

**Notulen van het verhandelde in de vergadering
van Provinciale Staten van Utrecht
gehouden op 12 juli 2018**

(vervolg van de vergadering van 9 juli 2018)

Bladwijzer

op de notulen van Provinciale Staten van Utrecht

Vergadering 12 juli 2018

MILIEU, MOBILITEIT EN ECONOMIE

Voorstel van Gedeputeerde Staten van 5 juli 2018, dienst/sector Mobiliteit, nummer PS2018MME15, inzake Mobiliteitsprogramma 2019-2023.

Daartoe besloten

PS2018MME15

Amendement A21, ingediend door de fracties van GroenLinks, D66, ChristenUnie en VVD, inzake bredere opgaven Mobiliteitsprogramma.

Het amendement is aanvaard.

Daartoe besloten

Amendement A22, ingediend door de fracties van GroenLinks, D66 en ChristenUnie, inzake verdubbeling aandeel fiets is integrale opgave.

Het amendement is aanvaard.

Daartoe besloten

Amendement A23, ingediend door de fracties van GroenLinks, D66 en ChristenUnie, inzake samenwerkingsagenda klimaatbeleid Verkeer.

Het amendement is aanvaard.

Daartoe besloten

Amendement A24, ingediend door de fractie van de ChristenUnie, inzake financiering van het fietsnetwerk.

Het amendement is verworpen.

Daartoe besloten

Amendement A25, ingediend door de fractie van de ChristenUnie, inzake meer lucht voor een efficiënt OV.

Het amendement is verworpen.

Daartoe besloten

Amendement A26, ingediend door de fractie van de PvdD, inzake WHO normen in processtappen.

Het amendement is aanvaard.

Daartoe besloten

Motie M68, ingediend door de fracties van de VVD, CDA en D66, inzake smart mobility in De Ronde Venen en Stichtse Vecht.

De motie is aanvaard.

Daartoe besloten

Motie M69, ingediend door de fracties van D66, VVD, ChristenUnie en CDA, inzake fietspad van de toekomst.

De motie is aanvaard.

Daartoe besloten

Motie M70, ingediend door de fractie van D66, inzake een plaatje zegt meer dan duizend woorden.

De motie is aanvaard.

Daartoe besloten

Motie M71(a), ingediend door de fracties van de SP en PvdA, inzake OV onder eigen regie.

De motie is verworpen.

Daartoe besloten

Motie M72, ingediend door de fractie van de SP, inzake niet kappen maar handhaven.

De motie is verworpen.

Daartoe besloten

Motie M73, ingediend door de fractie van de SP, inzake waar een wil is, is een weg.

De motie is verworpen.

Daartoe besloten

Motie M74, ingediend door de fractie van de SP, inzake westelijke ontsluiting Amersfoort: beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald.
De motie is ingetrokken.
Daartoe besloten

Motie M75, ingediend door de fracties van GroenLinks, D66, ChristenUnie en PvdA, inzake vooruit met de fiets!
De motie is aanvaard.
Daartoe besloten

Motie M76, ingediend door de fractie van de ChristenUnie, inzake de vaart in dataverzameling en analyse.
De motie is aanvaard.
Daartoe besloten

Motie M77, ingediend door de fractie van de ChristenUnie, inzake snel werken aan snelfietsroutes USP.
De motie is verworpen.
Daartoe besloten

Motie M78, ingediend door de fractie van de PvdD, inzake fietsvergoeding.
De motie is overgenomen.
Daartoe besloten

Motie M79, ingediend door de fracties van de SGP en ChristenUnie, inzake voorkom tegenvallers.
De motie is verworpen.
Daartoe besloten

Motie M80, ingediend door de fractie van de SGP, inzake toekomstbestendige inkomsten mobiliteit.
De motie is verworpen.
Daartoe besloten

STATEN (provinciale)

Mededelingen

Presentielijst vergadering 12 juli 2018

Voorzitter:	W.I.I. van Beek, commissaris van de Koning
Griffier:	mevr mr. C.A. Peters
VVD	B.M.H. de Brey, Doorn J.J. van Doesburgh-Ferweda, Loenen aan de Vecht mevr. drs. N. Eijlsbroek, Utrecht mevr. ir. A.A. Ens, Amersfoort drs. J. Germs, Renswoude mevr. J.A. Godschalx-Dekker, Abcoude drs. A.H.L. Kocken, Utrecht R. van Reenen, IJsselstein mevr. ir. J.C.V. Vaessen, Utrecht
D66	drs. J.G. Boerkamp, Utrecht mevr. H. Chidi, Amersfoort mevr. drs. A.W.T. Dercksen, Baarn M.J. de Droog Msc RA, Utrecht mr. dr. M.C.J. Groothuizen, Zeist ir. N.J.P. Hoefnagels, Bunnik dhr. S. Kraaijeveld, Utrecht P.D. Overkleeft, Utrecht mevr. A.M. Schneiders, Utrecht
CDA	ing. D.G. Boswijk, Wilnis drs. A. Mourik-Geluk, Utrecht W.G.J. Wijntjes, Nieuwegein
PvdA	mevr. drs. J.P. d'Hondt, Utrecht mevr. N.A. Krijgsman, Utrecht drs. C. de Kruijf, Leusden
PVV	ir. R.G.H. van Muilekom, Amersfoort mevr. E.J. Broere-Kaal, Soest R.G.J. Dercksen, Bosch en Duin ir. H. IJssennagger, Bilthoven drs. W.J. Ubaghs, Maarssen
SP	M.H.O. Boer, Bilthoven mevr. A.M. Poppe, IJsselstein H. Toutouh, Nieuwegein
GroenLinks	drs. F.H.W. Bekkers, Bilthoven mevr. A.C. Boelhouwer, Wijk bij Duurstede ir. H.P. van Essen, Utrecht mevr. drs. E. Kotkamp, Nieuwegein
ChristenUnie	mevr. N. de Haan-Mourik, Amersfoort drs. C.J. van Kranenburg, Driebergen-Rijsenburg A.J. Schaddelee, Houten
PvdD	mevr. H.J. Keller, Driebergen-Rijsenburg mevr. F.M. van Kooten-Arissen LLB, Utrecht
SGP	G. van Leeuwen, Houten P.A. van Leeuwen, Rhenen
50Plus	mevr. W.M.M. Hoek, Vreeland
Afwezig:	mevr. drs. A.J. Dekker, Odijk (D66) J.M.W. Jansen, Baarn (CDA) mevr. T. Koelewijn-Koelewijn, Bunschoten (CDA) mevr. M.G. Noordenbos, Maarssen (SP) H.O. Suna, Soest (PvdA) C. Westerlaken, Lopik (CDA)

Leden van Gedeputeerde Staten:

drs. ing. P. van den Berg, Amersfoort
mevr. drs. M.W.J. Maasdam-Hoevers, Zeist
mevr. A.M.A. Pennarts-Pouw, Montfoort
drs. D.D. Straat, Zaanstad

Heropening openbare vergadering.

De VOORZITTER: Ik heropen de vergadering.

Mededelingen.

De VOORZITTER: Ik heb een paar mededelingen. Er is een aantal leden afwezig vanavond. Dat zijn: de heer Westerlaken, mevrouw Hoek, de heer Suna en mevrouw Koelewijn. Daarnaast zal een aantal leden wat later binnen komen, omdat wij de afspraak hadden dat zij eerst thuis hun werkzaamheden zouden verrichten. In de loop van de vergadering zullen wij noteren wie er later arriveren.

Er gaat een aanmeldingslijst rond waarin wij u vragen om in te tekenen voor de statenexcursie van 27 augustus van 12.00 uur tot 22.00 uur. Ik hoop dat u in de gelegenheid bent daarbij aanwezig te zijn.

Statenvoorstel Mobiliteitsprogramma 2019-2023.

De VOORZITTER: Dan ga ik over tot de behandeling van het statenvoorstel Mobiliteitsprogramma 2019-2023. Dat is agendapunt 19 van de vergadering van 9 juli en agendapunt 3 op de agenda die vandaag is rondgegaan. Er wordt onmiddellijk een vraag van orde gesteld.

De heer MOURIK-GELUK (CDA): Mijnheer de voorzitter! Mijn excuses, ik dacht dat u nog een rondje ging maken of er nog meer afwezigen zijn. De heer Jansen van het CDA is namelijk afwezig.

De VOORZITTER: De heer Jansen is afwezig en de anderen komen later. Dan geef ik het woord aan de heer Van Reenen.

De heer VAN REENEN (VVD): Mijnheer de voorzitter! Mobiliteit is in ieders leven van belang. Het verbindt mensen, hun activiteiten, hun leefomgeving en maakt de provincie Utrecht tot een aantrekkelijke vestigingsplaats. Dagelijks kiezen mensen hoe ze zich verplaatsen naar werk, school, sport en vrienden. Een keuze die zij volstrekt vrij moeten kunnen maken met als afweging welk vervoermiddel op dat moment het beste past bij hun eigen vervoersvraag, hun mogelijkheden en hun wensen. De keuze is afhankelijk van het aanbod. In het buitengebied is het openbaar vervoersnetwerk niet zo fijnmazig dat je overal op elk moment snel kunt komen. Tegelijkertijd is er in de stedelijke gebieden niet overal voldoende ruimte om per auto te reizen. Kortom, keuzevrijheid in de manier waarop mensen willen reizen is voor de VVD belangrijk. Uiteindelijk is het doel om snel en comfortabel op de plaats van bestemming te komen. Mobiliteit is een voorwaarde voor een goed draaiende economie en voor maatschappelijke participatie.

Tijdens de PCL expertmeeting van 15 maart zei een van de experts: "Mobiliteit is het bloed en de zuurstof voor een gezond en vitaal land." Het voorliggende mobiliteitsprogramma is een uitwerking van de provinciale mobiliteitsvisie en daarbij geïntegreerd de mobiliteitsvisie grootstedelijk Utrecht van het BRU met een looptijd tot 2023 en geeft een doorkijk tot 2028. De VVD wil in onze provincie een goede bereikbaarheid per fiets, openbaar vervoer en de auto. Een vrije keuze is steeds het meest passende vervoersmiddel voor elke reis. Een reis die voorspelbaar en comfortabel moet zijn, maar alles in een gezonde en verkeersveilige omgeving. Dat willen wij bereiken door niet alleen vraag en aanbod met elkaar te verbinden, maar vooral door een integrale en innovatieve aanpak. Niet alleen mobiliteit, niet alleen woningbouw maar een integraal samenhangende visie op woningbouw, energie, luchtkwaliteit, recreatie, geluidshinder en leefbaarheid waarvan mobiliteit onlosmakelijk deel uit maakt. Het integrale geheel moet landen in de omgevingsvisie. Alle onderwerpen die ik zojuist noemde kunnen beleidsneutraal overgenomen worden in de omgevingsvisie. Wat de VVD betreft is er geen reden om te wachten met dit integratievraagstuk. Dit zal tot uitdrukking komen in een motie die door collega Van Essen mede namens de VVD ingediend zal worden.

De vrijheid van het kiezen van een vervoersmiddel kan vergemakkelijkt worden door de aanleg van veilige multimodale knooppunten op strategische plekken met goede voorzieningen. Uiteraard met

comfortabele en bedrijfszekere mobiliteitsvoorzieningen, maar ook naar een plek waar je naar de kapper kunt gaan, je pakketjes of boodschappen ophaalt, je kleding naar de stomerij brengt en waar je je fiets kunt repareren of onderhouden.

Een andere innovatieve oplossing van het mobiliteitsvraagstuk is 'smart mobility'. Nieuw ICT-oplossingen die bijdragen aan een betere geleiding van het verkeer en informatievoorziening. Het vergemakkelijkt de keuzevrijheid. Het is de uitdaging om deze slimme oplossingen voor iedereen gebruiksvriendelijk beschikbaar te laten zijn, ook voor mensen die minder digitaalvaardig zijn. Benut en ontwikkel deze slimme oplossingen. In de provincie Noord-Holland zijn er pilots met 'smart mobility' op de N201 rond Schiphol. De VVD is ervoor dat deze pilots worden uitgebreid naar het Utrechtse deel van de N201 in de gemeenten De Ronde Venen en Stichtse Vecht. Daarvoor zullen wij een motie indienen.

Motie M68 (VVD, CDA, D66): smart mobility in De Ronde Venen en Stichtse Vecht

Provinciale Staten van Utrecht, in vergadering bijeen op 12 juli 2018 als vervolg op de vergadering van 9 juli jl., aan de orde hebbende het Mobiliteitsprogramma 2019-2023;

constaterende dat:

- *de provincie de ambitie heeft om middels Smart Mobility vraag en aanbod voor alle verkeersdeelnemers op elkaar af te stemmen;*
- *andere provincies al concrete pilots uitvoeren;*

overwegende dat::

het nu nog onvoldoende concreet is uitgewerkt wat er nodig is om de ambitie voor Smart Mobility te realiseren,

draagt het college van gedeputeerde staten op:

- *in afwachting van een uitvoeringsprogramma Smart Mobility te onderzoeken of er kan worden aangesloten bij de Smart Mobility pilots voor alle verkeersdeelnemers op de N201 rond Schiphol.*
- *en deze pilots, uitgevoerd in de provincie Noord-Holland, uit te breiden naar het Utrechtse deel van de N201 in de gemeenten De Ronde Venen en Stichtse Vecht;*
- *succesvolle resultaten van deze pilots op te nemen in het Mobiliteitsprogramma.*

En gaan over tot de orde van de dag.

In het kader van innovatie willen wij bevorderen dat moderne technieken in de wegenbouw en verlichting worden gebruikt. Collega De Droog van D66 zal in zijn bijdrage daar verder op ingaan en mede namens de VVD een motie indienen.

Naast deze motie is het in het kader van innovatie goed om de OV-chipkaart nogmaals te benoemen. De VVD heeft al eerder opgemerkt dat het raar is dat je na ieder vervoersmiddel moet uitchecken en dan na het overstappen weer moet inchecken. Beter is het om de hele reis van deur tot deur, inclusief bijvoorbeeld de taxi, te kunnen doen met een keer inchecken bij het begin en een keer uitchecken aan het eind. Je kunt het dan tussendoor niet meer vergeten en je hebt maar een keer het starttarief af te rekenen.

Met dit mobiliteitsprogramma wordt het OV-beleid van het BRU en de provincie geïntegreerd. Momenteel bestaan er in de provincie twee OV-concessies naast elkaar, elk met zijn eigen contractvorm, uitstraling en dynamiek. De VVD is er voor dat in het kader van eenduidigheid en efficiency gewerkt wordt naar een provinciale concessie. Op die manier draagt het OV nog meer bij aan het bereikbaar houden van de provincie. In de nieuwe concessie moet direct als voorwaarde gesteld worden dat de reisgegevens beschikbaar gesteld moeten worden aan derden. Zo bestaat er een reizen app 'Tranzer'. Daarop kun je eenvoudig een hele reis plannen van deur tot deur. Alles is beschikbaar. Echter, niet de

OV-gegevens van de provincie Utrecht, omdat Syntus en U-OV deze niet beschikbaar stellen. Dat is niet klantvriendelijk.

Het Mobiliteitsprogramma is een uitwerking van de mobiliteitsvisie. Een breedgedragen en duidelijk programma voor fiets, OV en auto. Een mooi product waarin de 'stakeholders', zoals gemeenten, Rijkswaterstaat, NMU, ROCOV, de Fietsersbond en de partijen in de Staten in diverse consultatierondes zeer serieus zijn genomen en invloed hadden op het uiteindelijke resultaat. De VVD kan zich herkennen in dit resultaat en in dit programma. Daarom zijn wij van harte voor dit programma.

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

De heer DE DROOG (D66): Mijnheer de voorzitter! Mobiliteit is in beweging. Ik zou graag met hoogdravende woorden begonnen zijn over grootse schaalessprongen, drones, zelfrijdende auto's, deelsystemen en alle mogelijke variaties op fietsen en lopen. Zo spectaculair is het helaas niet wat er op dit moment ter besluitvorming voor ons ligt. Wel heeft zich in de afgelopen paar maanden een klein wonder voorgedaan. Het conceptmobiliteitsprogramma wist zo van kleur te verschieten dat er nu een basis ligt om naar de toekomst te kijken. Wij zijn benieuwd hoe dit zich verder zal ontwikkelen. Duidelijk is dat de thema's die D66 belangrijk vindt de aandacht hebben, zoals werken vanuit een multimodale visie, denken in knooppunten, aandacht voor leefbaarheid en slimme oplossingen. Niet dogmatisch, maar gericht op duurzame bereikbaarheid voor iedereen: OV, fiets, auto, slim, zelfrijdend of vraaggestuurd is. Bovendien geeft de financiële bijlage ons een beter inzicht dan voorheen. De ambitie om te focussen op knelpunten is onverminderd. Wij denken daarbij aan grote projecten zoals de Uithoflijn, Zuilense Ring, NRU, Veenendaal Oost en Rhenen. Laten wij zorgen dat daar voldoende vaart in blijft.

Zoals wij in de commissie al aangaven ziet D66 een hoopvolle lijn in dit mobiliteitsprogramma, maar daarmee is het er nog niet. Als wij ons concentreren op de doelen en actielijnen, verdwijnt de visie die wij tussen de regels door lezen als sneeuw voor de zon. D66 wil de onderliggende gedachte graag concreet terugzien in onze projecten. Wat wij in mooie woorden zeggen moeten wij toepassen in de praktijk. GS heeft in de commissie toegezegd dat het die concretisering in de komende uitvoeringsprogramma's gestalte zal geven. D66 ziet de plannen voor die programma's graag tegemoet, zodat wij daar het liefst op korte termijn vorm aan kunnen geven. Kan GS ons dat nogmaals toezeggen?

Dit mobiliteitsprogramma staat vol mooie ambities en ideeën, maar wij weten dat de projecten in de dagelijkse praktijk niet aan alle ambities tegelijkertijd kunnen voldoen. Wij moeten keuzes maken. Mobiliteit staat niet op zich, maar is in een integraal kader opgenomen. GroenLinks zal mede namens D66, ChristenUnie en de VVD een amendement indienen om het integrale karakter van het Mobiliteitsprogramma in de opgave mee te nemen. Wij vragen GS tevens om de ambities die uit de tekst spreken visueel aan ons terug te koppelen wanneer wij verschillende varianten moeten vergelijken. Een mobiliteitsprogramma mag tastbaar zijn. Wij denken daarbij aan de wijze waarop de omgevingswijzer is opgezet. Zo houden wij het verband zichtbaar tussen voorstellen en het Mobiliteitsprogramma, maken wij dilemma's zichtbaar en kunnen daardoor scherper debatteren over de politieke beslissingen die daarin besloten liggen. Wij leggen dit graag voor in de vorm van een motie.

Motie M70 (D66): een plaatje zegt meer dan duizend woorden

Provinciale Staten van Utrecht, in vergadering op 12 juli 2018, voor de bespreking van het Mobiliteitsprogramma;

constaterende dat:

- *het Mobiliteitsprogramma diverse kwalitatieve ambities meegeeft voor het uitvoeren van mobiliteitsbeleid (zoals doorstroming, veiligheid, duurzaamheid, leefbaarheid);*
- *veel van deze indicatoren verwerkt zijn in de tekst van het Mobiliteitsprogramma en niet in concrete 'bullets';*

- mobiliteit een belangrijk thema is in een integrale afweging (samen met bijv. wonen, ruimte, milieu);

overwegende dat:

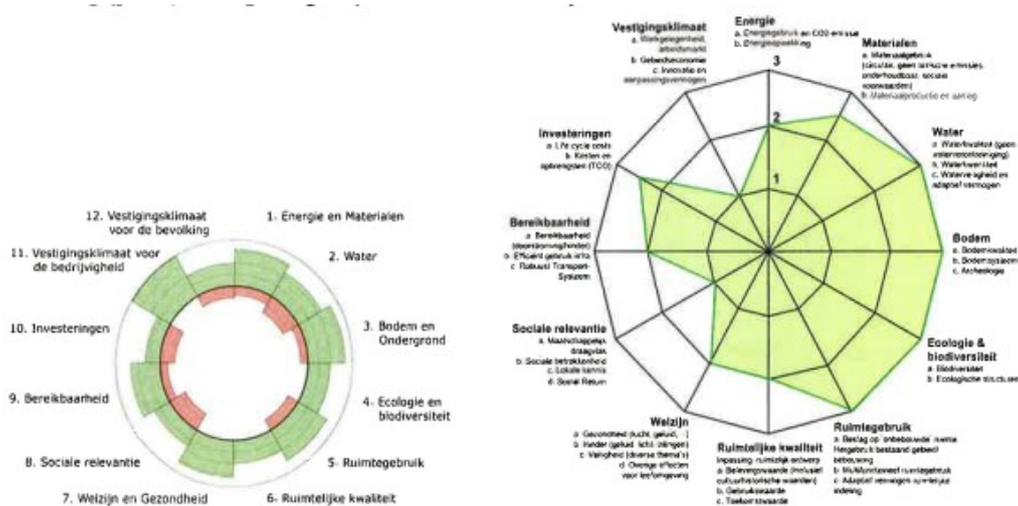
- het belangrijk is om de diverse ambities goed te wegen;
- er altijd dilemma's zullen bestaan tussen deze ambities;
- het nu vaak zoeken is in tabellen en tekst in samenhang met onze beleidskaders;
- we met de Omgevingswet steeds vaker integrale afwegingen zullen moeten maken;
- visuele samenvattingen bijdragen aan sneller inzicht in dilemma's en daarmee aan de kwaliteit van het politieke debat;

willen Gedeputeerde Staten daarom vragen om:

- het Mobiliteitsprogramma te beschouwen als een mooi begin voor het bespreken van integrale opgaven;
- bij het uitwerken van varianten volgens het Mobiliteitsprogramma Provinciale Staten een meer visuele vorm toe te passen;
- zich daarbij te laten inspireren door de omgevingswijzer;
- in MME van september 2018 pilotprojecten aan te wijzen waar dit getest kan worden;

En gaan over tot de orde van de dag.

Toelichting (plaatjes omgevingswijzer en ambitieweb)



Een van de belangrijke aanpalende beleidsterreinen ligt overigens op het gebied van klimaat. Wij hebben eerder met GroenLinks, PvdA en 50Plus een motie ingediend voor een nadere uitwerking van het klimaat in dit mobiliteitsprogramma. GroenLinks zal mede namens D66 een amendement indienen om die actielijn concreet te maken.

D66 ziet een veranderend landschap van mobiliteit. Innovaties moeten mogelijk gemaakt worden, samen met andere partijen: publiek, privaat en de inwoners van onze provincie. De provincie moet naar de toekomst kijken en die toekomst vormgeven. Daarvoor is durf en daadkracht nodig, ruimte om te experimenteren en om te falen. Sommige provincies gebruiken daarvoor mobiliteitslabs. Voor de provincie Utrecht zien wij een leidende rol in innovatie rondom fietsvervoer. Wij zullen daarom samen met VVD, CDA en ChristenUnie een voorstel uit de gemeente Utrechtse Heuvelrug voorleggen voor het fietspad van de toekomst. Dit fietspad ligt op de kennisas tussen Utrecht en Wageningen en loopt grotendeels langs de N225. De gemeente Utrechtse Heuvelrug werkt het concept uit als innovatie fietspad en experimenteer ruimte. Dat biedt de mogelijkheid om samen met de markt goede initiatieven in de praktijk te testen. Wij denken daarbij aan 'smart mobility-oplossingen' voor fiets, duurzame

materialen, andere soorten van verlichting, verkeersregels voor nieuwe vormen van vervoer zoals speedpedelecs en e-bikes. Uiteraard met de bedoeling om succesvolle innovaties snel te kunnen schalen in onze provincie en de aantrekkelijkheid van de fiets binnen een multimodale aanpak te vergroten. Wij willen dat de provincie Utrecht zich bij dit initiatief aansluit en de broedplaats en 'showcase' voor fietsinnovatie helpt te versterken.

Motie M69 (D66, VVD, ChristenUnie, CDA): fietspad van de toekomst

Provinciale Staten van Utrecht, in vergadering op 12 juli 2018, voor de bespreking van het Mobiliteitsprogramma;

stellen vast dat:

- *fietsen in Nederland populair is;*
- *nergens in de wereld het dagelijks gebruik van de fiets zo groot is;*
- *fietsen en fietsinnovaties een kansrijk en gezond alternatief bieden voor andere vormen van vervoer;*
- *de aantrekkelijkheid van fietsen door innovaties aangejaagd wordt;*
- *ook andere provincies mobiliteitsinnovaties in brede zin stimuleren;*
- *de provincie Utrecht zich kan onderscheiden door in te zetten op fietsinnovaties;*
- *het Mobiliteitsprogramma concreter is over wegenprojecten dan over fietsprojecten;*

wegen mee dat:

- *samenwerking tussen publieke en private sector leidt tot versnelling van innovaties;*
- *tussen de steden Utrecht en Wageningen, via de gemeenten Zeist, Utrechtse Heuvelrug en Rhenen, een bestaande fietsroute ligt die mogelijkheden biedt te experimenteren met vernieuwingen op fietsgebied;*
- *er op de verbindingen tussen de steden Utrecht en Wageningen instituten en organisaties zijn gevestigd die zich interesseren voor mobiliteit en duurzaamheid (RIVM, Wereldnatuurfonds, IVA, Staatsbosbeheer, Triodos, Prorail/NS, Universiteiten van Wageningen en Utrecht), de kennisas;*
- *de gemeenteraad van Utrechtse Heuvelrug op 16 maart 2017 een motie aannam om het fietspad van de toekomst te ontwikkelen langs de kennisas Utrecht - Wageningen;*

dragen gedeputeerde staten daarom op om:

- *in samenwerking met bovengenoemde en andere welwillende partijen het fietspad langs de N225 tot 'Fietspad van de Toekomst' te maken door het fietspad tot experimenteerruimte te benoemen;*
- *vanuit bestaande kaders experimenten aan te dragen voor dit fietspad;*
- *succesvolle experimenten over te nemen in het realisatieplan fiets.*

En gaan over tot de orde van de dag.

Toelichting

We laten het idee over wat die innovaties zijn bewust open en vrij aan participerende organisaties om een beeld te krijgen van de mogelijkheden:

- *verduurzaming van materialen;*
- *wijze van verlichting;*
- *laadmogelijkheden langs het fietspad;*
- *regelvrije/-luwe zones om te experimenteren met andere vormen van fietsverkeer (speedpedelecs, e-bikes);*
- *smart mobility-oplossingen (slimme verkeerslichten, feedback in wegdek over groene golf)*
- *technieken om sneller en goedkoper ongelijkvloerse kruisingen te realiseren (3D geprinte fiets-tunnels);*
- *schuilplaatsen voor regen;*
- *etc etc...*

Uit de nieuwe overzichten van de begroting blijkt dat wij jaarlijks een gelijk vast bedrag voor de fiets bestemmen. Gelet op de urgentie die verschillende partijen in en buiten deze vergadering op de realisatie van het fietsnetwerk leggen, vraagt D66 aan GS of het mogelijk is om de gelden naar voren te halen, zodat wij sneller en met meer regie aan fietsprojecten kunnen werken.

Gelet op de recente discussie in de BO MIRT willen wij dit mobiliteitsprogramma in een breder kader plaatsen. Utrecht staat de komende jaren voor een grote woningbouwopgave. De daarbij behorende mobiliteitsopgave zal niet kleiner zijn. Wij dagen GS daarom uit om samen met al onze 26 gemeenten en in samenspraak met relevante marktpartijen op korte termijn tot concrete voorstellen te komen richting het Rijk over welke 'hubs', welke woningbouwlocaties, welke nieuwe infrastructuur en in welke volgorde. Dan weten wij waar wij kunnen beginnen, zodat de provincie Utrecht een creatieve, innovatieve en economische motor met een mooie en groene omgeving kan blijven. Wij roepen iedereen op om met deze opgave groot te denken en klein te handelen, zodat wij die dromen waargemaakt kunnen krijgen.

De VOORZITTER: De moties zijn voldoende ondertekend en maken deel uit van de beraadslaging. Ze kunnen worden vermenigvuldigd en rondgedeeld.

De heer MOURIK-GELUK (CDA): Mijnheer de voorzitter! Het CDA heeft een korte inbreng. Wij hebben een goed gevoel bij dit programma. Ik zie dit als een soort fruitmand, maar wel een waar muziek in zit. Tegelijkertijd moeten wij het voorliggende programma niet overschatten en niet onderschatten. Niet overschatten in de zin dat wij vanavond niet moeten proberen om alles tot achter de komma dicht te regelen. Niet onderschatten, omdat er echt een stap is gemaakt, bijvoorbeeld door het begrip 'overstappen' op deze manier neer te zetten. Wij kunnen ons goed vinden in het urgentiebesef dat verwoord wordt in deze nota en in de verschillende lijnen zoals deze uitgewerkt worden.

Het CDA hecht zeer veel waarde aan meer OV op maat, zoals in het plan wordt aangekondigd. Wij hopen daarvan snel meer uitwerking te zien. Te meer omdat dat voor de toekomst een belangrijke oplossing is. Tegelijkertijd vinden wij het jammer dat de mobiliteit met allure verder niet is uitgewerkt in een plan. Wij hadden gehoopt dat dit een plek zou krijgen in het inpassingsfonds. Wij begrijpen dat dit nog langer duurt.

Over het geheel genomen is het Mobiliteitsprogramma een goed werkbaar stuk en wij verwachten de- gelijk uitgewerkte programmalijnen. Deze zullen wij dan beoordelen.

Mevrouw d'HONDT (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Het Mobiliteitsprogramma 2019-2023 heeft de ondertitel 'Overstappen' meegekregen. Op de voorkant van het mooi uitgegeven boekje staat een foto van een bankje bij Utrecht Centraal Station waar mensen zitten te wachten tussen twee busperrons. Beter had ik het mobiliteitsbeleid van de provincie niet in beeld kunnen brengen.

De provincie wacht af. Zij heeft weliswaar een langetermijntoekomstvisie U Ned, maar durft nog niet de bijbehorende keuzes te maken. Het Mobiliteitsprogramma voorziet in het accommoderen van de mobiliteitsvraag van vandaag en stuurt niet actief op de vormen van mobiliteit die passen bij het Utrecht van de toekomst. Dit is een vorm van mobiliteit die niet de bereikbaarheid voorop stelt, maar in balans brengt met andere doelen die net zo belangrijk zijn: gezondheid, energietransitie, landschappelijke kwaliteit en vooral mobiliteit als voorwaarde voor mensen om volwaardig deel te nemen aan de maatschappij. Mevrouw Ens sprak hierover afgelopen maandag in haar bijdrage bij de Rondweg Oost Veenendaal nog prachtige woorden die mij uit het hart gegrepen zijn. Om actief vorm te geven aan vormen van mobiliteit die wel passen bij een vooruitstrevende provincie moet er nu al een andere koers worden ingezet. Minder investeren in meer asfalt en spoor en meer kijken naar andere vervoersconcepten en slimme combinaties van vervoerswijzen.

Naast een schaa sprong OV is er een schaa sprong fiets nodig, zoals wij in het debat over de kadernota al hebben bepleit. Verschillende fracties zullen hierover vandaag moties en amendementen indienen die wij van harte ondersteunen. Zelf hebben wij nog een concrete suggestie om de schaa sprong fiets

echt kracht bij te zetten. Als je het kaartje met de te realiseren snel- en hoofdfietsroutes uit het Mobiliteitsprogramma bekijkt, dan zie je dat deze routes vaak ophouden bij de bebouwde kom. Dat schiet niet op. De provincie moet zelf de regie nemen om een dekkend netwerk van fietsroutes te realiseren. Anders dan de naam van het realisatieplan fiets doet vermoeden, neemt de provincie daarin niet actief het voortouw, maar is het een subsidieregeling waarvan het initiatief aan de gemeenten wordt gelaten. Dit vinden wij te passief. Daarom zullen wij een motie mede-indienen die de fietsambitie uit de verkenningensfeer haalt en vraagt om meer regie.

Daarnaast is een wezenlijk onderdeel van een toekomstbestendig mobiliteitsbeleid de schaa sprong OV. In het Mobiliteitsprogramma wordt hieraan gelukkig aandacht besteed. Wat de PvdA betreft moet hierbij serieus gekeken worden naar een andere manier van aanbesteden in de aanloop naar 2023 als de huidige concessies van zowel U-OV als Syntus aflopen. Wij hebben de afgelopen tijd gemerkt dat deze vorm van marktwerking onder het motto van vraaggestuurd OV leidt tot onvoldoende democratische controle en perfecte prikkels. Meer mensen maken gebruik van het OV, maar dit zijn niet de mensen die dit het hardste nodig hebben om deel te kunnen nemen aan de samenleving. Wie bijvoorbeeld niet meer met de bus gaat is mevrouw Hooijmans uit Amersfoort die moeilijk loopt en een rollator nodig heeft. Eerst had men al de bushalte bij het winkelcentrum waar zij woont verplaatst naar 500 meter verderop. Vervolgens zijn de gelijkvloerse bussen van Connexxion vervangen door Syntus-bussen met een opstapje onder de zitplaatsen waardoor zij daarvan geen gebruik meer kan maken. Zij kreeg hoop toen in de bussen klapstoelen werden aangebracht, maar daar bleek zij niet rechtop te kunnen zitten omdat de rugleuning naar voren helt. Aandacht voor toegankelijkheid is niet belangrijk, maar is een uitgangspunt van goed OV. Dat betekent dat bussen daar al bij het ontwerp op worden ingericht. Dan hoeven incheckpalen achteraf niet verlaagd te worden, omdat je er niet bij kunt als je in een rolstoel zit.

Een ander voorbeeld van het vraaggestuurd OV betreft de impasse in Leusden-Zuid. Er is een duidelijke vraag vanuit de Leusdense politiek om het aanbod van het openbaar vervoer daar weer terug te brengen op het oude niveau. Het college was bereid een behoorlijke financiële bijdrage te leveren.

De heer VAN ESSEN (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter! Ik hoorde mevrouw d'Hondt zojuist zeggen de toegankelijkheid van openbaar vervoer belangrijk te vinden. Dat delen wij zeer met haar. De nieuwe bussen van Syntus zijn getest en dat zorgde voor ongenoegen bij de doelgroep voor wie de toegankelijkheid belangrijk is. Heeft mevrouw d'Hondt ideeën hoe wij voor 2023 hier iets aan kunnen doen zonder dat dit direct tientallen miljoenen euro's kost?

Mevrouw d'HONDT (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Voordat er nieuw materiaal besteld wordt, moet dit getest worden op toegankelijkheid. Niet alleen door het ROCOV. Dat gaat over alle reizigers en de gehandicaptenorganisaties maken daar deel van uit, maar hebben geen beslissende stem. Je moet vooraf meer met minder mobiele gebruikers om de tafel, in plaats van achteraf als al is gebleken dat het niet toereikend is.

Ik was gebleven bij de problematiek in Leusden-Zuid. Er was bereidheid om daar wat aan te doen. Dat bleek echter juridisch niet mogelijk, omdat het de 'business case' van Syntus te veel aantast.

Keuzes voor de toegankelijkheid van het OV, het lijnennet en de arbeidsvoorwaarden voor het personeel worden gemaakt door de vervoerder. Niet door degene die het vervoer betaalt of door degene die democratisch gekozen is om dit belang te beheren, namelijk Provinciale Staten. In het Mobiliteitsprogramma wordt terecht vermeld dat om in 2023 een nieuwe concessieperiode voor te bereiden, er al in 2020 moet worden begonnen met de voorbereidingen daarop. Daarvoor wil de PvdA graag in beeld hebben welke wettelijke mogelijkheden er zijn voor een andere verhouding tussen de markt en de overheid voor het regionale OV. Wat zijn de voor- en nadelen van inbesteden, zoals in andere vervoersregio's gebeurt? Welke varianten zijn daarin mogelijk? Wij vragen de gedeputeerde of hij kan toezeggen dat hij in het kader van het uitvoeringsprogramma OV in de loop van 2019 deze scenario's in beeld kan brengen, zodat wij hierin tijdig een keuze kunnen maken.

Afsluitend zal ik de gedeputeerde aansporen tot enige versnelling en concretisering die nodig is om de provincie van het bankje op het busperon af te krijgen. Alleen door actief keuzes te durven maken bereiden wij ons voor op de mobiliteit van de toekomst.

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

De heer IJSSENNAGGER (PVV): Mijnheer de voorzitter! Mobiliteit is geen doel op zich. Onze kiezers, de burgers in Utrecht, wonen, werken en recreëren in deze mooie provincie. Het reizen daartussen is een noodzakelijk kwaad. Vroeger deden wij dat met paard en wagen, met de postkoets of een trekschuit. Dat was naar, want het was koud en nat als het regende, het was heet als de zon scheen en je zat ongemakkelijk. Gelukkig zijn wij in de honderden jaren die voorbij zijn gegaan vooruitgegaan. Er is welvaart gekomen: de moderne tijd. Tegenwoordig is het reizen comfortabel. Als het warm is, dan is er airco. Er is goede vering en je zit droog. Sommige politici willen onze kiezers die vooruitgang ontnemen en teruggaan naar koud, nat en ongemakkelijk zitten. Dat noemen wij: terug naar de fiets. Weg zijn dan de honderden jaren vooruitgang en welvaart. Wat is de realiteit? De burger laat zich niet dwingen. Het beleid om de automobilist uit de auto op de fiets te krijgen is al tien tot twintig jaar gaande en het mislukt volledig.

De heer VAN KRANENBURG (ChristenUnie): Mijnheer de voorzitter! Tot u spreekt een 56 jarige iets te dikke man die zijn uiterste best doet iets gezonder te leven en daartoe het rijwiel gebruikt. Zou het niet zo kunnen zijn dat de PVV ontzettend achterloopt? Zij heeft geen idee wat de moderne tijd met zich meebrengt. Wij moeten bewegen, buiten zijn en vooral niet in een stinkfile staan. Ziet de PVV dat anders?

De heer IJSSENNAGGER (PVV): Mijnheer de voorzitter! Ik was bijna bij het antwoord op uw vraag gekomen in mijn betoog. De burger kiest voor een eigentijdse comfortabele auto, maar de fiets is er voor de sportbeoefening. De fiets is geen reëel alternatief voor de auto. Vergeet dat.

De heer VAN KRANENBURG (ChristenUnie): Mijnheer de voorzitter! In een aantal gevallen klopt dat. Mijn vrouw is wijkverpleegkundige en kan niet zonder haar auto om bij de klanten te komen. Zelf heb ik een managementbaan en fiets zoveel als ik kan. Waarom moet dat allemaal met een auto?

De heer IJSSENNAGGER (PVV): Mijnheer de voorzitter! Dan zal ik mijn verhaal opnieuw moeten houden. Ik heb gezegd dat de burger zich niet meer laat natregenen. De burger vindt het koud of warm op de fiets en wil comfortabel zitten. De burger komt in een mooi pak en heeft geen zin om te zweten om vervolgens op het werk aan te komen.

De heer VAN KRANENBURG (ChristenUnie): Mijnheer de voorzitter! Ik houd mij vrij intensief bezig met het weer, juist vanwege mijn intensieve gebruik van het rijwiel. Ik houd bij wanneer ik niet ga fietsen: als het echt regent. Heeft de PVV enig idee hoe vaak ik de afgelopen 300 werkdagen niet heb kunnen fietsen vanwege de regen? Het antwoord is drie keer.

De heer IJSSENNAGGER (PVV): Mijnheer de voorzitter! Ik fiets wel eens, maar dan kom ik vaak behoorlijk doorweekt op mijn werk aan. Ik hoef de regen niet van buiten te krijgen, maar wordt nat van binnen met genoeg inspanning.

De heer DE DROOG (D66): Mijnheer de voorzitter! D66 heeft zojuist een motie ingediend om een fietspad van de toekomst mogelijk te maken. Ik hoor u een aantal goede suggesties doen van zaken die wij kunnen onderzoeken op dat fietspad om aan die bezwaren tegemoet te komen. Ik hoor u zeggen dat mensen zich niet laten dwingen. Is het voor de PVV wel mogelijk dat mensen zich laten verleiden tot de fiets?

De heer IJSSENNAGGER (PVV): Mijnheer de voorzitter! Ik ben het met de heer Van Reenen eens dat de burger een eigen keuze moet kunnen maken. Als de burger verleid wordt door de motie van de heer De Droog om op de fiets te gaan zitten, geef hem dan de kans.

De heer DE DROOG (D66): Mijnheer de voorzitter! Mogen wij uw suggesties meenemen als innovaties voor het fietspad?

De heer IJSSENNAGGER (PVV): Mijnheer de voorzitter! Ik ga nog meer suggesties doen. Neem deze graag mee.

De heer DE DROOG (D66): Mijnheer de voorzitter! Wij luisteren graag als u meestemt voor het fietspad. Dan zijn wij tevreden.

De heer VAN ESSEN (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter! Ik ben verbaasd door wat de heer IJssennagger zegt. Er is een aantal grote werkgevers in Nederland, zoals: PWC, Capgemini, Rabobank, ABN Amro, ASR. Dat zijn allemaal bedrijven die er mee bezig zijn om hun werknemers te stimuleren om vaker op de fiets te komen. Mijn buurvrouw woont in Leidsche Rijn, tien kilometer hiervandaan en ging voorheen met de auto, maar gaat nu met de elektrische fiets naar het werk vanuit het oogpunt van gezondheid. Zijn die werkgevers dan zo ontzettend dom of wat vind u daarvan?

De heer IJSSENNAGGER (PVV): Mijnheer de voorzitter! Ik denk dat uw buurvrouw misschien dom is, want als je voor gezondheid gaat moet je niet op een elektrische fiets gaan zitten. Het is de keuze van de automobilist zelf. Wij constateren dat de autowegen vollopen. Kennelijk zijn er veel automobilisten die de keuze niet maken om op de fiets te gaan zitten.

Mevrouw d'HONDT (PvdA): Mijnheer de voorzitter! De PVV veronderstelt dat mensen altijd zelf kunnen kiezen tussen alle vervoermodaliteiten. Wat als zij die keuze niet hebben, omdat zij zich geen auto kunnen veroorloven vanwege de motorrijtuigenbelasting of omdat zij niet kunnen fietsen of autorijden. Hoe moeten deze mensen zich verplaatsen?

De heer IJSSENNAGGER (PVV): Mijnheer de voorzitter! U heeft mij niet horen zeggen dat ik fietsers wil pesten, zoals u automobilisten wilt pesten. Ik wil de mensen de keuze geven om zich te verplaatsen op de manier waarop zij dat willen. Dat leest u in het Mobiliteitsprogramma en vinden wij positief. De mobiliteit moeten wij faciliteren. De PVV gelooft niet in het kunnen sturen van mensen en in het dwingen om mensen dingen te laten doen die zij eigenlijk niet willen.

Mevrouw d'HONDT (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Dus als mensen niet in staat zijn om met de auto te gaan, kunnen zij beter thuis blijven? Dat is dan de enige keuze die hen rest.

De heer IJSSENNAGGER (PVV): Mijnheer de voorzitter! Hoort u mij iets zeggen waardoor mensen met een handicap belemmerd worden in hun mobiliteit?

Mevrouw d'HONDT (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Ik hoor u zeggen dat mensen de keuze moeten hebben om in de auto te stappen. Het kan een fysieke handicap zijn waardoor zij dat niet kunnen of een financiële handicap waardoor zij op de fiets of met de bus moeten gaan. Ik zie die keuzemogelijkheid niet.

De heer IJSSENNAGGER (PVV): Mijnheer de voorzitter! U hoort mij niet zeggen dat de mensen in de auto moeten gaan zitten, maar de mensen die dat willen die mogen dat. Iemand die dat niet wil of niet kan, die moet andere mogelijkheden hebben. Dat ben ik met u eens. Ik was gebleven bij de fiets. De fiets moeten wij vergeten in de keten 'auto'. Het openbaar vervoer kan aanvullend zijn, maar dan moet het openbaar vervoer aan twee voorwaarden voldoen.

De heer DE DROOG (D66): Mijnheer de voorzitter! Ik ondersteun de heer IJssennagger in het idee dat mensen in de auto mogen stappen, maar hoe ziet de auto eruit over 10 tot 15 jaar volgens de PVV?

De heer IJSSENNAGGER (PVV): Mijnheer de voorzitter! Ik ben geen auto-ingenieur en volg de markt niet. U ziet dat daarin bepaalde ontwikkelingen zijn, die er overigens al tientallen jaren zijn. De motoren worden steeds schoner, er worden andere vormen van brandstof gevonden, zoals elektriciteit, waterstof en ongetwijfeld nog een andere vorm. Dat zullen wij zeker niet tegenwerken, als dat de achtergrond van uw vraag is.

De heer DE DROOG (D66): Mijnheer de voorzitter! Zou u deze ontwikkelingen stimuleren?

De heer IJSSENNAGGER (PVV): Mijnheer de voorzitter! De PVV gelooft niet in het stimuleren. De markt kan het voldoende regelen. Wij kunnen het wel faciliteren, maar dat is wat anders. Er is vaker een spraakverwarring. Wij willen graag dingen faciliteren, maar dat is wat anders dan er direct een pot met geld bij zetten.

De heer DE DROOG (D66): Mijnheer de voorzitter! Ik heb niet over geld gesproken, maar bedankt voor uw antwoord.

De heer IJSSENNAGGER (PVV): Mijnheer de voorzitter! Ik was begonnen met de wijze waarop het openbaar vervoer wellicht aanvullend kan zijn voor de automobilist. Dat moet aan twee voorwaarden voldoen. Openbaar vervoer van deur tot deur kun je bijna vergeten of je moet eindeloos overstappen en vaak lang wandelen. De realiteit is dat de meeste burgers van Utrecht buiten de dichtbevolkte gebieden wonen en met de auto naar een bepaalde plaats moeten gaan waar zij gratis dan wel voor een symbolisch bedrag kunnen parkeren om vervolgens snel met het openbaar vervoer op de plaats te komen waar zij willen zijn. Op die manier zie ik mogelijkheden voor het openbaar vervoer, aanvullend op het autogebruik.

Wij missen een adequaat metrosysteem of een vergelijkbaar vervoerssysteem. Het is jammer dat daar waar wij nieuwe woonwijken ontwikkelen niet direct de ontwikkeling van het openbaar vervoer wordt meegenomen. Dat loopt daar achteraan, terwijl je in de ontwikkeling de ruimte had om het aan te leggen zoals je dat had gewild. Daarnaast missen wij in dit land een goed functionerend taxisysteem. In New York hoef je maar je hand op te steken en er is altijd wel een taxi beschikbaar. Je stapt er in en voor een paar dollar kun je je naar een andere plaats laten vervoeren. Waarom kan ik mij in een grote Spaanse plaats van de rand van de stad naar het centrum voor € 4.50 met een taxi laten vervoeren en begin je in Nederland al met een opstaptarief van € 7.50 en wordt dat meestal het dubbele of driedubbele voor een klein ritje? De VVD sprak al eerder over de taxi. Een goed functionerend taxisysteem hebben wij niet. Het taxisysteem staat los van ons mobiliteitssysteem. Het werkt niet in Nederland. Of wij daar grip op krijgen of zelf een alternatief taxisysteem moeten faciliteren weet ik niet, maar wij missen het wel heel erg.

De heer VAN REENEN (VVD): Mijnheer de voorzitter! Ik sprak inderdaad over de taxi in combinatie met de OV-chipkaart. Daarbij zei ik dat mensen van deur tot deur moeten kunnen reizen met een keer inchecken en een keer uitchecken. Van de taxi of het openbaar vervoer tot de plaats van bestemming. Bent u het daarmee eens?

De heer IJSSENNAGGER (PVV): Mijnheer de voorzitter! Dat is erg idealistisch, want een taxisysteem is op particuliere basis. Als je meer vergunningen afgeeft aan kleine taxichauffeurs, dan komt er meer concurrentie en gaat de prijs omlaag. Dat is de markt. Als je al deze mensen moet laten deelnemen aan het OV-chipkaartsysteem wordt het een kostbare en onhaalbare zaak. Dan neem ik voor lief dat ik met mijn chipkaart uitcheck bij de halte en vervolgens met een bankpas in de taxi kan betalen.

De heer VAN REENEN (VVD): Mijnheer de voorzitter! Of je met de OV-chipkaart betaalt of met een bankpas is om het even. Wij roepen het college op om die mogelijkheid te onderzoeken. U zegt gelijk dat dit niet gaat werken. Bent u wel bereid om dat te laten onderzoeken door het college?

De heer IJSSENNAGGER (PVV): Mijnheer de voorzitter! Ik wil het best laten onderzoeken, maar als je dingen laat onderzoeken waarvan je al weet dat het zinloos is, dan vraag ik mij af of je dat moet doen. Ik ben er niet tegen. Als u dat wilt, dan vind ik dat prima als het niet teveel kost. Ik geloof echter niet dat daar iets uitkomt waar wij wat aan hebben.

In het Mobiliteitsprogramma lees ik een terechte constatering dat de provincie Utrecht de komende jaren blijft de groeien. Het aantal banen en het aantal inwoners nemen toe. Dit vergroot de vraag naar mobiliteit en de druk op de bereikbaarheid. De groei van het aantal inwoners is duidelijk niet onze keuze. Het is echter opvallend dat bijvoorbeeld in het PCL-advies de groei van het aantal inwoners niet als de basis van het probleem wordt genoemd. De bevolkingsgroei is onbespreekbaar in de Nederlandse en Utrechtse politiek. Dat is jammer, want dat is de oorzaak. Als je een probleem wilt oplossen, dan moet je beginnen bij de oorzaak. De oorzaak is dat wij met teveel mensen in de provincie Utrecht wonen.

Wij kunnen ons vinden in de opmerking dat er standaard 80 km/h wordt gereden. Ik heb gegoogled na maandag en de meeste benzinemotoren werken het zuinigst en het schoonst bij snelheden tussen de 80 en 110 kilometer per uur. Dat is een attentiepunt dat wij maandag bij de Rondweg Oost Veenendaal mee hadden kunnen nemen. Als een auto rustig 80 km/h kan blijven rijden, dan werkt deze schoner dan wanneer een auto 60 of 50 km/h moet rijden.

In het Mobiliteitsprogramma wordt terecht geconcludeerd dat op veel plekken in de provincie de auto het belangrijkste vervoersmiddel is, bijvoorbeeld in werkgebieden met voldoende parkeergelegenheid of aan de landelijke woongebieden.

Mevrouw POPPE (SP): Mijnheer de voorzitter! Is het niet zo dat het zuinig rijden van auto's te maken heeft met het toerental en een auto zuiniger is als je naar een lager toerental schakelt? Dat heeft toch niks met snelheid te maken?

De IJSSENNAGGER (PVV): Mijnheer de voorzitter! Kennelijk is een benzinemotor niet zo lineair dat hij dat bij alle snelheden kan. Googled u het zelf, ik ben geen deskundige. Een benzinemotor is gemaakt om te lopen tussen iets meer dan 0 km/h en bijna 200 kilometer per uur. Dan kun je aannemen dat een motor het beste loopt bij een snelheid hier tussenin. Dat blijkt zo te zijn.

Mevrouw POPPE (SP): Mijnheer de voorzitter! Dat kun je horen. Als je terugschakelt of doorschakelt hoor je dat een motor rustiger gaat draaien.

De heer IJSSENNAGGER (PVV): Mijnheer de voorzitter! Ik kan met mevrouw Poppe een debat houden, maar wij zijn geen van beide deskundige. Ik heb het gegoogled en rapporten gelezen van verschillende deskundige organisaties die aangeven dat tussen 70 en 90 of 80 en 110 km/h een benzinemotor het schoonst loopt.

Mevrouw POPPE (SP): Mijnheer de voorzitter! Ik plaats van googlen zou het verstandig zijn om te praten met vakchauffeurs.

De heer VAN ESSEN (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter! Ik ben blij dat de heer IJssennagger pleit voor zuinig rijden en zich daar hard voor maakt. Dat is winst. Ik ben benieuwd of hij dat voor alle wegen wilt doen. Moet ik dit zien als een pleidooi om een snelheid van 80 km/h op de NRU en op snelwegen in te stellen?

De heer IJSSENNAGGER (PVV): Mijnheer de voorzitter! Nee. Hoewel het een streven is om zuinig te rijden, is er ook het streven om snel van A naar B te komen. Dan is een snelheid van 80 km/h vaak niet handig en ben je er eerder met 130 km/h.

De heer VAN ESSEN (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter! Dat is jammer. Ik hoopte dat wij elkaar daarin hadden gevonden. Zeker rond steden moeten mensen vaak afremmen en optrekken. Volgens

mij klopt het verhaal dat u zojuist hield niet, want als je naar 80 km/h optrekt en dan weer afremt gebruik je meer brandstof dan wanneer je naar 60 km/h optrekt en weer afremt.

De heer IJSSENNAGGER (PVV): Mijnheer de voorzitter! Als je rustig constant 80 km/h kunt rijden is het zuiniger. Daarvoor is een goede brede weg nodig waardoor er weinig opstoppingen ontstaan. Ik had al eerder gememoreerd dat het positief is dat wij in het mobiliteitsplan lezen dat de mobiliteitsgroei verantwoord geacommodeerd moet worden. Dat betekent dat wij er zijn om de burgers te dienen als zij zich meer willen verplaatsen. Wij voegen daaraan toe dat het zinloos is om auto's te pesten en de automobilist uit de auto in het openbaar vervoer of op de fiets te krijgen.

De PVV zit hier voor de burgers en onze kiezers. Niet andersom. Wij zullen amendementen en moties beoordelen vanuit onze mobiliteitsvisie die ik zojuist toegelicht heb. Wij kunnen ons op hoofdlijnen vinden in het mobiliteitsprogramma.

Mevrouw POPPE (SP): Mijnheer de voorzitter! Ik ben een volksvertegenwoordiger voor een hele andere groep dan die van de heer IJssennagger. Wij hebben wat bedenkingen bij het Mobiliteitsprogramma, omdat de auto een veel te prominente plaats in beslag neemt terwijl de overvolle provinciewegen vaststaan met auto's. Meerdere rapporten geven aan dat wij het zonder beter OV en betere fietsroutes niet gaan oplossen. Wel moeten wij van Europese regels ruim baan geven aan buitenlandse maatschappijen die na een buitenlandse rit een of meer binnenlandse ritten moeten rijden. Wij moeten deze faciliteren en zorgen dat terminals gebouwd worden. Je kunt voor € 39 met het vliegtuig naar Wenen, maar de trein naar Groningen kost veel meer. Met alle buitenlandse bedrijven kun je met de bus naar Lille, maar niet meer naar Cabauw. Het gaat over basale keuzes. Ga je het OV aanbesteden of niet? Heb je liever belbusjes, vrijwilligersbusjes dan reguliere lijnen met goed opgeleide chauffeurs. Als je dat doet krijg je een beter openbaar vervoer waardoor je snel van A naar B kunt en waarschijnlijk mensen de keuze laat maken om de auto te laten staan.

Broodnodige fietsvoorzieningen, zoals tunnels en dergelijke komen niet van de grond. Er wordt wel gezegd dat mensen uit de auto moeten, maar hiervoor worden geen harde euro's uitgetrokken. Wel voor allerlei ontwikkel-, stimulerings- en aanjaagteams en een in onze optiek onnodige ontwikkelmaatschappij. De SP maakt die keuzes wel en komt met een motie om de aanbesteding van het OV drastisch anders aan te pakken.

Motie M71a (SP, PvdA): OV onder eigen regie

Provinciale Staten van Utrecht, in vergadering bijeen op 12 juli 2018, ter bespreking van het Mobiliteitsprogramma 2019-2023;

overwegende dat:

- *aanbesteding van het openbaar vervoer hooguit goedkoper is doordat er gesneden is in de dienstregelingen;*
- *aanbesteding van het openbaar vervoer niet heeft geleid tot een betere bediening van de wijken en dorpen in de provincie;*
- *openbaar vervoer volgens de bestaande Europese regelgeving aanbesteed kan worden, maar niet aanbesteed moet worden;*
- *zeggenschap over het openbaar vervoer van cruciaal belang is om uitvoering te geven aan de beoogde schaa sprong;*

van mening dat:

- *openbaar vervoer een publieke dienst is en geen verdienmodel;*
- *openbaar vervoer derhalve onder rechtstreekse publieke controle moet staan;*
- *openbaar vervoer een van de middelen is om het autogebruik te beperken;*

dragen het college op:

de uitvoering van het openbaar vervoer na de lopende concessie niet zomaar meer aan te besteden, maar te onderzoeken in samenspraak met de andere betrokken overheden, vakbonden en reizigers(organisaties) of het mogelijk is dit onder eigen regie te organiseren.

En gaan over tot de orde van de dag.

De veiligheid op de provinciale wegen is erg belangrijk. Er gebeuren veel ongelukken: eenzijdig, kopstaartbotsingen en aanrijdingen met fietsers en dieren. De schuld hiervan wordt vrijwel meteen neergelegd bij de bomen langs de weg of de berm. Dat is vaak onterecht. Op provinciale wegen geldt een snelheid van 80 of 60 km/h. Als ik op de weg rijd, dan rijden er altijd ongeduldige mensen achter mij omdat zij altijd harder willen rijden dan de maximum snelheid. Wat ons betreft wordt er te snel gegrepen naar middelen om het nog makkelijker te maken om je niet aan de regels te houden. Laten wij eerst kijken of wij dit kunnen handhaven en met snelheidsbeperkingen maatregelen kunnen nemen in plaats van de vaak karakteristieke bomen langs de weg te kappen. Heeft de gedeputeerde gedacht aan het belang van deze bomen voor de luchtkwaliteit, de dieren, de vele insecten die hierin leven en het karakter van het landschap? Weet gedeputeerde Van den Berg nog dat hij een toezegging heeft gedaan dat bij elke boom die wordt omgehaald hij rekening zou houden met de CO₂-opslag van deze bomen?

De heer VAN REENEN (VVD): Mijnheer de voorzitter! Ik heb in het Mobiliteitsprogramma niet gelezen dat onveiligheid op de weg de schuld is van de bomen. Waar leest mevrouw Poppe dat?

Mevrouw POPPE (SP): Mijnheer de voorzitter! Er wordt te snel gegrepen naar bermverharding en bomen kappen. Dat lees je niet letterlijk op een bepaalde pagina, maar door het hele programma heen. Op de Utrechtse Heuvelrug worden ontzettend veel bomen weggehaald. Dat zijn hele karakteristieke bomen.

De heer VAN REENEN (VVD): Mijnheer de voorzitter! Onveilige situaties moeten aangepakt worden. Hierover hebben wij al meerdere malen in de commissie gesproken. Veiligheid staat op nummer een. Het gaat vooral over het gedrag van de bestuurders en komt niet door de bomen. Ik lees nergens in het programma dat de bomen gekapt moeten worden.

De heer DE DROOG (D66): Mijnheer de voorzitter! D66 is benieuwd hoe de SP over het volgende denkt: als de weg verbreed moet worden ten behoeve van de fiets, bent u dan wel bereid om naar de bomen te kijken?

Mevrouw POPPE (SP): Mijnheer de voorzitter! Wij zijn niet bereid om naar de bomen te kijken. Een fietspad is vrij smal en kan er wellicht achterlangs.

De heer DE DROOG (D66): Mijnheer de voorzitter! Een snelfietspad is vaak een breder fietspad. Bent u daarvoor bereid om bomen te kappen.

Mevrouw POPPE (SP): Mijnheer de voorzitter! Het zal ervan afhangen wat voor bomen het zijn, maar daar gaan wij niet direct mee akkoord.

De heer VAN KRANENBURG (ChristenUnie): Mijnheer de voorzitter! Weet mevrouw Poppe hoeveel verkeersongevallen er precies gebeuren en op welke plekken op provinciale wegen?

Mevrouw POPPE (SP): Mijnheer de voorzitter! Dat weet ik niet uit mijn hoofd, maar dat is op te zoeken.

De heer VAN KRANENBURG (ChristenUnie): Mijnheer de voorzitter! Mijn voorstel is dat u dat vraagt aan de gedeputeerde. Wij baseren het beleid op ongeveer 10 tot 15% van de geregistreerde ongevallen. De rest weten wij niet.

Mevrouw POPPE (SP): Mijnheer de voorzitter! Er zijn veel ongevallen die nooit geregistreerd worden en waar wij niks van weten. Dat betekent niet dat dit op te lossen is met bermverharding en met het vernielen van de natuur. Dat kun je waarschijnlijk aanpakken met andere maatregelen, zoals: inhaalverboden, handhaven en het verhogen van de pakkans. Dat is mijn insteek en daarvoor hebben wij een motie gemaakt.

Motie M72 (SP): niet kappen maar handhaven

Provinciale Staten van Utrecht, in vergadering bijeen op 12 juli 2018, ter bespreking van het Mobiliteitsprogramma 2019-2023;

constaterende dat:

- *er op provinciale wegen veel ongelukken gebeuren;*
- *het vaak eenzijdige ongevallen zijn, of aanrijdingen met wilde dieren;*
- *er op provinciale wegen vaak 80 km per uur of meer wordt gereden;*
- *de gedeputeerde in een eerdere discussie heeft toegezegd dat hij bij het kappen van bomen rekening zal houden met de CO₂-opslag door bomen;*
- *de gedeputeerde de provinciale wegen veiliger wil maken door het kappen van bomen, bermverharding en wegverbredingen;*

van mening dat:

- *deze wegen vaak door landschappelijk aantrekkelijke gebieden gaan met hoge natuurwaarden;*
- *er niet onmiddellijk moet worden gegrepen naar middelen als bermverharding, het kappen van bomen en verbreding;*
- *de doorstroming en het milieu gebaat zijn bij snelheidverlagende maatregelen en handhaving van regels;*

verzoeken het college:

snelheidbeperkende maatregelen en handhaving van de verkeersregels voorrang te geven op het verbreden dan wel aanpassen van de berm en het kappen van bomen.

En gaan over tot de orde van de dag.

Dan de N225 oftewel de weg naar Wijk bij Duurstede. Wij hebben mooie aanjaagteams voor de woningmarkt. Toch krijgt Wijk bij Duurstede geen kans om in de eigen woningbehoefte te voorzien, omdat de N225 die niet aankan. Er is een betere aansluiting gemaakt voor de grote bussen voor het Waterliniemuseum en er zijn plannen en er komt geld voor de verbreding van de N201, de Rondweg Oost Veenendaal en de rondweg naar Amersfoort. Er zijn echter nog geen plannen en geld voor een betere aansluiting op de N225 en op de A12 om deze broodnodige woningbouw mogelijk te maken. Wij gaan een motie indienen waarin wij u oproepen een onderzoek te doen naar deze weg, de woningen en de mogelijkheden daar.

Motie M73 (SP): waar een wil is, is een weg

Provinciale Staten van Utrecht, in vergadering bijeen op 12 juli 2018, ter bespreking van het Mobiliteitsprogramma 2019-2023;

constaterende dat:

- *de gemeente Wijk bij Duurstede een plan heeft om 1000 woningen te realiseren voor haar inwoners;*
- *het provinciebestuur deze woningbouw voorlopig afwijst vanwege de knelpunten op de N229 en de aansluiting met de A12;*

overwegende dat:

- de knelpunten op de N201 en op de rondweg-Oost om Veenendaal op dit moment door de provincie voortvarend worden aangepakt, ten behoeve van de ondernemers (o.a. logistieke bedrijven);
- er een betere aansluiting van het waterliniemuseum naar de A12 komt, ten behoeve van extra grote bussen met toeristen;
- er vergesloopte plannen zijn om een nieuwe rondweg om Amersfoort te leggen voor een aantal minuten tijdswinst;
- de provincie niet aan de slag gaat voor de doorstroming op de N229, met het oog op 1000 nieuwe woningen in de toekomst;

dragen het college op

- op korte termijn uit te zoeken hoe de N229 beter doorstroomt en aansluit op de A12;
- hierbij rekening te houden met een toekomstige uitbreiding van Wijk bij Duurstede met 1000 woningen;
- de verbeteringen aan de N229 en de aansluiting op de A12 uit te voeren.

En gaan over tot de orde van de dag.

De heer VAN REENEN (VVD): Mijnheer de voorzitter! In mijn bijdrage heb ik genoemd dat mobiliteit in samenhang moet worden gezien met woningbouw, luchtkwaliteit en leefkwaliteit. Bent u het daarmee eens?

Mevrouw POPPE (SP): Mijnheer de voorzitter! Ja, daarom moet er een onderzoek gedaan worden. Dan kom ik bij de motie over de westelijke ontsluiting in Amersfoort. Dat is een motie die wij gemaakt hebben om de leefbaarheid in Amersfoort op pijl te houden. Wij vragen u om opnieuw te kijken of deze rondweg nog nodig is. Het Meanderziekenhuis dat langs die weg stond is verhuisd en dat resulteert in 400 autobewegingen minder per dag. Wij denken dat het verstandig is om het een en ander te bezien en een pas op de plaats te maken, omdat het project flink duurder zal worden vanwege de natuursteen in de grond die verwijderd moet worden. Kortom, voortschrijdend inzicht zegt ons om een pas op de plaats te maken en goed te kijken of dit nog kan voor dit geld en of het nodig is. Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald.

Motie M74 (SP): westelijke ontsluiting Amersfoort: beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald.

Provinciale Staten van Utrecht, in vergadering bijeen op 12 juli 2018, ter bespreking van het Mobiliteitsprogramma 2019-2023;

constaterende dat:

- de westelijke ontsluiting Amersfoort een einde moest maken aan de files en opstoppingen aan de westkant van de stad;
- het ziekenhuis De Lichtenberg, dat langs de route stond, inmiddels is verhuisd;
- er uit nieuw onderzoek blijkt dat de verkeersdrukke hierdoor met ruim 400 auto's per dag is afgenomen;
- de doorstroming tijdens de spits op de huidige weg veel beter is geworden;

overwegende dat:

- de westelijke ontsluiting Amersfoort mogelijk niet meer nodig is;
- het project in de boeken staat voor € 67,12 miljoen euro gemeenschapsgeld, waarvan € 55 miljoen voor rekening van de provincie;
- er vanwege aanwezigheid van natuursteen in de bodem nog een verhoging van deze kosten te verwachten is;
- er voor het aanleggen van deze route heel veel natuur verloren zou gaan, waardoor de leefbaarheid van veel inwoners in de omgeving achteruit gaat;

dragen het college op:

- om pas op de plaats te maken met de ontwikkeling van de westelijke ontsluiting Amersfoort;
- om nut en noodzaak van dit project opnieuw te laten onderzoeken in een onafhankelijk onderzoek;
- daarbij ook te berekenen of het budget van € 67,1 miljoen nog steeds toereikend is;
- de resultaten z.s.m. te delen met Provinciale Staten.

En gaan over tot de orde van de dag.

De VOORZITTER: De moties zijn voldoende ondertekend en maken deel uit van de beraadslaging. Ze kunnen worden vermenigvuldigd en rondgedeeld.

De heer VAN ESSEN (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter! Wij staan in Utrecht voor een grote opgave. Een provincie waar steeds meer mensen wonen en werken moeten wij goed bereikbaar houden en tegelijkertijd zorgen voor een gezonde, veilige en fijne leefomgeving waarbij wij klimaatneutraal willen worden. Dat vraagt om een integrale benadering waarin bereikbaarheid, ruimtelijke ontwikkelingen en verduurzaming in samenhang worden opgepakt. Daarbij horen mobiliteitsoplossingen die efficiënt omgaan met de fysieke ruimte, milieuruimte en financiële ruimte. Dat kan alleen met integrale oplossingen. Zoals Daan Zandbelt, Rijksadviseur voor de Fysieke Leefomgeving, onlangs zei: "Een oplossing die maar één probleem oplost is geen geschikte oplossing meer." Meer mensen, meer huizen en meer banen op dezelfde ruimte is een uitdaging en tegelijkertijd een enorme kans. Juist in onze regio vinden de meeste inwoners veel dingen die zij nodig hebben binnen fietsafstand. Daarnaast maken de hoge bevolkingsdichtheid in onze provincie en vaak grote vervoersstromen onze provincie bij uitstek geschikt voor hoogwaardig openbaar vervoer.

De opgave zoals geschetst in de inleiding doet in onze ogen nog onvoldoende recht aan de brede uitdaging waarvoor wij staan. Er wordt teveel de suggestie gewekt dat de verkeersgroei en de verdeling daarvan tussen vervoerswijzen een gegeven is, een soort natuurverschijnsel, en dat het de opgave van de provincie is om die groei te faciliteren. Dat doet in onze ogen onvoldoende recht aan de mate waarin bij mobiliteit het aanbod de vraag kan beïnvloeden. Je krijgt waarvoor je bouwt. Dit vraagt om keuzes. Waar er in de jaren '60 plannen lagen om van de Oude Gracht een stadssnelweg te maken, zien wij de laatste tijd gelukkig een tegenovergestelde beweging. Van een tweebaans autoweg dwars door de stad is een singel gemaakt. Elders zien wij hetzelfde gebeuren.

De integrale opgave is de reden dat wij in de provincie Utrecht hoge ambities hebben op het gebied van de fiets. Fietsen is schoon, gezond, er zijn weinig negatieve effecten op de omgeving en is zeer efficiënt in het ruimtegebruik. De fiets is daarmee de ideale vervoerswijze voor veel verplaatsingen. De provincie heeft de ambitie om het aandeel fiets in het woon-werkverkeer te verdubbelen. Dat betekent dat wij voor de fiets een aanmerkelijk hogere groei nastreven dan wat er wordt verwacht. Daarmee zullen naar verwachting de groei van autoverkeer en mogelijk het OV lager uitpakken dan dat op dit moment wordt becijferd. Gelukkig maar.

Om de brede opgave waarvoor wij staan beter te verankeren dient GroenLinks samen met D66, ChristenUnie en de VVD een amendement in dat aangeeft dat de opgave op het gebied van de bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, luchtkwaliteit, geluid en klimaat in samenhang dienen te worden opgepakt. Daarnaast dienen wij samen met de ChristenUnie en D66 een amendement in om de verdubbeling van het aandeel fiets in het woon-werkverkeer te verankeren in de opgave van het Mobiliteitsprogramma.

Amendement A21 (GroenLinks, D66, ChristenUnie, VVD): bredere opgaven Mobiliteitsprogramma

Provinciale Staten van Utrecht, in vergadering bijeen op 11 juli 2018, aan de orde hebbend het Mobiliteitsprogramma 2019-2023;

besluiten:

aan het in het statenvoorstel opgenomen beslispunt "Het provinciale Mobiliteitsprogramma 2019-2023, met inbegrip van de Nota van beantwoording, vast te stellen" toe te voegen:

", met dien verstande dat op pagina 8 van het Mobiliteitsprogramma 2019-2023 tussen het kaartje met de verwachte multimodale groei en het kopje 'ONZE AANPAK' wordt toegevoegd:

"Naast het opvangen van de bereikbaarheidsopgaven, liggen er voor de provincie ook grote opgaven op het gebied van ruimtelijke kwaliteit, luchtkwaliteit, geluid en klimaat die om een oplossing vragen. De provincie wil de bereikbaarheidsopgaven in samenhang met deze andere opgaven oppakken."

Toelichting

In lijn met de mobiliteitsvisies is de opgave van het Mobiliteitsprogramma behalve een goede bereikbaarheid, ook het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit, luchtkwaliteit (in 2030 voldoen aan de WHO streefwaarden), verminderen van schade door verkeersgeluid en realisatie van de nationale en provinciale klimaat- en energiedoelen.

Amendement A22 (GroenLinks, D66, ChristenUnie): verdubbeling aandeel fiets is integrale opgave

Provinciale Staten van Utrecht, in vergadering bijeen op 12 juli 2018, aan de orde hebbend het Mobiliteitsprogramma 2019-2023;

besluiten:

aan het in het statenvoorstel opgenomen beslispunt "Het provinciale Mobiliteitsprogramma 2019-2023, met inbegrip van de Nota van beantwoording, vast te stellen"

toe te voegen:

", met dien verstande dat op pagina 8 van het Mobiliteitsprogramma 2019-2023 tussen het kaartje met de verwachte multimodale groei en het kopje 'ONZE AANPAK' wordt toegevoegd:

"Een toename van het fietsgebruik kan een bijdrage leveren aan veel verschillende opgaven waar de provincie zich voor gesteld ziet. In dat licht is de ambitie om het aandeel fiets in het woon-werkverkeer te verdubbelen."

Toelichting

De doelstelling van verdubbeling van het aandeel fiets in het woon-werkverkeer wordt hiermee integraal onderdeel van de opgave van het mobiliteitsprogramma. Dit doet beter recht aan de prioriteit die deze doelstelling verdient en dat het waarmaken ervan breder is dan alleen uitvoering van het Realisatieplan Fiets.

Het stimuleren van de fiets is een schoolvoorbeeld van een integrale oplossing. De provincie heeft daarvoor hoge ambities. Naast de verdubbeling van het aandeel fiets in het woon-werkverkeer willen wij de kwaliteit van het regionale fietsnetwerk op orde brengen en snelfietsroutes realiseren. De ambities zijn inmiddels uitgewerkt in goede plannen. Dat is winst. Echter, de snelheid en de voortvarendheid waarmee die plannen worden uitgevoerd moet omhoog. Het is voor ons nog onvoldoende helder wat er nodig is om de ambities op het gebied van fietsen waar te maken, zowel in termen van instrumenten als middelen. Waar wij voor het provinciale wegennet lijstjes hebben met knelpunten waar streefwaarden nog niet gehaald worden, ontbreekt dat voor de fiets. Voor de ambitie van het aandeel fiets in het woon-werkverkeer ontbreekt het aan inzicht dat nodig is om dat echt te gaan realiseren. Een ding weten wij zeker, namelijk dat het om meer gaat dan het realiseren en bouwen van fietsinfrastructuur. Het gaat over de invloed van de keuzes van mensen, bijvoorbeeld een werkgeversaanpak, het hiervoor benutten van 'smart mobility' en zelfs het anders opzetten van wijken of woningen. Dit roept de vraag op of de beschikbare middelen en instrumenten zoals genoemd in het Mobiliteitsprogramma toereikend zijn. Om daarin inzicht te krijgen dient GroenLinks samen met D66 en de ChristenUnie een motie in. Die motie vraagt om het huidige uitvoeringsplan Realisatieplan Fiets te actualiseren, inclusief een complete kaart van het beoogde regionale fietsnetwerk met daarin de delen binnen de bebouwde kom. De kaart die in het programma staat en de versie die wij als erratum kregen zijn

nog niet compleet. De delen binnen de bebouwde kom staan er nog niet in en de snelfietsroute tussen Utrecht en Amersfoort staat er nog niet op. Dat verdient nog aandacht. De motie vraagt daarnaast om te bepalen welke punten in het fietsnetwerk de hoogste prioriteit verdienen en om de regie te nemen in het samen met de gemeenten oplossen daarvan.

Motie M75 (GroenLinks, D66, ChristenUnie, PvdA): vooruit met de fiets!

Provinciale Staten van Utrecht, in vergadering bijeen op 12 juli 2018, aan de orde hebbende het Mobiliteitsprogramma 2019-2023;

constaterende dat:

- *de provincie de ambitie heeft om het aandeel van de fiets in het woon-werkverkeer te verdubbelen;*
- *de provincie tevens tot doel heeft om de kwaliteit van het regionale fietsnetwerk in te verbeteren;*

overwegende dat:

het nog onvoldoende duidelijk is wat er nodig is om deze ambities te realiseren;

draagt het college van gedeputeerde staten op:

- *te analyseren wat er nodig is om het doel van het verdubbelen van het aandeel van de fiets in het woon-werkverkeer te realiseren;*
- *te analyseren welke plekken of trajecten nog niet aan het beoogde kwaliteitsniveau voldoen of snelfietsroutes ontbreken;*
- *het huidige uitvoeringsplan (Realisatieplan Fiets) te actualiseren, inclusief een complete kaart van het beoogde regionale fietsnetwerk (waaronder de delen binnen de bebouwde kom) en daarin aan te geven welke knelpunten de hoogste prioriteit verdienen;*
- *de regie te nemen in het samen met gemeenten oplossen daarvan.*

En gaat over tot de orde van de dag.

Dan kom ik op het onderdeel klimaat. De doelstelling van het kabinet om tot 49% minder uitstoot te komen in 2030 is alleen haalbaar bij een opschaling van met name elektrisch rijden en de verandering in het mobiliteitsgedrag. Dat hebben wij kunnen lezen in het klimaatakkoord dat eerder deze week is uitgekomen. Wij zijn heel blij dat in het Mobiliteitsprogramma het thema 'klimaat' is geland. Het stimuleren van de meest energiezuinige vervoerswijze wordt genoemd, maar dit ontbreekt nog bij de actielijnen. De vraag is hoe de provincie dat daadwerkelijk gaat oppakken. Het zou verankerd kunnen worden in een werkgeversaanpak of in 'smart mobility'. Onderwerpen zoals de laadinfrastructuur en het versnellen van de transitie naar emissievrij vervoer worden genoemd, maar ontbreken nog in de actielijnen. Om dat beter te verankeren dienen wij samen met D66 en de ChristenUnie een amendement in dat een actielijn toevoegt die is gericht op het uitwerken van de samenwerkingsagenda klimaatbeleid voor verkeer. De toevoeging van deze actielijn dekt de inzet van de provincie zoals beschreven in de paragraaf over het klimaat, die nog niet tot uitdrukking komt in de nadere actielijnen. In die zin is het een logische aanvulling op wat er al staat. Het lijkt ons verstandig om daarvoor een actielijn in te stellen. Het is daarmee complementair aan de energieagenda waar verkeer bewust buiten is gelaten, omdat dat beter past in het Mobiliteitsprogramma.

Amendement A23 (GroenLinks, D66, ChristenUnie): samenwerkingsagenda klimaatbeleid Verkeer

Provinciale Staten van Utrecht in vergadering bijeen op juli 2018, aan de orde hebbend het Mobiliteitsprogramma 2019-2023;

besluiten:

aan het in het statenvoorstel opgenomen beslispunt "Het provinciale Mobiliteitsprogramma 2019-2023, met inbegrip van de Nota van beantwoording, vast te stellen"

toe te voegen:

" , met dien verstande dat aan de tabel met actielijnen voor het onderdeel Klimaat in het hoofdstuk Kwaliteit van de leefomgeving op pagina 45 van het Mobiliteitsprogramma 2019/2023 wordt toegevoegd."

Toelichting

De toevoeging van deze actielijn dekt de inzet van de provincie zoals beschreven in de tekst in de paragraaf over klimaat, die nog niet tot uitdrukking komt in de andere actielijnen.

Dan de link met de mobiliteitsvisie. Dit nieuwe mobiliteitsprogramma is uitgewerkt binnen de kaders van de mobiliteitsvisies. De provincie Utrecht heeft op dit moment twee mobiliteitsvisies die als uitgangspunt dienen voor ons mobiliteitsbeleid en voor het programma dat wij vandaag bespreken. De visies worden niet herzien. Daardoor lijkt het ons vanzelfsprekend dat beide visies van kracht blijven en samen met het nieuwe programma dat wij vandaag bespreken het mobiliteitsplan vormen. De antwoorden op technische vragen daarover verwachten ons enigszins. Daarom stellen wij concreet aan de gedeputeerde de vraag: kunt u bevestigen dat de provincie de BRU-mobiliteitsvisie samen met de provinciale mobiliteitsvisie in de praktijk als uitgangspunt blijft gebruiken voor het provinciaal mobiliteitsbeleid totdat wij een nieuwe visie hebben? In het kader van de omgevingsvisie moet er een nieuwe mobiliteitsvisie ontwikkeld worden. Dat is nodig in onze ogen, want het mobiliteitsveld is meer in beweging dan ooit. Veel ambities en doelen zijn zeer ambitieus, maar staan nog wel eens op gespannen voet met elkaar en met andere ambities en doelen. In de nieuwe visie dienen met name die spanningsvelden een plek te krijgen. Wij horen graag van de gedeputeerde wanneer het proces van het opstellen van de nieuwe visie gaat starten. Het lijkt ons vanzelfsprekend dat bij die nieuwe visie het programma herzien zal worden. In die zin is dit programma in onze ogen een soort overbrugging.

Dan heb ik nog een aantal concrete vragen aan het college. Wij spraken net al over de toegankelijkheid van bussen en wij zijn blij met het streven om 60 elektrische bussen aan te schaffen ter vervanging binnen de U-OV concessie. Ons verzoek is om daarbij extra te letten op de toegankelijkheid van de bussen. Het is jammer dat dit bij Syntus zoveel onvrede heeft opgeleverd. Het is belangrijk om dat te voorkomen.

Het kabinet heeft in het regeerakkoord aangekondigd pilots te gaan uitvoeren met alternatieve vormen van vervoer en betalingen in samenwerking met de mobiliteitsalliantie. Dat is de samenwerking tussen de organisaties zoals RAI, ANWB en Transport en Logistiek Nederland. De vraag aan het college is of het in overleg met de mobiliteitsalliantie en het Rijk wil onderzoeken of deze pilots in de provincie Utrecht uitgevoerd kunnen worden.

Een andere vraag is: er staan nog geen streefwaarden voor 2023 en de tussenliggende jaren. Kunnen deze toegevoegd worden bij de begroting 2019?

Dan heb ik nog een vraag over de westelijke ontsluiting bij Amersfoort. Ik heb begrepen dat er een financiële toets komt voorafgaand aan de daadwerkelijke aanbesteding om te kijken of het project binnen het beschikbare budget haalbaar is. Dat is een toets in opdracht van de gemeente. Gezien de ervaringen met kostenoverschrijdingen op andere projecten, zoals de Uithoflijn en het dunder worden van Maarsbergen, zijn wij benieuwd of het college al iets durft te zeggen over het risico of het veel duurder wordt. Wilt u ons op de hoogte houden van de uitkomsten van het onderzoek van de gemeente?

Tot slot complimenteer ik de ambtenaren voor het enorme werk dat verzet is om dit programma uit te werken. Dat heeft een aantal verslagen gekost. Ik complimenteer zowel de gedeputeerde als de ambtenaren dat de Staten tweemaal de mogelijkheid is geboden om input te geven op conceptversies. Dat hebben wij zeer gewaardeerd en daar hebben wij uitgebreid gebruik van gemaakt.

De VOORZITTER: De amendementen en de motie zijn voldoende ondertekend en maken deel uit van de beraadslaging. Ze kunnen worden vermenigvuldigd en rondgedeeld.

De heer VAN KRANENBURG (ChristenUnie): Mijnheer de voorzitter! Deze versie van het stuk is een stuk beter te verteren dan voorgaande varianten. Dit stuk bevat betere teksten en de memo vol toelichting, de beschikbaarheid van MIP en MOP en de nota van beantwoording dragen daar veel aan bij. Veel plannen zijn vanuit een bepaalde visie geredeneerd op zijn minst logisch, consistent, financieel overwogen en doelgericht. Die duidelijkheid maakt tegelijkertijd duidelijk dat er licht zit tussen de achterliggende visie van dit plan, die ik kort zal aanduiden als de automaat of auto centraal, en de ideeën van de ChristenUnie. Men gaat er in dit mobiliteitsprogramma teveel vanuit dat de auto het enige dragende vervoermiddel is en dat dat zo moet blijven. De ChristenUnie kijkt hier anders tegen aan. Moet de groei van het autoverkeer volledig geaccommodeerd worden of kan het anders? Wij menen van wel. Uit diverse collegeakkoorden binnen de provincie blijkt dat anderen dit met ons menen. Groei is niet goed als dit ten kosten gaat van de leefomgeving, de natuurlijke hulpbronnen en van onze belangen en die van onze kinderen. Andere keuzes zijn aangewezen dan die van de automaat. Geef de auto niet meer ruimte dan hij al heeft. Kies voor een andere benadering voor mobiliteit en maak OV en fiets prioritair in aandacht en middelen. Extra wegruimte voor de auto moeten wij alleen daar accommoderen waar de omgeving anders te veel last ondervindt.

Het Mobiliteitsprogramma geeft invulling aan de eerder vastgestelde mobiliteitsvisie uit 2014. Wat ons betreft is deze aan herziening toe, omdat het fietsgebruik zeer toeneemt en de techniek van het fietsen ontwikkelt zich snel. Het fietsgebruik neemt vooral toe op plekken waar de weginfra het verkeersaanbod niet of nauwelijks kan faciliteren, zoals bij het USP waar elke dag in de ochtend en in de middag lange rijen auto's staan. De snelfietsroutes daarheen komen maar niet van de grond, omdat de gemeenten moeizaam komen tot de door de provincie geëiste cofinanciering. Het USP heeft een bereikbaarheidsprobleem en de fiets kan daaraan een serieuze bijdrage leveren. Laten wij ons niet langer laten tegenhouden door een toevalligheid van beschikbare middelen of beschikbare wil bij gemeenten om te komen tot een door ons gewenste snelfietsroute. Ik zal daarom de motie snel werken aan snelfietsroutes USP indienen.

Motie M77 (ChristenUnie): snel werken aan snelfietsroutes USP

Provinciale Staten van Utrecht, in vergadering bijeen op 12 juli 2018, handelende inzake het Mobiliteitsprogramma 2019 - 2023;

overwegende dat:

- *de bereikbaarheid per fiets van het USP beter kan;*
- *dat thans voor het aanleggen van fietspaden/snelfietsroutes cofinanciering door gemeenten verplicht is;*
- *de gemeenten niet allen bereid en/of in staat zijn een financiële bijdrage te leveren;*
- *dat daardoor de aanleg van fietsroutes vertraagd wordt;*

roepen het college op:

- *de Staten een voorstel voor te leggen waarin het financieringsbeleid van fietsinfrastructuur (cofinanciering door gemeenten) wordt gewijzigd, en wel zodanig dat het provinciebestuur ook fietsvoorzieningen aan kan leggen geheel voor rekening van de provincie;*
- *tegelijkertijd aan PS een voorstel voor te leggen voor een hoogwaardig fiets(snel)padennetwerk naar het USP.*

En gaat over tot de orde van de dag.

Met deze motie wordt een concreet doel beoogd. Daarnaast ziet de ChristenUnie graag een verdere kanteling in het denken over mobiliteit. Ik neem u mee naar pagina 15 tot en met 17 waar het gaat over knelpunten en doorstroming. Op pagina 16 wordt gemeld dat er gekeken wordt naar benuttingsmaatregelen, rekening houdend met alle mobiliteit. Daar wordt verwezen naar 'smart mobility', hoofdstuk 10. Dat hoofdstuk doornemend constateer ik dat het hier vooral gaat over het bedenken van oplossingen op basis van onder andere 'big data'. De afgelopen jaren en maanden heb ik bij herhaling gevraagd om

concrete data. Over aantallen fietsers is weinig bekend. Vaak komt de provincie niet verder dan voorzichtige schattingen. Hoe kun je dan serieus beleid maken op het terrein van de fiets? Een andere vraag waarop geen inhoudelijk antwoord kwam was de hoeveelheid lokaal verkeer op de NRU. Wij weten het gewoonweg niet.

Op pagina 49 schrijft het college: "Voor effectieve sturing is actuele informatie nodig over alle modaliteiten en moeten wij meer taken automatiseren. Hiertoe blijven wij de komende jaren met onze partners investeren in de fysieke en digitale infrastructuren die dit mogelijk maken." Ik moet bekennen dat ik niet helemaal begrijp wat hier staat, maar het klinkt wel goed. Anderzijds constateren wij dat de beschikbare data uiterst beperkt zijn, zo ook op het gebied van ongevalsregistratie. De overheid en de provincie zou voor haar aandeel daarin snel moeten beschikken over veel en betrouwbare gegevens. Deze gewenste snelheid blijkt niet uit dit stuk. Om het college aan te moedigen hier voortvarend werk van te maken dien in deze motie in.

Motie M76 (ChristenUnie): de vaart in dataverzameling en analyse.

Provinciale Staten van Utrecht, in vergadering bijeen op 12 juli 2018, handelende inzake het Mobiliteitsprogramma 2019 - 2023;

overwegende

1. *dat voor het nemen van de juiste maatregelen op mobiliteitsgebied er veel gegevens nodig zijn over alle modaliteiten (fiets, OV, nieuwe vervoersvormen, auto) en ongevallen;*
2. *dat deze gegevens op dit moment onvoldoende voorhanden zijn;*
3. *dat de gebruikswaarde van deze gegevens toeneemt naarmate zij meer in relatie tot elkaar gebracht kunnen worden;*
4. *dat deze data zowel door eigen metingen als door aankoop verkregen kunnen worden;*

verzoeken het college voor december 2018:

- a. *met een uitgebreide notitie te komen over de planning van het verkrijgen van de data;*
- b. *in deze notitie tevens aandacht te besteden aan de gebruikswaarde van die data;*
- c. *de Staten te informeren over de kosten van een en ander.*

En gaat over tot de orde van de dag.

De ChristenUnie vindt dat er verandering mag optreden in de manier waarop tegen het OV wordt aangekeken. Als doelstelling voor het OV wordt genoemd: "De tevredenheid van de OV-reiziger." Dat lijkt ons prima. Het andere doel is dat de kostendekkingsgraad moet toenemen. Daar blijft het bij. Daar lopen onze ideologische wegen wat uiteen. Voor de ChristenUnie is het van belang dat het OV en de fiets gezien worden als volwaardige alternatieven naast en waar mogelijk in plaats van de auto. U schrijft dat er nog een uitvoeringsprogramma OV zal volgen. Daar ziet de ChristenUnie met belangstelling naar uit. Graag zouden wij zien dat dit uitvoeringsprogramma meer aansluit op de wens het OV een volwaardig alternatief te laten zijn. Het doen groeien van de kostendekkingsgraad bij een tegelijkertijd toenemende verkeersdruk, met de daarbij behorende vertragingen en inefficiency en een vast budget in de streekconcessie, is strijdig met onze visie dat het OV een goed alternatief moet worden voor de auto voor verplaatsingen boven de 20 kilometer. Dit naast de doelstelling van het bereikbaar maken van centrumgemeenten. Onder die 20 kilometer kun je over het algemeen op de fiets goed uit de voeten. Door het vaste financiële kader kan het OV niet serieus groeien. Dat is niet de bedoeling. Daarom dien ik een amendement in op het Mobiliteitsprogramma.

Amendement A25 (ChristenUnie): meer lucht voor een efficiënt OV

Provinciale Staten van Utrecht, op 12 juli 2018 in vergadering bijeen, handelende inzake het Mobiliteitsprogramma 2019 -2023;

besluiten:

de tekst van het Mobiliteitsprogramma als volgt te wijzigen:

- 1. in de paragraaf Doelen en Indicatoren (pag 18), tweede gemarkeerde tekstblok, de zin: "De kostendekkingsgraad groeit naar 50% voor de streekconcessie en 64% voor de stadsconcessie" te laten vervallen;*
- 2. in de paragraaf De natuurlijke rol voor OV (pag. 19), derde tekstblok, de zin: "Dit vraagt soms om investeringen in OV-infrastructuur (zie paragraaf Doorstroming) die moeten worden ingepast binnen de bestaande budgetten." te vervangen door: "Dit vraagt soms om investeringen in OV-infrastructuur (zie paragraaf Doorstroming)."*
- 3. in de paragraaf Vervoer op maat (pag 22) vierde tekstblok, de zin "Omdat de budgetten voor het OV niet evenredig meegroeien zullen we meer OV binnen het beschikbare budget moeten organiseren. Dit vraagt om meer kostenefficiëntie in het OV als geheel. Dit geldt dus voor zowel dikke als dunne lijnen, de betaalbaarheid staat onder druk." te vervangen door: "Omdat de budgetten voor het OV meegroeien, kunnen we meer OV organiseren. We blijven daarbij streven naar een zo groot mogelijke kostenefficiëntie, bij zowel dikke als dunne lijnen."*

Toelichting

Met dit amendement wordt beoogd dat er, indien noodzakelijk voor een goed dekkend en vlot doorrijdend OV, ook extra middelen ter beschikking kunnen worden gesteld om dat te bereiken. Het OV kan dan beheerst, maar kostenefficiënt, groeien en mogelijk uitgroeien tot een serieus alternatief voor de auto.

Dan het hoofdstuk Fiets. Hier wordt de fiets wel neergezet als alternatief voor de auto. Dat is mooi. De woorden van de tekst zijn fietsvriendelijk en toekomstgericht. Toch maken wij ons zorgen over de realisatie van al die goede bedoelingen. Hierbij gaat het eveneens over geld. Wij weten dat de voorganger van de huidige gedeputeerde een rondgang heeft gemaakt langs vele wethouders om na te gaan wat de interesse was van de gemeenten voor het verbeteren van de fietsinfrastructuur onder de voorwaarde van cofinanciering. De uitkomst daarvan was zodanig bedenkelijk dat er destijds weinig van de grond is gekomen. Toch vinden wij in dit programma nog steeds die financieringssystematiek terug. Ik kan niet anders dan concluderen dat de provincie op deze manier afhankelijk is van de financiële toestand van gemeenten om provinciale doelen te bereiken. Dat kan niet de bedoeling zijn. Als de provincie het belangrijk vindt, dan trekt zij de portemonnee. Het beginsel van cofinanciering is daarmee strijdig en zou ik graag uit de tekst verwijderd zien. Daartoe zal ik een amendement indienen.

Amendement A24 (ChristenUnie): financiering van het fietsnetwerk

Provinciale Staten van Utrecht, in vergadering bijeen op 12 juli 2018, handelende over het Mobiliteitsprogramma 2019 - 2023;

besluiten:

de tekst van het Mobiliteitsprogramma, Hoofdstuk Fiets, als volgt te wijzigen:

- 1. pagina 30, paragraaf Optimaal en veilig regionaal fietsnetwerk, 6e regel, de tekst "om door middel van cofinanciering" te laten vervallen;*
- 2. pagina 30, paragraaf Optimaal en veilig regionaal fietsnetwerk, 12e regel, het woord "cofinanciering" te veranderen in "financiering"*
- 3. pagina 33, tabel, 1e regel, tweede blokje, de woorden "door middel van cofinanciering" te laten vervallen.*

Toelichting

Met deze wijziging wordt bereikt dat het college vrij in onderhandeling kan met de gemeente over het al of niet meebetalen door de gemeente over een door de provincie gewenste aanpassing van fietsinfrastructuur.

Tot slot het hoofdstuk Kwaliteit van de leefomgeving belooft goede dingen. Het verheugt ons dat Paul Roncken, de adviseur Ruimtelijke Kwaliteit, wordt geciteerd in het stuk, maar het wordt niet duidelijk

op welke wijze het college inhoud denkt te geven aan de door de heer Roncken voorgestelde allure. Kan de gedeputeerde daarop reageren?

De VOORZITTER: De amendementen en de moties zijn voldoende ondertekend en maken deel uit van de beraadslaging. Ze kunnen worden vermenigvuldigd en rondgedeeld.

De heer VAN ESSEN (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter! De heer Van Kranenburg deed net een interessante suggestie over het niet alleen cofinanciering maar ook financieren van gemeentelijke fietsinfrastructuur. Ik kan mij voorstellen dat het lastig is voor de provincie om alle fietsinfrastructuur in alle gemeenten van de provincie te financieren. Dat wordt wellicht zelfs lastig om voor alle regionale fietsroutes te doen. Dat zal vrij prijzig worden voor de provincie. Heeft de heer Van Kranenburg ideeën over welke criteria de provincie kan hanteren om te kiezen aan welke gemeentelijke projecten de provincie meer kan financieren dan de helft? Gaan wij dat bedrag voor 100% betalen of alleen een hoger percentage?

De heer VAN KRANENBURG (ChristenUnie): Mijnheer de voorzitter! Ik wil los van de vaste financieringssystematiek van 50/50, want dat is verstarrend. Ik wil het college onderhandelingsruimte meegeven om in sommige gevallen dik over de 50% te gaan als het dat heel belangrijk vindt en er wellicht onder te gaan zitten als het niet veel toevoegt aan onze provinciale doelen. Daar mag wat meer flexibiliteit in komen.

De heer VAN ESSEN (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter! U heeft dus geen vaste criteria in gedachten, maar u geeft de vrijheid aan het college. Zit daarin niet het risico dat er enige willekeur ontstaat?

De heer VAN KRANENBURG (ChristenUnie): Mijnheer de voorzitter! Daar lig ik niet wakker van, want alle Statenleden zullen dit controleren. Het gaat om het halen van provinciale doelen, om mensen op de fiets te krijgen en het comfortabeler maken van de fiets. Het blad van de Fietzersbond was deze week duidelijk: fietsers zitten te wachten op lekker doorrijden en geen stoplichten, want wachten is funest voor een fietser. Probeer dat weg te werken. Daar heb je de gemeenten hard bij nodig om de lijnen rechtdoor te trekken naar de plekken waar de mensen moeten zijn: de knooppunten, de grote werkgelegenheden en het USP. Daarop moeten wij investeren en ons niet vasthouden door een rigide financieringsdoel van 50/50. Sommigen gemeenten kunnen dit niet voor elkaar krijgen, omdat zij andere prioriteiten moeten stellen.

De heer VAN ESSEN (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter! Ik ben het eens met de heer Van Kranenburg dat het een belangrijke prioriteit moet zijn. Het is echter nog onduidelijk waarom het de rol is van de provincie om dat 100% te gaan betalen. Zouden wij er niet naar moeten streven dat de gemeenten de fiets meer prioriteit geven?

De heer VAN KRANENBURG (ChristenUnie): Mijnheer de voorzitter! Dat zou fantastisch zijn, maar wij kunnen de gemeenten niet bepalen. Ik adviseer u op dat punt vooral uw raadsfracties nog eens ernstig toe te spreken. Dat doe ik ook van tijd tot tijd. Dat is de weg. Daar moeten die afspraken gemaakt worden. Wij zijn gehouden om onze doelen te bereiken en onze doelen worden gefrustreerd door het niet op gang komen van de snelle fietspaden vanwege de financieringssystematiek.

De VOORZITTER: Zou u de vragen wat korter willen stellen en wat korter willen antwoorden?

De heer IJSSENNAGGER (PVV): Mijnheer de voorzitter! Ik heb dezelfde aarzelingen als de heer Van Essen bij dit amendement. Bent u niet bang dat de gemeenten de benen stil houden, wetende dat de provincie meer wil betalen? Op die manier plaatst u de provincie in een zwakkere onderhandelingspositie. Ik was wel gelukkig met de 50/50-verdeling. De gemeente legt er de helft bij. Dan heb je de zekerheid dat zij in hun eigen belang werken.

De heer VAN KRANENBURG (ChristenUnie): Mijnheer de voorzitter! Er is maar een zekerheid, namelijk dat wij geconstateerd hebben dat er geen fietspaden van de grond komen met deze systematiek. Dat is wat ik wil en u kijkt daar anders tegenaan.

De heer IJSSENNAGGER (PVV): Mijnheer de voorzitter! Ik kan mij niet voorstellen dat er meer fietspaden komen vanaf het moment dat de provincie meer geld neerlegt, tenzij het 100% is. Die kant moeten wij niet opgaan.

De heer VAN KRANENBURG (ChristenUnie): Mijnheer de voorzitter! Dat is uw politieke idee daarbij.

De heer DE DROOG (D66): Mijnheer de voorzitter! Wij vinden het een sympathieke gedachte. Wij zijn benieuwd naar het antwoord van GS en zijn reflectie hierop of uw veronderstelling de juiste is en wat ervoor nodig is om die beweging erin te krijgen.

De heer VAN KRANENBURG (ChristenUnie): Mijnheer de voorzitter! Ik ben uitermate benieuwd naar de reactie van het college.

Mevrouw POPPE (SP): Mijnheer de voorzitter! De heer Van Kranenburg sprak over lekker doorfietsen zonder stoplichten. Hoe ziet u dat voor zich? Met tunnels of fietsbruggen?

De heer VAN KRANENBURG (ChristenUnie): Mijnheer de voorzitter! Wij moeten af van het auto-centraal denken. Dat kunnen wij ons op de lange termijn niet permitteren. De boel vervuult en de auto neemt teveel ruimte in beslag. Als wij al onze investeringen in de infrastructuur primair ten goede laten komen aan OV en fiets, dan zult u zien dat het OV meer gebruikt wordt en de fiets aanmerkelijk meer gebruikt wordt. Niets is frustrerender dan in de ochtend 6.5 kilometer van Driebergen naar Zeist te fietsen en 12 stoplichten tegen te komen waarvoor je alle 12 moet remmen voor een autobaan die rechtsaf slaat en waar geen auto op rijdt. Dat moet afgelopen zijn.

Mevrouw POPPE (SP): Mijnheer de voorzitter! Wat dat betreft zijn wij het met elkaar eens. Boven-dien zitten de automobilisten warm en droog, dus zij kunnen beter wachten.

De heer VAN KRANENBURG (ChristenUnie): Mijnheer de voorzitter! Op pagina 42 wordt het hanteren van de WHO-norm genoemd. Het wordt zaak daar werk van te maken. De tekst over de WHO-norm is in zichzelf fijn. Zou het niet verstandig zijn iets over de toepassing van die norm op pagina 41 te zetten, waar een soort besliskader in zes punten staat rondom de trajectaanpak?

De ChristenUnie zeilt scherp aan de wind als het over het mobiliteitsdossier gaat. Voorgaande versies van het Mobiliteitsprogramma mochten zich daarom verheugen op een uiterst kritisch oordeel van onze fractie. De laatste versie geeft een wat andere benadering te zien dan wij gewend waren. Dat is in zichzelf verheugend. Wij zien uit naar het verdere verloop van dit debat en zullen op grond daarvan ons stemgedrag bepalen.

Mevrouw KELLER (PvdD): Mijnheer de voorzitter! Ik ga beginnen met een zin waarmee ik een van mijn vorige bijdrage afrondde. Die zin luidde: "Een visie is niet vies." Aan een visie ontbreekt het in dit programma. Voordat wij afdalen naar wegniveau eerst het volgende. Elke vorm van groei kent een kantelpunt. Een kantelpunt waarin grenzen bereikt worden, mogelijk overschreden en zodanig van invloed worden op allerlei andere terreinen dat de nadelen groter worden dan de voordelen. Dit is geen principe van de PvdD en niet uitgevonden door de PvdD, maar een universeel principe. Wat betreft mobiliteit zitten wij op een kantelpunt. Meer auto's betekent een verslechtering van de luchtkwaliteit. Meer uitlaatgassen betekent het verder achteropraken van onze klimaatdoelen. Meer asfalt betekent verlies van natuur en een fijne woonomgeving. Dat dwingt ons tot het maken van keuzes. Keuzes die het college van GS met dit voorgestelde mobiliteitsprogramma nalaat. Zachte heelmeeesters maken stinkende wonden. Van alles maar een beetje en een halfslachtige visie eraan vast-

plakken op het gebied van leefbaarheid staat leuk op papier, maar niet in de praktijk. De provincie Utrecht is de praktijk.

Het programma is het vervolg op de visie uit 2014. Een visie geschreven in crisistijd met het format dat in de commissie werd herkend als het format uit het jaar 2000. Hoewel 'vintage' op het moment een trend is, ziet de PvdD liever toekomstgericht beleid. Het is immers 2018 en wij streven af op 2030 waarin wij de helft minder CO₂ zullen uitstoten vergeleken met 1990. Daarom is het belangrijk dat wij keuzes maken voor de komende decennia. Keuzes die ons nadrukkelijk verder helpen op het gebied van klimaat, energietransitie en de luchtkwaliteit. Het is daarom opmerkelijk dat het college een groei van autoverkeer faciliteert van maar liefst 14%. Dribbelt het college op deze manier achter groeicijfers aan waaraan geen enkel beleid of visie schuilgaat? De gedeputeerde heeft in de commissie aangegeven dat de lijn waarvoor de PvdD staat een te harde lijn is om mensen actief te stimuleren om uit de auto te komen en in het openbaar vervoer en op de fiets te stappen. Echter, als de samenleving en de draagkracht van ons klimaat de grenzen bereiken, is een harde lijn voor het stellen van grenzen aan groei onvermijdelijk. Gaat de provincie Utrecht de toekomst in als Rupsje Nooitgenoeg die vergeet om te verpoppen of vinden wij het met z'n allen tijd voor verandering? De PvdD vindt van wel. Het is tijd voor de transformatie van onze mobiliteit.

Hoe kan onze provincie met dit mobiliteitsprogramma bijdragen aan de klimaatdoelen die uitgaan van het verminderen van autoverkeer? Wat dat betreft heeft het Mobiliteitsprogramma vierkante wielen. In de voorjaarnota is onder leefbaarheid aangegeven dat de WHO-norm als beoordelingscriterium in alle programma's wordt meegenomen. De provinciale commissie voor de leefomgeving heeft in haar advies aangegeven dat leefbaarheid in de keuzes rondom mobiliteit als criterium en uitgangspunt vooraan mag staan. Dit is volledig in lijn met het advies van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur. Bovendien heeft de Natuur en Milieufederatie Utrecht aangegeven dat het programma in de huidige vorm een gemiste kans is voor een gezonde en leefbare regio. Het is vooral gericht op het stuurloos faciliteren van mobiliteit. Waarom zetten wij leefbaarheid niet centraal zoals alle expert adviseerden?

Idealisme is het nieuwe realisme. Als u de kwaliteit van de leefbaarheid van de provincie Utrecht wilt bewaren en bewaken, dan streeft u niet naar het faciliteren van groei van alle vervoersstromen. Wel naar meer fietsen, meer en beter openbaar vervoer en minder autoverkeer. Daarom moeten wij niet alle autoverkeersknelpunten willen oplossen.

De PvdD kan zich vinden in de stelling waarmee de ChristenUnie voorsorteerde. Auto's hebben geen probleem, zij zijn vaak het probleem. Immers, als je de knelpunten van het autoverkeer oplost, dan stijgt de automobilitateitsbehoefte. Zo simpel is het. Als je actief inzet op alternatieven, daalt de mobiliteitsbehoefte. Waarom kiest de provincie niet voor een aanpak in die richting?

Tot slot hebben wij twee voorstellen. In het Mobiliteitsprogramma staat op pagina 41 een afwegingskader voor mobiliteitsprojecten. Het lijkt een omissie dat afwegingen en maatregelen ten aanzien van de WHO-normen niet in dit kader zijn meegenomen. Wij stellen voor dit alsnog op te nemen en dienen hiervoor een amendement in.

Amendement A26 (PvdD): WHO-normen in processtappen

Provinciale Staten van Utrecht, in vergadering bijeen op 12 juli 2018, kennis genomen hebbende van de het Mobiliteitsprogramma 2019-2023;

overwegende:

dat er bij PS behoefte is om de geschetste processtappen ten behoeve van kwaliteit van de leefomgeving eenduidig en concreet toe te passen;

besluiten:

in het Mobiliteitsprogramma 2019-2023, pagina 41, punt drie aan te vullen met 'WHO normen' - tussen de woorden 'BWM beleid,' en 'natuur'.

Toelichting

*De provincie streeft naar de WHO normen voor luchtkwaliteit. In de processtappen op pagina 41 worden de WHO norm niet expliciet genoemd, vervolgens op pagina 42 wel. (in de vierde alinea, boven de afbeelding *). Voor een eenduidige interpretatie is het verstandig dit ook op te nemen in de processtappen. Punt drie van het stappenschema wordt met deze toevoeging als volgt:*

3. Breng in beeld wat de effecten zijn van het voorgenomen project voor wat betreft de basiskwaliteiten van het BWM-beleid, WHO normen, natuur, landschap en cultuurhistorie.

** Pagina 42: 'Deze ambitie betekent dat voor alle mobiliteitsprojecten vastgesteld wordt of aan de normen van de WHO voldaan kan worden. Indien niet aan de normen voldaan wordt, dan moet in beeld gebracht worden op welke wijze een bijdrage geleverd kan worden aan het behalen van de WHO normen.'*

Ten tweede wil de provincie het goede voorbeeld geven. Dat betekent dat wij het gebruik van de fiets door onze eigen medewerkers graag stimuleren. Er is een vergoeding voor autokilometers, maar niet voor fietskilometers. De PvdD ziet graag dat fietsforensen ten minste een gelijke vergoeding krijgen als automobilisten. Wij hebben hiervoor een motie opgesteld.

Motie M78 (PvdD): fietsvergoeding

Provinciale Staten van Utrecht, in vergadering bijeen op 12 juli 2018, ter behandeling van agenda-punt 19, Mobiliteitsprogramma 2019-2023;

overwegende dat:

- de provincie een voorbeeldfunctie heeft in duurzaam mobiliteitsbeleid;*
- het stimuleren van fietsgebruik past in een duurzaam mobiliteitsbeleid;*
- een vergoeding per kilometer het fietsgebruik stimuleert;*
- de Provinciale Commissie Leefomgeving als reactie op het Mobiliteitsprogramma 2019-2023 adviseert om een fietsvergoeding van 19 cent per kilometer in te voeren voor de eigen medewerkers;*

verzoeken het college van GS:

een reiskostenvergoeding voor fietsverkeer van circa 19 cent per kilometer in te voeren voor alle verplaatsingen per fiets die medewerkers van de provincie uitvoeren voor hun werk en hun woonwerkverkeer.

En gaan over tot de orde van de dag.

Ik ga afronden, maar heb eerst het volgende verzoek. Laten wij kiezen. Zonder heldere keuzes komen wij er niet. Daarnaast is de PvdD geen voorstander voor het rijden met hoge snelheden, maar wij zien graag wat meer snelheid in de richting van een klimaatneutraal Utrecht, een groen Utrecht en een leefbaar Utrecht voor de mensen hier.

De VOORZITTER: Het amendement en de motie zijn voldoende ondertekend en maken deel uit van de beraadslaging. Ze kunnen worden vermenigvuldigd en rondgedeeld.

De heer G. VAN LEEUWEN (SGP): Mijnheer de voorzitter! Laat ik maar met de deur in huis vallen: wij zullen met deze financiële paragraaf niet voor dit mobiliteitsprogramma stemmen. Dat doet ons best wel een beetje pijn. Laat duidelijk zijn: wij zijn heel tevreden met de beantwoording van de gedeputeerde in de speciale commissievergadering over dit onderwerp. Sowieso zijn wij goed te spreken over deze gedeputeerde. Zijn visie op de mobiliteitsvraagstukken kunnen wij goeddeels meemaken, volgen en steunen. Echter, de harde feiten, het onderliggende cijfermateriaal klopen niet met de ambitie die op papier staat. Voor ons ligt niet de visie van deze gedeputeerde, voor ons ligt niet zijn goede

verhaal in de commissie, maar voor ons ligt het mobiliteitsprogramma, inclusief de financiële paragraaf. In de commissie heeft ons commissielid Van den Dikkenberg onze grote moeite met de financiële onderbouwing van dit plan uitgebreid aan de orde gesteld. Er zijn op dit moment al grote knelpunten op alle drie de domeinen: veel voertuigverliesuren, een OV dat onder grote druk staat en een opkomend fenomeen van fietsfiles. Er liggen nog grotere uitdagingen voor ons: meer auto's, meer OV-gebruikers en meer fietsers en de ambities zijn groot: minder voertuigverliesuren, een beter OV met een hogere kostendekkingsgraad en grote fietsambities. Dan kan het niet zo zijn dat je in de periode 2024-2028 evenveel geld begroot als in de periode 2019-2023. Zeker niet als je in de jaren 2019-2023 een tekort draait die je in de periode daarna wel weer denkt in te lopen. Dat is wensdenken, maar geen goed financieel beleid.

Het is heel simpel: of er moet geld bij of de ambities moeten lager. Het toverwoord lijkt 'smart mobility' te zijn, maar er is niemand in dit huis die mij kan uitleggen waarom wij daarmee miljoenen euro's gaan besparen. Er zijn überhaupt maar heel weinig mensen die weten wat het concreet betekent. 'Smart Mobility' is goed, maar is geen oplossing voor een financieel probleem.

Nogmaals, het is met pijn, maar wij kunnen niet anders dan tegen dit Mobiliteitsprogramma stemmen vanwege de financiën.

Dan ga ik twee moties indienen. De eerste motie is al aangekondigd in een commissievergadering van MME. De afgelopen tijd zijn wij verschillende keren geconfronteerd met tegenvallende kosten op mobiliteitsprojecten. Helaas bleek meerdere malen dat een gebrekkige financiële onderbouwing van statenvoorstellen hiervan de oorzaak was. De Staten hebben geen inzicht in de onderliggende kostenramingen. Hierdoor hebben wij ook geen zicht op de PM-posten. Omdat wij al meerdere keren zijn geconfronteerd met niet-geraamde PM-posten dienen wij een motie in om alle mobiliteitsprojecten van meer dan € 5.000.000 nog eens door te lopen op deze posten. Hiervan ontvangen wij graag een overzicht. Zo weten wij in een keer waar wij aan toe zijn en worden wij niet keer op keer geconfronteerd met tegenvallers. Deze motie dienen wij samen in met de ChristenUnie.

Motie M79 (SGP, ChristenUnie): voorkom tegenvallers

Provinciale Staten van Utrecht, in vergadering bijeen op 12 juli 2018;

gehoord de beraadslagingen over het Mobiliteitsprogramma 2019-2023;

constaterende dat:

- *in omvangrijke en minder omvangrijke mobiliteitsprojecten substantiële werkzaamheden als PM-post worden begroot;*
- *budgettering van PM-posten vaak voor financiële tegenvallers binnen een projectbegroting zorgt;*

overwegende dat:

- *bij besluiten met substantiële dekkingstekorten de zorgvuldigheid niet in acht wordt genomen die een overheid zou moeten voorstaan;*
- *er door de niet-transparante PM-posten een groot risico bestaat op tekorten op het mobiliteitsprogramma;*
- *het opnemen van PM-posten vaak negatieve gevolgen heeft voor maatregelen ter bevordering van leefbaarheid;*

verzoeken het college van gedeputeerde staten om:

- *alle projectbegrotingen binnen het domein mobiliteit groter dan € 5.000.000,-- door te lichten op aanwezigheid van PM posten in de kostenraming waarop besluit is genomen en de Staten een realistische kosteninschatting van betreffende posten te doen toekomen.*

En gaan over tot de orde van de dag.

De heer DE DROOG (D66): Mijnheer de voorzitter! De SGP maakte een opmerking over 'smart mobility'. Als wij met 'smart mobility' voor elkaar dat de doorstroming op onze wegen beter wordt, dan hoeft een aantal van de probleempunten en knelpunten niet meer noodzakelijkerwijs opgelost te worden. Daarmee kan een financiële opgave in de toekomst verkleind worden. Kunt u daarvan de financiële kant inzien?

De heer G. VAN LEEUWEN (SGP): Mijnheer de voorzitter! Ik gaf al aan dat het een toverwoord is. Natuurlijk moeten wij dingen aan elkaar knopen en verbinden maar ik zie dat nog niet direct gebeuren. Wij hebben een ambitie en een opgave omdat er meer verkeer komt, meer OV en meer fietsgebruik. Van het een willen wij minder, terwijl het groeit. Wij denken niet dat wij dat met 'smart mobility' oplossen.

Mevrouw d'HONDT (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Ik kan de SGP in grote lijnen volgen dat er grote uitdagingen zijn en dat er niet genoeg geld gereserveerd is om al die uitdagingen op te lossen. De consequentie daarvan is dat u tegen het Mobiliteitsprogramma stemt. In plaats daarvan kunt u zeggen dat wij betere keuzes moeten maken en kiezen waarvoor wij het geld inzetten en waarvoor niet. Kunt u aangeven wat de keuzes wat u betreft moeten zijn?

De heer G. VAN LEEUWEN (SGP): Mijnheer de voorzitter! Wij hebben bewust niks gezegd over de ambities. Dat hebben wij gelaten voor zoals het daar staat. Wij hebben alleen gezegd dat er geld bij moet. In de afgelopen tijd hebben wij al meerdere keren meegemaakt dat de financiën niet altijd sporen met wat wij willen. Over het geheel moet de ambitie terug of het geld moet erbij. Wat ons betreft moet er dan geld bij, maar dat wordt niet gedaan.

Mevrouw d'HONDT (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Behoort het verhogen van de motorrijtuigenbelasting dan tot de mogelijkheden?

De heer G. VAN LEEUWEN (SGP): Mijnheer de voorzitter! Dat behoort niet tot de mogelijkheden. De tweede motie gaat over de langere termijn. In dit mobiliteitsprogramma wordt over de periode 2019-2023 een bedrag van € 142.000.000 uitgetrokken voor de aanleg, aanpassingen en onderhoud van autowegen. In diezelfde periode gaat er € 738.000.000 naar het openbaar vervoer en € 46.000.000 naar fietspaden. Intussen komt er ruim € 120.000.000 binnen aan opcenten. Dat is over de hele periode ruim € 600.000.000. De conclusie hiervan is dat nog geen kwart van het geld van de automobilisten in de provincie naar de wegen gaat en ruim driekwart komt in de grote provinciale pot terecht en gaat dus bijvoorbeeld naar het openbaar vervoer. Die problemen zien wij in de toekomst alleen maar groter worden. Je kunt je afvragen hoe rechtvaardig het is dat automobilisten betalen voor het openbaar vervoer. In de toekomst worden deze problemen alleen maar groter, want in Utrecht zijn er plannen voor een eerste autoloze wijk. Die inwoners betalen straks geen provinciale belasting, maar gaan wel een groot beroep doen op de fietsinfrastructuur en het openbaar vervoer. Daar moeten we wat mee. Daarom dienen wij een motie in waarin wij het college opdragen deze problematiek aan de orde te stellen in het IPO en daar te pleiten voor een alternatief. Wij denken aan een algemene mobiliteitsbelasting. Mobiliteit betalen wij met elkaar.

Motie M80 (SGP): toekomstbestendige inkomsten mobiliteit

Provinciale Staten van Utrecht, in vergadering bijeen op 12 juli 2018;

gehoord de beraadslagingen over het Mobiliteitsprogramma 2019-2023;

constaterende dat:

- *de uitgaven voor wegen en infrastructuur voor auto's ver achter blijft bij de inkomsten vanuit de provinciale opcenten op de motorrijtuigenbelasting;*
- *in Utrecht de eerste autovrije wijk wordt gerealiseerd;*

overwegende dat:

- *de motorrijtuigenbelasting ooit bedoeld is als doelbelasting;*
- *de kosten voor OV de kosten voor autowegen ver overstijgen;*
- *de verdere verstedelijking zal leiden tot een intensivering van het openbaar vervoer en een vermindering van het aantal auto's in de stedelijke gebieden;*
- *kosten en baten binnen het Mobiliteitsprogramma derhalve verder uit elkaar zullen groeien;*

verzoeken het college van gedeputeerde staten om:

in IPO-verband aan te dringen op heroverweging van de provinciale opcenten en onderzoek naar een meer toekomstbestendige inkomstenbron voor mobiliteit, waarbij in ieder geval een algemene mobiliteitsbelasting overwogen moet worden.

En gaan over tot de orde van de dag.

De heer VAN KRANENBURG (ChristenUnie): Mijnheer de voorzitter! Ik meen te weten dat de opcenten motorrijtuigenbelasting niet een doelbelasting is, maar een algemene belasting die toegewezen wordt aan de provincie om middelen te genereren. Deelt de SGP dit inzicht met mij?

De heer G. VAN LEEUWEN (SGP): Mijnheer de voorzitter! Volgens mij heb ik dat zo gezegd.

De heer VAN KRANENBURG (ChristenUnie): Mijnheer de voorzitter! U stelt dat de automobilist niet meer moet betalen dan dat er geïnvesteerd wordt in autowegen. Dat lijkt mij strijdig met het beginsel van het belastinggebied dat aan de provincie is toegewezen.

De heer G. VAN LEEUWEN (SGP): Mijnheer de voorzitter! Dat heb ik niet gezegd. U legt mij woorden in de mond die ik niet gebruikt heb. Ik zeg dat het steeds meer uit elkaar gaat groeien. Als voorbeeld noemde ik net de autoloze wijk. Daarom zouden wij naar een andere vorm moeten kijken.

De heer VAN ESSEN (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter! Is de heer Van Leeuwen van mening dat op het moment dat de motorrijtuigenbelasting afgeschaft wordt, de automobilist op een andere manier moet betalen voor kosten die zij voor de maatschappij veroorzaken? Daarbij denk ik aan publieke ruimte in steden. Voor de vierkante meters waar een auto staat in de openbare ruimte moeten de kosten daarvan betaald worden. Als je voor verkeersonveiligheid voor andere verkeersdeelnemers zorgt, dan moet je daarvoor betalen. Als je voor vervuilde lucht zorgt voor de omgeving moet je daarvoor betalen. Als je geluidsschade veroorzaakt moet je daarvoor betalen. Vindt u dat reëel?

De heer G. VAN LEEUWEN (SGP): Mijnheer de voorzitter! Ik heb bewust de zaak open gelaten om dat te onderzoeken. U gaat erg de diepte in. Ik weet niet wat de consequenties daarvan zijn. In Utrecht betaal je veel parkeerkosten als je je auto in het openbaar gebied zet en word je dubbel gepakt. Wat u schetst lijkt mij een GroenLinks oplossing en geen SGP oplossing.

De heer VAN ESSEN (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter! Het is grappig dat u het op deze manier bestempelt. Het lijkt mij een liberale oplossing van de gebruiker betaalt. Degene die schade veroorzaakt of ruimte gebruikt betaalt daarvoor. Lijkt dat principe u nuttig? Dat past bij de reden die u aangeeft om de motorrijtuigenbelasting af te schaffen. Kunt u zich daarin vinden?

De heer G. VAN LEEUWEN (SGP): Mijnheer de voorzitter! De algemene stelling is wel dat de vervuiler betaalt. Daar zijn wij wel van.

Mevrouw d'HONDT (PvdA): Mijnheer de voorzitter! U kunt het op een andere manier oplossen, namelijk door de motorrijtuigenbelasting af te schaffen en op alle provinciale wegen tolpoortjes neer te zetten. Dan heeft de gebruiker echt betaald voor het asfalt. Klopt het dat ik u daarover nog nooit enthousiast heb gehoord?

De heer G. VAN LEEUWEN (SGP): Mijnheer de voorzitter! Dat klopt. Het is leuk dat u met allerlei ideeën komt die in een mobiliteitsvraagstuk aan de orde kunnen komen. Ik ben echter niet zo van tolpoortjes.

De heer IJSSENNAGGER (PVV): Mijnheer de voorzitter! Ik heb een vraag aan de heer Van Essen en mevrouw d'Hondt. De heer Van Leeuwen zegt dat de gebruiker moet betalen. Is er een mogelijkheid om alle fietsers te laten betalen voor hun fietsvoorziening?

De heer VAN ESSEN (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter! In sommige situaties kan ik mij dat voorstellen. Tegelijkertijd, als je het fietsgebruik in de provincie wilt verdubbelen, dan is het niet de meest logische maatregel om mee te beginnen.

De VOORZITTER: De moties zijn voldoende ondertekend en maken deel uit van de beraadslaging. Ze kunnen worden vermenigvuldigd en rondgedeeld.

Mevrouw HOEK (50Plus): Mijnheer de voorzitter! Soms zou je willen dat we vleugels hadden. Dat zou heel veel problemen oplossen. Ik heb al eerder verteld dat toen ik heel klein was en net kon lezen, wij een blaadje hadden dat heette 'De engelbewaarder'. Daarin stond een verhaaltje dat in het jaar 2000 iedereen zich zou verplaatsen met een motortje op zijn rug met wieken. Ik kon niet wachten tot het 2000 was, want ik dacht dat wij dan door de lucht zouden vliegen. Inmiddels zijn wij al 18 jaar verder. In die tijd gingen wij langs de kant van de weg liggen en auto's tellen. Als je er tien had geteld, dan had je er heel veel geteld. Wij konden ons in die tijd niet voorstellen hoe het vandaag de dag zou zijn. Tegenwoordig is het druk, vol, veel fietsers, veel auto's en veel wegen, maar het is niet genoeg en er komt meer bij. Hoe gaan wij dat allemaal doen?

50Plus pleit ervoor dat wij moeten zorgen voor een balans voor de fiets en het openbaar vervoer zodat het net allemaal past. Zoals vanavond al eerder is gezegd moeten wij zorgen voor maatwerk. Overall moeten wij kijken wat goed is voor hier, wat is goed voor daar, wat is goed voor in de stad en wat is goed voor de buitengebieden. Er is een groot verschil tussen de stad en de buitengebieden.

Er gaat erg veel geld naar de Uithoflijn. Als je daar een klein bedrag af haalt, dan komen wij weer bij de U10-gemeenten. Zij hebben een wensenlijstje met hele kleine oplossingen om de doorstroming in een dorp of kleine stad te verbeteren met oversteekplaatsen en dergelijke. Hoe vinden wij de balans in hoe wij het geld gaan verdelen? Daarvoor pleit ik. De wensenlijst van alle gemeenten draagt bij om de balans te realiseren voor alle gebruikers en alle middelen om zich veilig te kunnen verplaatsen in een gezonde leefomgeving. Daarnaast is het belangrijk voor de overstekende dieren. Veel dieren worden aangereden en daar dienen wij aandacht voor te hebben. Dit mobiliteitsprogramma loopt van 2019 tot 2023, eigenlijk tot 2028. De behoefte aan het oplossen van knelpunten gaat sneller dan de tijd dat het 2028 is. 50Plus pleit ervoor om ieder jaar een herijking te doen van dit voorstel.

50Plus vindt dat de regiotaxi moet blijven. Ik weet uit ervaring dat de regiotaxi voorziet in een behoefte. Je kunt soms met een kleine buurtbus ergens komen, maar 's avonds laat niet meer terug. Je kunt altijd een taxi bellen, maar dat kost erg veel geld en kan een belemmering zijn voor mensen om de deur uit te gaan. De regiotaxi moet blijven.

Naast woon-werkverkeer is er verkeer voor recreatie. In de recreatienota wordt recreatie enorm gestimuleerd voor motorrijders, solex-rijders en voor heel veel fietsers. De fietspaden horen verbeterd te worden. Daar hoort veel aandacht naartoe te gaan, anders kunnen wij de recreatienota wel afschaffen.

Er zijn veel provinciale wegen waar de stoplichten op de kruispunten afgestemd zijn op het snelverkeer, oftewel de auto's. Echter, op de provinciale wegen die door dorpskernen gaan en waar parallelwegen op aansluiten kunnen de fietsers en wandelaars niet meer veilig oversteken. Als zij halverwege zijn gaan de verkeerslichten voor de auto's al op groen en worden automobilisten ongeduldig. 50Plus vraagt er aandacht voor om daarvoor extra geld vrij te maken.

Tot slot de scholieren. Iedere keer wordt er een buslijn geschrapt, omdat deze alleen in spitsuren voor de scholieren gebruikt wordt. Hoe komen deze scholieren dan op school? Zij gaan meestal gespreid terug en dan kunnen zij kiezen met welk openbaar vervoer zij teruggaan, maar in de ochtenduren niet. De scholen beginnen ongeveer op dezelfde tijd en daar hoort een bus naartoe te gaan. Daarvoor pleit 50Plus.

Mevrouw KELLER (PvdD): Mijnheer de voorzitter! Vindt mevrouw Hoek dat de ouderen voldoende in de aandacht staan in het mobiliteitsprogramma, want die benoemt zij niet?

Mevrouw HOEK (50Plus): Mijnheer de voorzitter! Natuurlijk, dat zit in het hele verhaal verweven. Daarom is de regiotaxi zo belangrijk. Als de bussen niet terugkomen dan zullen zeker ouderen gebruik maken van de regiotaxi. Ik heb het woord ouderen niet genoemd, maar bedankt dat u mij daaraan herinnert.

Mevrouw KELLER (PvdD): Mijnheer de voorzitter! U noemde de dieren specifiek, waardoor ik de ouderen miste.

Mevrouw HOEK (50Plus): Mijnheer de voorzitter! Bij het verhaal van de regiotaxi bedoel ik vooral de ouderen. De anderen kunnen 's avonds nog in groepjes terugfietsen. Door de regiotaxi hebben de ouderen een bredere horizon dan hun eigen tuin of balkon.

De VOORZITTER: Tot zover de eerste termijn van de Staten. Dank u wel. Ik schors voor een kwartier en dan zal de gedeputeerde antwoorden.

Schorsing van 21.22 uur tot 21.43 uur.

De VOORZITTER: Ik heropen de vergadering. Aan de orde zijn de antwoorden van het college. Het woord is aan de gedeputeerde Straat.

De heer STRAAT (gedeputeerde): Mijnheer de voorzitter! Ik heb mij voorgenomen u eerst mee te nemen in de moties en amendementen. Daarmee realiseer ik mij dat ik waarschijnlijk niet alle vragen beantwoord. Ik maak de keuze om mij te focussen op de besluitpunten die u voorlegt. Ik stel voor dat wij daarna kijken of er belangrijke dingen vergeten zijn.

Dank voor de complimenten aan de ambtelijke organisatie en het college. Wij hebben daar de afgelopen maanden hard aan gewerkt om de vele zienswijzen van u en de zienswijzen uit de omgeving te verwerken. Daarin hebben wij een slag gemaakt. Wij hebben heel bewust een aantal van uw punten meegenomen, wetende dat dit geen mobiliteitsvisie is, maar het nieuwe programma tot 2023. Deze is voornamelijk ingesteld om de budgetten van het BRU te integreren in de bijlagen en een update van een aantal zaken. Dat heeft ons beperkt in het helemaal omzetten van een totaal nieuwe visie. De visie van de provincie en van het BRU is het uitgangspunt van dit mobiliteitsprogramma. PS heeft de visie van het BRU niet vastgesteld, maar de uitgangspunten hiervan zijn heel bewust opgenomen in dit mobiliteitsprogramma om de link te leggen en om op deze manier verder te kunnen tot 2023.

In 2023 komt er een nieuwe visie, namelijk de omgevingsvisie. Daar zijn wij al mee bezig. Dat is het moment om de integratie vanuit andere terreinen nader vorm te geven in dat document. Dat betekent niet dat wij het bij het Mobiliteitsprogramma niet belangrijk vinden, maar dat verklaart waarom het over mobiliteit gaat. De link met leefbaarheid, klimaat en andere aspecten zal in de omgevingsvisie beter vormgegeven worden, omdat wij daar de hele fysieke leefomgeving inclusief mobiliteit nader vormgeven. Dat was mijn inleiding. Ik zal verder gaan met de moties en de amendementen.

De heer VAN ESSEN (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter! De gedeputeerde zegt dat de update van de visie voor 2023 is gepland. Hoe verhoudt zich dat tot de omgevingsvisie? Is daarvoor al eerder een nieuwe mobiliteitsvisie nodig?

De heer STRAAT (gedeputeerde): Mijnheer de voorzitter! De mobiliteitsvisie gaat op in de omgevingsvisie. Een aantal van u heeft terecht gepleit voor een heel aantal aspecten die rondom mobiliteit belangrijk zijn, zoals inpasbaarheid, leefbaarheid, klimaat en duurzaamheid. Het integrale vraagstuk moeten wij oplossen in de omgevingsvisie. Daar zal het bij elkaar moeten komen.

Motie M68, 'smart mobility' in De Ronde Veenen en Stichtse Vecht, van de VVD, CDA en D66. Daar loopt al wat samenwerking, maar ik kan uitstekend leven met deze tekst. Wat mij betreft kan het college hiermee akkoord gaan.

Motie M96, fietspad van de toekomst, van D66, VVD, ChristenUnie en CDA. Dit is benoemd tot één fietspad, maar als het werkt moet je verder durven te kijken. De gemeente Utrechtse Heuvelrug heeft hiervoor het initiatief al genomen. Daarom stel ik voor dat wij hiermee aan de slag gaan om te kijken of wij dit voor elkaar kunnen krijgen, in elk geval door te kijken in hoeverre wij slagen kunnen maken langs de N225.

Mevrouw d'HOND (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Ik heb een vraag om het concreter te maken. U vindt het fietspad van de toekomst een goed idee. Bent u dan bereid om hieraan geld uit te geven? Waar komt dat geld dan vandaan? Gaat dat ten koste van andere fietsprojecten waarover wij praten?

De heer STRAAT (gedeputeerde): Mijnheer de voorzitter! Dat is afhankelijk van de uitwerking, maar het kan dat dit extra geld kost. Dan zullen wij hierover moeten spreken. Zolang er geen budget is, gaat het ten koste van iets anders. Daarover moeten wij eerlijk zijn. Wel staat deze route al op de lijst voor een snelle fietsroute en leent zich zeker voor de toepassing van innovatieve ideeën. Elke extra euro die wij hierin moeten investeren zullen wij wel moeten vinden. Daarnaast zullen wij kijken in het budget en in de fasering. Het kan betekenen dat daar een keuze uit voortkomt. In het Mobiliteitsprogramma is het niet zo concreet geworden als uw voorstellen, maar dit voorstel is interessant om uit te werken. Bij de uitwerking moeten wij beslissen of wij het geld ervoor over hebben.

De heer DE DROOG (D66): Mijnheer de voorzitter! Ik ga de gedeputeerde aanraden te denken aan de gelden voor de fiets die het ministerie op dit moment beschikbaar stelt. Het fietspad van de toekomst zal daar goed in passen.

De heer STRAAT (gedeputeerde): Mijnheer de voorzitter! Dat klopt, maar ik heb de toelichting op de motie gelezen en er zit een aantal aspecten in die niet heel duur hoeven te zijn. Andere aspecten kunnen wel veel geld kosten. Natuurlijk kunnen wij daarbij het ministerie vragen, maar het ministerie financiert geen 100%. Als wij echt de ambitie hiervoor hebben en daaruit komen nieuwe investeringen dan zullen wij de afweging moeten maken of wij het hiervoor over hebben. Het is interessant genoeg om met dit concept verder te gaan. Zeker bij deze route, omdat dit een snelle fietsroute is waar je winst kunt maken door het toepassen van een aantal innovaties.

Motie M70, een plaatje zegt meer dan duizend woorden, van D66. Wat ons betreft is dit een uitstekend afwegingskader. Het zijn zaken waarover wij vaker met elkaar spreken. Ik heb wel de behoefte om met u een afspraak te maken wat het afwegingskader precies inhoudt. Voor je het weet hebben wij elke commissie of statenvergadering een debat over een criterium dat erbij komt. Echter, het visualiseren in een plaatje kan enorm helpen als een standaard om via het afwegingskader te lopen. Mijn enige opmerking bij uw motie is de deadline die u stelt, namelijk om in september 2018 pilotprojecten aan te wijzen waar dit getest kan worden. Als ik dat volgens deze deadline moet doen, dan zijn wij al te laat. De deadline voor een commissie in september is namelijk al verstreken. Los daarvan is het erg snel. Als wij dit goed willen doen, dan moeten wij hierover na kunnen denken. Mijn verzoek is om het college meer ruimte te geven om het laatste gedachtestreepje vorm te geven. Ik kom gegarandeerd hierop terug in de commissie. Ik zie u licht instemmen, daarop had ik al gehoopt.

Amendement A20, regievorming realisatie snelfietsroutes, van de PvdA. Als ik puur naar de tekst kijk van de gewijzigde zin, dan is het een herformulering van dezelfde woorden uit het Mobiliteitsprogramma waar je veel bezwaren tegen kunt hebben. Ik heb goed geluisterd naar mevrouw d'Hondt. U heeft bij mij het beeld opgeroepen dat wij het niet meer subsidiëren en het regelen. Daarin zit een risi-

co. Er is veel voor te zeggen om te kijken hoe wij meer regie kunnen hebben op het totale fietsnetwerk. Wij doen het nodige aan regie op onze eigen grote netwerken, zoals de snelle fietsroutes en de fietsroutes langs de provinciale weg. In de gemeentelijke infrastructuur is het gemeentelijke grond. Daar heb je de gemeenten nodig. Dat je daarop meer regie wilt voeren begrijp ik. Als wij subsidie verlenen voor de gemeentelijke fietsinfrastructuur, dan beschouwen wij deze op het totale fietsnetwerk. Er moet gekeken worden waar een investering het meest effectief is en dat moet met de gemeente overlegd worden. Als u echter bedoelt dat wij er uiteindelijk over gaan, dan kan dat alleen met een provinciaal inpassingsplan. Dan moeten wij ingrijpen in de gemeentelijke besluitvorming. Een enkele keer kan dat nuttig zijn, als het over een belangrijke schakel gaat. Zo wil ik liever niet omgaan met de gemeenten, maar ik heb in uw betoog geproefd dat wij dit meer naar ons toe moeten trekken. Dat was vanuit het perspectief dat het potje niet gebruikt wordt, maar het potje wordt uitstekend gebruikt. De gemeenten komen continu met projecten aanzetten. Vanuit die context moeten wij het bezien en in de context van motie M75. De regievoering wil ik graag versterken, in ieder geval op de grote routes waar de provincie belang bij heeft. Daarnaast kunnen wij de regievoering versterken in de totale infrastructuur, maar wel in overleg met de gemeenten. Wij moeten voorkomen dat wij doen alsof wij het regelen. U heeft het over de regie op de verkenning, vaststelling en realisatie, maar de realisatie ligt bij de gemeenten.

Mevrouw d'HONDT (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Ik kan uw betoog goed volgen, maar hoe heeft u het tegendeel daarvan uit mijn betoog gehaald? Het gaat mij om de volgorde der dingen. U zegt dat wij een beeld hebben bij de fietsroutes, vervolgens stellen wij een subsidieregeling vast en dan kijken wij waarmee de gemeenten komen. Het zal mij veel waard zijn als u aangeeft bij welke fietsroutes wij prioriteit leggen. Als de gemeenten op die trajecten een aanvraag voor subsidie doen willen wij hiernaar kijken, maar aan andere dingen die zij willen realiseren doen wij niet mee. Dat is niet onze prioriteit. Zo zou ik de motie en het amendement graag geïnterpreteerd zien.

De heer STRAAT (gedeputeerde): Mijnheer de voorzitter! Daarmee komen wij al een stuk dichterbij elkaar. In motie M75 wordt gevraagd om regie te nemen in het samen met de gemeenten oplossen van dit vraagstuk. Op basis van dit mobiliteitsplan en het nieuwe budget rondom de fiets komt een nieuw realisatieplan fiets. Dat krijgt u in het najaar. Dat is het antwoord op motie M75. Daarmee kunnen wij nadere invulling geven aan dit vraagstuk. U zegt: "Dan doen wij het andere niet." Volgens mij gaat het over de prioritering. Het kan zo zijn dat een gemeente met een voorstel komt wat niet het grote netwerk betreft, maar wel een belangrijke schakel is of over een veiligheidsvraagstuk gaat binnen de gemeente. Er kunnen meerdere redenen zijn om subsidie te verlenen. Echter, het idee dat je het totale fietsnetwerk in de gaten houdt en vanuit dat perspectief redeneert waar prioriteiten liggen, lijkt mij heel nuttig. Ik zou dat nader uitwerken in het realisatieplan fiets.

Bij dit amendement krijg ik echter het gevoel dat u de woorden van een zin omlegt en wij uiteindelijk hetzelfde bedoelen. Ik kan zeggen dat ik daar geen moeite mee heb, maar vraag mij af waarom wij het moeten wijzigen.

De VOORZITTER: Dit gaat niet goed. Wij kunnen niet over elk amendement en elke motie zo'n uitgebreid debat voeren. Dat vraagt u om u tot zichzelf te beperken en niet bij elk ding naar voren te rennen en de gedeputeerde om korter te reageren. Dan kunnen wij dit debat voor het einde van de avond afronden. Dat zeg ik eveneens tegen de heer Van Essen.

De heer BEKKERS (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter! De voorzitter heeft uiteraard de taak om het debat goed te faciliteren en te versnellen of te stroomlijnen, maar wij spreken over een van de belangrijkste beleidsterreinen van de provincie. Het lijkt mij goed om de dingen te bespreken die daarover inhoudelijk gewisseld worden. Uw oproep is terecht, maar met de kanttekening dat dit geen reden moet zijn om wat helder moet worden helder te krijgen.

De VOORZITTER: Dat zijn wij met elkaar eens. Behalve de heer Van Essen, want die wil graag het woord.

De heer VAN ESSEN (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter! De gedeputeerde zegt iets belangrijks. Hij zegt dat hij wil prioriteren. Als de aanpak van iets in de gemeente belangrijk is in het realiseren van ons regionaal fietsnetwerk dan geeft hij daaraan de voorkeur. Dat is een belangrijke wijziging ten opzichte van hoe het op dit moment gaat, want nu is het: wie het eerst komt, die het eerst maalt. Heb ik goed begrepen dat het een wijziging is van de aanpak die voorligt?

De heer STRAAT (gedeputeerde): Mijnheer de voorzitter! Ik heb voorgesteld om dat in het nieuwe realisatieplan fiets te bespreken. Ik heb andere redenen aangegeven waarop wij afwegen. Uw punt is helder en het is goed dat wij dat wat nader duiden. Dan moeten wij het nog wel een keer goed bespreken. Het is niet zo dat het direct gaat zoals u het zo stellig zegt.

Ik ga door met motie M71, OV onder eigen regie, van de SP en PvdA. Hiervoor verwijs ik u naar de mobiliteitsaudit waar wij dit uitgebreid besproken hebben. Een van de aanbevelingen was om hiernaar te kijken. Toen hebben wij gezegd dat wij daarvoor tijd moeten nemen om uit te werken. U pleit ervoor om dit in eigen regie te doen. Ik had de indruk dat een aantal anderen in uw Staten het vooral buiten de deur willen zetten. Ik stel voor dat wij hierover niet snel besluiten, want die afweging is te groot om bij motie te regelen.

Dan motie M72, niet kappen maar handhaven. Hierover is vrij uitgebreid gesproken naar aanleiding van de regeling die de minister heeft opgesteld. Ik neem enige afstand van uw woorden dat u dit tussen de regels door leest in het hele stuk. Dat kan ik mij niet voorstellen, want dat heb ik niet opgeschreven. Daarna kwam er namelijk een regeling om te kijken of wij bijvoorbeeld vanwege de veiligheid op provinciale wegen een boom konden kappen. Dat doen wij altijd zeer zorgvuldig en maken daarvoor een afweging van alle aspecten. U prioriteert het zodanig dat er nooit een boom gekapt kan worden, maar soms staat deze echt in de weg. In dat enkele geval moeten wij daarnaar durven kijken als het echt verkeersonveilig is. Daarom raad ik u deze motie af.

Dan motie M73, waar een wil is, is een weg, van de SP. In deze motie gaat het over de N225, maar u bedoelt waarschijnlijk de N229.

Mevrouw POPPE (SP): Mijnheer de voorzitter! Wij hebben een gewijzigde motie klaarliggen waarin de N229 staat.

De heer STRAAT (gedeputeerde): Mijnheer de voorzitter! Ik verwijs u naar de presentatie die de heer Van den Berg met u gedeeld heeft in de afgelopen commissievergadering van RGW. Wij hebben hiernaar namelijk een onderzoek gedaan. Dat onderzoek zal ik bij u aanbevelen. Vervolgens moeten wij de vragen in de context waar je wonen toelaat, waar je werklocaties toelaat en waar dit tot een verhoging van de druk op de infrastructuur leidt goed met elkaar beantwoorden. Het is jammer dat u dit opnieuw opvoert na een discussie die wij al gehad hebben over de vraag van Wijk bij Duurstede, want het is een bredere afweging dan dit. Als wij hier een paar woningen toevoegen ontstaat er direct een verkeersprobleem en moet je wat doen aan de aansluiting op de A12. Daarvoor moeten wij een fundamentele keuze maken, want wij kunnen niet elke aansluiting op een snelweg op die manier onder handen nemen. Het kost geld en Rijkswaterstaat trekt een keer een grens.

Dan motie M74, westelijke ontsluiting Amersfoort: beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald, ingediend door de SP. Wat u schrijft kan niet, want de westelijke ontsluiting is onder gemeentelijke regie. Zij doet de aanbesteding, er is al een besluit genomen en het is door de Raad van State geweest. Daarmee heeft zij de hele procedure doorlopen. De aanbesteding wordt binnenkort aangevangen. GroenLinks stelde daarover de vraag om inzicht te krijgen in de financiële toets op het budget. Ik ga bij de gemeente Amersfoort vragen of ik u daarvan op de hoogte kan stellen als deze toets is uitgevoerd. Verder is het een project dat loopt en zijn voortgang kent.

Wij gaan akkoord met amendement A21, bredere opgaven Mobiliteitsprogramma. Dat geldt ook voor amendement A22, verdubbeling aandeel fiets is integrale opgave, en amendement A23, samenwerkingsagenda klimaatbeheer Verkeer. Met de kleine opmerking dat uw vraag in amendement A23 voor

een samenwerkingsagenda wel even tijd kost. Dat hebben wij nog niet in het najaar opgeleverd. U voegt deze samenwerkingsagenda toe aan het totaal.

Wij hebben al uitgebreid gesproken over motie M75, vooruit met de fiets. Wij komen hierop terug bij het realisatieplan fiets. Als wij dit goed willen uitwerken, kost het veel tijd.

Dan kom ik bij de moties en amendementen van de ChristenUnie. Ik heb mij enigszins verbaasd over alle financiële consequenties die u vrij makkelijk uit het plan trekt. Een metafoor voor Sinterklaas is zelfs bij mij opgekomen. Het schrappen van de cofinanciering, het schrappen van de kostendekkingsgraad en bij het USP aangeven dat wij het betalen is prachtig, maar waarvan gaan wij dat betalen? Als u de cofinanciering niet op 50% maar op 100% zet, krijgt u de helft van de fietspaden, want het geld kan maar één keer uitgegeven worden.

De heer VAN KRANENBURG (ChristenUnie): Mijnheer de voorzitter! Het ligt wat gevoelig om een lid van de ChristenUnie met Sinterklaas te vergelijken. Achter mijn rug werd Zwarte Piet genoemd. Als u deze discussie wilt houden, dan zijn wij vanavond niet klaar. Los daarvan, wat ik graag wil is dat wij de 50/50 verdeling loslaten om meer flexibiliteit te creëren en het college een extra instrument in handen te geven om goed te kunnen focussen in het hoofdfietsnetwerk om de juiste prioriteiten te stellen. Dat is wat ik daarmee beoog.

De heer STRAAT (gedeputeerde): Mijnheer de voorzitter! Er zit meer flexibiliteit in dan uw rigide 50/50 verdeling. Dat is wel een uitgangspunt en het moet geen willekeur worden. Echter, wij kunnen altijd maatwerkafspraken met gemeenten maken. In uw amendement haalt u het woord cofinanciering eruit. Daarmee suggereert u dat wij het helemaal betalen. Bij het USP zegt u dat dit geheel voor de rekening van de provincie is. Neemt u mij niet kwalijk dat u de suggestie wekt dat u een geldboom heeft gevonden in het provinciehuis waarvan wij dit gaan betalen.

De heer VAN KRANENBURG (ChristenUnie): Mijnheer de voorzitter! Ik begrijp uw afwegingen, maar de kosten daarvan zijn niet bekend en er is nog een behoorlijk stuk vrije ruimte in de provinciale opzet. Ik kan niet inzien waarom wij dat geld niet benutten om goede maatregelen te nemen.

De heer STRAAT (gedeputeerde): Mijnheer de voorzitter! Dat laatste is een open suggestie. U weet dat de opcenten in de begroting vallen op dit moment en de begroting is sluitend. Daardoor zit er geen ruimte in de opcenten. Dan moet u een andere keuze in de begroting maken om dingen niet te doen. Het is een inkomstenbron van de begroting en de begroting is sluitend. Dan vervalt er een andere prioriteit. Als u met dit soort grote voorstellen komt, dan moet u op zijn minst aangeven waar het vanaf gaat.

De heer VAN KRANENBURG (ChristenUnie): Mijnheer de voorzitter! Hoezo moet ik aangeven waar het vanaf gaat? Deze zaken komen pas tot uitvoering in 2023, met de huidige snelheid van provinciale uitvoeringen. Dan hebben wij nog wat jaren voor de boeg om dat financieel goed te organiseren. Het gaat om het principe of u bereid bent geld te steken in fietsvoorzieningen, zoals u dat ook bent ten aanzien van autovoorzieningen. Daar zit het verschil in onze opvatting. Die wordt akelig duidelijk op dit moment.

De heer STRAAT (gedeputeerde): Mijnheer de voorzitter! De heer Van Kranenburg heeft in zijn betoog genoemd dat de nadruk op de auto wordt gelegd. Ik vind echter niet dat dit mobiliteitsprogramma de nadruk op de auto legt, niet alleen op de fiets en niet alleen op het openbaar vervoer. Er is een zo evenwichtig mogelijke afweging gemaakt. Ik hoor u vooral zeggen dat u meer nadruk wilt leggen op de fiets en dat u daarvoor geld over heeft. Vervolgens doet u geen richtinggevende uitspraak, maar dient u een amendement in waarin u zegt dat de provincie het betaalt. Hier zit geen financiële paragraaf bij. Als wij het dan binnen het budget fiets voor 100% betalen in plaats van voor 50%, dan wordt de helft uitgevoerd.

De heer VAN KRANENBURG (ChristenUnie): Mijnheer de voorzitter! U blijft redeneren vanuit uw eigen financieringssystematiek. Laat u dat eens los. Zo moeilijk is het niet. Het leven is simpel. Als je

ergens geld aan uit wilt geven, dan kun je dat geld organiseren. Daarvoor hebben wij de begroting van de komende jaren om dat netjes te doen. Het gaat om het principe of u bereid bent serieus geld te steken in fietsvoorzieningen of niet?

De heer STRAAT (gedeputeerde): Mijnheer de voorzitter! Ik ben gaarne bereid geld uit te geven aan de fiets. Dat staat in het Mobiliteitsprogramma. U wilt meer, maar u zegt niet waar dat geld vandaan moet komen.

De heer VAN KRANENBURG (ChristenUnie): Mijnheer de voorzitter! Ik ben volstrekt helder. Haalt u het maar uit het autobudget. Als dat niet haalbaar is, dan kunt u het uit de verhoging van de opcenten halen.

De heer STRAAT (gedeputeerde): Mijnheer de voorzitter! Dan moet u een ander amendement maken, want dat staat niet in dit amendement. Ik ontraad de amendementen A24 en A25 en ik ontraad motie M77. Ik heb ook goed nieuws, want motie M76, de vaart in dataverzameling en analyse, vind ik een uitstekende motie.

Dan motie M78, fietsvergoeding, van de PvdD. U maakt een goed punt en wij zijn daarover in gesprek. Ik omarm deze motie, maar u moet zich realiseren dat het geld kost wanneer wij alleen dit doen en niks anders in de reiskostenvergoeding. Daarover hebben wij nog geen eindgesprek gevoerd met het georganiseerd overleg. Daarop loopt u hiermee vooruit, maar het idee om deze kant op te gaan is niet nieuw. Bij de werkgeversaanpak merken wij dat wanneer de reiskosten goed georganiseerd worden, met name op fietsgebruik, dat het helpt. Ik ga graag met deze motie aan de slag, maar ik was hier al mee bezig. Als deze motie niet wordt aangenomen, dan kom ik waarschijnlijk toch met een voorstel.

De heer VAN ESSEN (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter! Ik heb een kleine suggestie voor de gedeputeerde. Om voor dekking voor dit voorstel te zorgen kan de reiskostenvergoeding voor de auto verlaagd of afgeschaft worden of om een bepaald kilometrage te maximeren. Is dat iets waaraan u denkt.

De heer STRAAT (gedeputeerde): Mijnheer de voorzitter! Dat is de reden dat ik wat voorzichtig ben, want in een georganiseerd overleg moeten wij daarover spreken. U kunt het hier aftikken en dan weet ik wat mijn opdracht is. Ik vraag echter om een beetje ruimte, omdat ik anders geen gesprek meer heb. Ik snap wel dat deze beweging kan.

De heer VAN ESSEN (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter! Het was enkel bedoeld als suggestie.

Mevrouw KELLER (PvdD): Mijnheer de voorzitter! Begrijp ik van de gedeputeerde goed dat hij de motie overneemt?

De heer STRAAT (gedeputeerde): Mijnheer de voorzitter! Ja, ik neem de intentie graag over.

De VOORZITTER: Motie M78 is overgenomen en is daardoor geen onderdeel meer van de beraadslaging.

De heer IJSSENNAGGER (PVV): Mijnheer de voorzitter! Ik heb een vraag over het overnemen van de motie. Krijgt de fiets 19 cent per kilometer? De 19 cent kilometervergoeding van de auto is niet kostendekkend, dus dan zullen de fietsers 4 cent per kilometer krijgen. Of wordt er dan ook over 19 cent gesproken? Neemt u de motie over inclusief het bedrag of alleen de gedachte?

De heer STRAAT (gedeputeerde): Mijnheer de voorzitter! In deze discussie gaat het over het bedrag van 19 cent. Daarachter zit de gedachte om mensen te stimuleren op korte afstand met de fiets te gaan. Hoe korter de afstand, hoe minder aantrekkelijk het wordt bij 4 cent per kilometer om het gevoel te krijgen dat het loont om deze slag te maken vanuit de reiskostenvergoeding. Het is een stimulans. Daarbij moet je je afvragen wat handig is. Dit is toevallig hetzelfde bedrag als voor de auto geldt. Dan

krijgt men een gelijke vergoeding. Dat is de gedachte van dit soort gesprekken. Hierover zijn echter nog geen afspraken. Mijn voorstel is om met de intentie van deze motie verder te gaan en u later te informeren wat hieruit komt.

Dan amendement A26 WHO, normen in processtappen. U voegt toe op pagina 41 wat al staat op pagina 42. Daar heb ik geen moeite mee.

Dan motie M79, voorkom tegenvallers, van de SGP en ChristenUnie. Wij hebben hierover kort gesproken in de commissie. Toen heeft u deze motie al aangekondigd, maar ik vind het ingewikkeld om er grip op te krijgen wat wij precies gaan doen. Het is een vrij complexe vraag, want het betekent dat je alle projecten door moet gaan. Ik herken en deel uw zorg wel dat wij tegen onverwachte tegenvallers aan kunnen lopen, zeker met de aantrekkende economie en de stijgende prijzen op krappe budgetten die in het verleden zijn gemaakt. Als u echter vraagt aan de organisatie om dat helemaal door te lichten, dan is dat een vrij complex proces dat veel tijd kost. Dat moeten dezelfde mensen doen die al met de projecten bezig zijn. Ik zou u dat afraden. Op die manier belasten wij de voortgang die iedereen bepleit in de uitwerking van het Mobiliteitsprogramma met een vraag die evengoed wel bovenkomt. Dat is vervelend en ik ben voornemens om na te denken hoe ik u daarover goed kan informeren in de scope van een aantal projecten. Wij zien dat vanwege toenemende bouwkosten dit soort kosten vaak toenemen. Ik ga daar zeker wat mee doen, maar zoals u het voorstelt is het een motie die veel capaciteit vraagt. Dat ontraad ik u.

Dan motie M80, toekomstbestendige inkomsten mobiliteit. Dit is de basis van de fundamentele discussie die wij zojuist voerden over de opcenten. Ik begrijp uw oproep, maar dit vraagt om een enorme omslag in het systeem. Er is vaker gesproken of dit op een andere manier kan, onder andere in IPO-verband. Om eerlijk te zijn is daarvoor tot op heden geen goed alternatief gevonden. Het dilemma dat u blootlegt is een politieke analyse, maar ik snap wat u zegt. Het is echter de vraag of u het hiermee oplost. Als wij daar echt veel tijd in stoppen om het op IPO-niveau te bespreken, twijfel ik alsnog aan het resultaat. Deze discussie is namelijk al eens eerder gevoerd. Hoe vervelend het ook is, het systeem van de opcenten heeft niet uw voorkeur, maar het is het meest optimale systeem dat wij op dit moment hebben.

Ik neem de ruimte om het daarbij te laten en niet alle vragen te beantwoorden, want dan zijn wij nog wel even bezig.

De VOORZITTER: Dank u wel.

De heer VAN KRANENBURG (ChristenUnie): Mijnheer de voorzitter! Aangezien de gedeputeerde amendement A25 niet bespreekt, neem ik aan dat hij daarmee instemt.

De VOORZITTER: Ik mag aannemen dat dit wat kort door de bocht is.

De heer STRAAT (gedeputeerde): Mijnheer de voorzitter! Ik was zo snel dat u waarschijnlijk niet gehoord heeft dat ik amendement A25 ontraad, samen met amendement A24.

De VOORZITTER: Ik kijk of er behoefte is aan een tweede termijn.

Mevrouw d'HONDT (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Naar aanleiding van de beantwoording van de gedeputeerde van het amendement A20, regievoering realisatie snelfietsroutes, denk ik dat wij inhoudelijk op een lijn zitten en dat de gedeputeerde een belangrijke koerswijziging heeft aangekondigd. Om niet in allerlei semantische discussies te vervallen, trek ik amendement A20 in. Ik zal de motie M75 van onder andere GroenLinks die ongeveer hetzelfde voorstelt mede-indienen.

De VOORZITTER: Amendement A20 is ingetrokken en maakt geen deel meer uit van de beraadslaging.

De heer IJSSENNAGGER (PVV): Mijnheer de voorzitter! Geen enkele partij heb ik de oorzaak van het mobiliteitsprobleem horen noemen. Kennelijk accepteren alle partijen de onbegrensde groei van de bevolking. Op die manier is volgens ons alle aanpak uit het Mobiliteitsprogramma dweilen met de kraan open. Waarom heeft niemand die visie? Mevrouw Keller dreigde het even te noemen. Zij zei: "Grenzen aan de groei." Maar ik ben bang dat zij daarmee niet de bevolkingsgroei bedoelt. Is niemand bang voor de verkeersaantrekkende werking van alle voorstellen van beter, sneller en extra fietsasfalt? Of is het dan opeens positief? Wij zijn bang dat wij met al dat extra asfalt de verkeersaantrekkende werking niet krijgen. U ziet in alle statistieken en grafieken dat er nauwelijks groei is van het aantal fietskilometers. Wat wij ook doen, wij zullen er niet in slagen. Bijna alle fracties gaan eraan voorbij dat onze bevolking steeds ouder wordt en dat voor veel ouderen fietsen te gevaarlijk is. De auto is de enige manier waarop zij nog mobiel kunnen zijn.

Er is een aantal moties waarover ik iets ga zeggen. Bij motie M69 is het jammer dat daarin staat: "Werken aan duurzaamheid en klimaatneutraliteit.", want verder zouden wij best kunnen instemmen met deze motie. Zet deze woorden erin en u mist de stem van de PVV. Motie M70 vind ik vaag. Ik begrijp deze motie niet. Motie M71 zouden wij kunnen steunen, want wij vinden het goed dat het openbaar vervoer een eigen taak wordt. Echter, er staat dat openbaar vervoer een van de middelen is om het autogebruik te beperken en dat willen wij niet. Als u dat schrappt, dan krijgt u onze steun.

Dan bij motie M75. Wij zijn het grotendeels eens met het Mobiliteitsprogramma, behalve met het doel om het aantal fietsenden woon-werkverkeer te verdubbelen. Als mensen willen fietsen is dat prima en dit faciliteren is prima, maar wij zijn het er niet voor om dit als doel te stellen. Wij zijn niet blij met motie M77, met name door het eerste deel van de oproep. U beoogt een hoogwaardig fietssnelpadennetwerk. Wij vragen vooral aandacht voor de route van Zeist naar het USP. Tot slot denk ik dat de overgenomen motie M78 problemen zal opleveren bij de fiscus, want deze staat een vergoeding hoger dan de kostprijs niet toe.

Mevrouw POPPE (SP): Mijnheer de voorzitter! Ik heb de motie M73 gewijzigd. Hierin stond de N225, maar bedoelen wij de N229. Daarnaast heb ik een gewijzigde versie van motie M71, OV onder eigen regie. Deze wordt mede-ingediend door de PvdA. Ik zal kort toelichten waarom deze motie gewijzigd is. Na deze aanbesteding moet het anders. Om dan een goede start te kunnen maken moeten wij op dit moment nadenken over wat je wilt en wat er mogelijk is. Onzes inziens moet er onderzocht worden welke mogelijkheden er zijn. Dat zijn er volgens ons drie: de aanbesteding zoals deze nu gebeurt, volledig onder het eigen beheer van het overheidsbedrijf of 'quasi in house'. Bij de derde mogelijkheid wordt een organisatie opgericht waarop de provincie toezicht heeft en aandeelhouder van is. Op die manier wordt het OV dan vormgegeven. Daar gaat onze voorkeur naar uit.

De heer VAN REENEN (VVD): Mijnheer de voorzitter! Dit wordt toch onderzocht in de mobiliteitsaudit?

Mevrouw POPPE (SP): Mijnheer de voorzitter! Wij hebben het idee dat in de mobiliteitsaudit het OV nog verder weggezet wordt en het nog meer apart gedaan moet worden.

De heer VAN REENEN (VVD): Mijnheer de voorzitter! Dat wordt nog onderzocht. U neemt al een stelling op een uitkomst die wij nog niet kennen.

De heer IJSSENNAGGER (PVV): Mijnheer de voorzitter! Wij staan sympathiek tegenover deze motie, maar bent u bereid om het punt: "openbaar vervoer een van de middelen is om het autogebruik te beperken" te schrappen?

Mevrouw POPPE (SP): Mijnheer de voorzitter! Nee.

De VOORZITTER: Dames en heren, wilt u kijken naar motie M73? Daar waar in een drietal regels N225 staat, wilt u daarvan N229 maken? Dan krijgt u deze motie niet opnieuw uitgereikt. De weg N225 moet gelezen worden als N229. Motie M71 is gewijzigd en wordt opnieuw rondgedeeld.

De heer VAN ESSEN (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter! Ik heb een gewijzigde motie M75. De PvdA heeft deze motie medeondertekend.

De VOORZITTER: Mevrouw d'Hondt wordt toegevoegd aan de indieners van motie M75.

De heer VAN ESSEN (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter! Ik heb nog een vraag aan de gedeputeerde over de pilots die in het regeerakkoord genoemd worden in samenwerking met de mobiliteitsalliantie. Het idee dat ik voorstelde was of deze naar Utrecht gehaald kunnen worden. Daarop hoor ik graag een reactie van de gedeputeerde.

De heer VAN KRANENBURG (ChristenUnie): Mijnheer de voorzitter! De oorzaak van de mobiliteitsproblemen is dat er teveel auto's zijn en te weinig mensen die de fiets pakken. Ik vond dit een plezierig debat, omdat het gaat over de dingen waarover het moet gaan. Daaruit blijkt waarover wij het wel of niet eens zijn. Wij zijn hier om de verschillen duidelijk te maken en om de meerderheden en minderheden te wegen. Dan zien wij wel wat er uiteindelijk uitkomt. Na afloop van deze tweede termijn wil ik graag een schorsing om onze stem over dit plan vast te stellen.

De heer G. VAN LEEUWEN (SGP): Mijnheer de voorzitter! Bij de twee moties die wij hebben ingediend lijkt het erop alsof de gedeputeerde hiervoor geen tijd meer heeft doordat wij achteraan in de rij zitten en hij zijn tijd al heeft weggegeven. Hij verschuilt zich achter het argument tijd en dat vind ik geen sterk argument. U was juist zo goed op dreef. Daarom heb ik nog een paar concrete vragen. Is het beter als wij het bedrag ophogen bij de motie M79, voorkom tegenvallers of heeft dat geen invloed op uw argument?

Motie M80 is een principiële argument. De gedeputeerde twijfelt aan het resultaat, maar dat doen wij niet. Naarmate wij nadachten over wat de heer Van Essen ons voorhield over luchtkwaliteit, ruimtebeslag en de vervuiler betaalt, kregen wij daar warme gevoelens van. Als je kijkt naar bpm, btw op de aanschaf en over de mega-accijns die een automobilist betaalt bij de pomp, parkeerkosten en het elektrische vervoer dat toeneemt, dan lijkt het alsof de automobilist geld terug krijgt. Het is niet gek om het punt van de heer Van Essen daarin mee te nemen. Wij houden deze motie wel staande, want wij willen dit principiële debat wel voeren.

De VOORZITTER: Daarmee zijn wij door de tweede termijn en geef ik het woord aan de gedeputeerde.

De heer STRAAT (gedeputeerde): Mijnheer de voorzitter! In de tweede termijn van de Staten kwam het dilemma op tafel dat de een heilig gelooft in mensen op de fiets te krijgen en de ander vooral niet gelooft dat mensen op de fiets te krijgen zijn. Ik probeer daarin een realistische tussenweg te vinden en dat heeft in het Mobiliteitsprogramma vorm gekregen. Het stuk heet 'Overstappen' en er wordt wel degelijk een poging gewaagd om mensen te stimuleren of te faciliteren om na te denken over deze vraag. Soms is het slimmer, sneller of beter om over te stappen. Iedereen die de spits kan mijden is winst. Voor diegene is er waarschijnlijk een goed alternatief en dat betekent dat de doorstroming op de wegen verder verbetert. Dat is de hoofdgedachte achter dit mobiliteitsprogramma. Wij moeten realistisch zijn. Het is niet zo dat iedereen op de fiets zal stappen, maar het is ook niet zo dat nooit iemand de afweging wil maken om voor de fiets te kiezen.

Ik ga nog iets zeggen over motie M71 van de SP. U noemt een paar opties die mogelijk zijn rondom het OV bedrijf. Dit moeten wij in de mobiliteitsaudit uitzoeken naar aanleiding van de aanbeveling, maar er zijn andere politieke opties. Ik snap dat u deze niet noemt, maar u kunt het buiten de deur zetten. Er wordt gezegd dat dit de huidige optie is, maar dat is niet het geval. In het stuk staat dat wij het gaan uitzoeken. U noemt drie mogelijkheden die over een soort van investering gaan of het in eigen beheer doen, maar er zijn andere opties. Het is goed dat wij die varianten uitzoeken. Dat hebben wij nodig, omdat ons OV-bedrijf die vraag formuleert. Het antwoord is een politieke vraag, want er zit een

verschil van politiek inzicht in. Ik wil dit klaarleggen om daarover in de volgende periode goede afspraken te maken. Volgens mij moet u dit niet bij motie willen regelen.

GroenLinks vraagt naar de mobiliteitsalliantie. Daarbij zijn RAI, ANWB en TLN betrokken. Samen met het Rijk doen wij al het nodige om op verschillende manieren aan de slag te gaan. De U15-werkgeversaanpak vind ik een heel mooi voorbeeld en wordt in Den Haag gezien als een succesvolle manier om met arbeidsvoorwaarden een andere keuze te maken om mensen op de fiets te krijgen. Wij zijn bezig met maakprojecten waarvoor wij rijksfinanciering krijgen. Mijn voorstel is om te kijken of wij uw vraag over de mobiliteitsalliantie positief kunnen beantwoorden, of er met het Rijk nadere afspraken te maken zijn en of er financiering te regelen is. Het simpele antwoord op uw vraag is: ja.

Dan de moties van de SGP. Bij motie M80 laat ik de keuze over deze fundamentele vraag bij de Staten. Ik heb geprobeerd een realistische inschatting te maken. Dan motie M79 van de SGP. Als wij ontdekken dat er overschrijdingen zitten in een project, dan krijgt u dat te horen. Dat is niet altijd leuk, maar u heeft mij de afgelopen maanden leren kennen en weet dat ik dit direct op tafel leg. Wij lopen er dus regelmatig doorheen. U stelt een structurele vraag. Het lijkt eenmalig en dat is al veel werk. Echter, projecten van € 5.000.000 kunnen iedere keer opnieuw opduiken. Voordat je het weet ben je eindeloos deze check aan het uitvoeren. Ik stel voor dat wij u goed faciliteren bij die projecten en bij de herziening van begrotingen om te kijken hoe wij dat zo goed mogelijk kunnen inschatten in ons investeringsprogramma. Wij moeten niet apart een soort audit opzetten om alle projecten van € 5.000.000 langs te lopen. Dat gaat veel tijd en energie kosten die ik liever stop in de uitwerking van het Mobiliteitsprogramma.

De heer G. VAN LEEUWEN (SGP): Mijnheer de voorzitter! U kunt eenmalig deze check doen van alle projecten groter dan € 5.000.000. Daarnaast had ik u gevraagd of het helpt als wij dit bedrag opheffen.

De heer STRAAT (gedeputeerde): Mijnheer de voorzitter! U bedoelt het bedrag van de projecten?

De heer G. VAN LEEUWEN (SGP): Mijnheer de voorzitter! Als het tijd scheelt als wij van groter dan € 5.000.000 groter dan € 10.000.000 maken, dan is dat mogelijk.

De heer STRAAT (gedeputeerde): Mijnheer de voorzitter! Dat vraag ik mij af. Ik heb er niet diep over na gedacht. Het is een actie om alle projecten door te lopen en daarmee de begroting door te lopen op een mogelijke PM-post en u te voorzien van allerlei informatie. Daarmee wordt het een audit op de projecten, maar alle projecten worden al regelmatig doorgenomen. Het voordeel van uw motie is dat u een goed overzicht krijgt. Het nadeel is dat het veel tijd en energie kost om dat goed en gedegen te doen. Die tijd en energie kunnen wij maar een keer besteden. Als wij een kostenoverschrijding zien aankomen bij een project, zoals bij Maarsbergen, dan krijgt u een brief met de waarschuwing dat wij de oplopende kosten zien aankomen. Het is dus niet zo dat wij hier niet bovenop zitten.

De heer G. VAN LEEUWEN (SGP): Mijnheer de voorzitter! U weet wat de gevolgen kunnen zijn als u het niet doet. Vandaar dat wij hier bovenop zitten.

De heer STRAAT (gedeputeerde): Mijnheer de voorzitter! Dat ben ik van harte eens met de SGP, maar volgens mij hebben wij in de afgelopen maanden een aantal keren het gesprek gevoerd over kostenoverschrijdingen, zoals bij Maarsbergen en de SUNIJ-lijn. Als wij dat zien gebeuren, dan krijgt u dat direct te horen. Die transparantie vind ik belangrijker dan om een extra rondje langs de projecten te lopen.

Mevrouw d'HONDT (PvdA): Mijnheer de voorzitter! De gedeputeerde zegt dat deze doorlichtingen regelmatig gebeuren. Aan welke termijn moet ik daarbij denken? Ik vind het gek dat dit soort PM-posten bij de jaarrekening worden doorgebladerd. Het blijkt dat dit niet gebeurt, want er komen regelmatig overschrijdingen naar boven.

De heer STRAAT (gedeputeerde): Mijnheer de voorzitter! Wij duiken erg in de systematiek waarop een project beoordeeld wordt en dat heb ik op dit moment niet helemaal scherp. Het meerjarig investeringsprogramma wordt elk jaar vastgesteld. Dat is een reden om er elk jaar opnieuw naar te kijken. Soms poppen dingen op doordat je in een bepaalde fase van een project terecht komt. Dan wachten wij niet op het volgende meerjarig investeringsprogramma, want dan krijgt u het direct te horen. Ik zie twee belangrijke dingen gebeuren. Wij hebben veel projecten gebudgetteerd op de meest krappe begroting die wij kunnen bedenken zonder veel risicoreserves. Dat is in ingewikkelde projecten best een politiek risico, want er kunnen vrij snel tegenvallers langskomen die in het project wel verklaarbaar zijn. Daarnaast zien wij stijgende bouwkosten in de groeiende markt. Daarin zit het dilemma dat waarschijnlijk in alle projecten een kostenstijging ontstaat als het nog niet aanbesteed is en er een goede afspraak ligt. Dat probleem zullen wij tegenkomen. U mag van mij verwachten dat ik u daarvan goed op de hoogte stel. Zeker als het relevant is moet dat zo snel mogelijk gebeuren. Niet alleen en keer per jaar bij het meerjarig investeringsprogramma.

Mevrouw d'HONDT (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Ik hoor de gedeputeerde zeggen dat hij ieder jaar bij het MIP dit rondje wel doet. De stijgende bouwkosten worden in het bedrijfsleven periodiek per kwartaal bijgesteld. Als u dat in het MIP iedere keer terugleest, dan scheelt dat een hoop tijd. Dat lijkt mij een beter methode dan ik in de brief over de SUNIJ-lijn lees dat wij posten onvoorzien-onvoorzien gaan inrichten. Dan zijn wij het spoor helemaal bijster.

De heer STRAAT (gedeputeerde): Mijnheer de voorzitter! Die statenbrief heeft u niet voor niks gekregen. Deze kunt u beter in september bespreken, want dan kunnen wij daar dieper in duiken. Het is een belangrijk onderwerp, want het gaat over € 16.000.000. Op dit soort projecten is het belangrijk dat wij transparantie betrachten. Ik zal u zo snel mogelijk op de hoogte stellen als er wat aan de hand is. Daarnaast kijken wij hier elk jaar goed naar bij de begroting. Dat is echter geen verzekering dat alles direct aan het licht komt. Dat is soms afhankelijk van een bepaalde fase in een project. Dat zeg ik erbij, maar natuurlijk kijken wij hier elk jaar naar.

De heer VAN REENEN (VVD): Mijnheer de voorzitter! Ik heb een aanvullende vraag over de stijgende overschrijdingskosten. Zit er een automatische indexeringsindexering in de projecten?

De heer STRAAT (gedeputeerde): Mijnheer de voorzitter! Wij gaan erg de diepte in. Ik wil dit op een andere manier bespreken. Wij behandelen het Mobiliteitsprogramma. Dit gaat in op de techniek. Ik wil goed voor u uitzoeken hoe wij dit doen. Ik stel voor dat wij hierop terugkomen in de commissie.

De VOORZITTER: Akkoord. Daarmee ga ik dit debat afronden. De stemmingslijsten zijn intussen rondgedeeld. De heer Hoefnagels wil nog een wijziging aanbrengen.

De heer HOEFNAGELS (D66): Mijnheer de voorzitter! Wij hebben nog een wijziging in de motie M69, fietspad van de toekomst, bij het eerste punt bij 'wegen mee dat': "Rijk, provincies en gemeenten werken aan duurzaamheid en klimaatneutraliteit". Dit is wel een weging, maar heeft in deze motie weinig toegevoegde waarde. Daarom schrappen wij dit punt.

De VOORZITTER: De eerste regel van motie M69 onder 'wegen mee dat' wordt geschrapt. Daarmee hebben wij een gewijzigde motie.

Mevrouw POPPE (SP): Mijnheer de voorzitter! Wij trekken motie M74 in en vervangen door schriftelijke vragen.

De VOORZITTER: Het laatste is voor u. Motie M74 is ingetrokken en maakt geen deel meer uit van de beraadslaging.

Ik heb het verzoek gekregen van de fractie van de ChristenUnie voor een korte schorsing om haar eindstandpunt te bepalen. Hoe lang heeft u nodig.

De heer VAN KRANENBURG (ChristenUnie): Mijnheer de voorzitter! Wij hebben vijf minuten nodig.

De VOORZITTER: Ik schors de vergadering voor vijf minuten.

Schorsing van 22.41 uur tot 22.47 uur.

De VOORZITTER: Ik heropen de vergadering.

Stemverklaringen.

De VOORZITTER: Aan de orde zijn de stemverklaringen.

De heer KOCKEN (VVD): Mijnheer de voorzitter! Wij hebben twee stemverklaringen. Bij motie M79 steunen wij de intentie van deze motie. Wij hebben de gedeputeerde gehoord en zien uit naar het gesprek in de commissie om goed te kijken of de ambities die wij hadden met de huidige kosten nog zijn uit te voeren en hoe wij daar grip op hebben.

Wij zullen tegen motie M80 stemmen, omdat wij niet uitkijken naar een nieuwe mobiliteitsbelasting. Wij zijn voorstander om het systeem te veranderen, maar dan willen wij naar een ingezetenenbelasting.

De heer HOEFNAGELS (D66): Mijnheer de voorzitter! Wij hebben twee stemverklaringen. De eerste is bij amendement A25. Daarvan constateren wij dat deze wijziging niet past in de huidige concessieafspraken. Wij beschouwen dit als een punt dat in 2019 bij de begrotingsbespreking zal worden meegenomen en bij het zicht op de nieuwe concessieafspraken vanaf 2023.

De tweede stemverklaring is bij motie M79. Wij hebben begrip voor het standpunt van de gedeputeerde dat het veel capaciteit kost om een extra ronde langs alle projecten te maken. Wij vragen de gedeputeerde wel om aan PS terug te koppelen hoe wij hierin wel kunnen worden meegenomen.

Mevrouw d'HONDT (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Wij hebben drie stemverklaringen. Ten eerste bij het besluit. Het Mobiliteitsprogramma is een verhaal geworden waartegen wij geen principiële bezwaren hebben, maar wij vinden dat principiële keuzes ontbreken. Wij zullen toch voor dit besluit stemmen.

Ten tweede gaan wij tegen motie M68 over 'smart mobility' stemmen, want wij vinden dat 'smart mobility' over meer gaat dan over wegen.

Tot slot stemmen wij voor motie M69, met die verstande dat wij in de afweging van een nadere uitwerking mee zullen nemen of eventuele kosten of financiële consequenties niet ten koste gaan van andere fietsprojecten.

De heer IJSSENNAGGER (PVV): Mijnheer de voorzitter! Wij hebben een stemverklaring bij het besluit. In het plan staan veel positieve punten waardoor wij geneigd zijn voor te stemmen. Er staan echter veel dingen in die wij vreselijk vinden. Dat zal een reden zijn om tegen dit besluit te stemmen. Wij hadden het standpunt dat wij tegenstemmen als van al die amendementen er twee of drie worden aangenomen. Wij hebben ons echter laten overhalen door de inleiding van de gedeputeerde in zijn tweede termijn waarin hij aangeeft hoe hij omgaat met het plan. Het een is niet helemaal het een en niet helemaal het ander en het is gebaseerd op overstappen. Daardoor zullen wij voor het besluit stemmen, maar wij hopen dat niet al te veel amendementen worden aangenomen.

Mevrouw POPPE (SP): Mijnheer de voorzitter! Wij hebben een stemverklaring bij het besluit. Wij kunnen alleen voor het besluit stemmen als alle amendementen zijn aangenomen.

De heer BEKKERS (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter! Wij hebben een stemverklaring bij amendement A24 en motie M77. Er zit al flexibiliteit in de cofinanciering.

Motie M75 brengt de opgave in beeld en dan weten wij wat ons te doen staat.

Bij amendement A25 sluiten wij aan bij de stemverklaring van D66.

Bij motie M69 gaan wij ervan uit dat, ondanks de tekstuele wijziging om een bepaalde partij over de streep te trekken, het wel een fietspad van de toekomst is. Daarmee zullen de opgaven van de toekomst, zoals duurzaamheid en klimaatneutraliteit, wel degelijk aan bod komen in dat project.

Bij motie M71 heeft de gedeputeerde aangegeven dat verschillende opties onderzocht worden. Het lijkt ons goed om verschillende opties te onderzoeken, daarom stemmen wij tegen deze motie.

Motie M72 zullen wij steunen, maar wij interpreteren de motie als een voorkeursvolgorde en niet in termen van een absoluut voorrang. Wij begrijpen van de gedeputeerde dat er situaties kunnen zijn waarin het kappen van een boom de meest veilige en verstandige oplossing is.

Bij motie M79 sluiten wij aan bij de stemverklaring van D66.

De heer VAN KRANENBURG (ChristenUnie): Mijnheer de voorzitter! Wij zullen instemmen met het besluit, omdat het ernaar uitziet dat een aantal amendementen wordt aangenomen. Overigens gaat het geheel de goede kant op ten opzichte van wat het was. Wij kunnen hier vooralsnog wel mee leven. In maart 2019 zijn er weer verkiezingen.

De VOORZITTER: Als de andere partijen geen stemverklaring willen afleggen gaan wij over naar de stemming.

Stemming.

Provinciale Staten aanvaarden het amendement A21. Tegen het amendement heeft gestemd de fractie van de PVV.

Provinciale Staten aanvaarden het amendement A22. Tegen het amendement heeft gestemd de fractie van de PVV.

Provinciale Staten aanvaarden het amendement A23. Tegen het amendement heeft gestemd de fractie van de PVV.

Provinciale Staten verwerpen het amendement A24. Voor het amendement hebben gestemd de fracties van de SP, ChristenUnie, PvdD en 50Plus.

Provinciale Staten verwerpen het amendement A25. Voor het amendement hebben gestemd de fracties van de PvdA, SP, ChristenUnie, PvdD, SGP en 50Plus.

Provinciale Staten aanvaarden het amendement A26. Tegen het amendement hebben gestemd de fracties van D66, CDA en PVV.

Provinciale Staten besluiten hierna overeenkomstig het geamendeerde statenvoorstel Mobiliteitsprogramma 2019-2023, PS2018MME15, met de aantekening dat de fracties van de SP, PvdD en SGP geacht worden te hebben tegengestemd.

Provinciale Staten aanvaarden de motie M68. Tegen de motie hebben gestemd de fracties van de PvdA en PvdD.

Provinciale Staten aanvaarden de gewijzigde motie M69.

Provinciale Staten aanvaarden de motie M70. Tegen de motie hebben gestemd de fracties van de PvdA, PVV en SP.

Provinciale Staten verwerpen de gewijzigde motie M71. Voor de motie hebben gestemd de fracties van de PvdA, SP, ChristenUnie, PvdD en 50Plus.

Provinciale Staten verwerpen de motie M72. Voor de motie hebben gestemd de fracties van de PvdA, SP, GroenLinks, ChristenUnie, PvdD en 50Plus.

Provinciale Staten verwerpen de motie M73. Voor de motie hebben gestemd de fracties van de PvdA, PVV, SP, SGP en 50Plus.

Provinciale Staten aanvaarden de motie M75. Tegen de motie heeft gestemd de fractie van de PVV.

De heer DERCKSEN (PVV): Mijnheer de voorzitter! Ik heb een punt van orde. Heeft u rekening gehouden met alle afwezigen. Daarover heb ik u niet gehoord.

De VOORZITTER: Wij hebben precies bijgehouden hoeveel leden aanwezig zijn. Er zijn 43 leden aanwezig.

Provinciale Staten aanvaarden de motie M76.

Provinciale Staten verwerpen de motie M77. Voor de motie hebben gestemd de fracties van de PvdA, SP, ChristenUnie, PvdD en 50Plus.

Provinciale Staten verwerpen de motie M79. Voor de motie hebben gestemd de fracties van de PvdA, PVV, SP, ChristenUnie, PvdD, SGP en 50Plus.

Provinciale Staten verwerpen de motie M80. Voor de motie hebben gestemd de fracties van de PVV en SGP.

Sluiting.

De VOORZITTER: Daarmee zijn wij aan het eind gekomen van de beraadslaging en de stemming en aan het eind van de vergaderingen voor het reces. Na deze vergadering gaat het reces in. Ik wil u hartelijk danken voor uw bijdrage aan de vergadering vanavond. Ik wens u een heel goed reces toe. Velen van u gebruiken dat reces om op vakantie te gaan. Voor zover u daar gebruik van maakt, wens ik u een goede vakantie en weer een gezonde terugkomst na het reces. Het ga u allen goed. Ik sluit de vergadering.

Einde van de vergadering om 23.04 uur.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van Provinciale Staten van Utrecht van 24 september 2018.

De voorzitter,

De griffier,