de gestelde vragen:

- Er zijn verschillende definities voor een familiebedrijf. Hij heeft aangesloten op de definitie van de Europese commissie, omdat dit ook door andere lokale overheden in Europa wordt gehanteerd, ook in Gelderland en Overijssel.
- Later zal hij terugkomen op de vraag over de dividendbelasting.
- Met het wegvallen van 1 fte in dit voorstel worden de kosten aanzienlijk minder. Nu is het voorstel € 35.000,- te besteden aan onderzoek en promotie.
- Opgemerkt werd dat de brancheorganisaties zelf verantwoordelijk zijn. Er zijn inderdaad vele partijen actief, echter, de brancheorganisaties zeggen zelf dat er behoefte is aan een neutrale verbinder en dat lang niet alle familiebedrijven bij brancheorganisaties zijn aangesloten maar wel hulp kunnen gebruiken. De brancheorganisaties vinden steeds opnieuw het wiel uit terwijl samenwerking leidt tot het delen en creëren van kennis. Familiebedrijven die niet bij brancheorganisaties zijn aangesloten, worden pas op een laat moment voor het blok gezet, bv. omdat er met de fiscus moet worden afgerekend. Dat heeft tot gevolg dat de junior het bedrijf niet kan overnemen. De medewerkers zijn vervolgens het slachtoffer omdat zij geen baan meer hebben.
- Meerdere keren zijn er vragen gesteld over de rol van de EBU. De EBU en de provincie zien op dit moment geen reden om de familiebedrijven apart te behandelen. Gelet op de vergrijzing, ligt hier toch een grote uitdaging voor vele familiebedrijven en wat hulp is het minimale dat moet worden gedaan. Het gaat hier om een klein bedrag.
- Ook werd er gevraagd waarom familiebedrijven anders zouden moeten worden behandeld. Bedrijven als Van der Valk of Ter Berg hebben geen hulp nodig. Hij doelt op familiebedrijven met 1 tot 20 werknemers. Hij noemt de slager in Baambrugge als voorbeeld die daar tot december vorig jaar werkzaam was. Het gaat om een familiebedrijf van de 6^e generatie maar omdat er geen opvolger is, stopt het bedrijf. Zo kent hij nog meer voorbeelden in zijn omgeving.
- Uit onderzoeken blijkt dat familiebedrijven bijzondere aandacht nodig hebben.
- Hij zal het voorstel op onderdelen aanpassen: voortaan zal hij spreken over MKB familiebedrijven waardoor grote bedrijven die geen steun van de provincie nodig hebben worden uitgesloten.
- Ook is het voorstel nader uitgewerkt voor ondersteuning van familiebedrijven als het gaat om voorstellen over werkgelegenheid, duurzaamheid, innovatie, economische ontwikkeling en onderwijs.
- Voorts is het voorstel in financieel opzicht aanzienlijk verlaagd. Niettemin blijft de steun van de provincie Utrecht voor familiebedrijven enorm belangrijk.

De voorzitter begrijpt dat het voorstel gedeeltelijk wordt aangepast, gelet op financiering maar ook op andere punten. Wellicht dat de heer Boswijk enkele punten waar hij nog op zou terugkomen in een begeleidend schrijven bij het voorstel kan toelichten. Daarbij is het plezierig dat hij ook aangeeft op welke onderdelen het voorstel is aangepast. De heer Boswijk zegt dat toe.

Mevrouw Hoek vindt dit voorstel belangrijk, ook gelet op het coalitieakkoord, vitaal platteland en het kleine kernenbeleid.

Afgesproken wordt in PS een normaal debat aan dit onderwerp te wijden.

3.3 Memo circulaire economie

Dit onderwerp is geagendeerd op verzoek van de PvdD en de ChristenUnie.

De heer Travaille is blij met het overzicht van de lopende acties met betrekking tot circulaire economie. Het doel is 10% duurzaam inkopen in 2020. Hij vraagt hoe zich dat in de komende jaren gaat ontwikkelen. De PvdD wil het volgende meegeven. In Amsterdam is kortgeleden de default omgedraaid voor reclaimedrukwerk. In Amsterdam ontvangt de inwoner alleen maar reclaimedrukwerk, wanneer hij een sticker op de deur heeft waarop staat dat hij dat wenst te ontvangen. Zo moet iemand moeite doen om niet duurzaam reclaimedrukwerk te ontvangen. Zo'n aanpak stelt de PvdD ook voor inzake de circulaire inkoop van de provincie: de provincie koopt alles duurzaam in tenzij dat niet mogelijk is, met redenen omkleed. Dat lijkt zijn fractie een prima aanpak die past bij de strategie voor circulaire economie.

Mevrouw De Haan memoreert dat de ChristenUnie heeft gevraagd om een beleidskader maar dat komt onvoldoende in dit memo terug. Als het antwoord is dat het beleidskader nader uitgewerkt nog naar PS zal gaan, dan is dat voor haar voldoende.

Gedeputeerde Maasdam benadrukt dat er een overzicht voor ligt van de nu lopende zaken, zoals was toegezegd. Op de overige vragen zal nog worden teruggekomen.

De boodschap van de PvdD zal zij doorgeven aan gedeputeerde Van den Berg.

De ChristenUnie vroeg om het beleidskader. Zij heeft begrepen dat er voor duurzaamheid een totaal kader wordt opgesteld en dat bevat 1 pijler met de focus op transitie naar een meer circulaire economie. Doel van deze pijler is het formuleren van een werklijn voor de circulaire economie, een transitie-agenda en een actieagenda. Op 19 februari, de volgende commissievergadering MME, zal gedeputeerde Van den Berg daarover met de commissieleden in gesprek gaan.

3.4 Statenbrief voortgang geothermie

Dit onderwerp is op verzoek van de PvdA geagendeerd. Mevrouw Krijgsman verwijst naar de reeds gestelde vragen. In het rapport dat wordt genoemd worden maatschappelijke vraagstukken, veiligheid- en milieuvraagstukken opgeworpen waar aandacht aan moet worden besteed. In het rapport komt bv. naar voren hoe moet worden omgegaan met testwater, mogelijkheden van aardbevingen en explosiegevaar e.d. Graag hoort zij dienaangaande een reactie van GS.

Gedeputeerde Maasdam had begrepen dat de vraag van de PvdA vooral betrekking had op het GOUD en LEAN.

Mevrouw Krijgsman merkt op dat LEAN wel heel snel op GOUD komt maar de reactie op vragen over maatschappelijke veiligheid en milieu worden gemist.

Gedeputeerde Maasdam zegt toe dat GS hierop zullen terugkomen.

Afspraken zijn er gemaakt over het GOUD in relatie tot de diepe geothermie, tot 6 km diepte. Een kans doet zich nu voor met LEAN, die betrekking heeft op minder diepe geothermie.

De heer Ubaghs geeft aan dat er in het proces drie fases zijn. Na iedere fase wordt er een go of no go beslissing genomen. Hoe is de weging van de stemmen? Gaat het om een absolute meerderheid, naar rato van de inbreng of om consensus?

Mevrouw Vaessen leest in deze notitie dat een proefboring noodzakelijk is om de doorlaatbaarheid van het gesteente te bepalen. Dat is onjuist. Er zijn andere detectietechnieken die vele malen goedkoper zijn dan een proefboring. Die technieken brengen ook in kaart of er seismische activiteit in de bodem zit of anderszins. Dat geeft meer garantie voor de veiligheid. Een dergelijk onderzoek van de bodem kost een € ton terwijl een proefboring veel meer kost. Zij vraagt dan ook de provinciale bijdrage te heroverwegen, ook om de veiligheid van de boringen te kunnen garanderen.

Gedeputeerde Maasdam antwoordt dat GS in het memo zullen terugkomen op de vraag van de PVV. Ook zal dan worden ingegaan op het alternatief voor de proefboring, zoals mevrouw Vaessen signaleerde.

4. MOBILITEIT

4.1 Memo GS kosten eventuele fietstunnel Liesbosch

De voorzitter geeft eerst het woord aan de insprekerster, mevrouw Wegerif van de Fietsersbond Nieuwegein.

Mevrouw Wegerif brengt het volgende naar voren. Zie bijlage.

De voorzitter geeft de commissie gelegenheid vragen te stellen aan de insprekerster.

De heer Travaille sluit aan bij het genoemde punt dat de omgeving niet op autoverkeer moet worden ingericht maar op verkeer dat duurzaamheid en gezondheid bevordert. Zijn er andere oplossingen die tegemoet kunnen komen aan de doelstelling goed en veilig fietsverkeer maar dan zonder fietstunnel? Mevrouw Wegerif antwoordt dat een optie kan zijn de verkeerslichten daar neer te zetten en de fietsers voorrang te geven op het autoverkeer. Dat betekent dan wel dat het autoverkeer moet wachten en dat heeft weer gevolgen voor de afwikkeling van het autoverkeer op de Laagravenseweg.

De heer Van Essen merkt op dat de bestaande tunnel en het nieuwe kruispunt nog wel een eindje uit elkaar liggen. Hoe beoordeelt de insprekerster de sociale veiligheid wanneer dat één lange tunnel gaat worden? Aangegeven werd dat afstelling van de VRI's een alternatief zou zijn maar ook werd vanmorgen aangegeven dat een apart tunneltje een optie zou kunnen zijn. Hoe beoordeelt zij dat ten opzichte van een betere afstelling van de VRI?

Mevrouw Wegerif licht toe dat een aparte tunnel, iets verder weg van de huidige fietstunnel, mogelijk is maar wel moet er rekening worden gehouden dat fietsers daar de helling op moeten gaan van de Nieuwegeinse brug. Hoe dichterbij men daarbij komt, hoe groter het te overbruggen hoogteverschil wordt richting brugopgang. Nu al is de helling redelijk steil. Bij harde wind stappen fietsers daar regelmatig af en gaan ze verder lopen. Die oplossing lijkt haar dus niet ideaal. Sociale veiligheid wordt in een lange tunnel zeker een punt van aandacht, ook omdat er in de tunnel een bocht moet komen. Er kan ook voor worden gekozen de tunnel door te trekken maar dan zonder dak.

De heer Van Essen meent dat de steile helling toch ook geldt voor de verlengde tunnel. Wellicht is de geplande ontsluitingsweg daar voor de fietsers een extra belemmering. Met dat gegeven begrijpt hij dat de verlengde tunnel de voorkeur heeft maar ook dat heeft haken en ogen. Hoe wordt de VRI oplossing beoordeeld?

De heer Wagenmans vraagt of de insprekerster inzicht heeft in de verbetering van de fietsverbinding op Laagraven zelf, dat ook onderdeel uitmaakt van het plan en of dat een aantrekkelijke werking kan hebben op fietsers die doorgaan richting Utrecht over Laagraven. Dat kan van invloed zijn op de intensiteit van het gebruik van het fietspad.

Mevrouw Wegerif antwoordt dat de verlenging van de huidige fietstunnel wel laag moet blijven. Wanneer daarachter een tweede fietstunnel wordt aangelegd, dan moet er eerst omhoog worden gefietst, dan komt men op maaiveld terecht maar vervolgens weer naar beneden. Dat is ongunstig.

Op de vraag van de heer Wagemans antwoordt zij dat fietsers uit Utrecht volgens de plannen via de Ravenswade komen aanrijden en vervolgens de tunnel naar Houten nemen.

De heer Wagenmans merkt op dat een deel van de fietsers uit Nieuwegein naar Laagraven toegaat. In de plannen wordt een verbetering van de fietsverbinding voorzien aan de voorkant bij Hornbach waardoor er voor fietsers een grotere veiligheid ontstaat om door te gaan in de richting van het kanaal naar Utrecht. Kan dat een aanzuigende werking hebben op het fietsverkeer op deze route?

Mevrouw Wegerif antwoordt dat fietsers, die uit Nieuwegein komen en naar Utrecht willen, deze route niet zullen gebruiken. Zij gaan via de Utrechtse straatweg en de route langs het Merwedekanaal en zullen derhalve niet de route via de Nieuwegeinse brug gaan gebruiken.

De heer Joustra begrijpt dat fietsende jeugd onverantwoord gebruik maakt van de weg en dat VRI's daar een storende factor in kunnen zijn. Begrijpt hij dat de inspreker alle VRI's vanaf dat punt tot aan de school in de stad als gevaarlijk wil kenschetsen?

Mevrouw Wegerif kan daarover zeggen dat "middelbare scholieren niet aan een touwtje vastzitten". Voorzieningen moet zo veilig mogelijk worden aangelegd zodat ze ook veilig gebruikt kunnen worden. Een feit is dat er verschillende fietsers in dat gebied zijn doodgereden, toen daar nog geen fietstunnel was.

De voorzitter dankt de inspreker en geeft de gedeputeerde gelegenheid om te reageren.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof dankt voor de inspraakreactie. De veiligheid van de weggebruikers staat voorop. Het is niet zo dat het autobelang boven het belang van andere weggebruikers prevaleert. Zij memoreert dat het is begonnen met een projectontwikkelaar die het Liesbosch terrein wil gaan ontwikkelen. Dat is de reden om met de gemeente Nieuwegein in gesprek te gaan om ervoor te zorgen dat alle routes veilig worden gemaakt. PS hebben de veiligheid van de fietsers benadrukt en dat signaal is aan Nieuwegein doorgegeven.

Voorliggend memo heeft in feite alleen betrekking op de kosten, dit naar aanleiding van een inhoudelijk gesprek eerder in deze commissie over het Liesbosch terrein. Het is beslist niet zo dat eerst naar de kosten wordt gekeken en pas daarna de inhoudelijke argumenten aan de orde komen. Er zijn wel degelijk inhoudelijke argumenten waarom de provincie stelt dat verlenging van de fietstunnel meerdere negatieve aspecten heeft waardoor samen met Nieuwegein de afweging is gemaakt daar geen fietstunnel aan te leggen. Er wordt een nieuwe ontsluitingsweg aangelegd, ook om een goede doorstroming van het autoverkeer te bewerkstelligen. Onderzocht is wat de verkeersintensiteit van die nieuwe ontsluitingsweg zal worden en wat dat gaat betekenen voor de Ravenswade. Daarover is een onderzoeksrapport van Witteveen en Bosch verschenen dat als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd. De berekeningen voor de nieuwe intensiteit op de nieuwe ontsluitingsweg geven aan dat deze een veel lagere intensiteit zullen hebben dan op de Ravenswade. Het gaat om 10.000 voertuigen per etmaal terwijl er bij de Ravenswade op dit moment 25.000 voertuigen per etmaal passeren. Verwacht wordt dat dat aantal zal gaan dalen naar 16.000 per etmaal. Onderzocht is waar de groepen fietsers vandaan komen. Het gaat om 2500 fietsers. Een deel komt uit Houten en gaat richting Utrecht maar niet verwacht wordt dat zij de verlengde fietstunnel gaan gebruiken maar vanaf de N409 afslaan richting Hornbach waar een vrij liggend fietspad wordt aangelegd langs de parallelweg.

Voor fietsers vanuit Houten-Nieuwegein zou een verlengde fietstunnel interessant kunnen zijn. Het gaat in dit geval om ca. 750 fietsers.

Fietsers komend uit Nieuwegein richting Lunetten krijgen met een hoogteverschil te maken. Om dat te overbruggen zou een tweede tunnel moeten worden aangelegd.

Nieuwe VRI's kunnen door afstelling worden geoptimaliseerd. De groep fietsers is te beperkt voor aanleg van een verlengde fietstunnel. Daarbij is het de vraag of een lange tunnelbak, hetzij open of dicht, wel veilig is in gebruik en in de beleving daarvan. De provincie ziet nog vele mogelijkheden tot optima-

lisering van de nieuwe VRI's, juist omdat de verkeersintensiteit op de weg naar beneden gaat. Het belang van veilige fietsroutes wordt door alle partijen gedeeld.

Op grond van inhoudelijke argumenten, die los staan van de kosten, kiest de provincie derhalve niet voor een verlengde tunnelbak. Er zijn betere manieren om de fietsers tegemoet te komen met de keuzes die nu gemaakt zijn. Het fietsers belang en de veiligheid van de fietsers wordt door de provincie en door de gemeente Nieuwegein voorop gesteld. Graag gaat zij t.z.t. met de Fietsersbond in gesprek over de optimalisatie van de afstelling van de VRI's.

De heer Van Kranenburg vraagt of de gedeputeerde bereid is de VRI's zodanig af te stellen dat de fietsers ongehinderd door kunnen fietsen op het moment dat ze eraan komen.

Mevrouw Schneiders memoreert dat in bepaalde kaders is gesteld dat de fiets niet langer dan 60 seconden hoeft te wachten. Kijkend naar de toekomstige situatie daar, vraagt zij wat daarvan de verwachting is. Zij verbaast zich over de aanleg van een ontsluitingsweg terwijl daar in de toekomst minder voertuigen worden verwacht. Die weg levert voor fietsers een obstructie op maar ook voor auto's. Zij memoreert dat er in vele beleidsstukken, w.o. het coalitieakkoord, wordt aangegeven dat er voorrang wordt gegeven aan fietsers bij ruimtelijke inrichting en dat er ook is ingezet op het comfortabel kunnen doorfietsen. Veiligheid is dus niet het enige aspect.

De heer Van Essen wil van de gedeputeerde graag de harde toezegging dat fietsers daar inderdaad niet langer dan 60 seconden hoeven te wachten en dat het nieuwe kruispunt met warmtesensoren zal worden uitgerust. Benieuwd is GroenLinks naar de impact op de doorstroming van auto's. Daar liggen straks op die provinciale weg drie kruispunten heel dicht bij elkaar. Dat moet wel een forse impact hebben op de autodoorstroming. Is dat onderzocht? Zo ja, dan ontvangt hij daarvan graag de rapportage. Blij is GroenLinks met het vrij liggende fietspad dat bij de Ravenswade wordt aangelegd. Hij heeft begrepen dat de ontsluiting van de Hornbach via de nieuwe ontsluitingsweg kan gaan plaatsvinden. Voor de verkeersveiligheid op de Ravenswade zou het verstandig zijn het aantal mensen, dat vanaf die kant de Hornbach in wil, te minimaliseren. Wil de gedeputeerde zich ervoor hard maken dat Hornbach in de nieuwe situatie alleen maar vanaf de nieuwe ontsluitingsweg toegankelijk wordt en niet meer vanaf de Ravenswade?

De heer Joustra wijst erop dat het bezoek aan de Hornbach meestal op tijden gebeurt, wanneer er geen schoolkinderen op de fiets zitten. Hij meent dat de Hornbach geen groot probleem oplevert voor de veiligheid.

De heer Van Essen merkt op dat het een tweerichtingen fietspad is en al het kruisende autoverkeer maakt dat gevaarlijk. Overigens zijn er ook mensen die door de week en niet alleen op zaterdag naar de Hornbach gaan.

De heer Wagenmans sluit zich aan bij de eerder gestelde vragen. Hij vraagt aandacht voor het werk met werk maken. Het plan is een nieuwe ontsluiting te maken maar wellicht moet er met het oog op de toekomst worden gekozen voor de tunnelvariant om het fietsverkeer ongehinderd vanaf de brug over het ARK te laten fietsen. De inzet is immers dat het fietsverkeer ongehinderd de ruimte zal krijgen. Samen met de exploitant en de gemeente Nieuwegein moet voor de beste toekomstgerichte oplossing worden gekozen.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof meent dat er moet worden gekozen voor de verlengde tunnel wanneer het wenselijk wordt geacht fietsers altijd voorrang krijgen en ongelimiteerd door zouden kunnen rijden. Echter, de provincie en de gemeente Nieuwegein vinden dat fietsers tekort worden gedaan wanneer voor een verlengde tunnel zou worden gekozen. GS adviseren geen verlengde tunnel en kunnen niet toezeggen dat fietsers ongelimiteerd door kunnen rijden. Wel kan zij toezeggen dat daar met zgn. slimme VRI's zal worden gewerkt.

De heer Travaille vraagt of VRI's zo kunnen worden afgesteld dat ze de doorstroom van fietsers optimaal bevorderen.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof benadrukt dat er op alle facetten zal worden voorzien in een ongestoorde doorstroming. Dat houdt ook verband met de aantallen fietsers. VRI's kunnen specifiek op grote groepen fietsers worden afgesteld. Tegelijkertijd kan voorrang worden gegeven aan een groot aanbod auto's ten opzichte van één wachtende fietser. Op twee tracés zullen vrij liggende fietspaden worden aangelegd en met slimme technieken in de VRI's is er zeer veel mogelijk. Zo is dat ook opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan van de gemeente Nieuwegein dat nu ter inzage ligt.

De heer Van Essen vraagt of PS ervan uit kunnen gaan dat de situatie voldoet aan de eisen van het realisatieplan fiets van de provincie, nl. maximaal 60 seconden wachttijd, alsmede aanleg warmtesensoren. Ook is hij benieuwd naar de verkeersveiligheid op de Ravenswade en de ontsluiting van de Hornbach.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof antwoordt dat het plan van alle kanten is bekeken, en niet alleen maar op goede doorstroming voor fietsers en auto's is beoordeeld. Ook is gekeken naar veiligheid. Dit voorstel is eruit gekomen en dat ligt nu ter inzage. Er is heel lang over dit plan gesproken en het heeft niet haar voorkeur daar opnieuw wijzigingen in aan te brengen.

De heer Van Essen vraagt om de toezegging of de gedeputeerde daar in overleg met betrokkenen nog eens goed naar wil kijken.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof antwoordt dat de Hornbach via twee kanten ontsloten wordt.

De heer Van Essen verduidelijkt zijn voorstel om de huidige ontsluiting niet langer te gebruiken omdat daar het kruispunt ligt met het nieuwe vrij liggende fietspad. De andere ontsluiting kruist geen fietsverbinding. Het is uit verkeerskundig opzicht wenselijker dat automobilisten die ingang kiezen.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof doet in dat opzicht verder geen toezeggingen. Dit stuk is vastgesteld en ligt ter inzage en zeer breed is gekeken naar alle veiligheidsaspecten. Zij wil de vastgestelde besluitvorming nu niet meer onderuit halen. Het voorstel van GroenLinks om één ontsluiting niet meer open te stellen voor automobilisten zal overigens voor de Hornbach ook niet bespreekbaar zijn.

Zij zal wel via een memo alsnog de argumenten aanleveren waarom er voor de huidige ontsluiting is gekozen.

Mevrouw Schneiders memoreert dat in het realisatieplan fiets, in het coalitieakkoord en in beleidskaders is gesteld dat de fiets voorrang heeft bij ruimtelijke ontwikkeling. Het blijft derhalve merkwaardig dat de fietser in dit plan nadeel ondervindt terwijl er sprake is van een vermindering van voertuigen en een splitsing daarin. Zij stelt een duidelijk memo op prijs zodat de afweging en keuze van GS in dit plan goed kan worden uitgelegd.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof meent dat de aangehaalde passages wat genuanceerder in de beleidsstukken staan. De verkeersveiligheid van fietsers is hier essentieel. In een memo zal zij motiveren op welke gronden er gekozen is voor de ontsluiting van Hornbach zoals dat nu wordt voorgesteld.

Mevrouw Schneiders benadrukt dat letterlijk in het coalitieakkoord staat dat de fiets bij ruimtelijke inrichting voorrang krijgt. In de laatste voortgangsrapportage staat voorts dat kleinere gemeenten worden benaderd om bij de last mile bij bedrijventerreinen te onderzoeken of er fietsverbeteringen mogelijk zijn.

De voorzitter rondt de behandeling van dit agendapunt af.

4.2 Stand van zaken grote projecten

De heer Mourik-Geluk verwijst naar een brief van het college van B&W van de gemeente Veenendaal die naar de provincie is gezonden, dit naar aanleiding van de gemeenteraadsvergadering op 21 december 2017 met daarin een richtinggevende uitspraak over de Rondweg Oost. Op 8 februari a.s. is er voor PS een werkbezoek aan Veenendaal gepland en voor dat werkbezoek wil hij graag – schriftelijk – een reactie van de gedeputeerde op die brief ontvangen.

De voorzitter zegt dat toe.

4.3 Statenvoorstel scopewijziging Rijnbrug

De voorzitter memoreert dat de technische vragen van de heer Droog inmiddels door GS zijn beantwoord.

De heer Mourik-Geluk deelt mede dat het CDA dit voorstel grotendeels met instemming heeft gelezen. Zijn fractie is er al lang van overtuigd dat er een toekomstbestendige oplossing moet komen voor het gehele traject van de N233, maar zeker op de grote knelpunten. , w.o. Veenendaal en de Rijnbrug. Hij stelt de volgende vragen:

- Op pag. 2 staat bij de brug dat investeringen in relatie tot het oplossend vermogen gebracht worden. Hij vraagt wat daarmee wordt bedoeld.
- De gemeente Rhenen moet 50% van de fietstunnel bij Achterberg gaan bekostigen. Is dat reeds toegezegd of is dit een wens van GS?
- Aangegeven wordt dat de rijstrook aan de Gelderse kant van de N233 2 x 2 rijbanen wordt maar daarbij wordt ook vermeld dat dit een bedreiging voor het gebied kan zijn. Hij vraagt dienaangaande om verduidelijking daar hij had begrepen dat er geen aanzuigende werking uitgaat 2 x 2 rijstroken.

De heer Wagenmans merkt op dat de PvdA grote moeite met dit voorstel heeft. In feite worden PS gevraagd een blanco cheque te tekenen. Hij heeft weinig informatie om een integrale afweging te maken als het gaat om de consequenties van dit voorstel. Wat betekenen de Gelderse plannen om vanaf Rhenen tot aan de ontsluiting op de A12 2 x 2 rijbanen aan te leggen voor de verkeersafwikkeling in Rhenen zelf? Gesteld wordt dat er wordt gekozen voor een oplossing die beantwoordt aan de wensen van de klankbordgroepen maar graag hoort hij daar meer over. Er is € 5 miljoen beschikbaar voor de fietsondertunneling. Ook Rhenen dient € 5 miljoen bij te dragen maar daar is onzekerheid over. Al met al is er in het plan sprake van een financiële onzekerheid ad € 40 miljoen terwijl PS worden gevraagd een voorkeursvariant te benoemen. Hij is nu niet in staat een dergelijke afweging te maken. Hij meent dat een tidal flow het knelpunt waar het om gaat, heel goed kan oplossen. Wellicht biedt die keuze zelfs voordelen wat betreft de functie van de weg.

De heer Van Essen begrijpt dat de tidal flow alleen mogelijk is na vervanging van het brugdek en de vraag is dan ook: hoe nu verder. GroenLinks meent dat, met het besluit dat nu voorligt, de provincie in feite al een principiële keuze maakt voor een oplossing met 2x2 rijstroken. GroenLinks vindt die keuze nu nog prematuur, om de volgende redenen:

- De enorm hoge kosten van het project en het ontbreken van een kosten-baten analyse voor deze variant.
- Op langere termijn heeft deze oplossing impact op het karakter van de hele N233. Verdubbeling van de Rijnbrug zet de deur open om de N233 verder te ontwikkelen tot een echte noord-zuid corridor tussen de A15 en de A12. Voor GroenLinks is het zeer de vraag of dat wel een gewenste richting terwijl die principiële keuze nu wel onder water aan de orde is.
- Gemist wordt een vergelijking van verschillende alternatieven, ook zonder verdubbeling, bv het aanpakken van kruispunten ten noorden van de brug of in plaats van verbreding van de brug inzetten op investeringen in het OV.
- GroenLinks mist een gedegen visie op de vraag welke N233 de provincie op termijn wil hebben.

De heer De Droog constateert dat er twee besluiten voorliggen, nl. de Rijnbrug 2 x 2 rijstroken en de fietstunnel bij Achterberg.

D66 vindt het voorstel ten aanzien van de Rijnbrug een flink dilemma. Het probleem begint op het kruispunt ervoor bij de N233 – N226. Daar wordt naar andere oplossingen gekeken, zo begrijpt hij. Er is reeds een besluit genomen over de tidal flow. Vervolgens bleek dat de brug vervangen moet worden omdat de brug is afgeschreven. Wordt dat principe breed toegepast, dan zou in Amsterdam de helft

van de bruggen moeten worden vervangen. Hij vraagt of er in de vergunningensfeer iets mogelijk is om toch met de bestaande brug te kunnen blijven werken. Moet de brug toch worden vervangen, dan is het geen uitgemaakte zaak volgens D66 dat dit 2 x 2 moet worden omdat dit een aanzuigende werking kan hebben voor een nieuwe noord-zuid as A12-A15. Die zorg is niet weggenomen, mede gelet op de mogelijke verbreding in Veenendaal en de plannen van Gelderland om het deel tussen Rijnbrug en A15 te verbreden. D66 mist een bredere onderbouwing bij dit document. Gelderland schetst bv. wel een breder perspectief met een visie op de N233. Ook is het de vraag wie op de langere termijn de regie voert op dit traject.

Hij is benieuwd of de gedeputeerde een totaal plaatje kan voorleggen. Hij heeft begrepen dat er wel degelijk verschillende varianten zijn afgewogen, echter, deze moeten dan ook onderdeel zijn van de stukken voor deze besluitvorming.

Graag verneemt hij wat de toegevoegde waarde is van een 2x2 rijstrook op de afwikkeling van het kruispunt dat daar boven ligt. Geen inzicht is er in de effecten van het plan voor de omwonenden in Rhenen. In het voorstel staat dat de luchtkwaliteit en leefbaarheid verbeteren maar omwonenden denken daar anders over. Hij vraagt of PS een effectrapportage kunnen ontvangen bij dit besluit.

D66 is niet a priori voorstander van een 2 x 2 rijbaan en willen de noodzaak daarvan beter onderbouwd zien én de effecten duidelijker gepresenteerd zien om tot een besluit te kunnen komen. Dan is hij nog niet eens ingegaan op de tekorten in de financiering.

Wat betreft de Achterbergsestraatweg is D66 geen tegenstander van een ongelijkvloerse kruising, hoewel het wel belangrijk is dat Rhenen zelf bijdraagt en meedenkt. Een commissie van de gemeenteraad Rhenen buigt zich nu al over een drietal varianten. Hier ligt al een variant voor. Hoe verhoudt zich dat tot elkaar?

De heer Van Kranenburg onderschrijft de inbreng van D66 en van enkele voorgaande sprekers. Hij benadrukt dat het ten laste brengen van de € 5 miljoen aan Rhenen voor deze gemeente een zware last zal zijn. Is daar voldoende overleg over geweest?. Het leefbaarheidsdeel ontbreekt in dit stuk. De ChristenUnie is van oordeel dat dit stuk onvoldoende compleet is en wellicht te vroeg aan PS wordt voorgelegd.

De heer Ijssennagger deelt mede dat de PVV minder negatief over dit voorstel oordeelt, maar dit zelfs toejuicht. Hij begrijpt dat er een nieuw brugdek moet worden opgelegd. Hij vraagt naar de staat van de pijlers: kunnen die worden gehandhaafd? Is dat het probleem, dan moet worden gezien waar in de toekomst een verbinding tussen de A12 en de A15 moet worden neergelegd. De brug zou dan nu al op die plek kunnen worden neergelegd.

De heer Travaille deelt mede dat de PvdD zich bij veel vragen aansluit. Ook zijn fractie vraagt aandacht voor de kwaliteit van lucht en de leefbaarheid voor de omwonenden.

De heer V.d. Dikkenberg vraagt of de fietstunnel ook is besproken met de werkgroep "Wij willen veilig oversteken", die hier destijds heeft ingesproken. De 2x2 rijstrook lijkt de SGP een goede zaak mits deze voorzien is van duidelijke functies en een juiste belijning. De vraag is waarom dit voorstel nu pas aan PS wordt voorgesteld terwijl dat al tijdens de informatieavond in Rhenen als een soort besluit werd gepresenteerd.

Het doorvoeren van 2 x 2 rijbanen lijkt zinloos omdat het zgn. Bosman kruispunt voor veel stagnatie zorgt met een hoog afwikkelen karakter. De SGP vraagt in hoeverre dat kruispunt serieus wordt meegenomen. Zijn daarvoor serieuze maatregelen gepland en wat kosten die? Daar zit één van de bottlenecks in het functioneren van de brug. Ter zake verwijst hij ook naar concept mobiliteitsplan waarin wordt ingegaan op de voertuigverliesuren; die reiken tot het Bosman kruispunt maar na de brug worden deze een stuk lager.

Mevrouw Poppe sluit aan bij de inbreng van de PvdA, GroenLinks en D66. Ter overweging geeft zij mee dat het misschien wel verstandig is hiervan één project te maken in combinatie met de rondweg Vee-

nendaal en daarbij in de gaten te houden dat er in de toekomst meer verkeer uit Foodvalley vandaan zal komen.

Mevrouw Hoek vraagt zich af waar een kleine gemeente als Rhenen de gevraagde € 5 miljoen vandaan moet halen. Gelderland, een schatrijke provincie, heeft veel baat bij dit project gelet op de ontsluiting van het gebied. Deze provincie moet dan ook financieel gezien maar over de brug komen.

In feite is 50PLUS geen voorstander van dit voorstel. Gaat het toch door, dan moet er een beroep op Gelderland worden gedaan om meer geld bij te dragen, teneinde Rhenen financieel te ontlasten.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof benadrukt dat er voor dit project van PS geen blanco cheque wordt gevraagd. Bij de uitvoering van het bestaande project liep de provincie er tegen aan dat de stalen opbouw van de brug ongeschikt is voor aanleg van de tidal flow. Wanneer er een nieuwe stalen opbouw moet worden gebouwd, dan is het de vraag hoe breed deze moet zijn in de wetenschap dat deze brug voor de komende 50 jaar en wellicht zelfs voor 100 jaar wordt aangelegd. Het prijsverschil tussen een stalen opbouw met de breedte voor een tidal flow ten opzichte van een stalen opbouw voor 2 x 2 rijbanen, een meer toekomstgerichte oplossing, is € 8 miljoen. Er moeten twee pijlers worden vervangen. Destijds was de keuze voor de tidal flow ingegeven door de breedte van de bestaande brug, echter, nu doet zich een nieuwe situatie voor. Er zijn inmiddels meerdere onderzoeken uitgevoerd, o.a. naar de betekenis van een 2 x 2 rijbaan voor een eventuele verkeersaanzuigende werking. Dat was het verkeersonderzoek. Het tweede onderzoek betrof de quickscan naar een eventuele tweede oeververbinding. Onderzocht is of er op termijn nog wel een verbrede Rijnbrug nodig zal zijn. In de quickscan wordt aangetoond dat de Rijnbrug een no regret maatregel is. Die brug is sowieso nodig en de investering is geen weggegooid geld. Sterker nog: voor de lange termijn moeten er nog andere maatregelen worden genomen en dan komt een tweede oeververbinding in beeld voor de afwikkeling van het verkeer.

2 x 2 rijstroken trekken 3% meer doorgaand verkeer aan, daarover is eerder met deze commissie gecommuniceerd. Het is nu tijd dat er een richting wordt bepaald. Qua financiën moeten er nog de nodige gesprekken worden gevoerd. RWS heeft toegezegd € 6 miljoen aan onderhoudskosten, die zij spaart zodra zij een nieuwe brug in eigendom krijgt overgedragen, naar voren te halen als extra bijdrage voor de nieuwe brug. De provincie Utrecht zal voorts het gesprek aangaan met de provincie Gelderland en met het rijk maar daarvoor heeft het college van GS een richting nodig: wat moet het uitgangspunt worden? Zij vraagt zeker geen blanco cheque. In het voorstel staat dat GS t.z.t. een compleet dekkingsvoorstel aan PS zullen voorleggen en pas op dat moment zullen PS zich uitspreken over een go of een no go. Nu wordt PS gevraagd of de stalen opbouw van de brug zo breed moet worden dat er meer mogelijkheden voor de toekomst aanwezig zijn of dat met een tidal flow kan worden volstaan, in de wetenschap dat deze destijds is gekozen op de bestaande breedte van de brug.

De leefbaarheid in het gebied blijft nagenoeg gelijk omdat ook de verkeerscijfers nagenoeg gelijk blijven. Een tidal flow wordt in de spijtstijden open gezet in de richting waar zich het meeste verkeer voordoet. Bij een 2 x 2 rijbaan ontstaat er slechts 3% meer doorgaand verkeer.

De gemeente Rhenen heeft de wethouder gevraagd in verdere gesprekken het signaal af te geven voor een brede brug met 2 x 2 rijbanen.

Uiteraard zullen er nog een MER en een effectrapportage volgen maar daarvoor is het nu nog te vroeg. Eerst is er een richtinggevende uitspraak van PS nodig.

De heer V.d. Dikkenberg vindt de reactie van de gedeputeerde genuanceerder dan het gevraagde besluit. Daar staat nl. dat de Rijnbrug het profiel krijgt van 2 x 2 rijstroken. De gedeputeerde merkte op dat het alleen gaat om de breedte voor 2x2 rijstroken. Waar wordt nu concreet om gevraagd?

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof antwoordt dat nu concreet gekozen moet worden hoe breed de brug moet gaan worden. Uiteraard kan er worden gesproken over wat het uiteindelijke profiel moet gaan worden. Met de onderzoeken is wel aangetoond dat 2 x 2 vrijwel geen extra verkeer aantrekt. Dat blijft nagenoeg gelijk met de tidal flow.

De heer Wagenmans wil weten wat uiteindelijk het verschil in investering zal zijn. In alle omstandigheden moet er een nieuw brugdek worden aangelegd. Er zijn opties voor een 2 x 1 breedte of een 2 x 2 breedte. Is het verschil tussen beide opties de eerste genoemde € 8 miljoen?

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof herhaalt dat nu de vraag wordt voorgelegd hoe breed de stalen opbouw moet zijn. PS worden dienaangaande om een principe uitspraak gevraagd. Vervolgens zullen GS met partijen over de financiering, de kosten, de MER e.d. in overleg gaan. Met de gemeente Rhenen zal worden gesproken over hun bijdrage die in het voorstel is opgenomen. Vervolgens zal er een dekkingsvoorstel aan PS worden voorgelegd (zie beslispunt 2) gekoppeld aan de vraag of GS dat voorstel verder kunnen gaan uitwerken. Om aan de financieringsvraagstukken richting te kunnen geven, is er een besluit nodig over het uitgangspunt voor dit traject. Gaat de provincie voor een tidal flow brug of gaat de provincie voor een bredere brug waarop 2 x 2 rijstroken mogelijk zijn? Zo'n principe uitspraak is nodig voor het college om verdere gesprekken te kunnen vervolgen.

De heer Wagenmans vraagt of er nu verzocht wordt om een extra investering van € 40 miljoen voor de 2 x 2 rijbanen of om een extra investering van € 32 miljoen voor de tidal flow van 2 x 1.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof voegt eraan toe: "op het totale project". Immers, de provinciale bijdrage is vele malen lager. Zij vraagt een uitspraak van PS over het volgende:

- Moet het de breedte worden voor een tidal flow of voor een 2 x 2?
- Gaan PS ermee akkoord dat verder wordt gerekend met de 2x2, dan hangt daar een prijskaartje aan. Het totale dekkingsvoorstel is daarvoor nog niet rond. Er zal ook geen definitief besluit, zonder dekkingsvoorstel, kunnen worden genomen.

De heer Joustra kan zich voorstellen dat in het voorstel niet specifiek op rijbanen of tidal flow wordt ingegaan maar op de breedte van de opbouw en dat in twee varianten. Daar schijnt nu de verwarring over te bestaan. Wordt nu besloten tot een bredere brug voor 0,076 % van de jaarlijkse opbrengst van de opcenten, dan kan er alsnog worden besloten over het profiel van de opbouw. Dat kan ook een tidal flow zijn met aan beide kanten brede fietspaden.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof bevestigt dat dit overeenkomt met haar voorstel. Pas wanneer er een dekkingsvoorstel is, kan er definitief groen licht voor dit project worden gegeven. Nu wordt er alleen een principe uitspraak over de breedte van de brug gevraagd. Een bredere brug biedt op termijn veel meer profielmogelijkheden dan alleen een tidal flow.

De heer Van Essen vraagt waarom de door de gedeputeerde genoemde onderzoeken niet aan het statenvoorstel zijn toegevoegd. Hij vraagt waarom er nu een principe besluit wordt gevraagd. Er kunnen nu ook verschillende varianten worden uitgewerkt, gevolgd door besluitvorming. Mogelijk dat er nu voorkeur wordt uitgesproken voor 2 x 2 rijstroken, terwijl later in het proces blijkt dat dit niet wenselijk is.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof antwoordt dat alleen de tidal flow de andere variant is. Zij zorgt ervoor dat het verkeerskundig onderzoek opnieuw naar PS zal worden gezonden. Opgemerkt werd dat Gelderland heel breed naar deze weg kijkt maar de provincie Utrecht doet dat ook. Utrecht bekijkt het vanaf de A12 tot en met de Rijnbrug. Echter, de projecten worden niet aan elkaar gekoppeld omdat het in Veenendaal vooral om regionaal verkeer gaat. In alle onderzoeken die zijn gedaan wordt rekening gehouden met de keuzes die op diverse facetten plaatsvinden.

Zij heeft de werkgroep Veilig Verkeer Oversteken laten weten dat zij GS en PS zou voorstellen om te kiezen voor een ongelijkvloerse kruising voor fietsers middels een fietstunnel en dat zij een financieersverzoek aan de gemeente Rhenen zou voorleggen. De gemeente Rhenen heeft daar nog geen ja of nee op gezegd. Eerdere berichten hebben haar bereikt dat Rhenen daar niet onwelwillend tegenover staat.

De gesprekken over de financiering moeten nog wel van start gaan en dat wordt onderdeel van het dekkingsvoorstel.

De Bosman rotonde zal worden meegenomen in het verdere onderzoek naar de doorstroming.

De voorzitter memoreert dat PS worden gevraagd om in te stemmen met een scopewijziging die het mogelijk maakt het brugdek te verbreden. Daarna komt er, na overleg met partners, een dekkingsvoorstel over de verbrede brug. Zij vraagt GS of de mogelijkheden voor een tidal flow of 2 x 2 rijbanen dan nog wel open staan of stuurt de gedeputeerde nu specifiek aan op 2 x 2 rijbanen?

De heer Van Mourik-Geluk begrijpt de vraag van de voorzitter niet. Volgens hem heeft de gedeputeerde duidelijk gezegd hoe het zit. Nu wordt de gedeputeerde tot een soort stellingname gedwongen en dat is niet de rol van de voorzitter.

De voorzitter legt uit dat zij het voorstel zo helder mogelijk wil hebben, omdat zij van de commissie de indruk kreeg dat nog niet alles duidelijk was. Haar bedoeling is dat PS uiteindelijk een besluit over een helder inzichtelijk voorstel kunnen nemen. Het is beslist niet haar bedoeling om te manipuleren.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof memoreert dat GS voorstellen de breedte van de brug op 2 x 2 rijstrook vast te stellen, maar daarmee ligt het profiel nog niet vast. Voor de aantakking en de keuzes voor de rotonde moet er wel een uitgangspunt zijn en dat is wat GS betreffen de breedte van de brug met een wegprofiel van 2 x 2 rijstroken.

De heer Eekels begrijpt dat van PS nu een uitspraak wordt gevraagd over de breedte van de weg en de kosten die daarbij horen. Dat lijkt hem prematuur omdat er nog geen dekking is. De dekking moet worden meegenomen in het voorstel. De operationele kosten van de tidal flow moeten ook worden berekend en wellicht dat deze in de komende 40 tot 60 jaar ver boven de genoemde € 8 miljoen uitkomen, los van de ergernis dat een tidal flow het kan begeven, met files tot gevolg. Zonder dekkingsvoorstel kunnen PS z.i. geen afgewogen uitspraak over deze kwestie doen.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof beaamt dat de beheerkosten van een tidal flow hoger zijn dan een 2 x 2 rijbaan, gelet op de technische mogelijkheden en onmogelijkheden van die voorziening. Echter, nu is er een uitgangspunt voor het vervolgetraject nodig, ook voor de verdere berekeningen. PS worden op dit punt om een richtinggevende uitspraak gevraagd. Waar wil men nu mee verder gaan rekenen? Feitelijk gaat het nu om een tussenfase. GS stellen dienaangaande voor uit te gaan van een brede brug geschikt voor het profiel van 2 x 2 rijbanen. Vervolgens zullen alle berekeningen tegen elkaar worden afgezet en zal met partijen over de dekking van het project worden gesproken. Vervolgens wordt er een definitief voorstel aan PS voorgelegd.

Zij is het eens met de opmerking dat een definitief besluit pas mogelijk is wanneer duidelijk is hoe de kosten betaald kunnen worden. Helaas is men nu nog niet zo ver.

De heer Van Essen vraagt of GS een breder scala aan varianten gaan uitwerken, indien PS op het standpunt staan dat het gevraagde besluit nu nog niet kan worden genomen.

De heer De Droog is van mening dat de discussie over het gevraagde principebesluit gefundeerder moet worden gevoerd, inclusief de bijbehorende rapporten. Hij vraagt of de aanzuigende werking is doorgerekend met Gelderland, inclusief Veenendaal.

De heer Wagenmans heeft nog steeds het gevoel dat PS een fuik in zwemmen, wanneer met het voorstel wordt ingestemd. De PvdA wil een gedegen, open afweging kunnen maken. Hij krijgt het gevoel dat PS nu tot een afweging worden gedwongen, nl. met 2 x 2 rijbanen aan de slag gaan. Dat wordt gecommuniceerd, gaat een eigen leven leiden en vervolgens is andere besluitvorming niet meer mogelijk. Hij vindt dat geen goede zaak.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof benadrukt dat PS niet in een fuik zullen zwemmen, maar duidelijk moet zijn dat GS wel een richting nodig hebben voor het verdere proces. Gevraagd werd of er ook andere opties zijn. Eerder is er een besluit genomen over de tidal flow, dat is ook de terugvaloptie. Zij vraagt welke onderzoeken PS nog meer willen hebben. Alle onderzoeken die nodig waren zijn met de samenwerkingpartners uitgevoerd. Rekening is gehouden met toekomstige situaties in Veenendaal en in de provincie Gelderland. Juist om die reden is er een extra onderzoek gedaan naar de verkeersaan- zuiigende werking omdat het idee bestond dat een 2 x 2 rijbaan meer verkeer zou aantrekken. Dat blijkt zeer minimaal te zijn, nl. slechts 3%. De quickscan naar een tweede oeververbinding is naar voren gehaald. Die zou in eerste instantie pas worden uitgevoerd, na aanleg van de tidal flow. Dat onderzoek werd naar voren gehaald om er zeker van te zijn dat er geen geld wordt weggegooid wanneer er nu in de Rijnbrug wordt geïnvesteerd terwijl later zou blijken dat de Rijnbrug op deze manier niet meer nodig zou zijn.

Zij zou het betreuren dat het feit dat er kennelijk nog meer onderzoeken nodig zijn, door PS worden aangegrepen om nu nog geen keuze te maken. Concreet is haar vraag welke onderzoeken er nog meer zouden moeten worden uitgevoerd.

De voorzitter stelt de commissie en met name D66 voor apart aan GS door te geven welke onder- zoeken er nog meer nodig zijn, zodat GS daar nog voor de PS vergadering op kunnen reageren. Dat geldt ook voor andere aanvullende vragen die nu nog resteren.

Afgesproken wordt dat er in de PS vergadering een normaal debat over dit voorstel zal worden ge- voerd.

De voorzitter rondt de behandeling van dit agendapunt af.

4.4 Statenvoorstel krediet voor voortgang Uithoflijn

De heer Joustra meent dat er geen andere keuze is dan in te stemmen met dit voorstel. Hij krijgt wel het gevoel dat, wanneer er wordt ingestemd, er een blanco cheque wordt getekend en PS in een fuik zwemmen waar zij niet meer uit kunnen komen. Hij mist in dit verhaal een kosten-baten analyse. Op voorhand weet hij dat een tram niet kostendekkend te exploiteren is. Er zal dus altijd belastinggeld bij moeten gaan. Dat maakt een tram ook niet duurzaam. Hij verwijst in deze naar de definitie van duur- zaam, nl. people, planet, profit. Profit is er op dit terrein niet.

Er is een grote impact op het hele gebied. De VVD wil graag weten wat het effect is van de vervoers- stromen en de milieueffectrapportage. Voorliggend voorstel is incompleet en te vroeg. Aandacht voor geluid en lucht voor omwonenden wordt gemist. De provincie heeft een Hummer gekocht zonder mo- tor. De gemeente Utrecht kan zeggen dat de provincie $\frac{3}{4}$ van de motor moet betalen. Steeds wanneer zich een probleem voordoet, veroorzaakt door de gemeente Utrecht, kan de provincie worden ver- zocht weer 75% van de kosten bij te dragen. De VVD heeft over dit voorstel dan ook vragen:

- In de overeenkomst staat dat er een procedure is voor projectrisico's. Is deze kwestie ook als projectrisico aangemerkt, zo ja, wanneer was dat dan? Was de centrale risicovoorziening niet kostendekkend? Gelet op artikel 9.2 van de overeenkomst is het de vraag wat de provincie kan veranderen aan die 76-24% verhouding. Is er een plafond aan de provinciale bijdrage: wanneer houdt het op? Als de provincie de motor heeft gekocht, moet er dan een transmissie bij en zijn er wel wielen?
- Kan de 76% gedekt worden door voormalige BRU gemeenten of staat Veenendaal ook aan de lat? In dit stuk staat dat er iets binnen het BRU hek kan worden opgelost. Dat betekent toch niet dat Mijdrecht, Amersfoort, Woerden of Wijk bij Duurstede moeten meebetalen aan dit overheidsplan?

De heer Mourik-Geluk sluit grotendeels aan bij de inhoud van de reactie van de VVD. Hij stelt de vol- gende vragen:

- In dit stuk wordt gesproken over vertraging. Hij kan daar niet op ingaan omdat PS op 16 december 2017 hierover geheime informatie hebben ontvangen. Hij vraagt hoe dit in de jaarrekening wordt verwerkt. Wanneer dat risico al in 2017 bekend was, dan moet dat in de jaarrekening over dat jaar verwerkt worden. Is daarvoor een – extra – voorziening genomen?
- Het is voor het CDA onduidelijk of de verhouding 76-24% ook van toepassing is op de in dit stuk gevraagde € 30 miljoen.
- Waar zeggen PS nu precies ja tegen? Wanneer ontvangen PS het complete beeld? Kan dat met de collega-statenleden worden besproken en breder dan dat?

De heer Wagenmans memoreert dat PS zijn geïnformeerd over de achterliggende afwegingen die spelen bij dit verzoek om extra krediet. De PvdA sluit zich aan bij de reeds gestelde vragen.

De heer Van Essen begrijpt dat er nu ten opzichte van de begroting voor 2018 een extra krediet nodig is van € 15 miljoen. Dat vraagt om een zorgvuldige afweging.

- Waarom is er in een statenbesluit nodig om de € 15 miljoen, die al in de begroting staat voor voorbereiden exploitatie en beheer, aan te wenden voor voorbereiding exploitatie en beheer?
- Gemeld wordt dat het bedrag wordt gedekt uit de post hekwerk van de BRU. Echter, het hekwerk van de BRU is geen aparte begrotingspost, daar vallen verschillende begrotingsposten binnen. Van welke posten wil het college de € 15 miljoen ten laste laten komen? Waar zou dit dan ten koste van gaan? Welke andere projecten kunnen daardoor niet worden uitgevoerd?
- Welke alternatieven ziet het college om deze kosten te dekken? Wat zijn de voors en tegens om de meerkosten van de € 15 miljoen op deze manier te dekken?

Mevrouw Hoek deelt mede dat 50PLUS ook van oordeel is dat dit project niet meer kan stoppen. Ook haar vraag is wat er niet kan worden gerealiseerd wanneer met dit extra krediet wordt ingestemd.

De heer Van Kranenburg sluit zich aan bij de reeds gestelde vragen.

Mevrouw Schneiders stelt de vraag waarom de provincie wel en de gemeente Utrecht niet nu al geld beschikbaar stellen.

De heer V.d. Dikkenberg constateert dat PS worden gevraagd een groot budget voor de Uithoflijn vrij te spelen. De timing van dit voorstel vindt hij verrassend. In juni werd GS gevraagd of er een reële planning voor lag en dat werd toen bevestigend beantwoord. Nog geen maand later hoorden PS het tegenvallende bericht over grootschalig uitstel en kostenoverschrijdingen. De SGP vraagt wanneer GS hierover zijn geïnformeerd. Is er voldoende sturing in het proces geweest met voldoende terugkoppelmomenten naar GS? Heeft de projectgroep gewaarschuwd voor het mogelijk optreden van risico's? Blijkbaar gaat er in het project iets mis en zijn vraag is of daar wel voldoende op wordt gereflecteerd. Het lijkt hier wel met speels gemak te gaan: zo wil de PvdA hierover liever niet het woord voeren terwijl er met grote sprongen geld naar buiten geloosd wordt. Hoe wordt dit geëvalueerd en welke lessen levert dit voor de toekomst op?

De heer Ijssennagger is eveneens van mening dat de provincie een fuik is ingezwommen. Het is nu een kwestie geworden van zwemmen of verdrinken. Het is een bekend gegeven dat dergelijke grote projecten altijd tegenvallers hebben en nooit meevallers. Zolang het geen Amsterdamse metro is, moet men nu maar doorgaan. Stoppen is geen optie meer. De PVV stemt dan ook in met dit krediet.

Mevrouw Poppe is eveneens van mening dat de provincie niet meer van deze rijdende tram kan afspringen. Dat krediet moet dan ook worden toegestaan. De SP heeft wel moeite met de geheime berichtgeving over dit onderwerp. Graag hoort zij wanneer de geheimhouding wordt opgeheven.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof licht toe dat de Uithoflijn een erg complex project is omdat het van vele verschillende factoren afhankelijk is. De commissie is op meerdere momenten - geheim - over de voortgang van het project bijgepraat. Het goede nieuws is dat het grootste deel van de Uithoflijn is aangelegd. Echter, de tramremise zou in één keer worden aanbesteed, zowel het vastgoed als de infra. De markt vindt dat teveel risico opleveren zodat dit in meerdere kavels moest worden aanbesteed. De integratie daarvan wordt duurder zodat daarvoor meer budget nodig is.

Er ligt nu een statenvoorstel en er wordt niet gewacht op het totale beeld. Dat wordt veroorzaakt omdat er nu aanvullend budget nodig is om rechtmatig te kunnen verder werken aan dit project. Er zijn op dit moment minder middelen dat begroot was.

Met de gemeente Utrecht wordt gesproken over de verdeling van de kosten. Er ligt een bestuursovereenkomst en een vertrouwelijk arbitrage-rapport over de verdeling van de kosten waarvan zij de samenvatting naar PS zal zenden. Zij hoopt dat dit nog dit kwartaal kan worden afgerond zodat duidelijk wordt welke definitieve kosten bij de provincie Utrecht gaan landen. Ook vinden er de laatste gesprekken met de BAM plaats. Gestreefd wordt naar een realistische planning en naar realistische budgetten. Daar wordt aan gewerkt en zij verwacht een en ander nog in het 1^e kwartaal te kunnen aanleveren, in de openbaarheid, mits alle gesprekken zijn afgerond.

Mevrouw Poppe heeft van de fractiemedewerker begrepen dat er een vertrouwelijk emailbericht over de Uithoflijn naar statenleden, naar commissieleden en naar fractiemedewerkers is gezonden. Zij vraagt hoe dat zit. Zij zal het desbetreffende bericht ter illustratie naar de griffie doorsturen.

Afgesproken wordt dat de griffie een en ander gaat uitzoeken.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof licht toe dat dit grote project ook door de provincie wel degelijk kritisch wordt gevolgd. Dat is de reden waarom er auditonderzoeken zijn uitgevoerd. De aandachtspunten daaruit worden ook opgepakt. Zij zegt toe dat deze commissie die uitgewerkte aandachtspunten ook zal ontvangen.

De risico's van de Uithoflijn vallen binnen het hekwerk van het BRU. Binnenkort heeft zij daarover met de gemeenten een gesprek.

Dit besluit wordt gevraagd, vooruitlopend op de definitieve berekeningen, omdat het proces voor de tramremise en de beheer- en de ontvangstorganisatie moet voortgaan.

De heer Mourik-Geluk begrijpt dat de projectrisico's binnen het BRU vallen. Dat betekent derhalve dat de 76% altijd betrekking heeft op voormalig BRU geld en niet op provinciaal budget.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof antwoordt dat de kosten volledig op het BRU geld zouden rusten, wanneer het budget binnen het BRU hek toereikend zou zijn. Echter, dat is niet het geval. Wel wordt met gemeenten gesproken over dat deel wat nog in het BRU hek aanwezig is. In het kader van de nota kapitaalgoederen zullen PS een overzicht ontvangen van het meerjarig dekken van de kosten van de Uithoflijn. Dat financieringsvoorstel zal ook in het 1^e kwartaal aan PS worden voorgelegd.

Nu worden PS gevraagd om een akkoord, teneinde de voortgang in de ontwikkeling van de tramremise en de voortgang in de beheer- en ontvangstorganisatie niet te stagneren.

Mevrouw Schneiders vraagt of het bij deze overschrijding blijft. Is dit alles?

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof antwoordt dat de berekeningen van het meerwerk en van de vertragingskosten in het 1^e kwartaal aan PS zullen worden voorgelegd.

Terugkomend op de vragen van de heer Joustra, antwoordt de gedeputeerde dat er overlegd wordt met de gemeente Utrecht over de verdeling van de kosten. Daarvoor worden de uitgangspunten gehanteerd, zoals deze in de bestuursovereenkomst zijn opgenomen. Daarnaast is er ook een arbitrage-rapport, waarvan de commissie het essay vertrouwelijk zal ontvangen. Voorts wordt er met de BAM gesproken over de toekomstige sturing van het project. Het totaal pakket wordt nog in dit kwartaal naar PS gezonden.

De heer Van Essen memoreert dat PS eind 2017 een begroting hebben vastgesteld met daarin € 15 miljoen voor de voorbereiding, exploitatie en beheer. Hij begrijpt niet waarom daarover nu weer een besluit moet worden genomen om dat geld daaraan te besteden.

De heer Mourik-Geluk vraagt nogmaals hoe het bedrag in de jaarrekening wordt verwerkt. Ook is zijn vraag of de arbitrage betrekking heeft op voorliggend voorstel of op het stuk waar PS later over zal spreken, dus het totaal van de kosten.

De heer V.d. Dikkenberg vraagt nogmaals naar de sturing van het project en de informatievoorziening vanuit de projectgroep naar GS en PS.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof meent dat PS altijd goed is meegenomen in de informatievoorziening, zij het vertrouwelijk. Tijdens de beginfase is nadrukkelijk bekeken welke alternatieven er zijn, wanneer het laatste deel niet kan worden gereden. Die alternatieven zijn onderzocht. PS zijn daarover eerder vertrouwelijk geïnformeerd. Nu moet de voortgang van het project worden geborgd. Om die reden worden PS verzocht krediet vrij te geven voor de NTR en de beheer- en ontvangstorganisatie. Het bedrag van € 15 miljoen was meerjarig in het meerjarig perspectief opgenomen, echter, er is nu meer geld nodig. Vandaar dat dit voorstel nu wordt gepresenteerd om het meerdere te mogen aanwenden teneinde de voortgang van het project te kunnen garanderen.

Ieder jaar worden in de risicoparagraaf van de jaarrekening de gecalculeerde risico's opgenomen. Dat wordt jaarlijks geactualiseerd volgens de Monte Carlo-methode.

De heer Mourik-Geluk vraagt of de provincie over enkele maanden het totale risico in de jaarrekening inzichtelijk zal maken, terwijl dat nu nog geheim verklaard is.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof antwoordt dat er eind januari over een aantal onderdelen duidelijkheid zal ontstaan en in dit kwartaal hoopt zij totaal inzicht te krijgen in de definitieve planning en in de definitieve budgetten. Op dat moment is die informatie niet meer geheim.

Met de gemeente Utrecht wordt over het totale project Uithoflijn gesproken.

De voorzitter rondt de behandeling van dit agendapunt af. Dit voorstel zal tijdens een normaal debat in de komende PS vergadering worden behandeld.

4.5 Memo oversteekbaarheid fauna

De vragen van de commissie worden schriftelijk afgedaan.

4.6 Memo OV Leusden

De vragen van de commissie worden schriftelijk afgedaan.

4.7 Statenbrief reizigerstarieven OV 2018

De vragen van de commissie worden schriftelijk afgedaan.

4.8 Statenbrief voortgangsrapportage Beter Benutten

De vragen van de commissie worden schriftelijk afgedaan.

4.9 Statenbrief vervanging en functionaliteituitbreiding verkoopapparatuur OV

De heer Wagenmans deelt mede dat de PvdA begrip heeft voor de noodzaak om zo snel mogelijk over te kunnen stappen naar cashless reizen. Toch zijn er signalen dat de groep die nu nog gebruik maakt van contant betalen in de bus wel eens in de verdrukking kan komen en daardoor minder geneigd zou zijn gebruik te maken van het OV. Dit is een categorie reizigers die vaak in de knel zit door de systematiek van het OV, nl. brede busbanen die ver af liggen van de groepen die veel gebruik maken van deze OV voorziening. Tegen die achtergrond vraagt de PvdA zich af of de ambitie om er binnen een half jaar in te slagen om deze groep reizigers volledig mee te krijgen in cashless betalen wel realistisch is. Hij

verklaart zich solidair met de chauffeurs die zo snel mogelijk willen overgaan tot cashless betalen, om de risico's op de bus te verminderen. Tegelijkertijd moet er oog blijven voor de kwetsbare reizigers in het OV die nog steeds contant betalen. Het gaat om een tamelijk structurele groep van 2,5%. De PvdA wil beide belangen goed tegen elkaar afwegen, om die reden stelt hij dit aan de orde.

De heer Kressin brengt het volgende naar voren. Zie bijlage.

De heer Issennagger vraagt waarom niet gekozen wordt voor het Belgische systeem, waarin de chauffeur in een soort kooi volledig is afgesloten van de passagiers. Betalen in de bus kan via een luikje. Hij begrijpt dat veel buschauffeurs dat niet willen, omdat ze contact met de passagiers belangrijk vinden. Waarom ligt het zo gevoelig als gekozen moet worden tussen contact en gezelligheid met de passagiers dan wel volledig veilig kunnen chauffeurs? Waarom kiezen chauffeurs niet voor veiligheid maar voor gezelligheid?

Mevrouw Poppe merkt op dat de meeste buschauffeurs bewust voor dat beroep hebben gekozen, o.a. omdat ze veel contact met passagiers hebben. Zij begrijpt heel goed dat buschauffeurs zich niet in een hokje willen laten opsluiten. Wel is zij enthousiast over het Belgische kaartverkoop systeem: in de winkel een kaartje kopen en in de bus laten afstempelen, dus cashless rijden. Vooral de niet met een OV-chipkaart geregistreerde reizigers willen contant betalen maar dat kunnen ook de mensen zijn die een bus later gaan overvallen.

Op verzoek van mevrouw Hoek verduidelijkt mevrouw Poppe dat mensen die zich niet willen laten registreren met een chipkaart vooral de passagiers zijn die hun kaartje contant betalen. Daar kunnen ook mensen tussen zitten, die een bus gaan overvallen.

De heer Issennagger wijst erop dat er ook een anonieme OV-chipkaart kan worden aangeschaft.

Mevrouw Poppe weet daarvan maar de mensen in de bus wellicht niet. Ook dan kan men door de chip worden gevolgd.

Mevrouw Schneiders komt terug op het dilemma tussen veiligheid en gezelligheid. Zij staat voor het wereldbeeld dat mensen in principe op basis van vertrouwen in deze samenleving met elkaar kunnen functioneren. Zij hoopt dat het cashless betalen wordt ingevoerd. Vorig jaar heeft D66 aandacht gevraagd voor de nachtbussen: wordt daar parallel het cashless betalen ingevoerd, zonder overgangperiode?

De heer Joustra is van mening dat er nu gesproken wordt over een probleem dat 25 jaar geleden geen probleem was. In die zin is er sprake van symptoombestrijding, nl. het overvallen van een bus. Het lijkt op een zelfde principiële standpuntinname dat vrouwen die te korte rokjes dragen moet worden geadviseerd lange rokken te dragen zodat mensen hun fatsoen houden.

Mevrouw Schneiders laat de rokjesopmerking van de heer Joustra voor wat dat is. Het gaat haar in deze discussie niet in eerste instantie om de overvallen. Het gaat zeker om de veiligheid van de buschauffeurs maar ook om het gemak waarmee de reiziger de bus instapt en dat er meer onderling contact mogelijk is zonder cashhandeling.

De heer Kressin steunt de inbreng van de SP. Het beroep van buschauffeur is heel vaak een roeping. Dat is ook de reden dat de bussen nog rijden, terwijl een aantal daarvan in feite aan de kant zouden moeten worden gezet. De chauffeur wil immers zijn 30 passagiers niet duperen. In Almere wordt er sinds 10 december cashloos gereden, evenals in Brabant. Het kan wel. In Almere waren er veel problemen maar niet met het cashloos rijden. Hij adviseert de heer Joustra te spreken met chauffeurs die overvallen zijn. Dat is heel erg. Sommigen werden met messen op de borst of pistolen geconfronteerd. Het is moeilijk inleefbaar wat zij hebben meegemaakt. Hij wil er alles aan doen om dat in de toekomst te voorkomen en dat is geenszins symptoombestrijding.

Op de vraag van de heer Ijsennagger herhaalt de heer Kressin dat de chauffeur zich niet achter een permanent scherm wil plaatsen omdat een buschauffeur een roeping heeft en contact met de passagiers van groot belang acht. Vaak het gaat om dezelfde reizigers die contact maken met de chauffeur. De chauffeur wil die contacten niet kwijtraken door een glazen scherm.

Op verzoek van gedeputeerde Verbeek-Nijhof zegt de heer Kressin toe dat hij zal zorgen voor een overzicht van incidenten met onveilige bussen (een zwartboek). Dat zal hij haar toesturen.

De voorzitter rondt hiermee de inspraak af

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof beaamt dat veiligheid in het openbaar vervoer een erg belangrijk onderwerp is. Helaas is dat vaker onderwerp van gesprek geweest, gelet op de incidenten die zich op dat vlak hebben voorgedaan. Preventie is beter dan repressie. De provincie gaat met vervoerders, politie en het openbaar ministerie maatregelen treffen. Zo wordt in de beleidskaders de mogelijkheid opgenomen van een vervoersverbod, zij het dat dit wel een complexe maatregel is.

In Amersfoort heeft zich een aantal incidenten voorgedaan. Aan de buitenzijde van de bussen werden daarop camera's bevestigd. Toen deden zich minder incidenten voor hoewel onduidelijk was of dat te danken is aan de camera's op de bus. Wel is duidelijk geworden dat aansluiting bij het Trias-systeem (databank voor het registreren van incidenten door vervoerders en politie) belangrijk is omdat dit de pakkans van daders vergroot. Ze is het eens met de heer Joustra dat het altijd beter is aan de voorkant preventieve maatregelen te treffen dan achteraf te moeten repareren.

Een andere maatregel is geen contant geld meer in de bus. Ook dat bevordert de veiligheid. De vervoerders hebben met elkaar in 2016 afgesproken dat per 1 januari 2018 te gaan invoeren en de provincie heeft dat van harte ondersteund. Tegelijkertijd is er nog een groep reizigers die vooral contant wil betalen en het lastig vindt met de pin te betalen. Dat bleek ook tijdens de invoering van de OV-chipkaart versus de strippenkaart. Nu men stond voor de vervanging van de verkoopapparaten bij de wederverkopers is gekozen voor een kwaliteitsverbetering, nl. dat passagiers die eerder een kaartje konden kopen met pinpas voortaan aan de balie geholpen kunnen worden. Afhankelijk van de betaalmethode bij de wederverkopers kan er ook in de toekomst nog met contant geld een kaartje worden gekocht. Liever had de provincie de nieuwe methode per 1 januari jl. ingevoerd. De duale periode voor Syntus start op 1 maart terwijl het nieuwe systeem per 1 mei moet zijn ingevoerd. U-OV heeft meer tijd nodig, gelet op de levertijd van de pinapparatuur. Het zou fijn zijn wanneer daartoe ook door de FNV nog een duwtje wordt gegeven, die oproep wil zij hier graag neerleggen.

In het AD las zij vandaag dat de provincie geld zou moeten investeren in de apparatuur. Dat is een misverstand. De apparatuur bij de wederverkopers kost ca. € 6 ton en dat wordt volledig door de provincie betaald. Wel degelijk wordt er derhalve door de provincie in apparatuur geïnvesteerd. Zij wijst erop dat de provincie met de concessie U-OV opbrengstverantwoordelijk is. Ook daar zal een deel van de rekening bij de provincie Utrecht landen. Er wordt door de provincie veel in het OV geïnvesteerd, zeker ook in de veiligheid van het OV.

De heer Wagenmans begrijpt dat de trajecten bij Syntus zodanig zijn dat het reëel is te veronderstellen dat het nieuwe systeem per 1 mei kan worden gerealiseerd. Dat is bij Qbuzz nog niet het geval. Zijn vraag is hoe dat kan worden versneld. Hij wil voorkomen dat er opnieuw vertraging gaat ontstaan, zoals ook het geval was bij de vervanging van de bussen. Wat kan er concreet gebeuren om dit proces te versnellen zodat beide systemen tegelijkertijd kunnen worden geïmplementeerd? Zo kan er ook duidelijkheid naar de reiziger worden geboden. Ook communicatief is het van belang één heldere boodschap uit te dragen, immers, de buslijnen lopen voor een deel langs elkaar heen. Voorkomen moet worden dat de 2,5% reizigers in de verdrinking komt.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof komt terug op de vraag van D66 over de nachtbussen. U-OV draait pilots met nachtbussen maar daarvoor is ook snelle pinapparatuur nodig. De vervoerders zijn aan zet. Syntus kan de duale periode in mei beëindigen terwijl U-OV te maken heeft met leveranties die langer

op zich laten wachten. De provincie zit er bovenop en zij hoopt dat de FNV dat ook doet, om versneling van het cashless betalen in de bussen te bewerkstelligen. De verkooppunten worden vervangen en daar blijft de mogelijkheid bestaan om gebruik te maken van de betaalmethoden van de wederverkopers, zoals betalen met contant geld. Ook de provincie vindt goede communicatie naar de reizigers toe van groot belang, ook gedurende de duale fase. Juist de mensen die hier moeite mee hebben, moeten geholpen worden.

De heer Wagenmans begrijpt dat de levering van de snelle pinapparatuur is vertraagd. Z.i. is het onverantwoord dat in het midden te laten. Daarover moet heel snel duidelijkheid komen, anders blijft de communicatie onduidelijk en worden er verkeerde boodschappen uitgezonden. Zo dreigen reizigers en chauffeurs het bos ingestuurd te worden. Dat mag niet gebeuren. Hoe kan dat worden voorkomen?

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof is het geheel met de heer Wagenmans eens. Ook zij heeft het cashless betalen liever vandaag ingevoerd dan morgen. Gevraagd werd wat de provincie kan doen. In een overeenkomstbepaling staat niet dat er boetes e.d. kunnen worden opgelegd. Het is zaak dat de vervoerder overtuigd wordt de noodzaak, om de toezeggingen medio 2018 in te voeren, waar te maken. Derhalve roept zij FNV en CNV nogmaals op om ook over dit onderwerp het gesprek met de vervoerders aan te gaan. Zij zit veelvuldig met de vervoerder aan tafel om deze kwestie aan de orde te stellen, om ze aan de afgesproken data te houden.

De voorzitter rondt de behandeling van dit agendapunt af.

4.10 Statenbrief voortgangsrapportage 2017 realisatieplan Fiets

Dit onderwerp is op verzoek van de ChristenUnie en GroenLinks geagendeerd.

De heer Nicolai deelt mede dat de ChristenUnie blij was met de rapportage over hetgeen er op grond van het realisatieplan Fiets gerealiseerd is. Echter, de rapportage al lezende bleef toch onduidelijk wat er nu werkelijk tot stand is gekomen. De ChristenUnie wil graag dat in deze coalitieperiode de gedane beloftes daadwerkelijk worden vertaald in acties en dat PS voldoende inzicht krijgen in wat er gerealiseerd is.

De heer Van Essen meent dat de rapportage een duidelijk overzicht van de geplande en lopende activiteiten geeft binnen de verschillende pijlers, maar het is vooral nog een projectenlijst. Er is nog geen sprake van een evaluatie. Ook is er nog een blinde vlek omdat de activiteiten op dit punt in het BRU gebied nog ontbreken. Hij stelt de volgende vragen:

- Wanneer verschijnt het eerder toegezegde overzicht van waar het netwerk wel en niet op niveau is en welke verbeteringen de hoogste prioriteit hebben, liefst ook met een kaart?
- In het realisatieplan zelf staat dat er vanaf 2018 naar verwachting € 4 à € 5 miljoen per jaar extra nodig zal zijn om de cofinanciering van het actieplan Fiets en Veiligheid voor de hele provincie te kunnen voortzetten. Hij vraagt om een actualisatie van dit prognose, inclusief een onderbouwing daarvan en een vergelijking met de beschikbare middelen.
- De voortgang van de bestede middelen en de realisatie van snelfietsroutes in pijler 1 en pijler 4 blijven achter. Er zijn tot nog toe weinig middelen aangewend. Ook de integratie van de trajectaanpak loopt nog niet soepel. Wat gaan GS doen om dat voor elkaar te krijgen?
- Gemeld werd dat de verschuiving van € 3 miljoen naar pijler 1 tijdelijk is. Hoe moet dat “tijdelijk” worden uitgelegd?

De voorzitter geeft vervolgens het woord aan de sprekers, als eerste aan de heer H. van Rooijen van het Utrechts Fietsers Overleg.

Aan de hand van een handout licht de heer Van Rooijen toe dat het UFO blij is met het realisatieplan Fiets. Dit plan dateert uit 2016. Uit de voortgangsrapportage blijkt dat er veel projecten zijn opgestart maar dat er nog nauwelijks concrete resultaten zijn geboekt, vooral op de punten waar de provincie zelf aan zet is. Hij verwijst met name naar de fietsinfra langs provinciale wegen en naar de regionale snelfietsroutes. Hij legt de volgende vragen aan GS en PS voor:

- Het UFO spreekt de wens uit dat de volgende rapportage een echte evaluatie zal zijn waarbij zichtbaar wordt gemaakt in welke mate daadwerkelijk de gestelde doelen worden bereikt. Hij kan zich voorstellen dat PS die voortgangsrapportage eind 2018 willen ontvangen, dus nog voor het einde van deze statenperiode.
- Het opstarten van projecten is een goede zaak, echter, het gaat vooral om resultaten in het veld. Nadrukkelijk vraagt hij GS en PS met daadkracht door te pakken.

De heer J. Meijerink van Speed Pedelec de Lage Landen spreekt aan de hand van sheets in. De sheets worden als bijlage aan dit verslag toegevoegd.

De commissie krijgt gelegenheid vragen te stellen aan de sprekers.

De heer Joustra vraagt of de heer Meijerink het reëel vindt dat gebruikers van speed pedelecs een financiële bijdrage aan de kosten van de infrastructuur leveren, die nodig is voor dat specifieke vervoermiddel. Immers, aan de automobilist wordt een vijfvoud aan wegenbelasting gevraagd die in de wegeninfrastructuur wordt gestoken. Kan er een belasting op een speed pedelec worden geheven zoals dat ook bij andere vervoermiddelen wordt gedaan?

De heer Meijerink vindt dat zeker bespreekbaar. Echter, de bekostiging is een ander issue dan nu aan de orde is. In Nederland is er naast de auto behoefte aan vervoersalternatieven. Speed pedelec zijn een nieuwe ontwikkeling die niet tegen te houden is. Wil men mensen uit de auto halen voor de grotere afstanden tot ca. 30 kilometer, dan mag zeker worden verlangd dat de infrastructuur daarop wordt aangepast. De 30 km/u geldt voor speed pedelecs als een realistische te overbruggen woon-werkafstand.

Dit nieuwe fenomeen kan enorm gaan bijdragen om mensen uit de auto te krijgen, kan bijdragen tot oplossing van het fileprobleem en het tegengaan van uitstoot. De suggestie om een vorm van wegenbelasting voor speed pedelecs gebruikers te gaan heffen, vindt hij niet onredelijk mits er voor deze categorie weggebruikers een duidelijke infrastructuur wordt aangelegd.

Mevrouw Schneiders vraagt wat een ontheffing inhoudt en wat dat voor de provincie Utrecht betekent. Waarom is ervoor gekozen de speed pedelec als brommer te hanteren?

De heer Meijerink antwoordt dat de wetgeving uitsluitend heeft gekeken naar de maximum snelheid van deze fiets, nl. 35 kilometer per uur. Dat is jammer omdat de dagelijkse realiteit anders is. De speed pedelec wordt gelijkgesteld aan de brommer, die motorisch wordt aangedreven en een continue snelheid kan hanteren. Een speed pedelec heeft een veel grotere variatie in snelheid. De autogebruikers begrijpen niet waarom een speed pedelec de doorgaande weg mag gebruiken en dat levert gevaarlijke situaties op. Op de tweebaansweg bij de Uithof passeren auto's met 80 tot 90 km/u. Het is heel gevaarlijk om daar als speed pedelec met 30 km/u tussen te rijden. Automatisch wordt dan voor het fietspad gekozen, maar dat is dan weer illegaal.

Hij pleit ervoor dat de provincie de provinciale wegen met fietspaden gaat ontheffen en deze toegankelijk maakt voor speed pedelecs, wellicht met in achtneming van bepaalde maximum snelheden. Hij stelt voor dat de provincie ook gemeenten gaat motiveren om meer gebruik van fiets pedelecs toe te laten op gemeentelijke fietspaden, daar waar het op de weg te gevaarlijk gaat worden. Ook pleit hij ervoor dat nieuwe snelfietspaden toegankelijk gaan worden voor speed pedelecs.

Hij verduidelijkt op een vraag van de heer Van Essen dat de Europese landen de vrijheid hebben de speed pedelecs in een categorie in te delen. In België is de speed pedelec ingedeeld in de light brom-

mer categorie en dat is anders dan de brommer categorie, zodat voor beide vervoermiddelen een andere regelgeving kan worden gehanteerd.

Het zou een goede zaak zijn om op bestaande fietspaden duidelijk aan te geven dat deze is toegestaan voor speed pedelecs maar niet voor brommers.

De heer Nicolaj vraagt welke hobbels de heer Van Rooijen nog voorziet in het bereiken van resultaten. In welke mate is het UFO bij het Fietsplan betrokken. Had het overleg daar een stem in?

Hij vraagt de heer Meijerink het volgende:

- Welke mogelijkheden heeft de provincie Utrecht in relatie tot de landelijke wetgeving? Kan de provincie uitzonderingen toestaan? Zijn de ontwikkelingen in Gelderland en in Brabant ook in de provincie Utrecht mogelijk?
- Hij vraagt of de onveilige situaties voor speed pedelecs impact heeft op de gebruikers.

De heer Travaille stelt de volgende vraag aan de heer Meijerink:

De PvdD vindt het sympathiek te kiezen voor het fietskarakter van de speed pedelec. Tegelijkertijd wordt ook gevraagd deze snelle fiets op de rijweg toe te staan met 45 km/u. Is het niet beter voor één categorie te kiezen om onduidelijkheid voor alle weggebruikers weg te nemen, inclusief de handhavers?

De heer Van Rooijen merkt ten aanzien van de fietsinfra langs provinciale wegen op dat met het realisatieplan Fiets het fietsverkeer een gevestigd belang is geworden in de trajectaanpak. Dat is sinds ca. 2 jaar het geval. Echter, nog niet alle beheersorganisaties zijn daarvan overtuigd. Dat kost tijd en vraagt doorzettingsvermogen en aansturing. De verschillende trajectaanpakken voor het fietsverkeer hebben een lange doorlooptijd, soms wel 4 tot 5 jaar. Hij pleit te onderzoeken of er knelpunten zijn, die separaat kunnen worden aangepakt, los van de lange doorloop van de trajectaanpakken.

Wat betreft de regionale snelfietsroutes, heeft men met vele partijen te maken. Gemeenten zijn bezig met de fietsinfra, vooral in de eigen bebouwde kom. Buiten de bebouwde kom is voor gemeenten vaak nog een brug te ver. Wellicht kan de provincie bestuurlijk meer druk zetten op gemeenten. De provinciale bijdrage in dit geheel zou groter moeten zijn. Beheer en onderhoud komen meestal voor rekening van gemeenten. De provincie moet overwegen de aanlegkosten voor 100% voor zijn rekening te nemen.

De heer Meijerink geeft aan dat geopteerd wordt voor speed pedelecs op de weg en op het fietspad, dus voor twee opties. Binnen de bebouwde kom mag er bv. maximaal op de weg 30 km/u worden gereden. Dan is er geen noodzaak om het fietspad te gebruiken. Echter, ontsluitingswegen met goede fietspaden zijn vaak veel minder druk dan lokale fietspaden in woonkernen. Het motto zou moeten zijn: op de weg waar het kan, maar daar waar het te gevaarlijk is een keuzemogelijkheid bieden voor het fietspad met een beperkte snelheid om het ook voor andere fietsers veilig te houden.

Gevraagd werd naar mogelijkheden van de provincie om ontheffingen toe te staan in relatie tot de landelijke wetgeving. Ontheffingen zijn mogelijk. De provincie Gelderland heeft dat gedaan. Het ministerie heeft het idee dat de wetgeving op dit punt is doorgeslagen en dat er niet altijd juiste argumentatie is gehanteerd, maar het ministerie legt deze kwestie bij de wegbeheerder neer. Die dient te bepalen wat er moet gebeuren. De provincie kan derhalve ontheffingen gaan verlenen. De wegbeheerder verwijst nogal eens terug naar het ministerie waardoor de speed pedelecs tussen kastje en muur dreigen te vallen. Meer bewustwording op dit punt is noodzakelijk. Wellicht kan er eerst met lokale ontheffingen worden gewerkt en dat daarna de landelijke wetgeving later gaat volgen.

Sinds de invoering van de nieuwe wet, zijn de verkoopcijfers van de speed pedelec duidelijk gedaald. In 2014 en in 2015 was er een duidelijke groei te zien in het gebruik van de speed pedelec maar eind 2016 stagneerde dat toen bekend werd dat de nieuwe wet per 1 januari 2017 zou ingaan voor alle nieuwe speed pedelecs en per 1 juli 2017 voor alle reeds verkochte speed pedelecs. De wet heeft de verkoop en het gebruik van speed pedelecs derhalve negatief beïnvloed.

De voorzitter dankt beide sprekers voor hun bijdragen.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof legt uit dat de speed pedelec nu gelijk wordt gesteld aan de brommer. Over dit nieuwe vervoermiddel wordt de nodige discussie gevoerd. Het gaat om verschillende snelheden en verschillende vermogens. De speed pedelec gaat veel sneller dan de reguliere fiets, echter, er is nog niet veel bekend over de verkeersveiligheid. Dat is de reden dat de provincie Utrecht de landelijke regelgeving volgt. De pilots in de provincie Gelderland worden gevolgd maar voorkomen moet worden dat men van de ene onveilige verkeerssituatie in een andere onveilige verkeerssituatie terechtkomt. Er zijn wensen voor speed pedelecs met een lagere snelheid, die wellicht wel op brede fietspaden kunnen worden toegestaan maar bij hoge snelheden moeten ze op de provinciale weg rijden. Zij vindt het onwenselijk dat iedere provincie daar eigen, andere regelgeving voor hanteert. De provincie volgt alle ontwikkelingen en de informatie van vakspecialisten nauwlettend. Zij verwacht dat de speed pedelec op termijn steeds populairder zal worden maar eerst moet er meer duidelijkheid zijn over de verkeersveiligheid van dit vervoermiddel. Voorlopig sluit de provincie Utrecht aan op de landelijke regelgeving.

De heer Wagenmans memoreert dat Utrecht graag bekend wil staan als fietsprovincie. Nu wordt met deze benadering z.i. het paard achter de wagen gespannen. In Utrecht worden speed pedelecs relatief veel gebruikt. Tegelijkertijd is er sprake van een hoge dichtheid aan het verkeersnet met veel mobiliteitsproblemen. Juist om die reden moet Utrecht meer voorop lopen in plaats van achter de feiten aan te hobbelen. Hij pleit ervoor dat de provincie in dit opzicht het voortouw gaat nemen.

Mevrouw Schneiders wijst erop dat een auto ook verschillende snelheden kent. Inderdaad is er sprake van een nieuw fenomeen en moet er naar de veiligheid worden gekeken. Toch sluit zij aan bij de PvdA dat de provincie in dit opzicht een voorbeeld kan zijn, juist omdat Utrecht de verkeersdraaischijf van Nederland is waar vooral de wielen van de fiets moeten draaien.

De heer Travaille vindt dit ook de kans voor Utrecht om te laten zien dat ze een fietsprovincie is. Eerder werd tijdens deze vergadering het thema luchtkwaliteit behandeld. De speed pedelec is één van de gemakkelijkste manieren om een succes te halen in woon-werkverkeer en vermindering van het autoverkeer.

De heer Van Essen sluit zich daarbij aan.

De heer Ijsennagge vindt het geen goede zaak wanneer er per provincie verschillende regels voor de speed pedelec worden toegepast. Er zijn immers nog meer modaliteiten van vervoer, al dan niet elektrisch aangedreven. De regelgeving moet voor gebruikers helder zijn en dat vraagt om landelijke regelgeving.

Mevrouw Schneiders roept de gedeputeerde op om als provincie Utrecht in bv. het IPO het voortouw te nemen en andere provincies daarin mee te nemen.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof verwijst naar de discussie over de veiligheid van fietsers op het Liesboschterrein. Dat is de reden dat GS bij de landelijke regelgeving willen aansluiten, juist omdat er veel onbekendheid is met de speed pedelec. De provincie vindt de verkeersveiligheid op de fietspaden van belang voor de huidige gebruikers, nl. de reguliere fietsers. Het mag niet zo zijn dat minder reguliere fietsers de fietspaden gaan gebruiken omdat daar – door de speed pedelec – een onveilige situatie zou gaan ontstaan. Dit element wordt door deze commissie niet genoemd maar daar vraagt zij wel nadrukkelijk aandacht voor. De provincie volgt de ontheffingen nauwlettend. Zij neemt de suggestie van mevrouw Schneiders over om deze kwestie in IPO verband aan de orde te stellen en daar ervaringen met de pilots te delen. Juist omdat de provincie ook het reguliere fietsen wil blijven stimuleren is het

zaak dat hierover op het juiste moment verstandige keuzes worden gemaakt. Het is ook in het belang van de weggebruikers dat niet iedere provincie andere regels hanteert.

De heer Nicolai constateert bij de gedeputeerde defensief gedrag. Hij wijst erop dat het woord speed pedelec niet eens in het realisatieplan Fiets voor komt. De inspreker heeft duidelijk geschetst hoe ge-differentieerd en genuanceerd met de speed pedelec moet worden omgegaan. Ook gaf hij aan welke mogelijkheden er zijn, echter, de gedeputeerde spreekt slechts van verkeersonveiligheid. Zo wordt geen recht aan de inspreker gedaan. Het is goed dat deze kwestie in IPO verband aan de orde wordt gesteld, echter, de provincie moet ook het lef hebben om deze zaak zorgvuldig en voortvarend aan te pakken.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof blijft van mening dat er nog te weinig gegevens zijn over verkeersveiligheid op de reguliere fietspaden. Overigens wordt de speed pedelec wel in het realisatieplan Fiets genoemd, maar het is nog een onbekend fenomeen als het gaat om de verkeersveiligheid op de reguliere fietspaden. Zij hoorde overigens de andere kant ook, nl. de verkeersveiligheid op de provinciale weg voor de speed pedelec gebruikers zelf. Ook dat is goed om mee te nemen naar het overleg in IPO verband.

De heer Mourik-Geluk maakt een opmerking over de orde van deze vergadering. Twee agendapunten zijn naar voren gehaald terwijl twee belangrijke statenvoorstellen als laatste worden behandeld. Echter, de vergadering is al aan het uitlopen en fracties en GS zijn al grotendeels door hun spreektijd heen. Hij vindt dit geen goede zaak.

De voorzitter wijst op de vele gasten op de publieke tribune die aanwezig waren voor een speciaal agendapunt. Zij wilde hen niet tot het eind van deze vergadering laten wachten.

De heer V.d. Dikkenberg sluit zich aan bij de opmerking van het CDA. Het is geen goede zaak wanneer er voorstellen ad € 60 miljoen in een half uur doorheen gejaagd moeten worden. Dat is bepaald geen zorgvuldige besluitvorming.

De voorzitter laat weten dat, gezien de tijd, de agendapunt 4.5 t/m 4.8 naar de volgende vergadering worden doorgeschoven.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof memoreert dat GS en PS indicatoren hebben vastgesteld. Er wordt een nulmeting gedaan en de cycle rap volgens de ANWB voorschriften zal worden uitgevoerd. Onderzocht wordt of regionale routes leemtes bevatten. In het voorjaar zullen PS over de resultaten worden geïnformeerd. De provincie neemt meer de regie als het gaat om de snelfietsroutes. Voor de reguliere routes geldt de bottum up benadering. Daar blijkt dat het actieplan fiets en veiligheid een zeer groot succes is. Voor 28 ingediende projecten is er subsidie gehonoreerd waarvan inmiddels 50% is gerealiseerd. Van de snelfietsroutes realiseert de provincie er op dit moment twee terwijl er aan acht snelfietsroutes wordt gewerkt: daar heeft de provincie geen trekkersrol maar wel betrokkenheid. Spreekster zegt toe alsnog te zullen zorgen voor een overzicht van de projectenlijst, dit op verzoek van de ChristenUnie.

Gevraagd werd of er verbeterpunten zijn. Duidelijk is dat het actieplan fiets en veiligheid een enorm succes is maar dat het realisatieplan Fiets nog meer op stoom moet komen. Er zijn nog geen verbeterpunten in zicht. Zodra men daar tegen aanloopt, zullen deze voortvarend worden opgepakt. Gevraagd werd naar de trajectaanpak. Mochten zich dienaangaande knelpunten voordoen, die niet kunnen wachten op een planning volgens de trajectaanpak, dan zullen deze met voorrang worden opgepakt.

De heer Nicolai vraagt of het mobiliteitsprogramma in april wordt verwacht. Het realisatieplan is daar een integraal onderdeel van en stukken kunnen dan in samenhang worden besproken.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof bevestigt dit.

De voorzitter rondt hiermee vervolgens de behandeling van de statenbrief voortgangsrapportage 2017 realisatieplan Fiets af.

5. TER INFORMATIE

- 5.1 Memo GS gedeputeerde Verbeek-Nijhof betreffende overleg OM en politie over Verkeershandhaving.**
- 5.2 Memo GS gedeputeerde Verbeek-Nijhof over maatregelen en onderzoeken programma Toekomst 201**
- 5.3 Memo GS gedeputeerde Van den Berg betreffende tussentijdse bijstuur- en evaluatiemomenten Energiefonds**
- 5.4 Rapportage noodprocedure Keolis Nederland**
- 5.5 Statenbrief vaststelling subsidie stichting Incubeter**
- 5.6 Statenbrief bermverharding N226 en N204**
- 5.7 Statenbrief resultaten MIRT onderzoek Oostkant Amsterdam**
- 5.8 Memo GS gedeputeerde Verbeek-Nijhof betreffende schriftelijke beantwoorden vragen regiotaxi**
- 5.9 Memo GS gedeputeerde Verbeek-Nijhof betreffende stand van zaken Maarsbergen**
- 5.10 Memo GS gedeputeerde Verbeek-Nijhof betreffende teurgkoppeling Talking Traffic**
- 5.11 Memo GS gedeputeerde Verbeek-Nijhof betreffende toezeggingen OV uit commissie 20 november 2017**
- 5.12 Ingekomen brief betreffende trajectcontrole op de N230**

7. Sluiting

De voorzitter sluit het openbare deel van deze vergadering af.