

## Vergadering van de Statencommissie Milieu, Mobiliteit en Economie van 3 oktober 2016

### **Aanwezig:**

#### Voorzitter:

mw. A.C. Boelhouwer

#### Leden van GS:

mw. mr. J. Verbeek-Nijhof (gedeputeerde), drs.ing. P. van den Berg (gedeputeerde) en mw. A.M.A. Pen-narts (gedeputeerde)

#### Commissieleden:

mw. F.M. Arissen LLB (PvdD), G.J. Bosman (SP), D.G. Boswijk (CDA), mw. A.W.T. Dercksen (D66), H. van Deun (PVV), ing. L.C. van den Dikkenberg (SGP), M.J. de Droog (D66), ir. H.P. van Essen (GroenLinks), drs. C. de Heer (ChristenUnie), mw. N. de Haan (ChristenUnie), mw. W.M.M. Hoek (50PLUS), J.M.W. Jansen (CDA), W.J. Joustra (VVD), C. de Kruijf (PvdA), A.Mourik-Geluk (CDA), mw. M.G. Noordenbos (SP), R. van Reenen (VVD), A.J. Schaddelee (ChristenUnie), mw. A.M. Schneiders (D66), H.O. Suna (PvdA), mw. ir. J.C.V. Vaessen (VVD), drs. W. Wagenmans (PvdA) en Z. el Yassini (VVD)

### **Van ambtelijke zijde aanwezig:**

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

---

## **1. OPENING EN ALGEMEEN**

### **1.1 Opening**

De voorzitter, mevrouw Boelhouwer, opent de vergadering met een woord van welkom.

### **1.2 Vaststellen agenda**

Gemeld wordt dat de bespreking van de blokken 3 (milieu) en 4 (recreatie) worden omgewisseld. Op verzoek van GroenLinks is agendapunt 5.6, Zero Emissie Busvervoer, alsnog aan de agenda toegevoegd. De agenda wordt vastgesteld.

### **1.3 Mededelingen**

De voorzitter vraagt aandacht voor de bijeenkomsten:

- over de Gebiedsvisie Utrecht Oost met de raad van Utrecht op woensdag a.s. om 20.00 uur op het Utrecht Science Park en
- over de Oostelijke ontsluiting A12, maandag 10 oktober a.s. van 18.30-19.30 uur in het Provinciehuis.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof rapporteert over het nuttige en waardevolle gesprek dat zij heeft gehad met de SP Leusden over de buslijnen en de busverbindingen in Leusden. Op verzoek van de SP had zij dat gesprek toegezegd, omdat insprekers van de SP Leusden destijds in de commissie MME door een overvolle agenda het gevoel hadden onvoldoende aan bod te zijn gekomen. Zij heeft de bezwaren van de SP aan-gehoord maar heeft geen andere toezeggingen kunnen doen dan door de commissie is gedaan. Ook wer-den tijdens het gesprek andere punten gesignaleerd, bv. over de betrouwbaarheid van de regiotaxi. Ook die signalen worden meegenomen. Er is een vervolgggesprek gepland in november en daarvoor zijn ook

Syntus en wethouder Van Beurden van Leusden uitgenodigd. Spreekster zegt toe dat zij de resultaten van het vervolgesprek naar deze commissie zal terugkoppelen.

#### **1.4 Verslag vergadering Statencommissie MME d.d. 29 augustus 2016**

Het verslag van deze vergadering wordt vastgesteld.

#### **1.5 Rondvraag**

Hiervoor zijn geen vragen aangemeld.

#### **1.6 Termijnagenda**

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof deelt het volgende mede:

- **Gemeentelijk verkeers- en vervoerplan Utrecht**

Meerdere gesprekken hebben over dit onderwerp plaatsgevonden met RWS en de gemeente Utrecht. Momenteel wordt er gerekend aan het nieuwe verkeersmodel. De stad Utrecht is gevraagd een projectenlijst op te stellen, zodat de provincie en RWS aan de voorkant kunnen meedenken over mogelijke consequenties voor de provinciale wegen en de rijkswegen, als gevolg van de keuzes die de stad maakt in het gemeentelijke verkeers- en vervoerplan Utrecht. Gekeken wordt naar drie doorstromingsknelpunten:

- Aansluiting A12-Europalaan. Afsproken is dat daar een studie naar wordt gedaan waar ook de gemeente Nieuwegein bij zal worden betrokken.
- De plannen van de gemeente Utrecht voor de westelijke stadsboulevard. Qbuzz en de provincie zijn daarbij betrokken.
- Aansluiting A2-NRU: bij de gesprekken sluit Stichtse Vecht aan.

- **Verkeersproblematiek Vreeland**

In de commissie van 23 mei jl. heeft een inspreker de moeilijkheden belicht voor het vrachtverkeer om Vreeland binnen te rijden; ook werd toen ingegaan op de verkeersonveilige situatie die dat met zich meebrengt. Gedeputeerde Verbeek-Nijhof heeft toen toegezegd met wethouder Pieter de Groene in gesprek te zullen gaan. Dat is inmiddels gebeurd. Aangezien het om gemeentelijke wegen gaat, is de conclusie tijdens het gesprek dat de provincie in dit kader geen rol heeft, maar de wethouder heeft aangegeven nogmaals met de inspreker in gesprek te zullen gaan.

Mevrouw Hoek vraagt of in het gesprek ook is gesproken over de vervuilde grond en de mogelijke uitplaatsing van hinderlijke bedrijven: in dat kader kan de provincie wel een rol hebben.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof antwoordt dat de wethouder zijdelings uitplaatsing van bedrijven heeft genoemd, maar daar is verder niet op ingegaan. Vooral is gekeken naar de vraag of er op korte termijn iets te doen valt aan de wegen rond Vreeland, gelet op het vrachtverkeer. Geconstateerd werd dat het om gemeentelijke wegen gaat en dat de provincie dienaangaande geen rol heeft.

- **Schaalsprong OV**

De commissie heeft de gedeputeerde destijds om een planning gevraagd wat betreft de schaalsprong OV. Zij deelt mede dat deze planning zal worden geagendeerd voor de commissievergadering van 8 mei 2017. De heer Van Essen vraagt waarom de planning pas zo laat beschikbaar komt.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof antwoordt dat het rijk bezig is met de schaalsprong OV. Er zijn meerdere informatiesessies achter de rug en nu wordt er aan een bestuurlijke planning gewerkt alvorens er een

definitief plan kan worden aangeboden. Deze week wordt er met het rijk en andere provincies, waar onder Utrecht, verder gesproken over mogelijke scenario's. Dat zal zijn beslag krijgen in 2017.

- **Gobike initiatief**

De VVD heeft tijdens de PS vergadering van 4 juli jl. aandacht gevraagd voor Gobike. Het Gobike initiatief is in 2014 als eerste stad in Nederland aan Utrecht aangeboden. Geconstateerd is dat het Go Mile initiatief, dat met elektrische fietsen werkt op onbemande stations, ook voor de provincie Utrecht interessant kan zijn. Begin volgend jaar zal dit initiatief ook in Rotterdam van start gaan. Nagegaan wordt of het initiatief over de gehele provincie Utrecht kan worden uitgerold, samen met gemeenten en het bedrijfsleven. Mevrouw Schneiders vraagt of de commissie op termijn meer informatie over dit project kan ontvangen. Gedeputeerde Verbeek-Nijhof zegt dat toe. Dit mooie initiatief wordt verder over de provincie uitgerold en zij zal daar zeker op terugkomen in deze commissie.

De heer V.d. Dikkenberg verwijst naar de motie over **tankstations Maarsbergen**. Hij vraagt welke acties er tot nog toe zijn ondernomen.

Mevrouw De Haan leest in de termijnagenda de toezegging dat er eind 2016 meer bekend wordt over Maarsbergen. Op 23 september jl. is er een emailbericht van bewoners ontvangen waarin het mogelijke uitstel van het besluitvormingstraject wordt betreurd. Zij vraagt dienaangaande om toelichting.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof antwoordt dat er een studie gaande is naar de uitplaatsing van de tankstations. Vooral nog blijkt daaruit dat alle locaties, die buiten het dorp liggen, complicaties opleveren voor het buitengebied, de EHS en voor landschap en verkeersinpassing. De motie wordt in het onderzoek verder uitgevoerd en de commissie zal daarover in de volgende vergadering informatie ontvangen, o.a. over de resultaten van het onderzoek. Zij heeft kennisgenomen van de brief van de inwoners van Maarsbergen. Zij heeft met veel bewoners in Maarsbergen gesproken en begrijpt heel goed dat er teleurstelling is over het feit dat de provincie nog geen variantkeuze heeft gemaakt. Op dit moment wordt de Bos-Beek variant op dezelfde manier doorgerekend als gebeurd is met de Dorpsvariant en de Westvariant. Dat wordt door een onafhankelijk bureau uitgevoerd, maar dat vraagt eerst om uitwerking van het ontwerp van de Bos-Beek variant. De commissie heeft het Plan van Aanpak ontvangen, alsmede de uitgangspunten en de planning. Duidelijk is wel dat de Bos-Beek variant tegen uitdagingen aanloopt, vooral als het gaat om de inpasbaarheid. Besluitvorming is voorzien in 2017 en dat betekent dat de eerste resultaten van het onderzoek eind 2016 beschikbaar moeten komen.

Mevrouw Hoek vraagt of er richtlijnen zijn over de minimale afstand tussen woningen en benzinestations. De voorzitter gaat ervan uit dat een dergelijk technisch detail t.z.t. in de stukken terug te vinden zal zijn.

De heer Van Essen stelt een vraag over de **fietsverbinding bij de Liesbosch**. Wat is de actuele stand van zaken? Is er verder nieuws te melden over de fietsbrug bij Vianen? GroenLinks is verbaasd dat het ontwerp 60 km p/u op de N224 tussen Linschoten en de A12 niet voor deze vergadering is geagendeerd. Dat is wel in een vorige vergadering toegezegd. Waarom duurt het zo lang voordat die informatie boven water komt?

Mevrouw Noordenbos mist motie 42 in de termijnagenda, betrekking hebbend op voorbeeldfunctie social return.

De voorzitter antwoordt dat dit punt is opgenomen in de termijnagenda van de commissie BEM.

De heer Wagenmans is verbaasd over de brief van de bewoners van Maarsbergen in deze fase van het proces. Hij vraagt zich af hoe deze brief moet worden geïnterpreteerd. Zijn bewoners in dit proces niet goed meegenomen? Hij gaat er van uit dat betrokkenen bekend zijn met de stappen die nu procesmatig zijn ondernomen of moet men dit bericht opvatten dat bewoners hun ongenoegen uiten over het feit dat de besluitvorming is uitgesteld?

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof geeft aan dat er over deze kwestie in Maarsbergen nog steeds de nodige onrust bestaat. Zij krijgt daarover nog steeds veel reacties vanuit Maarsbergen binnen. Het is haar streven om uiteindelijk alle betrokkenen rond de tafel te krijgen, zodat ieder elkaar uiteindelijk weer de hand kan schudden. Helaas is het nog niet zo ver. Zij begrijpt dat de inwoners zich zorgen maken en op een besluit van de provincie hadden gerekend. Dat gaat komen, maar wordt nu enigszins vertraagd door het ontwerpplan dat eerst moet worden opgesteld. De provincie tracht hoe dan ook aan bewoners een luisterend oor te bieden.

Voorts deelt de gedeputeerde mede dat de Liesbosch en de Lekbrug verankerd zijn in het realisatieplan Fiets. Later zal zij in deze commissie terugkomen op de planning.

Het memo over Linschoten zal voorafgaand aan de volgende MME-commissievergadering worden doorgezonden naar de commissie.

## **2. ALGEMEEN**

### **2.1 Statenvoorstel najaarsrapportage 2016**

De heer Wagenmans constateert een mooie prognose voor een positief saldo aan het eind van dit jaar. Uit eerdere ervaringen kan wordend afgeleid dat die prognose niet altijd leidt tot een reële uitkomst aan het eind van het jaar. Hij vraagt of er lering is getrokken uit eerdere ervaringen. Mag nu worden verwacht dat deze prognose ongeveer de uitkomst eind 2016 zal zijn?

In het verleden was mobiliteit één van de struikelblokken bij de overgang van projecten. Er is € 75 miljoen opgeplust voor het inhalen van de achterstand, en dat is zodanig dat mag worden verwacht dat er meer wordt gerealiseerd. De PvdA vindt het verheugend dat er nu een inhaalslag wordt gemaakt. Hij gaat er vanuit dat de projecten ad € 75 miljoen ook daadwerkelijk aan het eind van het jaar wordt gerealiseerd. Overhevelingen zijn er ook voorzien met betrekking tot de programma's cultuur en arbeidsmarkt. De PvdA kan instemmen met de wijze waarop de overhevelingen worden voorgesteld.

De heer Bosman memoreert dat er voor de Energieagenda € 1,5 miljoen beschikbaar was terwijl er € 1 miljoen is besteed. Het resterende bedrag van € 0,5 miljoen gaat over naar 2017 en blijft beschikbaar. Komt dat bedrag van een € 0,5 miljoen extra beschikbaar in 2017? Wordt er aan het Energiefonds een € 0,5 miljoen extra toegevoegd?

Mevrouw Noordenbos verwijst naar het onderdeel MBO – werkgelegenheid. Aangegeven wordt dat er € 100.000 beschikbaar is voor verbetering arbeidskansen MBO-VMBO. Zij vraagt hoeveel geld er door de provincie wordt betaald voor verbetering arbeidskansen van HBO en universitaire studenten. In die zin vraagt zij om vergelijkende getallen.

Naar aanleiding van motie 57 mist zij de evaluatie van de MBO Incubator. Wanneer kan dat worden verwacht?

De voorzitter laat weten dat de eerste technische vraag van mevrouw Noordenbos schriftelijk zal worden afgedaan.

Mevrouw Dercksen onderschrijft dat het opplussen met € 75 miljoen een goede zaak is. Toch vindt zij dat niet terug in het overzicht van de bijstellingen, terwijl dat politiek relevant is. Dienaangaande vraagt zij om een toelichting.

Er zijn gelden beschikbaar voor de arbeidsmarkt, nl. € 200.000 waarvan € 100.000 naar 2017 wordt doorgeschoven. Graag hoort zij welke concrete plannen er in voorbereiding zijn.

De heer Van Déun memoreert dat de P&C-cyclus het controlerende instrument bij uitstek is voor PS. Opnieuw moet aan de hand van de najaarsrapportage worden geconstateerd dat veel voorgenomen uitgaven niet worden gerealiseerd: 61% van de begroting is nog niet uitgegeven. GS geven aan dat ze dat willen gaan verbeteren. Hij vraagt waarom verbetervoorstellen pas in 2017 aan PS worden gepresenteerd en waarom niet dit jaar. Controle is erg moeilijk wanneer er wel is begroot, maar bedragen niet worden uitgegeven.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof merkt op dat de najaarsrapportage de stand van 31 juli weergeeft. Nu is het begin oktober en in november komt de septembercirculaire naar de commissie toe. Dat alles maakt, samen met de voortgang van de projecten, hopelijk een beter beeld van de jaarrekening mogelijk. Er is meer nodig dan alleen maar presentatie van gegevens. Met de subcommissie wordt gesproken over de sturingsmechanismen, maar ook dat heeft tijd nodig. Gezien de systematiek van het rijk, samen trap op en samen trap af, is er nu weer sprake van samen trap op. De vooruitzichten zijn positief. Er wordt sterk gestuurd op de projecten en aangegeven wordt wanneer projecten, door welke omstandigheden ook, vertraging oplopen. Dat kan voortkomen uit uitgestelde besluitvorming, vertraging in bestemmingsplan-procedures of anderen redenen.

Momenteel wordt er gewerkt aan de presentatie van de septembercirculaire, ook met het oog op het inzetten van de egaliseringsreserve waar D66 de aandacht op vestigde.

Gedeputeerde Van den Berg komt terug op de vraag of er een € 0,5 miljoen extra aan de Energieagenda wordt toegevoegd. Daarvan is geen sprake. Het gaat om het verschuiven van het kasritme, bedacht om uit te geven in 2016, 2017, 2018 en 2019. In 2016 is er geen € 1,5 miljoen maar € 1 miljoen uitgegeven zodat er vijf ton euro naar het volgende jaar wordt doorgeschoven. Het totaal bedrag van € 8 miljoen blijft ongewijzigd.

Gevraagd werd naar de evaluatie van de MBO incubator. Hij meent dat hij de commissie voor de vakantie informatie heeft verschaft over de financiën en de afbouw van de incubator. Hij zal met de griffie nagaan wat er precies is afgesproken, temeer daar nu om een evaluatie wordt gevraagd.

Een vraag werd gesteld over de € 2 ton realisatie onderwijsmarkt en het doorschuiven van € 1 ton. Hij wil daar graag nadere precisering over geven, dit verwijzend naar het BOB-traject. PS lieten weten dat hiermee moet worden doorgaan. In 2016 is er ca. € 1 ton beschikbaar voor de arbeidsmarktmonitor om de problematiek op de regionale arbeidsmarkten te kunnen inventariseren, samen met de gemeenten Amersfoort en Utrecht, een en ander op basis van het model dat reeds in Brabant wordt gehanteerd. Een onderdeel is het Stimuleringsfonds, een fonds waarin werknemers en werkgevers meer stagiaires en werknemers in dienst kunnen nemen. Dat loopt via de EBU human capital agenda. Hij wil daar later op terugkomen. Voorts is er sprake van een Techniek Pact, om een bijdrage te kunnen leveren aan de techniek week voor leerlingen die in Woerden, Amersfoort en Utrecht worden gehouden. De provincie ondersteunt dat project. Met PS wordt nagegaan voor welke knelpunten de andere € 100.000 kan worden aangewend.

Mevrouw Dercksen vraagt of de provincie er dit jaar daadwerkelijk in zal slagen dat geld uit te geven aan projecten.

Gedeputeerde Van den Berg antwoordt dat daarvoor redelijk concrete plannen beschikbaar zijn. Hij hoopt dat het geld voor de drie eerder genoemde projecten ook daadwerkelijk wordt uitgegeven.

Terugkomend op de vragen van de PvdA en D66 over de € 75 miljoen voor mobiliteit, memoreert gedepu- teerde Verbeek dat de middelen van 2015 naar 2016 zijn doorgeschoven. Zij hoopt dat het budget in 2016 zal worden uitgegeven omdat daar belangrijke projecten aan ten grondslag liggen.

Mevrouw Dercksen vraagt waarom het omvangrijke bedrag van € 75 miljoen niet is terug te vinden in het politiek relevante bijstellingenoverzicht, par. 4.8. Wat zijn daarvoor de overwegingen geweest?

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof antwoordt dat het gaat om doorschuivingen uit 2015. Met gemeenten zijn afspraken gemaakt over de projecten die daaraan ten grondslag liggen. Dat was een GS besluit uit juli 2017.

Mevrouw Dercksen begrijpt dat er geen echte overweging is waarom dat bedrag niet wordt genoemd in het bijstellingenoverzicht. Gedeputeerde Verbeek-Nijhof beaamt dat er geen overweging is om het niet te noemen, omdat het een doorschuiving is. Zij is bereid meer inzicht te geven in de projecten die het be- treffen. Mevrouw Dercksen wijst dat af, daar heeft zij geen behoefte aan.

De voorzitter rondt de bespreking van dit agendapunt af.

## **2.2 Statenvoorstel programmabegroting 2017**

De heer Van den Dikkenberg memoreert dat de provincie het laatste jaar relatief vaak in aanraking is ge- weest met het “spook van de burgerparticipatie”: veelal gaat het om overheidsparticipatie en projecten. Is een en ander verwerkt in projecten en zitten daar de budgetten in? Is het wellicht slim een participatie- programma te maken? Er wordt een veranderende rol van de overheid als gevolg van de veranderende samenleving verwacht, dat is ook de tendens van de begroting. Wat de SGP betreft, behoort daar een programma bij om participatie handen en voeten te geven.

De heer Van Essen laat het volgende over bereikbaarheid weten:

De concrete mijlpalen en projecten voor komend jaar worden door GroenLinks herkend. Het is een even- wichtig overzicht. De teksten komen echter wat minder evenwichtig over. Op pag. 11 staan de hoofdlijnen van het bereikbaarheidsprogramma, maar de fiets wordt in het geheel niet genoemd. Dat staat in schril contrast met belangrijke speerpunten van dit college, bv. de fiets als leidend principe in de ruimtelijke keuzes en verdubbeling van het aantal fietsen in de spits. Dat hoort terug te komen in genoemde samen- vattings. Wel wordt er in het stuk ingegaan op healthy urban living maar dan vooral over vestigingsklimaat, strategisch groeiproces en systeemsprong mobiliteit, terwijl het volgens GroenLinks in dat kader vooral moet gaan om de gezondheid van de inwoners van de provincie Utrecht, echter, die notie ontbreekt ge- heel. GroenLinks vindt het belangrijk dat de teksten de gehele breedte van het bereikbaarheidsprogram- ma voldoende weerspiegelen, vooral omdat komend jaar de mobiliteitsplannen van BRU en de provincie in elkaar worden geschoven. De vraag is hoe beleidsneutraal deze herijking is; hoe is dat voorzien? Hij vraagt of er ook wordt gekeken naar het financiële meerjarenperspectief van het mobiliteitsplan: wordt dat ook herijkt?

Sprake is er van een apart begrotingsonderdeel, dat van de BRU. Gesproken wordt dan over de hekken van het BRU. GroenLinks vraagt hoe het staat met de begroting en de financiële voortgang van dat gedeelte. Kan er inzicht wordt gegeven in de vraag hoe het precies staat met de financiën in het BRU-deel? Vorig jaar stond bij indicatoren fiets “nader te bepalen”. Nu is men een jaar verder. Er ligt een realisatieplan Fiets. Bij indicatoren wordt nu aangegeven “zie realisatieplan Fiets”. Echter, in dat plan zijn nog geen indicatoren opgenomen. Hij vraagt hoe dat zit. Hij adviseert een en ander niet te complex te maken en indicatoren te kiezen die de doelstelling op dat punt weerspiegelen.

Mevrouw Schneiders sluit zich aan bij de woorden van GroenLinks met betrekking tot de fiets, de BRU-gelden en de BRU-hekken. D66 is benieuwd hoe die hekken er uit zien, overigens zijn gemeenten daar ook benieuwd naar, temeer daar het ook terugkomt in het Fiets realisatieplan. Ook in andere plannen komt naar voren dat gemeenten steeds meer onduidelijkheid voelen wat er al dan niet gerealiseerd kan worden voor 2019 en 2020. Met betrekking tot het BRU vraagt ze of het vaststaat wat daar aan financiële middelen heen gaat of kan dat nog worden uitgebreid? D66 deelt de tekst die onder de hoofdlijnen is opgenomen. Wel is zij benieuwd wat de gedeputeerde verstaat onder “healthy urban living”, bij voorkeur in relatie tot “gezond, groen en slim”.

Mevrouw Dercksen verwijst naar programma 4. Zij vraagt naar de aanpak van de leegstand detailhandel. Aangegeven wordt dat er pilots in het programma Binnenstedelijke ontwikkeling plaatsvinden. Verkend wordt welke rol bij transformatie en herstructurering van winkelgebieden de provincie kan spelen. Aan welke pilots wordt er in dit kader gedacht?

De voorzitter geeft aan dat dit feite een onderwerp voor de commissie RGW is.

Mevrouw Dercksen geeft aan dat de detailhandel van groot belang is voor winkeliers in een professioneel ogende winkelstraat. Overigens heeft zij er geen bezwaar tegen dit onderwerp in de commissie RGW te behandelen.

Mevrouw Dercksen zou het toejuichen wanneer duidelijk is over welke programma’s er in deze setting wordt gesproken, gelet op het feit dat portefeuilles door elkaar heen lopen.

De voorzitter zegt toe dat die suggestie wordt meegenomen.

Mevrouw Noordenbos verwijst naar pag. 52, USP, waar wordt aangegeven dat de provincie een initiatief neemt tot het ontwikkelen van een investeringsfonds voor pensioenfondsen ten behoeve van de verbetering van het USP. Zij vraagt of er ook een investeringsfonds kan worden ontwikkeld voor pensioenfondsen voor de ondersteuning van bv. de aansluiting MBO-arbeidsmarkt. Wat betreft de transitie recreatieschappen wordt melding gemaakt van het duurzaam borgen van de recreatiegebieden. De SP vraagt wat daar onder moet worden verstaan.

Bij uitgaven economische ontwikkeling constateert zij dat toerisme maar een klein deel van het totaal uitmaakt. Toch zijn er ook uitgaven ten behoeve van toerisme, zoals de Waterlinie, de forten e.a. Kan duidelijk worden gemaakt hoeveel geld daar aan wordt uitgegeven?

Bij het deel over de EBU en het aantrekken van bedrijven komt naar voren dat dit het meeste gemeenschapsgeld kost. De SP vraagt wanneer de markt zelf zijn werk gaat doen.

De heer Bosman citeert in het kader van mobiliteit een deel uit een motie nl. “Wij dragen het college op uiterlijk ten tijde van de programmabegroting 2017 te komen met een plan van aanpak voor het opheffen van dit knelpunt inclusief tijdspad, kostenraming en kostenverdeling.” Uitvoering van de motie zou der-

halve zichtbaar moeten worden in de begroting 2017. De SP is dat nog niet tegengekomen. Hij vraagt hoe dat zit.

Voorts vraagt hij waar in de begroting de toezegging van de gedeputeerde kan worden teruggevonden dat GS zich ervoor inzetten meer mensen met afstand tot de arbeidsmarkt in dienst van de provincie te nemen. Ook dat heeft hij niet teruggevonden.

De heer Wagenmans heeft de programmabegroting gelezen als een stuk dat een reflectie is van het in gang gezette beleid van het college in de afgelopen periode. Duidelijk is dat op veel terreinen de beleidskaders zijn uitgewerkt en vastgesteld, of zich nog in de fase van vaststelling bevinden, bv. het realisatieplan Fiets. Er wordt een overzichtelijk beeld gegeven wat er op het gebied van mobiliteit speelt, wat de insteek is en hoe dat in 2017 verder zal worden ingevuld. Dat helpt PS bij de toetsing in hoeverre plannen zijn gerealiseerd. Het programma is behoorlijk omvangrijk. De vraag is ook bij de najaarsrapportage aan de orde gekomen of PS ervan uit mogen gaan of projecten in 2017 daadwerkelijk worden gerealiseerd. De gedeputeerde gaf aan dat dit nauwlettend wordt gemonitord.

In het overzicht mist de PvdA de veiligheid van het spoor met betrekking tot gevaarlijke stoffen. Dit moet in de komende periode tot maatregelen leiden, maar dat kan hij in de programmabegroting niet terugvinden. Voorts komt hij terug op healthy urban living en de wijze waarop dat met mobiliteit wordt verbonden. Hij werd geraakt door het rapport over de luchtkwaliteit bij de verbreding van de weg in Veenendaal. Aangegeven wordt dat de luchtkwaliteit aldaar voldoet aan de Europese normen, terwijl uit een presentatie van het RIVM blijkt dat de Europese normen geen garantie zijn dat de gezondheid niet wordt aangetast. Desalniettemin krijgt de provincie adviezen van instellingen die stellen dat de weg rustig kan worden aangelegd omdat het aan de Europese normen voldoet en de gezondheid van de omwonenden niet in het geding zou zijn. Hij vindt dat beleidsmatig een lastige kwestie, juist omdat de provincie nadenkt over de vraag hoe verbetering in de normering kan worden aangebracht. Bij aanleg of verbreding van wegen zou de provincie wat de PvdA betreft kritischer moeten zijn met betrekking tot het toepassen van de normen voor luchtkwaliteit en de gevolgen die deze kunnen hebben voor de omwonenden. Hij vraagt hoe daarmee beleidsmatig wordt omgegaan, een en ander gerelateerd aan de plannen die in de programmabegroting zijn opgenomen.

Positief is hij over het mobiliteitsplan voor Oost-Utrecht en het is belangrijk dat dit in 2017 wordt opgepakt. In de programmabegroting wordt aangekondigd dat er wordt nagedacht over de nieuwe concessies voor het streekvervoer vanaf 2018 en 2019. Van belang is het na te gaan hoe gebruik wordt gemaakt van behoefte-onderzoeken die samen met gemeenten worden opgezet, bv. OV behoefte. Hij bepleit daar meer pro actief beleid op te voeren zodat de uitkomsten kunnen worden betrokken bij het programma van eisen voor het streekvervoer. Ook vraagt hij hoe wordt omgegaan met de inzet van vrijwilligers versus beroepchauffeurs.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof gaat in op de opmerkingen van GroenLinks. Met bereikbaarheid staan GS voor dat vanuit provinciaal belang de mobiliteitsketen in zijn geheel van belang is, van deur tot deur. Dat moet in een gezonde, verkeersveilige omgeving plaatsvinden. In de samenvatting staat dat iedere reiziger keuzes maakt, uit gewoonte of op basis van reistijd. Zelf is zij een fietser, maar dan wel in het weekend. Door de week is de fiets voor haar geen efficiënt vervoersmiddel. Ieder maakt de keuze en afweging die bij hem of haar past. In de provincie gaat het om de mobiliteitsketen. Geen enkel onderdeel heeft de voorkeur omdat het juist om het totaal gaat. Dat staat in de samenvatting, waarin de woorden fiets, tram, auto niet voorkomen, immers, het gaat om de mobiliteitsketen van deur tot deur. In deze samenvatting



wordt uitsluitend het OV genoemd. Reistijd is een mooie indicator op basis waarvan men zijn eigen afweging kan maken.

De heer Van Essen merkt op dat iedere individuele reiziger een eigen afweging maakt. Ook hebben overheden in dit opzicht een afweging te maken. De provincie Utrecht is een dichtstedelijke regio, zeker rond de grote steden. Niet voor niets is in het coalitieakkoord afgesproken dat in de spits het aandeel fiets moet worden verdubbeld, juist omdat in deze dichtstedelijke regio de druk op infrastructuur, op leefbaarheid en op het wegennet zo groot is. Die notie mist GroenLinks in de samenvatting. De provincie doet actief mee aan het programma Beter Benutten dat ook bedoeld is om keuzes van reizigers te beïnvloeden op een slimme manier. Dat is een goede zaak maar de breedte van het geheel mag meer in de tekst tot uitdrukking komen.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof verwijst terzake naar programma 5 waar alle onderwerpen gedetailleerd worden belicht. Regelmatig krijgen PS ook de update van Beter Benutten. In de samenvatting wordt het grote geheel aangegeven en dat is wat GS betreft de mobiliteitsketen, waarin alle facetten van belang zijn. De fiets is ook van belang met het oog op de last mile. Uit de concessie blijkt dat de fiets een belangrijke aanvulling is voor het stedelijk gebied, maar ook voor de bereikbaarheid van bushaltes.

De heer Van Essen hoort dat de gedeputeerde stelt dat de fiets een mooie aanvulling is. GroenLinks wijst erop dat de fiets een leidend principe is in de ruimtelijke keuzes van de provincie. Daar is voor gekozen en dus is het meer dan een mooie aanvulling.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof geeft aan dat met behulp van het mobiliteitsplan duidelijk is wat de komende jaren mag worden verwacht op alle onderdelen van de mobiliteitsketen waarin de fiets, de auto, de tram, het OV zijn verankerd.

Voorts licht zij toe dat men in het BRU geen budget ter beschikking heeft gesteld voor fietsmaatregelen. Wel was er een fietsvisie van de regio Utrecht waarvoor een budget van ca. € 2 miljoen was opgenomen, maar daar is nog geen programma aan gekoppeld. Met het realisatieplan Fiets is gesteld dat het fietspad niet ophoudt bij het binnenkomen van de voormalig BRU-gemeenten. De provincie heeft een belangrijk regionaal fietsnetwerk opgesteld. Daarvoor is een budget gereserveerd in het realisatieplan Fiets maar eerst moet de afhechting van de financiën van het BRU aan het eind van dit jaar worden afgesloten. Daarna kan er nieuw beleid worden toegevoegd. In de provinciale fietsaanpak ziet men het netwerk door de BRU-gemeenten lopen, maar bij de BRU had dat een andere prioriteit gekregen.

Wat betreft de indicatoren, zou wat mobiliteit betreft de hoeveelheid reistijd een goede indicator kunnen zijn. Een en ander zal terugkomen in de kadernota.

De heer Van Essen begrijpt dat de gedeputeerde het financiële deel vooral koppelt aan het fietsgedeelte. Zijn vraag over het BRU was veel breder. Er is een apart financieel deel voor het BRU. Is het mogelijk inzicht te krijgen in de inkomsten en uitgaven van dat deel?

De gedeputeerde antwoordt dat er technische vragen zijn gesteld over de inkomsten en uitgaven van het BRU. Deze zijn reeds beantwoord en komen naar de commissie toe.

De SP ging in op de motie over de Liesbosch. Daarvoor zijn middelen gereserveerd in het realisatieplan Fiets. De motie is opgenomen in dit realisatieplan. Belangrijk is het dat het geld is geborgd en dat de motie wordt uitgevoerd.

De heer Bosman wil uitvoering van de motie in 2017 en niet in 2018.

De gedeputeerde zegt toe alsnog op de planning te zullen terugkomen. De motie is uitgewerkt in het realisatieplan Fiets omdat daarin alle fietsontwikkelingen zijn opgenomen. Ook de motie over de Lekbrug is daarin terug te vinden.

Wat betreft de OV-behoefte, memoreert zij het traject met U-OV en het vervoerplan 2017. Er worden ontwerpateliers gehouden en ook worden de signalen binnen gemeenten opgehaald. In het kader van de Syntusconcessie zou het goed zijn de signalen van de belangengroepen al dan niet via gemeenten te betrekken bij nieuwe vervoersplannen. In aanloop naar de nieuwe concessie zal er met PS een proces worden afgesproken om te komen tot een nieuw PvE.

De heer Wagenmans komt terug op zijn vraag hoe met de Europese normen moet worden omgegaan, dit gerelateerd aan mobiliteit.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof antwoordt dat onderzocht is hoe de normen die er liggen zich verhouden tot de doorstroming op de wegen. Daar hoort een balans in te zijn en dat is het kader waarnaar wordt gekeken. Bij mobiliteitsprojecten wordt ook gekeken naar de inpasbaarheid van een weg in het stedelijk gebied. Dat is in Veenendaal een uitdaging. Er is slechts één locatie waar de weg kan komen te liggen en dat levert een spanningsveld op. Aan de ene kant moet er doorstroming zijn en een veilige weg maar aan de andere kant dient men zich te houden aan de Europese normen dienaangaande. Dat moet met elkaar in balans worden gebracht. Daarbij moet het in Veenendaal in een “postzegel” worden ingepast.

De heer Wagenmans begrijpt de dilemma's. Eén van de kerndiscussies in Veenendaal is dat bewoners zich onvoldoende vertrouwd weten met de uitkomsten van dergelijke rapportages, waardoor de weerstand van de bevolking tegen dergelijke plannen aanwezig blijft. De provincie moet zich bewust zijn van het feit dat men aan de ene kant te maken heeft met Europese normen die officieel bij deze planontwikkeling gehanteerd worden, terwijl feitelijk bekend is dat deze normen met het oog op uitstoot en luchtkwaliteit niet toereikend zijn voor het beschermen van de volksgezondheid. Daar wordt ook aan gewerkt in de BOB luchtkwaliteit. Zijn vraag is hoe daarmee in deze concrete situatie wordt omgegaan. Meer transparantie en openheid is z.i. nodig. Ook moeten de dilemma's met de bewoners worden doorgenomen, om het draagvlak voor dergelijke projecten niet te verliezen.

De heer Van Essen is blij dat de gedeputeerde aangeeft dat hier een dilemma zit en een spanningsveld tussen de verschillende beleidsdoelen. GroenLinks vindt dat het spanningsveld duidelijker in de begroting benoemd had mogen worden. Een en ander is inherent aan een drukke stedelijke regio als Utrecht.

De heer Joustra vraagt of hij goed heeft begrepen dat de PvdA afdeling Veenendaal voorstander was van de aanpak van de N233; de achterban van de PvdA heeft dat kennelijk wel gesteund.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof erkent dat transparantie van belang is en om die reden is ook besloten het rapport te delen. In het coalitieakkoord zijn goede afspraken gemaakt over de gezonde leefomgeving die ook worden uitgevoerd. Bij de N233 speelt mee dat de weg voor nu en straks reeds vaststaat. In eerste instantie was de gedachte dat de aanpassingen van de drie kruispunten voldoende zouden zijn. Inmiddels is bekend dat met de natuurlijke groei van het verkeer verbreding van de weg noodzakelijk is. Wordt de weg niet verbreed, dan is aanpak van de kruispunten zelfs niet wenselijk, omdat de problematiek daarvoor alleen maar zou vergroten. In Veenendaal zijn er bewoners die aan de weg wonen, verder is er de bevolking van Veenendaal en zijn er de ondernemers die ook dagelijks met files te maken hebben. Zij is van harte voorstander van transparantie in dergelijke processen.

De heer Wagenmans krijgt de indruk van de gedeputeerde alsof het traject voor Veenendaal reeds is vastgelegd. Hij meent dat er fasegewijs naar een uitkomst van het proces wordt toegewerkt en dat dit één van de onderzoeken is die van belang is. Naar zijn mening is er nog geen definitief standpunt ingenomen over de uiteindelijke keuze.

De heer Van Essen is eveneens in verwarring. De gedeputeerde heeft in een vorige commissievergadering aangegeven dat ze bij de doorrekening voor Veenendaal nieuwe groeicijfers zou hanteren. Komt de conclusie van de gedeputeerde, die zij zojuist verwoordde, voort uit de nieuwe analyse? Zo ja, wanneer wordt dat gedeeld met deze commissie of komt de conclusie voort uit de eerdere analyse met de oude groeicijfers? Is dat het geval, dan lijkt de conclusie van de gedeputeerde hem prematuur.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof bevestigt dat er nog geen besluit genomen is over Veenendaal. Wel zijn er recent tellingen geweest die mede op verzoek van de bewoners van Veenendaal zijn uitgevoerd. Een en ander had te maken met nut en noodzaak van de aanpak van de rotondes. In het gemeentehuis van Veenendaal heeft daarover een informatiebijeenkomst plaatsgevonden, waar de meest recente cijfers over de verkeerstellingen zijn gedeeld. Op dit moment wordt er niet meer geteld. De meest recente gegevens dateren van een half jaar terug; die zijn met deze commissie gedeeld. Er ligt een motie van het CDA om het tracé wat breder te bekijken en dat wordt uitgewerkt. De commissie zal daarover t.z.t. informatie ontvangen.

De heer Van Essen memoreert de toezegging van de gedeputeerde dat er vanuit de huidige situatie en de huidige tellingen wel zal worden gekeken naar de nieuwe groeiscenario's en de betekenis daarvan voor het verkeer in 2020-2025-2030 op dit tracé. De gedeputeerde zou voor die prognoses wel nieuwe verkeersdoorrekeningen gaan maken.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof antwoordt dat de lange termijn zeker wordt meegenomen. In alle besluiten komen de verkeerscijfers en de prognoses voor de lange termijn terug. Zij bedoelde zojuist aan te geven dat er nu geen nieuwe verkeerstellingen worden uitgevoerd. De prognoses worden gebaseerd op de laatste verkeerstellingen die zijn uitgevoerd. Duidelijk is dat er gezocht wordt naar een toekomstbestendige oplossing.

Terugkomend op de vraag van D66 over healthy urban living en groen, slim en gezond, geeft ze aan dat dit vanuit economie en mobiliteit kan worden gezien. Healthy urban living zit op meerdere vlakken, bv. gezonde leefomgeving, een gezond vestigingsklimaat, het type bedrijven. Feitelijk gaat het meer om een ambitieniveau dat past bij de identiteit van de regio. Dat ambitieniveau is continu in beweging

Gedeputeerde Van den Berg beaamt dat healthy urban living op alle mogelijke manieren wordt ingevuld en groen, slim en gezond is daar één van, evenals lifestance, mobiliteit en zelf bewegen. Een en ander wordt op projectniveau ingevuld.

Vragen werden er gesteld over de detailhandel. De landelijke richtlijnen bevatten programma's, waaronder economie. Daar is de retailvisie, maar ook de visie leegstand kantoren in vervat. Dit programmaonderdeel is over een aantal gedeputeerden verdeeld. Bespreking van dit punt in een andere commissie ligt dan ook voor de hand.

Gevraagd werd naar de ontwikkeling van een fonds. Het USP onderzoekt samen met andere Scienceparken of activiteiten, die niet rechtstreeks aan onderwijs gerelateerd kunnen worden, bv. de incubator, een auditorium, een theater, de openbare ruimte, kunnen worden vermarkt met de Nederlandse pensioen-

fondsen. Het is een wens van het kabinet om meer geld te investeren in Nederland met een dusdanig rendement dat de pensioenen op termijn betaalbaar blijven. Het gaat om een langlopende investeringen. Of dat gaat lukken is nog maar de vraag. Het kabinet kiest niet voor een fonds dat onvoldoende rendement gaat opleveren voor de pensioenfondsen, zoals aansluiting onderwijs/arbeidsmarkt. In relatie tot de EBU werd gevraagd wanneer de markt een en ander gaat oppakken. Eerder heeft de provincie economisch geld op zij te zetten om projecten, die in feite niet zelfstandig kunnen functioneren op het gebied van groen, gezond en slim, uiteindelijk te laten uitmonden in marktontkloking, werkgelegenheid en investeringen, bij voorkeur in lengte van dagen. Gekozen wordt voor een revolverende constructie met leningen, garanties en contragaranties maar met zo min mogelijk subsidies.

Mevrouw Noordenbos is teleurgesteld dat de EBU weinig doet voor het MBO. Zij wijst erop dat 70% van de jongeren naar het MBO gaat en 30% naar HBO en universiteit. Nadrukkelijk vraagt zij meer aandacht voor het MBO. In Utrecht vestigen zich grote ondernemingen, bv. uit China. Concurrenzen zij niet met de kleinere MKB-bedrijven die hier gevestigd zijn? Is de instroom van grote buitenlandse bedrijven wel gunstig voor de kleinere Nederlandse ondernemingen?

Gedeputeerde Van den Berg weet niet of dat ooit is onderzocht. Het gaat in dit kader om werkgelegenheid in deze regio, maar ook in Nederland, in de brede zin van het woord. Er is geen onderscheid gemaakt naar verdringing. Het zou wat hem betreft eerder om aanvullende werkgelegenheid moeten gaan. De vestiging van een buitenlandse onderneming brengt veelal met zich mee dat ook Nederlandse werknemers worden aangetrokken.

De SP maakte melding van het geringe bedrag dat voor het MBO wordt bestemd. Het college van GS heeft ervoor gekozen VMBO en MBO onderdeel te laten zijn van het criterium triple helix, dus niet alleen HBO en universiteit. Founders van de EBU zijn o.a. de gemeenten Utrecht en Amersfoort en zij hebben te maken met werkgelegenheidsproblemen en kaartenbakken waarin deze potentiële arbeidskrachten zitten. In de EBU zit de human capital agenda, kennisinstellingen als ROC's. Via dat kanaal lopen er de nodige werkgelegenheidsprojecten, die ook gefinancierd worden vanuit de EBU, los van het bedrag dat overbleef van de Incubator. Ook werden er vragen gesteld over toerisme en erfgoed. Later in deze vergadering wordt gesproken over recreatieschappen en toerisme. Daar wordt ook gesproken over de financiering en wat er voor toerisme wordt gedaan. Het erfgoed valt niet onder het budget toerisme.

Gevraagd werd wat de provincie doet aan werknemers met afstand tot de arbeidsmarkt. Hij weet dat de provincie op dit moment ruimschoots voldoet aan de doelstelling wat betreft het in dienst hebben van het aantal mensen met afstand tot de arbeidsmarkt. Hij zegt toe dat hij de commissie zal informeren over het exacte aantal medewerkers. Dit wordt door gedeputeerde Verbeek-Nijhof bevestigd.

Mevrouw Noordenbos verwijst naar de in juli aangenomen motie waarin staat "dit ook te bevorderen bij alle instellingen die door de provincie gesubsidieerd worden." Is dat reeds in de cijfers meegenomen?

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof antwoordt dat zij schriftelijk op deze vraag zal terugkomen.

Gedeputeerde Pennarts komt terug op de vraag van de SGP of er een apart participatieprogramma komt met een eigen budget. Dat heeft niet de voorkeur van GS. Met betrekking tot meerdere onderwerpen wordt gesproken over het aspect participatie. Dat is h.i. ook de juiste manier, omdat dit samenhangt met het vraagstuk dat op dat moment voorligt. Getracht wordt participatie te koppelen aan de inhoudelijke opgave binnen de programma's. In PS is gesproken over participatie en kwam er een meer algemene motie aan de orde. Zij heeft PS vervolgens een notitie toegezonden waarover door PS toch nog opmerkingen werden gemaakt. Afsproken is dat er een bijeenkomst zal worden georganiseerd over het begrip parti-

cipatie en welke middelen daarvoor beschikbaar staan. De griffie is daarmee bezig en waarschijnlijk zal die bijeenkomst voor PS en GS eind november plaatsvinden. Zij verwacht dat er in die bijeenkomst een vertaling zal komen van de opgedane inzichten dat participatie het best inhoudelijk aan onderwerpen gerelateerd moet worden.

Healty urban living passeerde de revue en zij houdt zich daar als portefeuillehouder milieu uiteraard ook mee bezig. Zij verwijst naar pag. 6 van de begroting, maatschappelijke ontwikkelingen in de provincie Utrecht, waarin die medaille wordt gespiegeld, nl. de sterke en minder sterke kanten van de regio. Healty urban living wordt op verschillende manieren vormgegeven. Het is een thema, identiteit van de regio's en het is het streven naar een gezonde leefomgeving waar mensen worden uitgedaagd om gezond te leven. Dat wordt door de provincie gefaciliteerd. In verband met de transitie recreatieschappen, vroeg de SP naar de bedoeling van duurzame borging. Het gaat hier om een langdurige collectieve, solidaire opgave en de provincie streeft voor de deelnemende gemeenten naar een oplossing voor de lange termijn. Met de transitie van de recreatieschappen wordt ook beoogd op een samenwerking uit te komen die meerjarig vruchten afwerpt. Melding werd gemaakt van het dilemma rond de normering luchtkwaliteit. Tijdens de BOB luchtkwaliteit werden er op dat vlak zorgen gedeeld. Staatssecretaris Dijksma gaat per brief in op de Europese normen, waar Nederland en Utrecht onder blijven. Gestreefd wordt naar een regionaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit, en getracht wordt de WHO gezondheidsnormen in beeld te houden. Duidelijk is dat die opgave twee kanten kent.

Wat betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen, is het juist dat dit niet in de begroting is terug te vinden. Het gaat hier om een inspanning en het participeren in een overleg over vervoer van gevaarlijke stoffen. Zojuist werd via de NOS-site bekend gemaakt dat er een andere route wordt gekozen, dat er minder wagons met gevaarlijke stoffen langs Amersfoort gaan rijden en de steden in Brabant. De minister heeft erkend dat daar een norm werd overschreden. Er komt een flinke investering om de overlast van die treinen te verminderen. Op verzoek van de heer Wagenmans zegt de gedeputeerde toe de NOS-link met informatie over vervoer gevaarlijke stoffen per spoor naar deze commissie door te sturen.

De heer Van Essen heeft nog geen antwoord gekregen op zijn vragen over de herijking van mobiliteitsplannen en de financiële kant van de herijking. Wat hem betreft worden die vragen schriftelijk afgedaan. Gedeputeerde Verbeek-Nijhof antwoordt dat de herijking betrekking heeft op de integratie van de voormalige BRU gemeenten in de mobiliteitsagenda. Het mobiliteitsplan is pas een jaar geleden vastgesteld en daar wordt niet aan getornd.

De voorzitter rondt de bespreking van dit agendapunt af.

### **3. RECREATIE**

#### **4.1 Statenvoorstel Agenda Recreatie en Toerisme 2016-2019**

Mevrouw Dercksen zet uiteen dat D66 dit een mooie en ambitieuze agenda vindt en een goede strategie om de versterking van het merk Utrecht extra aandacht te geven. D66 realiseert zich in deze wel dat het resultaat afhangt van een goede uitvoering. Geïnformeerd wordt wie met de uitvoering van de versterking van het merk Utrecht wordt belast.

D66 vraagt zich voorts af of de verwachtingen, die ten aanzien van het innovatief toeristisch ondernemerschap worden gemaakt, niet te rooskleurig zijn. Geïnformeerd wordt waarop die verwachtingen zijn gebaseerd en in hoeverre daarvoor al concrete plannen van ondernemers in voorbereiding zijn; dit in het verlengde van o.a. de ervaring op het gebied van cultureel ondernemerschap.

De voorgenomen plannen ten aanzien van de transitie van de recreatieschappen lijken nogal van bovenaf te worden opgelegd. D66 vraagt zich af of straks niet het kind met het badwater wordt weggespoeld. Geïnformeerd wordt naar de reactie van de recreatieschappen, m.n. de Stichtse Groenlanden en Loosdrecht; voorts wordt geïnformeerd hoe recreatieschap Midden Nederland hier tegenaan kijkt. De aanwezige recreatieterreinen zijn van groot belang en moeten een vanzelfsprekende voortgang hebben en netjes worden beheerd; diegenen die daarvoor zorgdragen moeten niet ineens uit beeld verdwijnen.

Er hebben diverse workshops plaatsgevonden met stakeholders. Geïnformeerd wordt of ook zij tevreden zijn met de Agenda.

De kanttekening wordt gemaakt dat de Agenda wat aan de late kant is, omdat er eerst duidelijkheid moest komen over de verdeling van de middelen uit het Coalitieakkoord. D66 wijst erop dat die duidelijkheid er al ruim een jaar is. Geïnformeerd wordt of er andere redenen zijn waarom dit onderwerp langer is blijven liggen.

Mevrouw Hoek vraagt aandacht voor het overbelasten van gebieden. Duidelijk is dat iedere ondernemer geld wil verdienen, maar niet in alle gebieden is dit gewenst, in verband met verstoring/vernieling. Ter illustratie wijst zij op de gemeente Stichtse Vecht die in de zomer steeds verkeersmaatregelen moest treffen omdat er zwemlocaties zijn ontwikkeld waarbij geen rekening is gehouden met de in- en uitstroom van verkeer. 50PLUS heeft participatie hoog in het vaandel staan en pleit ervoor dit instrument optimaal in te zetten, zodat er draagvlak is voor datgene dat wordt voorgestaan in de breedste zin van het woord.

De heer Van Essen spreekt namens GroenLinks zijn waardering uit voor het voorliggende voorstel.

GroenLinks herkent de recreatiedruk rond de steden; de groene ruimte daar is schaars. In een groeiende stad als Utrecht is het aantal recreanten in gebieden zoals Amelisweerd en Haarzuilens enorm.

In opgave 3 van de Agenda staat dat de provincie een onderzoek wil gaan doen naar knelpunten en oplossingen voor de recreatiemogelijkheden, in het licht van de verwachte bevolkingsgroei en de behoefte van recreanten. In de visie van GroenLinks ligt daar een belangrijke uitdaging. Geïnformeerd wordt of daarover al iets meer kan worden verteld.

Met betrekking tot innovatief toeristisch ondernemerschap (opgave 4), erkent GroenLinks het belang van het stimuleren van het ondernemerschap. Wel acht GroenLinks hierbij van belang dat dit in een richting wordt gestimuleerd dat past bij de natuurwaarden, een beperken van milieubelasting en vermindering/beperking van bv. autogebruik in kwetsbare gebieden. Hij vraagt hoe het College dit denkt te doen.

Bereikbaarheid en recreatieve waarden staan nogal eens op gespannen voet met elkaar. Geïnformeerd wordt hoe het College tegen dit spanningsveld aan kijkt, welke synergiemogelijkheden worden gezien, m.n. in relatie tot de recreatieve hoofdfietsroutes en op welke wijze wordt getracht deze te benutten.

De link met natuur en natuurwaarden, die wordt benadrukt, spreekt GroenLinks aan. Wat onderbelicht acht GroenLinks de link met cultuur. In de visie van GroenLinks maken de natuur, natuurwaarden en monumenten deze regio tot een TOP-regio, ook voor toeristen en recreanten. De andere kant van cultuur, bv. de festivals, komen in het stuk niet voor, terwijl deze wat GroenLinks betreft eveneens een belangrijk onderdeel kunnen zijn. Geïnformeerd wordt hoe het College hier tegenaan kijkt.

De heer Van den Dikkenberg merkt op dat de SGP zich in grote lijnen aansluit bij vragen van GroenLinks en 50PLUS. De SGP spreekt waardering uit voor de voorliggende Agenda; er wordt veel ingezet. Geïnformeerd wordt hoe dit zich verhoudt tot de milieudoelstellingen van de provincie. Er zullen veel vliegtuigbewegingen worden gemaakt, omdat er vol ingezet wordt op het buitenland; Chinese bezoekers worden van harte welkom geheten; hiermee blijkt geld te kunnen worden verdiend. Op die manier kan het land-

schap worden 'uitgebuit'; daar lijkt het in de visie van de SGP in ieder geval soms wel op, vooral bij kleine kernen. Ter illustratie wijst spreker op Tull ín 't Waal, dat wordt overspoeld door recreanten. Dat baart de SGP zorgen. De vraag is in hoeverre het gebied nog eigen blijft als het altijd volstaat met auto's.

In aansluiting op de vraag van GroenLinks met betrekking tot de druk op de stadstrand, vraagt de SGP of in deze al wordt voorgesorteerd op het effect van de beleidslijn van verplaatsing van nog eens 15% van de inwoners van de provincie Utrecht naar de stad. De vraag is of er in dat geval voldoende recreatiegebieden om de stadsrand liggen.

Mevrouw Haan deelt mede dat de ChristenUnie zich aansluit bij de waarderende woorden voor de Agenda, waarin heldere doelen en resultaten staan die op verdere uitvoering wachten. De ChristenUnie is daarnaar benieuwd.

De ChristenUnie sluit zich aan bij de vraag van D66 over de reactie van de recreatieschappen.

De ChristenUnie heeft soms de indruk dat het College wil toewerken naar één recreatieschap. In dit stuk wordt over mogelijk twee recreatieschappen gesproken. Geïnformeerd wordt of één recreatieschap in deze fase niet haalbaar lijkt of dat dit nog steeds als stip op de horizon staat.

Voorts is de ChristenUnie benieuwd naar de reactie van de stakeholders op deze Agenda.

In de samenvatting van de Agenda wordt aangegeven dat Recreatie en Toerisme als één domein met twee gedeputeerde wordt beschouwd. De ChristenUnie heeft begrepen dat dit voor stakeholders minder eenduidig is en de bereikbaarheid/toegankelijkheid door de versnippering over gedeputeerden/afdelingen als moeilijk wordt ervaren. Een toegankelijke portal voor stakeholders, bv. de loods, en verbonden partijen zou wellicht aanbeveling verdienen.

De ChristenUnie vraagt vervolgens aandacht voor de gratis natuur in de provincie; die natuur, waarvan veel inwoners gebruik maken, moet voor iedereen toegankelijk en bereikbaar blijven. Gratis is in dit opzicht echter geen goede term, omdat deze gebieden voor ongeveer een kwart van de kosten geen financiële dekking ontvangen. Uit oogpunt van het zo goed mogelijk betrekken van de partners, wordt geïnformeerd of de recreatieloods innovatief ondernemerschap bekend is bij landgoedeigenaren die eveneens nieuwe inkomsten zoeken. De suggestie wordt meegegeven om een speciale kennisbijeenkomst voor landgoedeigenaren te organiseren om hen bekend te maken met alle mogelijkheden.

Tot slot wordt geïnformeerd naar de mogelijkheid de Staten door middel van een voortgangsrapportage te informeren over de ontwikkelingen op het gebied van het innovatief ondernemerschap.

Mevrouw Arissen geeft aan dat al veel is gezegd. In de toelichting van het Statenvoorstel staat dat het uitgangspunt van het provinciaal beleid is dat de sector bijdraagt aan de versterking van kwetsbare natuur, landschap en waardevol erfgoed, waarbij duurzaam gedrag wordt bevorderd. Dit is een goed streven, dat wat de PvdD betreft onvoldoende wordt uitgewerkt.

De PvdD maakt zich evenals voorgaande sprekers zorgen om de druk op de natuurgebieden door recreatie en de neiging om de natuur te 'festivalliseren'. Daardoor slaat de balans vaak uit naar keuzes die het meeste geld opleveren in plaats naar de bescherming van de natuur. In deze sluit de PvdD zich met name aan bij de vragen van GroenLinks over de natuurwaarde en de milieubelasting door het vele toerisme en de vragen van de SGP over de uitbuiting van het landschap.

De heer Boswijk spreekt namens het CDA waardering uit voor de heldere Agenda. Het CDA sluit zich aan bij het betoog van de SGP over het uitbuiten van bepaalde gebieden.

In de Agenda mist het CDA enigszins het evenwicht tussen gebieden. Het Groene Hart komt bv. slechts zes keer voor in de Agenda, terwijl Utrechtse Heuvelrug twintig keer aan de orde komt. Bij de bestedingen

(blz. 20) komt het Groene Hart onder “overig” voor, maar dit wordt niet nader gespecificeerd. Verzocht wordt om nadere informatie over die bestedingen.

De constatering dat te weinig aandacht uitgaat naar het Groene Hart wordt in de visie van het CDA bevestigd door het onderzoek van de Universiteit Wageningen afgelopen zomer. Daarin wordt geconcludeerd dat er te weinig samenwerking/verbinding is en het merk Groene Hart te weinig wordt gepromoot. Wellicht biedt deze Agenda, waarin gesproken wordt van een rol als verbinder, de kans voor de provincie om die rol te pakken en het Groene Hart een hand te reiken.

De heer Van Reenen zet uiteen dat het de VVD verheugt te constateren dat in de Agenda een mooie verbinding wordt gelegd tussen recreatie, natuur, toerisme, economie, vrijetijdseconomie. Dat mondt uit in het “Utrechtgevoel”. In het voorliggende stuk komt datgene dat naar voren is gebracht in de workshops duidelijk terug, hetgeen door stakeholders en anderen die daaraan hebben deelgenomen ook moet worden herkend. Spreker memoreert dat de VVD in dat kader destijds gepleit heeft voor gratis Wifi in de hele provincie. Daarover leest spreker niets terug. In beginsel pleit de VVD thans ervoor in ieder geval gratis Wifi te bewerkstelligen bij Buitenplaatsen en de genoemde TOP’s.

De heer Suna deelt mede dat de PvdA zich aansluit bij de vragen omtrent het contact met recreatieschappen, stakeholders en het kijken naar aspecten als milieuwaarden.

In aanvulling daarop vestigt spreker de aandacht op de verdeling van de middelen uit het Coalitieakkoord. Op blz. 11 wordt een aantal voorbeelden genoemd. Geïnformeerd wordt naar de zichtbare effecten daarvan.

Bij punt 8 van het voorstel, Juridisch, wordt aangegeven dat ten behoeve van de uitvoering van de Agenda een subsidieverordening voor recreatie en toerisme zal worden opgesteld. Geïnformeerd wordt hoe zich dit verhoudt tot de algemene provinciale subsidieverordening.

Het is duidelijk dat er op het gebied van digitalisering een opdracht ligt (punt 2.3). De PvdA is er voorstander van dat daarop wordt ingezet. De vraag is echter wat dit betekent voor de mensen die geen digitale mogelijkheden hebben. Geïnformeerd wordt waarom in het overzicht indicatie unieke bezoekers (blz. 22) o.a. het Nationaal Militair Museum niet wordt genoemd.

Mevrouw Noordenbos vestigt de aandacht op het overzicht indicatie unieke bezoekers (blz. 22) m.n. de Maarsseveense Plassen. De gemiddelde besteding per persoon bedraagt € 14,35. Er zitten daar een zestal ondernemingen. De SP vraagt zich of de besteding per persoon betrekking heeft op alle bedrijven samen. De SP heeft uitgerekend dat daar per jaar ca € 5 mln binnenkomt; deze ondernemingen schijnen per jaar met elkaar € 150.000 aan erfpacht te betalen en nog eens € 100.000 voor de evenementen. Geïnformeerd wordt hoeveel winst deze bedrijven maken en hoeveel zij nog meebetalen aan het recreatieschap. De SP constateert dat het gebied Kwintelooijen het beste waarderingscijfer krijgt, terwijl daar slecht € 0,62 per persoon wordt uitgegeven. De SP vraagt zich af waarom die conclusie van dit onderzoek niet meer wordt meegenomen in het voorliggende stuk.

Met betrekking tot de Werkagenda 2016 – 2017 wordt aangegeven dat de gemeente Amersfoort gaat groeien. Op grond hiervan is het de vraag hoe het mogelijk is dat Amersfoort geen verantwoordelijkheid wil nemen voor de toegankelijkheid van het Henschotermeer, terwijl op dit moment al 20% van de bezoekers van het Henschotermeer afkomstig is uit Amersfoort. De SP informeert wat de provincie hieraan kan en wil doen.

Als mogelijkheid voor bekostiging van onderhoud van recreatiegebieden wordt o.a. het bouwen van nieuwe woningen in de buurt genoemd. Geïnformeerd wordt waaraan hierbij moet worden gedacht.



Voorts vraagt de SP zich af wat zij zich moet voorstellen bij het met “meer werken met vrijwilligers en burgerparticipatie”. De SP is benieuwd naar de uitkomst van de verbinding tussen Amelisweerd en Fort Vechten om Amelisweerd te ontlasten. Tot slot pleit de SP ervoor de besteding aan recreatie en toerisme in de begroting uit te splitsen.

Gedeputeerde Van den Berg zet, met betrekking tot de merkversterking, uiteen dat er vanuit de consument een toenemende vraag is naar snelle informatie over wat er op welk moment te doen is. Op grond daarvan vindt de merkversterking vooral online plaats. Daarvoor wordt de database van een aantal sites samengevoegd tot één open data platform, waaruit alle informatie kan worden gehaald. Dit is vormgegeven met een aantal stakeholders.

Wat het toeristische deel betreft, zijn de stakeholders blij met het voorliggende stuk. Niet alleen omdat de merkversterking voor hen een belangrijk item is, maar ook omdat zij zich gehoord voelen. In de vorige Coalitieperiode was toerisme geen afzonderlijk onderdeel. De kansen die in het kader van economie gekoppeld aan arrangementen worden gezien, worden toegejuicht. Het organiserend vermogen van deze regio rondom de Tour de France is als positief ervaren en voorgestaan wordt dat op die manier door te zetten.

Diegenen die niet digitaal zijn, kunnen de informatie blijven verkrijgen bij o.a. VVV en City Marketing Bureaus. Wel wordt geconstateerd dat in deze sprake is van een teruggang, omdat mensen de informatie graag van tevoren willen hebben.

Getracht wordt het vermarkten van toerisme ook te doen conform het door het landelijk Nationaal Bureau voor Toerisme bedachte concept om zaken te bundelen en daarmee aantrekkelijk te maken voor toeristen in de breedste zin van het woord. In het stuk worden in dat kader enkele voorstellen gelanceerd op o.a. het gebied van militaire aandachtsvelden maar ook rondom het jubileumjaar De Stijl.

De Agenda is lang blijven liggen omdat er over de reikwijdte qua financiële middelen lange tijd onduidelijkheid bestond. Dat kan het College worden aangerekend.

Het innovatief ondernemerschap komt ook met name terug in het kader van de financiering van de recreatieterreinen, waarbij eveneens zal worden bekeken of meegelift kan worden met festivals en bv. evenementen in het kader van De Stijl.

In het kader van het innovatief ondernemerschap zal, voor wat betreft het toeristisch deel, de balans moeten worden gezocht met natuur en milieu. Gebieden moeten bereikbaar en financierbaar blijven, maar tegelijkertijd moet ervoor worden gewaakt dat dat ten koste gaat van natuur en milieu. In dit kader wordt o.a. gewerkt aan een pas waarmee gebruik kan worden gemaakt van OV/leenfietsen op het moment dat men de auto laat staan.

Op dit moment heeft ca 50% van het toeristisch budget in Nederland te maken met overnachtingen in Amsterdam en Maastricht. Amsterdam heeft te kennen gegeven voor een afleiding van toeristen te zijn. Utrecht tracht daarin een graantje mee te pikken in de overleggen dienaangaande met Amsterdam.

Spreker kan niet aangeven welk deel van het budget nu precies naar toerisme gaat. Er is sprake van een deel van de marketing rondom toerisme en de naamsbekendheid. Dat ligt heel breed en slaat derhalve op verschillende plekken neer. Er is een klein onderscheid gemaakt tussen marktversterking en innovatief toeristisch ondernemerschap. Binnen dat kader vinden de projecten plaats en spreker zegt toe de Staten over die projecten jaarlijks te zullen rapporteren; dat zijn dan de indicatoren waaraan het toeristisch geld zal worden besteed. Het vorenstaande geldt eveneens voor de zichtbare effecten.

Gedeputeerde Pennarts merkt op dat er een kern van waarheid zit in het gevoel dat de transitie van de recreatieschappen van bovenaf wordt opgelegd. Dit gebeurt echter op verzoek van de gemeenten die

deel uitmaken van het schap; zij hebben de provincie gevraagd een trekkersrol op zich te nemen, omdat er anders niets gebeurt. De provincie heeft dit overigens ook weer teruggelegd bij de desbetreffende gemeenten en hen uitgenodigd meer te doen; ook aan de gemeenten, die niet in een schap zitten, is de gelegenheid geboden om in te stappen. Partijen zijn goed met elkaar in gesprek. Er is een stuurgroep, en overleggen vinden in dat kader plaats en er worden bijeenkomsten georganiseerd. De voorzitters van Stichtse Groenlanden, Loosdrechtse Plassen en RMN zitten in de Transitiestuurgroep. Getracht wordt iedereen aangesloten te houden.

In de commissie hoort spreekster zowel positieve als negatieve geluiden over de verwerking van de inbreng in de Agenda. Indien hierover negatieve signalen worden ontvangen, verneemt zij deze graag, zodat daarop kan worden bijgestuurd. Als mensen zich niet betrokken voelen, kunnen aan het eind problemen ontstaan ten aanzien van het draagvlak. Dit is een bestuurlijk vraagstuk waarmee uiteindelijk alle gemeenteraden moeten instemmen. Dat vraagt derhalve nogal wat aan draagvlakvergarig.

De overbelasting van bepaalde recreatiegebieden is in beeld. Zij kan zich voorstellen dat dit bij sommigen de vraag oproept of geld generen niet belangrijker wordt gevonden dan beschermen. Hierbij speelt de mate waarin van overheidswege geld beschikbaar komt voor het beheer van recreatiegebieden een rol. Als die middelen tekort schieten, worden partijen gezocht om met de huuropbrengst de onderhoudskosten te kunnen dekken. Dat is de realiteit.

In het kader van de verkeersdruk wordt altijd bekeken of bereikbaarheid via OV of alternatief vervoer kan worden georganiseerd. Een voorbeeld is het Nationaal Militair Museum waar een busverbinding komt en Kasteel Haarzuilens waar het grote bezoekersaantal een busverbinding interessant maakt. Het is echter niet in alle gevallen mogelijk.

Spreekster memoreert het Recreatieprogramma Om de Stad, dat m.n. werd gefinancierd met middelen die vanuit de VINEX vrijkwamen; die middelen zijn er niet meer, maar de recreatieopgave nog wel. De provincie is op zoek naar mogelijkheden om het recreatieprogramma Om De Stad nieuw leven in te blazen en de financiering op een andere manier vorm te geven. Studenten van de Universiteit Wageningen denken in deze mee.

Desgevraagd door mevrouw Noordenbos, antwoordt de gedeputeerde dat het College niet uit is op het opdoeken van recreatieschappen. Het klopt dat de gemeente Utrecht en de provincie de grootste financiers zijn in de Stichtse Groenlanden. Die hebben ook het grootste belang bij de beschikbaarheid van recreatie; de provincie vanuit de bovenlokale opgave en de gemeente Utrecht vanwege het grote inwonersaantal dat naar buiten wil om te recreëren. Dat leidt tot een inwonersbijdrage. De gemeentelijke inwonersbijdrage verschilt overigens per schap. Dat maakt het samenvoegen van de schappen ook ingewikkeld.

Aan de oostkant van Utrecht, waar de grootste recreatieopgave ligt, is sprake van een schap in liquidatie. Dat is feitelijk een ongewenste situatie. Het vraagstuk van de financiering van de beheerskosten speelt bij alle schappen. Zij zijn ook op zoek naar partijen en partners die huur betalen waaruit de beheerskosten kunnen worden gedekt.

Het Actieplan Fiets heeft primair betrekking op het utilitair fietsverkeer. Zij kan zich voorstellen dat in een later stadium wordt bekeken naar mogelijke synergie tussen de recreatieve hoofdroutes en het utilitair fietsverkeer.

Spreekster is van mening dat in het voorliggende stuk is te lezen, dat op het gebied van cultuur veel wordt gedaan. Zo wordt getracht Kastelen en Buitenplaatsen met elkaar samen te laten werken om die cultuurcomponent in het toerisme een plek te geven. Recreatie heeft van oudsher wat meer een link met natuur en ruimtelijke opgaven. Gesteld zou kunnen worden dat cultuur de content is, het toeristisch concept de marketing met raakvlakken naar het economische aspect.

Met betrekking tot de raakvlakken met de eerder gevoerde milieudiscussie, is in het voorliggende stuk te lezen dat voorgestaan wordt de provincie Utrecht als fietsregio te promoten. De gedachte daarachter is weinig ruimtebeslag en op een gezonde manier, maar in deze is ook van belang dat fietsers relatief veel uitgeven en uit economisch oogpunt derhalve graag geziene gasten zijn.

Eén recreatieschap wordt wenselijk geacht, maar dan moet dit wel door alle gemeenten worden gedragen. In de provincie Utrecht is het verschil in recreatieidentiteit groot, op grond waarvan twee recreatieschappen wellicht een oplossing kunnen bieden. Gezocht wordt naar een oplossing met de meeste draagvlak en uitvoerbaarheid in de praktijk. Dat proces loopt nog.

Signalen dat mensen moeite hebben om de juiste persoon te pakken te kunnen krijgen binnen de provinciale organisatie verneemt spreekster graag, zodat daarop actie kan worden ondernomen.

Het lijkt spreekster een goede suggestie nog een kennisbijeenkomst te organiseren voor o.a. landgoedeigenaren. Overigens komt de provincie nog met landgoedeigenaren te spreken over de aanpak van het Routebureau, waar het niet gaat om het onderhouden van paden, maar met name om het vermarkten van routes.

Met betrekking tot de opmerking dat het Groene Hart weinig aan de orde komt, licht spreekster toe dat er op de Heuvelrug een nadrukkelijke recreatieopgave ligt. Daar speelt o.a. het vraagstuk van het Nationaal Park, een nieuw concept vergelijkbaar met het Groene Hart. Het Groene Hart wordt gedeeld met Zuid- en Noord-Holland, waarbij m.n. Zuid-Holland in het Groene Hart de trekkersrol vervult.

Overigens wordt binnen de provincie Utrecht wel gesproken over de vraag hoe m.n. aan de westkant de Groene Hart-ambitie wat beter zou kunnen worden gefaciliteerd. Inhoudelijk zou daar bv. iets moeten worden gedaan met de Oude Hollandse Waterlinie, maar ook bestuurlijk is het zo georganiseerd dat de desbetreffende gemeenten het gevoel hebben dat zij daarop kunnen aanhaken. Recent heeft de provincie een terugkoppeling gekregen uit Woerden; daarop worden stappen ondernomen.

Met betrekking tot Wifi bij TOP's en Buitenplaatsen, is het de vraag hoe de eigenaren van Buitenplaatsen daar tegenover staan. Onderzocht kan worden wat wenselijk en haalbaar is.

Op blz. 11 wordt een aantal aspecten uit het Coalitieakkoord genoemd. In haar visie laten die aspecten zien waar de raakvlakken zitten met andere onderwerpen uit het Coalitieakkoord.

Het Nationaal Militair Museum is niet terug te vinden in het bezoekerslijstje (blz. 22) omdat het hier gaat om terreinen die onder de schappen vallen en daarmee onder gemeentelijke- en provinciale financiering vallen. Het Nationaal Militair Museum is een project dat met name wordt gefinancierd vanuit het Rijk.

In het bezoekerslijstje gaat het om alle bestedingen. Spreekster kan niet aangeven hoeveel winst die organisaties maken en of deze ondernemers voldoende meebetalen.

Mevrouw Noordenbos informeert of het wel mogelijk is dat de Staten inzicht krijgen in de winst die wordt gemaakt en hoeveel de ondernemers afdragen aan het schap. In het verslag over de Programmabegroting 2015 heeft de SP gelezen dat alle ondernemingen samen € 150.000 afdragen en dat er daarnaast sprake is van € 100.000 opbrengst uit evenementen. Is dat juist? Gedeputeerde Pennarts antwoordt geen winstcijfers van private ondernemingen te kunnen verstrekken. Zij kan zich wel voorstellen dat nagegaan wordt hoe het schap samenwerkt met ondernemers in die regio, als het gaat om huur, pacht of verkoop.

Bij Kwinteloijen (hoge waardering, kleine verdiensten) kan worden vastgesteld dat de verdien capaciteit ongetwijfeld groter is. Er ligt daar een flinke beheeropgave. De gemeenten Rhenen en Veenendaal zijn uit het schap gestapt, zodat zij de recreatieopgave in eerste instantie zelf zullen moeten oplossen. Daar zal m.n. worden bekeken wat kan worden georganiseerd om recreanten meer te laten uitgeven.

De vraag waarom Amersfoort, dat groeit, geen verantwoordelijkheid neemt voor bv. het Henschotermeer is een vraag die feitelijk aan alle gemeenten kan worden gesteld die niet meer in het schap willen participeren. De desbetreffende gemeenten hebben overigens wel aangegeven de collectiviteit in de recreatie-

opgave op enigerlei wijze in stand te willen houden. De provincie is samen met hen op zoek naar de echte bovenlokale opgaven waarbij een ieder gebaat is en hoe de gezamenlijkheid daarop wederom kan worden georganiseerd.

Het bouwen van nieuwe woningen heeft alles te maken met het feit dat er soms grond wordt uitgegeven om inkomsten te genereren en die middelen te gebruiken voor o.a. beheer. Vrijwilligers betrekken is eveneens een manier om de kosten laag te houden.

De verbinding Amelisweerd met Fort Vechten heeft te maken met de enorme recreatiedruk rondom Amelisweerd. De ontsluiting van Fort Vechten is ingewikkeld. Er speelt daar feitelijk een soort gebiedsvraagstuk, dat eerder al in de Staten is geadresseerd. Gezocht wordt naar een manier om de vragen, die eigenlijk integraler zijn en de individuele locatie ontstijgen, op een goede manier op te lossen. Nagegaan wordt welke rol de provincie daarin zou kunnen nemen. Dat zou tot bv. een Gebiedsprogramma kunnen leiden, maar een en ander is nog in onderzoek.

Met betrekking tot de vraag kosten te splitsen naar doelen, antwoordt spreekster dat dit voor wat betreft recreatie en toerisme terug te vinden is in het stuk. Daarin worden het budget voor toerisme, recreatieschappen en recreatie om de stad uitgesplitst. Op de vraag hoe het component cultuur binnen toerisme zou kunnen worden uitgesplitst, kan worden geantwoord dat de beschikbare € 13,5 mln. voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie voor een groot deel ook toeristisch kan worden uitgenut. Daar geeft het programma toerisme ook invulling aan en dat geldt feitelijk eveneens voor een deel van de cultuurportefeuille. Daar gaat jaarlijks ca € 15 mln. in om; een deel daarvan is bv. voor Kastelen en Buitenplaatsen. Ook het recreatiebudget is toeristisch uit te nutten. De content en de marketing worden gefinancierd.

De heer Suna memoreert zijn vraag met betrekking tot de subsidieverordening.

Gedeputeerde Pennarts antwoordt dat er een uitvoeringsverordening komt voor dit programma, aansluitend op de algemene provinciale subsidieverordening.

Desgevraagd, bevestigt spreekster dat met betrekking tot de inspanningen in het Groene Hart voorgestaan wordt te investeren in de Oude Hollandse Waterlinie. Het Groene Hart komt in dit stuk iets minder aan bod, omdat de samenwerking met Zuid- en Noord-Holland een ander programma betreft. Er is echter wel recentelijk geconstateerd dat de sturing moet worden verbeterd en dat de Oude Hollandse Waterlinie iets zou kunnen zijn om daarop de verbinding te faciliteren.

Naar aanleiding van een desbetreffende vraag van de heer Suna, bevestigt spreekster dat op blz. 11 geen zaken staan die als indicator kunnen dienen; de indicatoren komen in de Begroting op projectniveau terug, uitgesplitst in de vier deelterreinen.

De voorzitter sluit de discussie over dit onderwerp af, met de conclusie dat het voorstel aan de Staten kan worden voorgelegd, met de titel klein/middelgroot debat.

#### **4. MILIEU**

##### **3.1 Statenvoorstel wijziging Provinciale Milieuverordening Utrecht**

De heer Boswijk deelt mede dat het CDA zich kan vinden in het voorliggende stuk en voorstelt dit als sterstuk door te geleiden naar de Statenvergadering.

De heer Van Reenen memoreert dat de VVD al sinds 2013 aandacht vraagt voor dit onderwerp. Het voorliggende voorstel is het resultaat van een mooie samenwerking met de SP, GroenLinks en 50PLUS. De VVD kan zich vinden in het voorliggende stuk en sluit zich aan bij het voorstel dit als sterstuk door te geleiden

naar de Statenvergadering. In het voorstel staat dat de wijziging op een nader te bepalen datum ingaat. Geïnformeerd wordt naar de overwegingen. De VVD pleit voor directe in werking treding.

De heer Wagenmans deelt mede dat de PvdA zich aansluit bij de opmerking van de VVD over de ingangsdatum. Voorts worden er in het stuk internationale ontwikkelingen gesignaleerd, die ertoe kunnen leiden dat deze verordening niet meer nodig is. De vraag is echter of de internationale ontwikkeling de inhoud van deze verordening geheel afdekt.

De heer Bosman deelt mede dat de SP zich kan vinden in het voorliggende voorstel. De SP sluit zich aan bij het pleidooi van de VVD om de verordening zo spoedig mogelijk in te laten gaan. Voorts pleit de SP voor garanties ten aanzien van de handhaving.

De heer De Droog geeft aan dat al veel is gezegd. In de notitie wordt melding gemaakt dat er mogelijk nog andere stoffen zijn die om dergelijke maatregelen vragen. Verzocht wordt dit met de Staten te delen zodat zij daarop proactief kunnen inspelen.

Mevrouw Hoek memoreert dat 50PLUS dit onderwerp in de vorige Statenperiode al heel vroeg heeft aangekaart omdat inwoners van Nigtevecht, waar het meest wordt ontgast op de Amerstam-Rijnkanaal, de ramen niet meer konden open zetten vanwege de stank. Op dat moment heeft 50PLUS er eveneens voor gepleit samenwerking te zoeken met de andere provincies, omdat gas niet bij een provinciegrens stopt. Het verheugt 50PLUS derhalve dat het voorstel er thans is. 50PLUS sluit zich aan bij de oproep de verordening zo snel mogelijk te laten ingaan en bij het pleidooi van de SP ten aanzien van de handhaving.

De heer Van Essen deelt mede dat GroenLinks blij is met het voorstel en het doortastende optreden van de gedeputeerde. GroenLinks heeft geen aanvullende vragen.

De heer Van den Dikkenberg deelt mede dat de SGP zich aansluit bij voorgaande sprekers.

De heer De Heer geeft aan dat de ChristenUnie zich kan vinden in het voorliggende voorstel. Het verheugt de ChristenUnie dat de luchtvervuiling door het varende ontgassen voortvarend wordt aangepakt, vooruitlopend op internationale regelgeving. De ChristenUnie kan zich eveneens vinden in de nieuwe belangenafweging voor de stiltegebieden (geen schuurfeesten, wel natuurijsbanen). De ChristenUnie is blij dat de wensen uit Eemnes voor gondelvaarten en Sinterklaasintochten eveneens voortvarend worden aangepakt. De ChristenUnie sluit zich aan bij het voorstel dit als sterstuk naar de Staten door te geleiden.

De heer Van Déun deelt mede dat de PVV instemt met het voorliggende voorstel. De PVV sluit zich aan bij het verzoek van D66. Op dit moment gaat het om benzeen en benzeenhoudende stoffen. Het College geeft zelf al in het stuk aan dat mogelijk ook nog andere gassen/stoffen vrijkomen. De vraag is welke stoffen/gassen dit betreffen en wat hiervan de gevolgen zijn voor de gezondheid. Geïnformeerd wordt welk scenario moet plaatsvinden voordat ook die stoffen/gassen onder het verbod gaan vallen.

Mevrouw Arissen deelt mede dat de PvdD blij is met het verbod op het ontgassen in de provincie en de milieu- en gezondheidswinst die dat met zich meebrengt. Hopelijk kunnen buurprovincies en provincies in de rest van Nederland snel tot een soortgelijk verbod komen om zgn. ontgassingstoerisme te voorkomen. De PvdD sluit zich aan bij de vraag over een snelle in werking treding.

In de toelichting staat dat in het hoofdstuk stiltegebieden een ontheffingsmogelijkheid voor vier extra stilteverstorende activiteiten wordt toegevoegd. De PvdD acht stilte in stiltegebieden zeer waardevol en beschermingswaardig. Daarop zou in het algemeen geen uitzondering mogelijk moeten zijn voor evenementen zoals bv. een gondelvaart met vuurwerk en een schuurfeest.

In reactie op de ingediende zienswijze inzake het afsteken van vuurwerk tijdens de gondelvaart, wordt gesteld dat GS het afsteken van vuurwerk tijdens dit evenement ook ongewenst vinden, maar dat in de Provinciale Milieuverordening geen voorschriften worden verbonden aan de ontheffing; wel zal in de toelichting worden opgenomen dat voor het afsteken van vuurwerk geen ontheffing zal worden verleend. In de toelichting staat echter (blz. 23): "Het ligt overigens niet in de verwachting dat de ontheffing niet zal worden verleend voor het afsteken van vuurwerk in het stiltegebied tijdens de gondelvaart." Verzocht wordt om een nadere toelichting.

Gedeputeerde Pennarts memoreert dat de Staten een goede inschatting hebben gemaakt met de opdracht te handelen ten aanzien van het varend ontgassen. In Brabant en Zuid-Holland waren in deze al maatregelen getroffen, waarvan de gevolgen in Utrecht merkbaar waren. Utrecht is in deze samen opgetrokken met Noord-Holland, waarmee de noodzaak van een ontgassingsinstallatie nog sterker wordt benadrukt. Genoeg vraag stelt de markt in staat om in die behoefte te voorzien.

Ten aanzien van de ingangsdatum zijn er twee mogelijkheden. Utrecht kan ervoor kiezen de verordening in november, na goedkeuring in de Staten, in werking te laten treden, of er wordt voor gelijktijdige invoering met Noord-Holland gekozen (maart 2017). De voorkeur van het College gaat uit naar het laatste.

De heer Bosman merkt op dat het voordeel van maart is dat het dan samen met Noord-Holland gebeurt; voordeel van november is, dat dan al vanaf dat moment niet meer varend wordt ontgast in Utrecht. De SP kiest voor het laatste.

Gedeputeerde Pennarts onderschrijft dit. Een voordeel van gelijktijdige invoering met Noord-Holland is o.m. dat daarmee de druk op de volgende provincies (Gelderland en Flevoland) om maatregelen te treffen wordt opgevoerd. Indien de Staten echter in meerderheid van mening zijn dat de verordening in november in werking moet treden, kan daartoe een amendement worden ingediend in de Statenvergadering.

De heer Wagenmans informeert of er in maart 2017 een ontgassingsinstallatie voor de schepen beschikbaar is. Dat acht de PvdA van belang.

Gedeputeerde Pennarts moet het antwoord hierop schuldig blijven. Zij zal dit nagaan, evenals de noodzaak daarvan. Wel is merkbaar dat, doordat ontgassen op de hele route niet meer mogelijk is, de urgentie van een ontgassingsinstallatie groter wordt. De mogelijkheden van een ontgassingsinstallatie zijn ook aanwezig, zowel qua locatie als financiering.

Ten aanzien van de handhaving, heeft de provincie afspraken kunnen maken met de waterpolitie. Het inspecteren van de schepen behoort al tot het takenpakket. De waterpolitie heeft te kennen gegeven bereid te zijn de handhaving kosteloos voor haar rekening te nemen.

Overigens is de sector zelf ook voorstander van deze maatregel in het belang van de medewerkers. Er moet worden ontgast als er van stof wordt gewisseld. Als het ontgassen mogelijk is gebeurt dat; als het niet mogelijk is, gebeurt het in belangrijke mate minder. Door de maatregel wordt slimmer nagedacht over de noodzaak om te ontgassen.

De heer Bosman is van mening dat, naast handhaving door de waterpolitie, er ook e-noses nodig zijn voor de controle.

Gedeputeerde Pennarts geeft aan die vraag eveneens te hebben gesteld. Zij heeft daarop het antwoord gekregen dat de noodzaak daartoe niet aanwezig is, omdat het op een andere manier is te regelen. Dat heeft te maken met de papieren, de controle door de politie.

Spreekster zegt toe de Staten te zullen informeren als het besef komt dat er voor andere stoffen vergelijkbare maatregelen moeten worden genomen.

Het is niet zo dat er in stiltegebieden niets kan; landbouwactiviteiten vallen bv. buiten de beperkingen van stiltegebieden. Wat al dan niet kan heeft o.a. te maken met het draagvlak en de bereidheid om een stiltegebied in stand te houden. Door gemeenten zijn enkele activiteiten aangemeld; deze worden beperkt door de provincie toegestaan. De voorliggende wijziging voorziet in een beperkte maatregel voor Eemnes, omdat deze gemeente de vorige keer niet van de gelegenheid gebruik heeft gemaakt om die activiteiten aan te melden. Het afsteken van vuurwerk in stiltegebieden is niet toegestaan, ook niet bij wijze van ontheffing of uitzondering. Spreekster bevestigt dat de formulering ter zake niet duidelijk is en zegt toe dat de tekst dusdanig zal worden aangepast dat deze niets aan duidelijkheid te wensen overlaat.

De voorzitter sluit de discussie over dit onderwerp af, met de conclusie dat toegezegd is dat de zin met betrekking tot het afsteken van vuurwerk in stiltegebieden scherper zal worden geformuleerd, zodat duidelijk is dat daarvoor geen vergunning wordt verleend. Voorts zal voor de Statenvergadering nog een antwoord worden gegeven op de vraag of er in maart 2017 een ontgassingsinstallatie voor schepen zal zijn.

Zij stelt tot slot vast, dat het voorliggende voorstel wordt doorgeleid naar de Statenvergadering met de titel "klein debat".

#### **4.2 Memo GS gedeputeerde Pennarts overzicht snelheidsverhogingen Rijkswegen in de provincie Utrecht**

De voorzitter memoreert dat dit onderwerp is geagendeerd op verzoek van de SP.

De heer Bosman deelt mede dat de SP ervoor pleit een zienswijze in te dienen ten aanzien van de A28. Op dit moment is de maximum snelheid overdag nog 120 km/u. De SP wil dat zo houden. Een motief daarvoor is o.a. de verkeersveiligheid. Er zijn onderzoeken gedaan waaruit blijkt dat 130 km/u meer slachtoffers oplevert dan 120 km/u. Een ander motief is het milieu. Bij de BOB Luchtkwaliteit is zichtbaar geworden dat de curve recht omhoog gaat als de snelheid de 80 km/u overschrijdt. De SP is daarvan geschrokken. De lucht wordt zeer vervuild bij 120 km/u, maar in verhouding nog veel meer als het 130 km/u wordt. Voorts acht de SP het gewenst de A2 heel goed in de gaten te gehouden.

Mevrouw Hoek memoreert dat op korte termijn een snelheidsverhoging wordt verwacht op de A2 tussen Holendrecht en Vinkeveen. Daarvan is nog geen sprake omdat de gemeenten De Ronde Venen en Stichtse Vecht beroep hebben aangetekend; het wachten is op de uitspraak. 50PLUS hoopt dat de uitspraak gunstig uitvalt voor de tegenstanders van de verhoging van de snelheid.

Naar aanleiding van de voorgeschiedenis over deze snelheidsverhoging, zegt 50PLUS het volgende.

Gedeputeerde Pennarts stelde zelf dat zij reeds een zienswijze heeft ingediend naar aanleiding van de aangenomen motie op 2 november 2015. Bij een volgende in te dienen zienswijze, opnieuw gebaseerd op dezelfde aangenomen motie, wil 50PLUS weten of het in dat geval een kopie wordt van de eerste zienswijze of worden argumenten aangescherpt? Kunnen de Statenleden voorafgaand aan de indiening deze zienswijze in concept ontvangen? Gelet op de reactie van de Minister die het RIVM-onderzoek niet wenst af te wachten, omdat het een landelijk onderzoek zou zijn en dus op voorhand nog zonder dat de resulta-

ten bekend zijn vast overgaat tot snelheidsverhogingen op de A2, zal het antwoord bij een nieuwe in te dienen zienswijze wel herhaald worden. Vandaar dat 50PLUS erop aandringt om in ieder geval niet een zienswijze met dezelfde strekking als de eerste te sturen. Kan de gedeputeerde als argument aanvoeren dat het nemen van beslissingen, zonder dat de gevolgen hiervan bekend zijn, onjuist zijn? Hoezo worden de grenswaarden voor lucht niet overschreden? Er ontstaat meer aantasting van gezondheid en natuur en de verkeersveiligheid neemt af. Dat moet nu juist nog worden uitgezocht via het toegezegde RIVM-onderzoek. 50PLUS meent dat benadrukt moet worden dat in het belang van de burgers er geen verdere snelheidsverhoging mag worden doorgevoerd alvorens de resultaten van het RIVM-onderzoek bekend zijn. Ook de A2 maakt deel uit van Nederland en valt dus onder dit landelijke onderzoek. Afwachten van uitslagen van onderzoeken is in vele gevallen cruciaal. Men gaat ook niet op voorhand een verdachte veroordelen, zonder dat via een gedegen onderzoek alle feiten bekend zijn.

De heer Wagenmans geeft aan dat de PvdA er geen behoefte aan heeft de in de Staten gevoerde discussie opnieuw te herhalen. De PvdA gaat er vanuit dat hetgeen de gedeputeerde daar heeft gezegd wordt betrokken bij de zienswijze en de verdere acties in relatie tot snelheidsverhoging.

De PvdA sluit zich aan bij het pleidooi van de SP met betrekking tot de snelheidsverhoging op de A1 tussen Soest en Hoevelaken. Ook vanuit Milieudefensie is zeer kritisch gereageerd op de effecten die zouden kunnen ontstaan als gevolg van de voorgenomen verhogingen. De PvdA pleit ervoor dat de provincie zich hierover inhoudelijk buigt en een zienswijze indient om te trachten de 120 km/u te handhaven.

De voorzitter constateert dat de SP spreekt over de A28. Over de A1 is eerder in de commissie gesproken. Op dat moment was er geen meerderheid voor het indienen van een zienswijze.

Gedeputeerde Pennarts licht toe dat er in het kader van snelheidsverhoging drie wegtrajecten spelen. Zoals de voorzitter heeft aangegeven is de A1 (tussen Soest en knooppunt Hoevelaken) eerder besproken; er was geen meerderheid om tot een zienswijze te komen.

De termijn voor het indienen van een zienswijze voor de voorgenomen snelheidsverhoging op de A28 sluit op 21 oktober a.s. De meerderheid wordt over het algemeen gegeven via een motie. Er is derhalve geen mogelijkheid meer om via PS een meerderheid te organiseren ten aanzien de A28.

De zienswijze met betrekking tot de voorgenomen snelheidsverhoging op de A2 overdag wordt geen kopie van de eerdere zienswijze ten aanzien van de snelheidsverhoging 's nachts.

Het is niet gebruikelijk om de concept zienswijze aan PS voor te leggen. PS hebben GS via een motie opgedragen een zienswijze in te dienen. De zienswijze zal wel ter informatie aan de Staten worden toegezonden, nadat deze aan het Ministerie is verzonden.

Desgevraagd door mevrouw Hoek, antwoordt de gedeputeerde deze keer niet de fouten te zullen maken die bij de indiening van de eerste zienswijze zijn gemaakt.

De voorzitter sluit de bespreking van dit onderwerp af.

## 5. MOBILITEIT

### 5.1 Stand van zaken (grote projecten)

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof memoreert dat het **project Maarsbergen** al eerder in deze vergadering is besproken.

- **Rechtszaak Connexion tegen Syntus.** De zittingsdatum is op 10 oktober a.s. De uitspraak wordt voor de implementatiedatum van Syntus (11 december a.s.) verwacht. De uitkomst moet duidelijke



lijkheid geven aan alle partijen (provincie, gemeente, reizigers en personeel). De positie van de provincie is nog steeds zoals in het eerder verstrekte memo is beschreven.

- **Planning Lekbrug.** Op dit moment is de provincie nog met RWS in gesprek over de zgn. bijbestelling voor de fietsbrug over de Lek. Voorzien is begin 2017 in besluitvorming en uitvoering in 2023.
- **Planning Liesbosch Nieuwegein.** De voorbereidingen met de aanpak van het bedrijventerrein is voorzien in 2017. Het fietspad kan echter met kleine maatregelen worden aangepast, hetgeen in 2017 wordt opgepakt.

De voorzitter rondt de bespreking over dit onderwerp af.

## **5.2 Statenvoorstel inrichtingsplan en realisatieplan integraal gebiedsontwikkelingsprogramma voor de N411**

De voorzitter geeft eerst het woord aan de insprekers.

De heer Jos Kloppenborg van de Vrienden van Amelisweerd leest volgende inspraaknotitie (zie bijlage).

De heer Cor van Angelen van Kracht van Utrecht leest volgende inspraaknotitie (zie bijlage).

De voorzitter dankt de insprekers voor hun inbreng en stelt de commissie in de gelegenheid vragen te stellen aan de insprekers.

De heer Mourik vraagt de heer Van Angelen of er, gezien zijn betoog, wel iets moet veranderen.

De heer Joustra vraagt de heer Van Angelen of hij aan de N411 woont. Vindt hij dat hij over meer expertise beschikt dan de ambtenaren van de provincie?

De heer Wagenmans merkt op dat de heer Kloppenborg stelde dat de gemeenten Utrecht en Bunnik voorstander zijn van het 60 km/u regime op dit traject. Uit het voorstel blijkt echter dat ze hebben ingestemd met het voorstel en dat daarvoor draagvlak is. Hij vraagt om nadere onderbouwing, zodat dit aan de gedeputeerde kan worden voorgelegd.

Spreker verwijst naar het advies van het Utrechts Fietsoverleg. Hij begrijpt dat het standpunt van de heer Van Angelen daarvan afwijkt. Hij vraagt hoe dat zit. De heer Van Angelen is tevreden over de voorziene inrichting, zo liet hij weten. Er worden nu twee fietsstroken gepland op de parallelweg. Wat betekent dat voor het grotere landbouwverkeer dat van die weg gebruik maakt? Levert dat veiligheidsrisico's op?

De heer Bosman is ervan overtuigd dat 60 km/u op de N411 beter is dan 80 km/u. Het zal voor de fietsers veiliger zijn wanneer het landbouwverkeer naar de hoofdweg gaat. Wanneer de landbouwvoertuigen erbij komen, dan is zijn vraag aan de heer Van Angelen of dat gevolgen heeft voor de veiligheid van de N411.

De heer De Droog schrikt ervan dat de participatietrajecten teleurstellend verlopen zijn. Hij vraagt de gedeputeerde dienaangaande om een reactie.

De heer Van Essen vraagt hoe de heer Van Angelen de Verkeersveiligheidsaudit beoordeelt. Wil de heer Van Angelen aan het plan een 60 km/u regime voor de hele N411 toevoegen? Is dat een wenselijke oplossing of zijn er volgens inspreker andere aanpassingen nodig om de zorgen weg te nemen?

De heer Schaddelee begrijpt van beide sprekers dat er voor echte inbreng geen ruimte is geweest tijdens het participatietraject. Dat verbaast hem, juist omdat dit traject de nodige tijd heeft gevraagd. Hij vraagt om nadere uitleg.

De heer Kloppenborg gaat in op de mening van de gemeenten Bunnik en Utrecht. In het proces tot aan de besluitvorming in februari hebben beide gemeenten zich duidelijk uitgesproken voor 60 km/u. De twee verkeerswethouders hebben hem vorige week nog eens laten weten dat de gemeenten nog steeds voorstander zijn van 60 km/u. Spreker beaamt dat er een groot participatieproces is opgetuigd. Echter, tijdens de eerste bijeenkomst, waarvoor de Vrienden van Amelisweerd werden uitgenodigd, werd gesteld dat het vooral over de aankleding van het plan zou gaan, omdat het verkeerstechnische aspect al zou zijn vastgelegd in de Statenvergadering van vorig jaar. Dat kwam neer op het oude plan minus het noordelijker fietspad. De Vrienden van Amelisweerd lieten toen weten dat het schrappen van het noordelijke fietspad gevolgen heeft voor de afwikkeling van het fietsverkeer, ook met het oog op de oversteek bij Vechten. Nog duidelijker worden de weggebruikers in dat geval met het landbouwverkeer geconfronteerd op de zuidelijke route. Echter, een gesprek daarover was niet mogelijk en dat heeft hij als erg teleurstellend ervaren.

De heer Van Angelen komt terug op de gestelde vragen. Naar aanleiding van de vraag van het CDA geeft hij aan dat hij pleit voor verlaging van de snelheid van 80 naar 60 km/u. Op de vraag van de VVD antwoordt hij dat hij de deskundigen van de provincie niet kent. Hij is in Utrecht geboren, woont in Houten en fietst 10.000 tot 20.000 km per jaar. Hij heeft ook een auto, dus hij kent de auto- en de fietsbelangen. Ernstige zorgen heeft hij over het aantal verkeersslachtoffers. Dat is zijn drijfveer. Hij heeft vreselijke ongelukken zien gebeuren. Op de Utrechtseweg is destijds een collega van hem doodgereden door een tractor. Hij is persoonlijk betrokken bij de verkeersveiligheid. Hij gaat er niet over of hij al dan niet een betere expert is. Overigens is hij verkeerskundige, hij heeft de opleiding civiele techniek in Delft gevolgd.

De heer Wagenmans stelde dat spreker zou afwijken van het standpunt van het UFO. Hij begrijpt dat niet en vraagt dienaangaande om duidelijkheid.

De heer Wagenmans verduidelijkt dat de commissie via de griffie het advies van het UFO heeft ontvangen dat positief is over de participatie en over de betrokkenheid. De stemming en de sfeer van dat advies wijkt naar zijn oordeel af. Hij vraagt dienaangaande om een toelichting.

Ter vergadering komt de heer Bosman vervolgens tot de conclusie dat hij de inspreker op het verkeerde been heeft gezet. Zijn inbreng had betrekking op het actieplan Fiets.

De heer Van Angelen vervolgt dat de participatie met de mensen wel goed is geweest, echter, de inhoud kwam onvoldoende aan de orde.

Gevraagd werd naar het grotere landbouwverkeer op de parallelweg. Uit een artikel dit weekend bleek dat, indien een auto een fietser passeert, er een ruimte van ruim een meter moet zijn, bij landbouwverkeer moet dat zelfs 1,5 meter zijn. Het huidige fietspad voldoet aan de normen en is prima. Er moeten twee soorten landbouwvoertuigen worden onderscheiden, nl. de enorme machines met aanhangers die op de hoofdrijbaan veel veiliger kunnen rijden: die voertuigen moeten van de parallelweg af. Dan zijn er langzamere landbouwvoertuigen, bv. tractors en karren met appels, die wel op de parallelbaan kunnen rijden. Met borden kan worden aangegeven dat voertuigen, breder dan 1.80 meter, op de hoofdrijbaan

moeten rijden; smallere voertuigen kunnen wel op de parallelweg. Desgevraagd antwoordt hij dat dit zeker technisch mogelijk is.

Vragen werden er gesteld over de veiligheid van de N411 in relatie tot landbouwvoertuigen. Het gaat om relatief weinig landbouwvoertuigen en hij verwacht niet dat dit problemen gaat opleveren. Bij Houten is een lange, drukke rondweg met een snelheidsregime van 70 km/u. Het landbouwverkeer gaat over de buitenwegen en fietspaden maar rijdt ook op de rondweg. Er wordt niet gehandhaafd. Z.i. hoort dat verkeer ook thuis op de rondweg. Dat levert ook geen problemen op. Iedereen begrijpt dat er niet voor ieder voertuig een aparte rijstrook kan worden gemaakt.

GroenLinks ging in op de Veiligheidsaudit. Binnen bepaalde kaders mocht men tijdens het participatietraject zijn mening geven. Spreker gaf eerder al aan dat de audit in punt 1.1.1 begint met de aanbeveling dat er een eenduidig wegbeeld tussen de Mereveldseweg te Utrecht en de Baan van Fectio te Bunnik moet ontstaan, dus geen versnippering van het wegbeeld en verwarring van de weggebruiker. Echter, de audit moet wel binnen de provinciale opdracht blijven en daarom staat er vervolgens dat er wel 80 km/u moet worden gereden. Spreker benadrukt dat hij geen opdracht van de provincie heeft gehad. Hij kijkt over de opdracht heen en is van mening dat er zo een onveilige situatie gaat ontstaan. De verkeerspolitie zal hiervoor ook geen groen licht geven. Tussen Utrecht en Nieuwegein is de provinciale weg 80 km/u. Onlangs is daar op de kruising halverwege een ernstig ongeluk gebeurd. De verkeerspolitie stelt dat het niveau moet worden verhoogd. Dat was ook één van de aanbevelingen van spreker. De audit komt daar overigens ook op uit en daar is hij blij mee. Bij de Utrechtseweg is er voor de kruising een regime van 60 km/u van kracht. Dat betekent eerst 80 km/u, daarna 60 km/u, de kruising passeren en daarna mag er weer een paar honderd meter 80 km/u worden gereden tot aan Laagraven. Ook daar is het probleem of de landbouwvoertuigen al dan niet op de parallelweg mogen rijden. Gevraagd werd of 60 km/u de meest wenselijke oplossing is, c.q. of er nog meer maatregelen moeten worden getroffen. Mocht er voldoende budget zijn, dan zou een fietstunnel of een rotonde een goede oplossing zijn, echter, daarvoor is geen geld beschikbaar, zo heeft hij begrepen. In Frankrijk zijn er geen verkeerslichten meer, maar wordt er vooral met rotondes gewerkt en dat functioneert uitstekend. Ter zake verwijst hij ook naar de mooie rotonde tussen St. Michielsgestel en Maaskantje die een uitstekende verkeerskundige oplossing biedt.

De ChristenUnie vroeg naar het participatietraject. Over het fietspad, dat nu tot stand is gebracht, is uitgebreid met de verkeerskundige gesproken. Dat fietspad is, ook qua breedte, prima, echter, de grote landbouwvoertuigen passen daar niet op.

De voorzitter geeft de commissie het woord over dit onderwerp.

De heer Van Deún vraagt de gedeputeerde om een reactie op het verwijt dat het participatietraject niet over de inhoud ging. In Maarsbergen werd eveneens een dergelijk verwijt door betrokkenen naar voren gebracht. Dit is een tweede signaal dat het participatietraject van de provincie te wensen overlaat. De PVV vindt voorliggend statenvoorstel helder. Al jaren vindt er over deze weg discussie plaats. Wat de PVV betreft mag er nu wel eens een keer een besluit worden genomen. Zijn fractie kan zich in de voorstellen vinden. Wel moet er aandacht worden besteed aan de landbouwvoertuigen op het fietspad. Ter zake refereert hij aan de fietsstraat in de gemeente Utrecht waar alle andere weggebruikers te gast zijn. Dat komt tegemoet aan de veiligheid van het verkeer, ook in dit plan.

De heer Schaddelee stelt de vraag hoeveel geld de provincie voor dit project over heeft. Eerder waren er plannen die € 10 miljoen zouden gaan kosten, terwijl de voorliggende plannen ca. € 6 miljoen gaan kosten. Houdt de provincie rekening met € 10 miljoen of met € 6 miljoen kosten? Mocht er een budget van €

10 miljoen beschikbaar zijn, biedt dat dan financiële ruimte voor aanvullende plannen om het nog fietsveiliger te maken? Er zijn suggesties gedaan voor de aanleg van een rotonde of een tunnel. Wellicht zijn er nog meer goede ideeën. De weg kan eenduidiger en veiliger worden gemaakt, de provincie kan tegemoet komen aan de wensen van beide gemeenten en er kan iets worden gedaan aan de kwaliteit van lucht en geluid. Waarom kan het regime van 80 km/u niet worden teruggebracht naar 60 km/u? De inspreker gaf aan dat de provincie hier te dogmatisch mee omgaat. Dat herkent hij ook van andere dossiers. Op vele provinciale wegen wordt met de snelheid gevarieerd; waarom zou dat niet op dit traject mogelijk zijn?

De heer Van den Dikkenberg krijgt de indruk dat er een goed participatieproces is gevolgd maar dat er onvoldoende ruimte was voor de inhoud. Hij hoort graag een reactie van de gedeputeerde. Wat betreft de splitsing van landbouwvoertuigen, vindt hij het een interessante optie de zeer grote voertuigen op de hoofdrijbaan te laten rijden en de fruitteeltractors over de fietsstraat te laten gaan. Gelet op o.a. de eerste opmerking in de veiligheidsaudit, kan dit wel versnippering te weeg brengen. Voor het overige is het een mooi plan, wel met de kanttekening die hij zojuist maakte wat betreft splitsing landbouwvoertuigen en het participatietraject.

De heer Van Essen sluit aan bij de laatste vraag van de ChristenUnie. GroenLinks is blij dat de verkeersveiligheid op deze weg verbeterd gaat worden, zeker voor fietsers. Cruciaal is dat de maatregelen die worden genomen, ten goede komen aan de veiligheid. Zorg is er over de landbouwvoertuigen op de parallelweg. Spreker wijst op de nieuwe wetgeving van het rijk voor landbouwvoertuigen. Vanaf 1 januari 2017 mogen deze voertuigen 40 km per uur rijden. Dat heeft wel effect op de verkeersveiligheid, met name op de parallelweg. Hij vraagt de gedeputeerde of is voorzien dat al het landbouwverkeer, ook die 40 km/u mogen rijden, op de parallelweg blijven rijden. Zo ja, hoe is voorzien dat de snelheid van die voertuigen wordt gehandhaafd? Voorts vraagt hij of de gedeputeerde na februari 2015, het moment van besluitvorming in PS, nog overleg heeft gehad met de gemeenten Utrecht en Bunnik over het snelheidsregime.

Mevrouw Hoek deelt mede dat 50PLUS zich in grote lijnen bij GroenLinks kan aansluiten. De grote landbouwvoertuigen (maar ook kleinere tractors) met vaak zeer jonge bestuurders veroorzaken gevaarlijke situaties, vooral voor de fietsers. Gaan die voertuigen over de parallelweg rijden, dan blijft de vraag hoe de veiligheid voor fietsers wordt gegarandeerd. Wordt er gehandhaafd?

De heer De Droog meent dat er sinds vorig jaar een rijbewijs nodig is voor het besturen van landbouwvoertuigen. Dat roept de vraag op hoe het zit met de handhaving daarvan. D66 wil graag een duidelijk onderscheid blijven maken tussen snelheid en landbouwvoertuigen. PS hebben eerder een vraag gesteld over Linschoten als het gaat om het 80/60/u regime, maar die is nog niet beantwoord. Wat betreft het landbouwverkeer, heeft hij begrepen dat er in de provincie een pilot loopt om na te gaan hoe niet dogmatisch met dat verkeer wordt omgegaan, maar om te onderzoeken hoe er juist bij knelpunten uitzonderingen kunnen worden gemaakt. Hij kan zich voorstellen dat de signalen op dit punt bij de pilot wordt betrokken.

De heer Bosman stelt de vraag wat er tegen is om 60 km/u op de hoofdrijbaan toe te staan en de grote landbouwvoertuigen niet meer op het fietspad te laten rijden? Hoe denkt de gedeputeerde over de splitsing tussen grote en kleine landbouwvoertuigen?

De heer Wagenmans memoreert dat er al eerder, naar aanleiding van de inspraak van bewoners van de Koningsweg, over de 60 km/u discussie is gevoerd. Kijkend naar het voorstel, krijgt hij veel gevoel bij de bezwaren van de omwonenden. Het fietspad kent nu twee fietsstroken en deze weg wordt nu als fietsstraat ingericht. Het verkeer vanaf Bunnik en Utrecht zal wegens de breedte van de landbouwvoertuigen met elkaar gaan botsen. De middenstrook is verhoogd en die moet ertoe leiden dat de tractoren op de fietsstraat blijven. Dat kan niet qua breedte, dus zullen die voertuigen de hele fietsstraat gebruiken. Daardoor worden er gevaarlijke situaties gecreëerd, gelet op de inrichting van die weg. Dat is een serieus probleem en dat pleit ervoor om in te gaan op het voorstel van de heer Van Angelen, nl. de grote tractoren van de parallelweg af, en deze ruimte bieden op de 60 km/u weg. Eén van de conclusies uit de veiligheidsaudit is dat de inrichting bij Vechten conflicteert met de daar aanwezige bushaltes en met de strook die het voor het verkeer mogelijk maakt af te remmen vanaf Bunnik. De inrichting van het kruispunt is nog steeds niet optimaal. Een bushalteverplaatsing is niet meegenomen. Dat pleit ervoor de snelheidsverminderende maatregelen voor de kruising op een veel eerder punt door te voeren, bv. met 200 meter. Er pleit derhalve veel voor om dit een 60 km/u weg te maken, ook voor tractoren. De verkeerskruising bij Fort Rhijnauwen blijft een gevoelig punt. Daar is een hele korte opstelstrook voor het autoverkeer ten behoeve van in- en uitgaand verkeer en dat blijft een risicovolle situatie. Dat wordt opgelost met verkeersremmende maatregelen, nl. 60 km/u op dat traject. De heer Van Angelen bepleit consistentie en de PvdA wil dat volgen. De verwarring moet niet te groot worden gemaakt. Wanneer er op de weg 50 en 60 km/u wordt toegestaan, is dat helder, en worden er problemen opgelost. Tegelijkertijd biedt voorliggend plan goede oplossingen voor een aantal verkeersproblemen. Ook is de inrichting van de weg veel overzichtelijker. De grote vraag blijft wel of er ruimte is voor een tunnel omdat dit voor veel van de gesignaleerde problemen een oplossing biedt. Hij pleit daarvoor, ook kijkend naar het budget, omdat de komende twintig jaar daar met een tunnel veel verkeerproblemen zouden zijn opgelost.

De heer Joustra memoreert dat dit onderwerp ook anderhalf jaar geleden besproken is. Wat de VVD betreft had er toen een knoop moeten worden doorgesneden. Het gaat om de veiligheid van de weggebruikers. In 2016 deed zich in januari een ernstig ongeval voor met een bus en een auto, waarbij drie personen naar het ziekenhuis moesten worden afgevoerd. Op 28 april deed zich opnieuw een ongeval voor dat met ernstig letsel gepaard ging. De VVD staat op het standpunt dat dit onmiddellijk moet worden aangepakt. Een noordelijk fietspad, waarbij niet hoeft te worden overgestoken, was een goede oplossing geweest. Zo'n fietspad is geen parallelweg en fietsers komen dan geen landbouwverkeer tegen. Echter, er is voor een andere optie gekozen. Hij doet een beroep op PS om deze keer de vertragingstactieken achterwege te laten en echt tot een besluit te komen. Immers, op deze weg vallen doden en dat had niet hoeven.

De heer Van Essen vraagt de heer Joustra bedoelt met "vertragingstactieken".

De heer Joustra heeft er geen behoefte aan die vraag te beantwoorden en vervolgt zijn betoog. Hij vraagt het college of een fietser op het noordelijk fietspad veiliger is voor landbouwverkeer dan op een parallelweg.

De heer Mourik memoreert dat er in februari 2015 door PS een besluit is genomen, maar hij constateert dat er opnieuw discussie aan het ontstaan is. Dat vindt hij zorgelijk. Het CDA ondersteunt van harte de integrale aanpak, maar er moet ook een keer een besluit worden genomen. Het landbouwverkeer zou over een beperkt stuk van de weg moeten gaan. Hij informeert hoe groot daar de druk is van dergelijke voertuigen, ook omdat daar natuurontwikkeling plaatsvindt.

Mevrouw Arissen constateert dat er al veel opmerkingen en vragen naar voren zijn gebracht. De PvdD vindt het erg belangrijk dat de verkeersveiligheid op dit traject wordt aangepakt. Zij deelt de zorg van de insprekers omtrent de snelheid van 80 km/u en overstekende fietsers en de landbouwvoertuigen op de parallelweg. Haar fractie sluit aan bij de opmerking van de ChristenUnie dat de provincie zeker iets kan doen als het gaat om verbetering van de luchtkwaliteit, de veiligheid en de wensen van omwonenden/weggebruikers wat betreft verlaging van de snelheid naar 60/u. De provincie moet dat niet nalaten. De SGP gaf aan geïnteresseerd te zijn in een splitsing van snel en langzaam landbouwverkeer. De grote machines kunnen de provinciale weg op in plaats van de parallelweg.

De PvdD is blij dat ca. 4 ha EHS sneller wordt gerealiseerd, inclusief de faunapassage voor kleine dieren, tussen de noord- en zuidzijde van de weg.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof memoreert dat de provincie in 2009 een onderzoek startte naar de verkeersveiligheid van de N411 en de mogelijkheden van verbetering met verkeerskundige maatregelen. In februari 2015 heeft dat geleid tot een besluit van PS. Het noordelijke fietspad, de cultuurhistorie, de waarde van het gebied en de snelheidsverlaging werden toen besproken. Daar zijn 5 besluiten uit voortgekomen. De keus werd gemaakt om de snelheid op een deel van het tracé Vechten en Bunnik te verlagen. Het college van GS werd met dat besluit op pad gestuurd. Ook werd er bij het besluit een amendement aangenomen waarin gevraagd werd om de uitvoering van een verkeersaudit, teneinde na te gaan of het ontwerp met maatregelen voldoende verkeersveilig is. Het besluit dat toen door PS was genomen, was het vertrekpunt voor het vervolg van het participatietraject.

Ze is blij te horen dat de insprekers aangeven dat er een goed participatieproces is gevolgd. Ze begrijpt heel goed dat de insprekers liever ook over de uitgangspunten en kaders zouden willen discussiëren. Er ligt nu een uitwerking voor van het besluit dat in februari 2015 door PS is genomen. Spreekster is blij dat bevestigd wordt dat het participatieproces qua bemensing goed is verlopen. In dat verband werd zojuist Maarsbergen genoemd. Echter, daar is nog geen besluit genomen, terwijl hier het besluit het vertrekpunt is geweest. Het zou onjuist zijn geweest andere kaders mee te geven, immers, de kaders worden door PS bepaald. Die kaders zijn in dit traject gebruikt; dat was ook de opdracht aan GS.

Ook GS hebben zorg over het landbouwverkeer en niet alleen op de N411 maar provinciebreed, zoals o.a. door mevrouw Hoek terecht werd geschetst. Gemeenten willen landbouwverkeer op de provinciale weg toestaan, maar dat levert verkeersonveilige situaties op, vooral bij inhaalmanoeuvres. Om die reden is met de gebruikers van de landbouwvoertuigen, de chauffeurs, LTO en gemeenten gestart om gezamenlijk naar goede oplossingen te zoeken. Er zijn twee pilots opgezet, in Woerden en in Wijk bij Duurstede, omdat zich daar veel landbouwverkeer voordoet. De uitkomsten van die pilots worden in december verwacht. PS zullen worden uitgenodigd voor een bijeenkomst over de complexiteit van verkeerssituaties met landbouwverkeer, maar zij wil eerst de uitkomsten van beide pilots afwachten. Aan de hand daarvan zal worden gezien of het beleid voor alle provinciale wegen moet worden aangepast, dus ook voor de N411.

De heer Van Essen memoreert dat na februari 2015 de Kamer heeft besloten het snelheidsregime voor landbouwvoertuigen aan te passen en dat gaat al op 1 januari 2017 in. De snelheid wordt verhoogd naar 40 km/u. Is het niet onhandig dat er nu pilots plaatsvinden, gelet op het veranderende snelheidsregime voor landbouwvoertuigen? Dat kan van invloed zijn op de verkeersveiligheidssituatie van de diverse opties.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof memoreert dat er nu nog 60 km/u op de parallelweg wordt gereden. In de verkeersaudit wordt geadviseerd daar een fietsstraat van te maken met gescheiden middengeleiders, zodat het landbouwverkeer achter moet blijven en niet meer dan 30 km/u mag rijden. Landbouwverkeer dat in staat is 40 km/u te rijden, mag dat daar niet; dat moet beperkt blijven tot 30 km/u. Bij Bunnik speelt ook een rol dat het niet alleen maar om landbouwverkeer gaat. Daar is ook veel bouwverkeer uit Utrecht. De vraag is of dit wel een logische route is voor het bouwverkeer: eerder is die vraag ook in deze commissie aan de orde geweest. H.i. is de oplossing tweeledig, nl. de omvorming van de parallelweg naar een fietsstraat en verlaging van het snelheidsregime naar 30 km/u en het gesprek met de gemeente aangaan teneinde na te gaan of het bouwverkeer via een alternatieve minder kwetsbare route kan rijden. Wat betreft de snelheid op de hoofdrijbaan, stelt spreekster dat daarover uitvoerig voorafgaand aan de besluitvorming is gesproken. In de veiligheidsaudit wordt gesteld dat 80 km op de hoofdrijbaan veilig is. Ook dient men rekening te houden met de verkeersintensiteit op deze weg. Zou er op het gehele traject 60 km/u worden gereden, dat moet er over de gehele afstand gewerkt worden met wegversmallingen, bebording, verkeersplateaus e.d. om de 60 km/u handhaafbaar te houden. Destijds is afgesproken dat de snelheid op 1 traject terug zou gaan van 80 naar 60 km/u. Nu wordt daar de inrichting van een fietsstraat en verlaging snelheid naar 30 km/u aan toegevoegd. Mochten er uit de pilot ook andere oplossingen naar voren komen, dan zullen die zeker worden overwogen. Belangrijk is het dat het landbouwverkeer naar zijn bestemming kan gaan, maar dat de provinciale wegen wel verkeersveilig zijn.

Naar aanleiding van de vraag over het overleg met de gemeenten Bunnik en Utrecht, merkt de gedeputeerde op dat het uitgangspunt voor de stuurgroep en van de provincie is geweest het besluit van PS februari 2015. Eerlijkheidshalve merkt ze op dat er later ook is gesproken over het kruispunt en de locatie van het kruispunt. Ook dat is in deze commissie besproken. Nogmaals stelt ze dat PS de kaders voor het inrichtingsplan heeft meegegeven en daar is men mee aan de slag gegaan.

De VVD stelde twee vragen. Spreekster stelt dat het veilig is om fietsers over het noordelijke fietspad te laten fietsen, maar ook daar hebben PS in 2015 een besluit over genomen. De eerste vraag over het landbouwverkeer kan zij ook met "ja" beantwoorden. De ChristenUnie had een vraag over de financiën. Het is haar niet duidelijk aan welke aanvullende informatie er behoefte is. In het voorstel staat een uitgebreid financieel overzicht, zie pag. 8. Mocht er nog meer informatie nodig zijn, dan zal dat worden aangereikt.

De heer Wagenmans licht toe dat uit de verkeersaudit blijkt dat er bezwaren zijn tegen de locatie van de opstelplaatsen voor de bushaltes bij de kruising. Die maatregel is niet opgevolgd. Er is gekozen voor de inrichting zoals die er lag, vanwege het uiterlijk van de Brink en het karakter daarvan. Hij vraagt wat dat betekent voor de snelheid bij de kruising en voor de ruimte tussen het invoegen van de bussen in het verkeer voor de verkeerslichten. Gelet op de opmerking van de heer Van Angelen over de snelheid van 80 km/u en de remweg die nodig is, wijst hij erop dat het invoegen van de bus daar tot extra gevaarlijke situaties kan leiden. Hij pleit ervoor te kijken naar het verlagen van de snelheid bij het naderen van de kruising zodat de kruising minder risicovol wordt.

De heer Van Essen komt terug op zijn vraag over het veranderende snelheidsregime per 1 januari 2017 voor landbouwvoertuigen. Pilots die nu lopen houden daar geen rekening mee. Hoe kunnen dan op basis van die pilots de effecten worden beoordeeld van landbouwvoertuigen op de parallelbaan?

De heer Schaddelee vindt de tekst over de financiën nogal cryptisch. Er staat dat er € 9,9 miljoen is begroot en dat dit pakket € 5,7 miljoen kost terwijl ervoor ca. € 4,5 miljoen dekking is. Hij vraagt of er dekking is voor € 10 miljoen of alleen maar voor € 4,5 miljoen.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof zet uiteen dat de parkeerplaatsen en het noordelijk fietspad uit de besluitvorming 2015 zijn gehaald. Nu is het uitgangspunt voor de kosten € 6 miljoen. Op de oorspronkelijke begroting wordt geld overgehouden wegens de besluitvorming uit 2015. Gevraagd werd naar de locatie bushaltes ter hoogte van de opstelvakken. Er is een afweging gemaakt voor een logische locatie, ook voor de reizigers, zodat er voldoende ruimte overblijft. Ook is het van belang dat er zo min mogelijk oversteekbewegingen nodig zijn, dit in verband met de verkeersveiligheid. De snelheid bij het kruispunt is 60 km/u en de voetgangers moeten met behulp van de verkeersregelininstallaties oversteken.

Het verkeer moet op de fietsstraat 30 km rijden, ook al kunnen ze een snelheid van 40 km/u halen. Het is belangrijk dat er nu twee pilots op drukke plaatsen zijn uitgezet. Zij wil niet wachten op een wettelijke aanpassing van de snelheid, aangezien het probleem nu urgent is in de provincie Utrecht.

De heer Van Essen memoreert dat het rijk de 40 km/u per uur invoert om landbouwvoertuigen op hoofdrijbanen te laten rijden. Hij vraagt of GS kunnen toezeggen of er begin volgend jaar kan worden gekeken wat die wijziging betekent voor de provincie Utrecht, juist met het oog op de verkeersveiligheid. Wellicht kan er een vervolg van de pilot plaatsvinden. Het is vreemd wanneer er landelijk ontwikkelingen gaande zijn, waarmee de provincie geen rekening zou houden.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof antwoordt dat GS nog steeds op het standpunt staan dat het landbouwverkeer niet op de provinciale wegen thuishoort. De provinciale weg heeft een gebiedsontsluitende functie. Met behulp van de pilots wordt nagegaan of er oplossingen te bedenken zijn voor verkeersveilige situaties, dit met het oog op het landbouwverkeer en de andere weggebruikers. Zij wil eerst de uitkomsten van die pilots afwachten voordat zij daar op vooruitloopt met toezeggingen. Niet alleen de provincie Utrecht participeert in de pilots, maar ook de gebruikers van de landbouwgebieden en de gemeenten met hun eigen kaders.

De voorzitter constateert dat dit voorstel aan PS zal worden doorgezonden, met het advies daar een middelgroot debat over te houden.

### **5.3 Statenbrief realisatieplan Fiets**

De voorzitter geeft eerst het woord aan de inspreker, de heer H. van Rooijen, voorzitter van het Utrechts Fiets Overleg.

De heer Van Rooijen leest volgende inspraaknotitie (zie bijlage).

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

De heer Nicolai vraagt wat bedoeld wordt met de opmerking dat een snellere werkwijze mogelijk zou zijn, mits er sprake zou zijn van een minder dogmatische aanpak.

De heer Van Rooijen memoreert de discussie zojuist over de N411, met betrekking tot het landbouwverkeer op parallelwegen. Dat is behoorlijk kostenverhogend. Het lijkt op een provinciaal dogma, een provinciaal uitgangspunt, nl. geen landbouwverkeer op provinciale wegen. Dat betekent wel dat het probleem elders wordt neergelegd. Dat werkt voor parallelwegen en fietsvoorzieningen sterk kostenverhogend. Overigens heeft dit ook te maken met planmatig denken. De Fietsersbond staat op de uitvraaglijst als het gaat om de trajectaanpakken. Dat is een goede zaak. Echter, twee keer heeft de bond na het uitbrengen



van een reactie te horen gekregen dat een trajectaanpak zich beperkt tot de twee hoofdrijbanen en dat er niets voorzien was voor het fietsverkeer of de parallelwegen.

De voorzitter dankt de inspreker voor zijn komst en zijn reactie.

Zij constateert vervolgens dat de SP en D66 vooraf schriftelijke vragen hadden gesteld.

Mevrouw Schneiders zet uiteen dat veel van wat besproken is in het overleg over dit Realisatieplan Fiets in dit uitvoeringsplan is terug te vinden. Zij vraagt hoe de gedeputeerde op dit proces terug kijkt, dat toch wat anders is verlopen dan andere processen.

D66 heeft de volgende bespreekpunten ingediend:

- Het realisatieplan bestaat voor een groot deel uit plannen waar ook gemeenten bij betrokken zijn. D66 heeft graag inzicht in afspraken en uitvoeringsovereenkomsten met gemeenten. Kan de gedeputeerde deze met PS delen?
- Er wordt met andere provincies samengewerkt, bv. Gelderland en Brabant. Zij wijst in dit verband op het fietspad tussen Utrecht en Den Bosch. Hoe denkt de gedeputeerde over dergelijke bovenprovinciale fietspaden?
- In het plan kan zij niet voldoende inzicht krijgen in de prioritering; wat is het eerste en wat is het laatste?
- Utrecht is bijna dé fietsprovincie van Nederland, echter, andere provincies claimen dat ook te zijn. Zij nodigt de gedeputeerde uit een voorbeeld te noemen van een fietsproject waar zij bijzonder trots op is.
- Ingegaan wordt op snelfietsroutes, en als voorbeeld wordt Hilversum-Utrecht genoemd. Uit eigen ervaring weet zij dat die weg erg hobbelig en dus niet snel is. Wordt op dit tracé voldaan aan de voorwaarden van een snelle fietsroute? Zij betwijfelt dat.
- Zij mist voorts een snelfietsroute van Wijk bij Duurstede naar Amerongen, temeer daar er mooie meekoppelkansen liggen, omdat er sprake is van een dijkverzwaring. Er zou daar een fietspad buitendijks kunnen worden aangelegd.
- De leukste van de snelfietsroutes is naar haar mening die van Utrecht naar Wageningen. Daar ligt een mooie kans op samenwerking met kennisinstellingen. Langs dat fietspad liggen veel verschillende kennisinstellingen waarbij partners onder de noemer “healthy urban living” en “groen, slim en gezond” gezamenlijk kunnen optrekken. Het zou een mooi fietspad van de toekomst kunnen zijn.
- Wat betreft fietseducatie en voorlichting, constateert zij dat dit onder pijler 4 valt, veilig en gezond gedrag. Echter, fietseducatie en voorlichting worden daar niet echt in genoemd. Er gebeurt wel iets met scholen maar dat is niet geheel duidelijk. Dienaangaande vraagt zij om een toelichting.

De heer Bosman deelt mede dat de SP dit een goed plan vindt, vooral het netwerk fietsroutes spreekt zijn fractie aan. Spreker brengt voorts het volgende naar voren:

- Wordt de uitwerking afgestemd met de buurprovincies?
- Is er voldoende aandacht voor fietsparkeercapaciteit bij de overstappunten?
- Is er geen inhaalprogramma nodig, omdat de fietsinfrastructuur langs provinciale wegen pas in 2028 voor 50% aan de richtlijnen voldoet? Dat is erg laat. Kan daar wat extra aan worden gedaan?

De heer Joustra merkt op dat hij per fiets naar zijn werk kan gaan. Onlangs fietste hij door Doorn waar bij het Revis lyceum een oversteekplek is, die niet echt verkeersveilig was. Wat schetste zijn verbazing? Een lang geuite wens om daar een oversteekeland te maken, werd uitgevoerd. Toen hij dit Fietsrealisatieplan las, constateerde hij dat er al veel in gang is gezet. Dat is ook logisch, omdat er al bijna 100 jaar in deze provincie wordt gefietst met bijbehorende faciliteiten. Wil de provincie het fietsen als een utilitair stuk uitbreiden, dan wordt bv. de kanaalroute naar Amsterdam interessant of vanuit Houten naar Wijk bij

Duurstede. Voor mountainbikers is een keurig, net aangelegd pad niet interessant; op de Heuvelrug moet er wat hem betreft dan ook geen asfalt worden aangelegd.

De VVD begrijpt heel goed dat prioritering afhankelijk is van de vraag hoe gemakkelijk een voorziening te realiseren is. Wel heeft de VVD nog een punt van aandacht. Voor dit plan is € 30 miljoen nodig en dat bedrag wordt grotendeels door de automobilisten bijeen gebracht. Hij vraagt of GS mogelijkheden zien om de gebruikers van de fietsroutes mee te laten betalen aan het plan.

De heer Wagenmans vindt dit fietsrealisatieplan vooral belangrijk omdat er vanuit een integrale aanpak wordt gewerkt. Dat is de verdienste van dit plan. Niet alleen wordt gekeken naar de infrastructuur, maar ook wordt bezien hoe de verschillende elementen ter bevordering van de fietsmobiliteit aan elkaar kunnen worden geknoopt. Belangrijk is het dat er gesproken wordt over de 4 pijlers die aan dit realisatieplan ten grondslag liggen. Er wordt een verbinding gelegd tussen verschillende programma's, zodat de samenhang bewaakt kan worden. Hij bepleit dat nog verder uit te nutten en de ambitie nog wat te intensiveren. Niet alleen moet de provincie Utrecht de belangrijkste fietsprovincie van Nederland zijn; wat de PvdA betreft dient de provincie ook internationaal met die ambitie naar buiten te treden. Gebleken is dat wanneer dergelijke ontwikkelingen aan buitenlanders worden voorgelegd, dat erg stimulerend werkt en dat daar ook een grote verdienste aan kan worden ontleend. Dat heeft men in Houten ervaren. Houten fietsstad werd door vele buitenlanders bezocht en dat geeft ook de reflectie waar men goed bezig is of waar het nog beter kan. Hij zou dit ook internationaal interessant willen maken, dat is ook voor het bedrijfsleven interessant. Wellicht ontstaat dan de bereidheid daarin te gaan investeren. De voorzieningen voor de overstap fietsstallingen zijn interessante projecten, ook de technologie die daarmee verbonden is. Voorts sluit hij zich aan bij vragen van D66 en de SP.

De heer Mourik deelt mede dat het CDA dit een goed plan vindt. Ook het CDA heeft een vraag over het achterblijven van de infrastructuur. De vraag is of het gaat om het optimaliseren van de infrastructuur of is ook de veiligheid in het geding? Voorts vraagt het CDA aandacht voor een specifiek traject, dat al eerder door het CDA werd aangekaart. De verlichting op het fietspad van Baarn naar Bunschoten langs de N314 moet worden verbeterd. Kan dat aan de projecten worden toegevoegd? Wellicht is LED-verlichting daar mogelijk, omdat dat weinig schade aan de omgeving aanbrengt.

Mevrouw Arissen deelt mede dat ook de PvdD veel waarde hecht aan een uitgebreid fietsroutenetwerk. Zij vindt dit een goed plan. De SP stelde een vraag over de buurprovincies. Ook D66 vroeg of daarmee wordt samengewerkt en in hoeverre daar afspraken over worden gemaakt. Kunnen PS die samenwerkingsovereenkomsten en afspraken inzien?

De PvdD sluit zich voorts aan bij de vragen van D66 en de PvdA. Wat betreft het aanbrengen van verlichting, vraagt zij in hoeverre er rekening wordt gehouden met dieren en het donker blijven van het landelijk gebied.

De heer Van Deún zou willen roepen: "Nederland fietsland". Hij zou die ambitie groter willen zien dan alleen de provincie Utrecht. Hij sluit zich in die zin geheel aan bij de woorden van de heer Wagenmans. Het fietsen moet internationaal op de kaart worden gezet. In de inventarislijst staat het fietspad Zeist-USP. Hij heeft begrepen dat men al 10 jaar met dat fietspad bezig is, omdat het door een ecologische verbindingzone loopt. Hij vraagt of dit fietspad nu eindelijk in 2018 wordt aangelegd of duurt dat nog eens 10 jaar?

De heer Nicolai deelt mede dat ook de ChristenUnie positief over het plan oordeelt, met name over de integrale aanpak en het gegeven dat de fiets een belangrijk onderdeel is, naast alle andere vervoerseenheden. Hij stelt de volgende vragen:

- Het plan oogt concreet en ambitieus. De tweede doelstelling veilig, snel en comfortabel moet pas in 2028 gerealiseerd zijn. De ChristenUnie stelt voor doelen voor 2020 te formuleren en daar de activiteiten aan te koppelen. Dan worden maatregelen meer meetbaar.

- Gesproken wordt er over cofinanciering. Hij heeft begrepen dat in het verleden niet alle gemeenten daarvoor stonden te springen. Hij vraagt hoe het nu met de cofinanciering staat. Gaan alle gemeenten daaraan meedoen?
- Belangrijk is het aansluiting te zoeken bij andere provincies en na te gaan wat er mogelijk is om verkokerd denken te voorkomen.
- Met het oog op de veiligheid, meent de ChristenUnie dat ooit door GS is toegezegd dat er een notitie zou komen over de veiligheid op de parallelwegen met het landbouwverkeer. Dit punt komt herhaaldelijk in discussies terug. Hij vraagt hoe het daarmee staat.
- De vierde pijler spreekt ook over duurzaamheid en over gezondheid. Bij een toename van het fietsen zijn gezondheid en minder uitstoot van schadelijke stoffen belangrijke elementen.

De heer Van den Dikkenberg leest dat kleine gemeenten veelal een achterstand hebben wat betreft het optuigen van de fietsinfrastructuur, vaak omdat de capaciteit daarvoor ontbreekt. De SGP pleit ervoor te zorgen dat die kleine kernen niet ondersneeuwen. Vaak gaat het om gemeenten waar veel jongelui per fiets naar school gaan. Blij is zijn fractie met de kaart waarop de scholen in de regio in beeld zijn gebracht. Daar liggen nogal eens onveilige routes. Hij pleit ervoor de kleine kernen optimaal in het fietsenplan te laten participeren, om zo ook de onveilige plekken aan te pakken.

De heer Van Essen deelt mede dat GroenLinks blij is dat het realisatieplan fiets er eindelijk ligt. Het is een uitgebreid plan dat ambitie uitstraalt, passend bij de ambitie die in het Coalitieakkoord is opgenomen wat betreft fietsen. Het is mooi dat het fietsen met dit plan op de kaart wordt gezet en zo bijdraagt aan de gezondheid van de inwoners en aan een schonere, veiligere en prettigere leefomgeving. GroenLinks wil de gedeputeerde hiermee complimenteren.

Verhelderend is het kaartje waarop duidelijk wordt waar fietsers snel door kunnen fietsen of waar fietsers de meeste tijd verliezen door omwegen of wachttijden. Het plan geeft weer aan welke kwaliteitseisen het hoofdfietsnetwerk in de provincie moet gaan voldoen en wat er nodig is om het fietsnetwerk goed te laten aansluiten op andere vervoerswijzen, met name OV en voldoende fietsstallingen bij OV-knooppunten. GroenLinks vraagt welke kwaliteitseisen er in dit plan gaan gelden voor de delen van de hoofdfietsroutes die binnen de bebouwde kom liggen. In het mobiliteitsplan van de provincie wordt geen onderscheid gemaakt tussen binnen en buiten de bebouwde kom. Blijft dat zo? Klopt het dat voor de delen binnen de bebouwde kom, dus in beheer bij gemeenten, dezelfde kwaliteitseisen voor het hoofdfietsnetwerk gaan gelden als buiten de bebouwde kom?

Er is in het plan veel aandacht voor het opbouwen van kennis die nodig is om het fietsen nog aantrekkelijker te maken. Dat is een goede zaak maar het moet wel voldoende gericht blijven op de beleidsdoelen, zoals kennisopbouw. GroenLinks wil de volgende verbeterpunten aan de gedeputeerde meegeven:

- Een knelpuntenanalyse wordt gemist. Er is een kaart met regionale hoofdfietsroutes in het plan opgenomen die samen een compleet netwerk vormen. Ook bevat het plan een lijst met maatregelen en projecten ter verbetering van de fietsinfrastructuur, maar de relatie tussen beiden is nog onvoldoende uitgewerkt. Er ontbreekt een overzicht waar de hoofdfietsroutes al op het gewenste niveau zijn en waar nog knelpunten zitten, zowel langs de provinciale wegen als binnen de bebouwde kom. Kan de gedeputeerde toezeggen dat overzicht samen met gemeenten op te stellen?
- Belangrijk is het dat het plan niet stopt bij de gemeentegrenzen. Het oplossen van knelpunten binnen de bebouwde kom verdient volgens GroenLinks de nodige aandacht. De aanleiding voor het plan was een motie van o.a. GroenLinks uit 2013, waar dit punt in werd benadrukt: de aanpak dient gericht te zijn op knelpunten binnen en buiten de bebouwde kom. In het Coalitieakkoord staat dat er wordt gewerkt aan een perfect werkend stedelijk fietsnetwerk dat goed aansluit op de provinciale fietsroutes. Samenwerking met gemeenten is derhalve cruciaal.
- Wat betreft financiën en indicatoren, merkt de heer Van Essen op dat in het stuk staat dat het ontbreekt aan een reservering van middelen binnen de hekken van het BRU. Hij vraagt wanneer dat geconstateerd is. Is dat gecheckt met de voormalige BRU-partners? GroenLinks kan zich niet

herinneren dat dit gesignaleerd is door de accountant bij de overdracht van het BRU-dossier en de BRU-financiën naar de provincie.

- Er is nu € 30 miljoen gereserveerd: hoe is dat globaal verdeeld tussen het BRU-gebied en de rest van de provincie?
- De indicatoren, waar eerder over is gesproken tijdens deze vergadering, staan niet in dit plan terwijl dat destijds wel is toegezegd. GroenLinks wil graag op korte termijn een voorstel over de indicatoren ontvangen.

Mevrouw Hoek deelt mede dat 50PLUS in het plan de volgende elementen mist:

Voorzieningen voor de elektrische fiets, zoals oplaadpunten. Voor de automobilist worden er vele oplaadpunten op openbare plaatsen gerealiseerd. Nagegaan moet worden wat er in dat opzicht ook voor elektrische fietsen mogelijk is. Dat zou bv. kunnen bij bushokjes met verlichting (waar dus elektriciteit beschikbaar is). Een oplaadpunt kan daar van belang zijn, juist omdat het OV steeds meer verschraalt. Zij kan zich voorstellen dat een bedrijf, dat bv. een fietsenplan heeft ter vervanging van het OV, gaat investeren in oplaadpunten bij bedrijven.

De provinciale weg N201 tussen Vinkeveen en de A2 is onlangs aangepast. Fietsend vanaf Vinkeveen naar de A2 is het vervelend om tegen tegemoetkomende auto's te rijden. Vooral bij schemer en nacht wordt de fietser steeds verblind door autolampen. Er is voldoende ruimte en zij vindt het een gemiste kans dat er aan de andere kant van de weg geen fietspad is aangelegd, zodat de fietser met de overige achterop komende weggebruikers dezelfde richting op kan rijden. Zij pleit ervoor in de nieuwe verkeersplannen na te gaan waar mogelijk de fietspaden kunnen worden omgelegd, om te voorkomen dat fietsers vaak op lange rechte wegen in het donker steeds worden verblind door tegemoetkomend verkeer. Dit levert gevaarlijke situaties. Hoe denkt de gedeputeerde hierover?

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof komt terug op de woorden van inspreker dhr. Van Rooijen die het realisatieplan Fiets een realiteitsplan noemde. Dat is precies wat de provincie met dit plan wil uitstralen. De heer Schaddelee stelde bij de behandeling van de kadernota de vraag of zij wel eens fietste. Het antwoord heeft zij bewaard bij de behandeling van dit realisatieplan fiets. Genoemde vraag kan zij volmondig met "ja" beantwoorden. Zij daagt hem uit samen met haar de Alpe d'Huez te fietsen, die zij meerdere keren heeft beklommen. Het mobiliteitsplan heeft het kader voor het realisatieplan Fiets meegegeven en PS hebben daarover reeds een besluit genomen. Zij is blij dat de commissie zich herkent in voorliggend plan. Zij is van oordeel dat er een goed proces is gevoerd. Met gemeenten is het afgelopen jaar over concrete maatregelen gesproken en die maatregelen hebben hun beslag gekregen in de realisatieimpuls. Dit stuk gaat nu naar GS en PS worden daarover over ca. twee weken geïnformeerd.

D66 wees op fietspaden die over gemeente- en provinciegrenzen heen gaan, en in het bijzonder op de fietsroute Hilversum-Utrecht. Die route is als potentie aangegeven. De provincie en de gemeente gaan daarmee aan de slag. De route Utrecht-Den Bosch is deels al meegenomen in het plan, met name de snel-fietsroute Hilversum-Utrecht-Vianen en dat sluit dan ook weer aan bij Gelderland.

Er is zeker aandacht voor overleg met andere provincies wat betreft het fietsroutenetwerk. Terecht werd daar aandacht voor gevraagd.

Op pag. 11 staan ambities wat betreft het realisatieplan fiets. Samen met de Subcommissie voor de jaarrekening wordt er ook aan algemene indicatoren gewerkt. Mogelijk kunnen er extra indicatoren, anders dan die op pag. 11 worden genoemd, worden toegevoegd. Bij de aanpak van de fietspaden wordt waar mogelijk overlast voor de gebruikers voorkomen. Ook om die reden is de trajectaanpak afgesproken. De heer Van Rooijen refereerde ook aan de trajectaanpak. Als er echt een knelpunt is, zoals de oversteek bij het Revis lyceum in Doorn, waar de VVD op wees, wordt dat snel aangepakt, los van de trajectaanpak van de weg zelf; zo'n knelpunt wordt dan bij voorrang aangepakt. Het CDA vroeg of het om optimalisatie gaat of om veiligheidsknelpunten. Het gaat hier om optimalisaties en wanneer de veiligheid in het geding is zullen die los van de trajectaanpak naar voren worden gehaald.

Aandacht werd gevraagd voor de verlichting van fietsroutes. Er kan een dilemma zijn als het gaat om veiligheid, natuur en ecologische hoofdstructuur. Vanuit Wegen wordt er een verlichtingsnota opgesteld en de fietsverlichting langs de provinciale wegen komt daarin ook aan bod. Er zijn veel nieuwe verlichtings-

technieken en manieren om het strooilicht zoveel mogelijk te beperken middels het gebruik van bepaalde armaturen. Terecht is hier aandacht voor gevraagd. Zij zegt toe aandacht te zullen besteden aan het gesignaleerde verlichtingsknelpunt op de route Baarn-Bunschoten, wellicht kan dat met voorrang worden aangepakt.

De ChristenUnie refereerde aan een memo over landbouwverkeer. Er zijn twee pilots gaande, in Woerden en Wijk bij Duurstede. PS worden uitgenodigd voor bijeenkomsten waar wordt teruggekoppeld over de pilots. Uiteraard zal er ook een schriftelijke terugkoppeling volgen. Volgens haar is dat van meer waarde dan een memo over dit onderwerp naar de commissie zenden.

Bij het actieplan fiets en veiligheid worden er kwaliteitseisen aan gemeenten meegegeven voor de fietsroutes. De provincie denkt graag met gemeenten mee hoe een fietsverbinding het best volgens provinciale uitgangspunten kan worden ingericht, maar de keuze dienaangaande ligt bij de gemeente zelf. Dit punt komt nu bij de BRU gemeenten aan de orde. Het BRU had wel een fietsvisie regio Utrecht maar dat bevatte geen concrete verplichtingen. Om die reden is de accountant daar niet op ingegaan. Wel is er een reservering van € 2 miljoen gemaakt. De provincie staat op het standpunt dat het fietsnetwerk niet ophoudt bij de grenzen van de voormalig BRU-gemeenten. Er moet sprake zijn van een totaal fietsnetwerk. Echter, eerst moet het gesprek over de financiën van het BRU worden afgerond. Er zijn zeker ideeën wat betreft de vraag hoe de fietsroutes ook door de voormalige BRU-gemeenten moeten worden aangepakt. Dat punt komt aan het eind van dit jaar aan de orde.

Vragen werden er gesteld over de N201. Er is een verkenning Loenerslootsebrug gemaakt. Zij zegt toe het aandachtspunt van 50PLUS in dat traject mee te zullen nemen.

Mevrouw Hoek geeft de gedeputeerde mee dat zij de N201 als voorbeeld heeft genoemd. Zij hoopt dat de gedeputeerde dit knelpunt provinciebreed wil aanpakken.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof komt terug op de vraag van de SP of de uitwerking wordt afgestemd met de buurprovincies. Dat is zeker het geval. Dat is ook gebeurd met het actieplan fiets en veiligheid. Zijn er nog concrete voorbeelden in dat kader te noemen, zoals D66 meldde, dan hoort zij dat graag. Gevraagd werd of er voldoende fietsparkeercapaciteit is bij de overstappunten. In 2017 zijn er bijna 3400 extra fietsplekken bij stations gerealiseerd, o.a. op grond van het programma Beter Benutten. Dit blijft een belangrijk aandachtspunt.

Gevraagd werd of het plan wel voldoende ambitieus was. In het coalitieakkoord zijn tot 2028 ambities geformuleerd. Dit plan bestrijkt de huidige coalitieperiode. In die periode moet 50% van alle fietspaden die te krap zijn worden aangepakt alsmede 45% van de parallelwegen die het minst voldoen. Dit is h.i. een mooie maar ook realistische ambitie. Er is zeker nog werk aan de winkel om de fietsinfrastructuur in de provincie veiliger, sneller en comfortabeler te maken.

De suggesties voor verbetering van fietspaden, o.a. het fietspad van de Wetenschap, neemt zij mee in de gesprekken met gemeenten. Gevraagd werd op welk fietsproject zij trots is. Trots is zij op de Lek fietsbrug die wordt gerealiseerd, maar ook op de verbeteringen aan de Wieksloterweg.

GroenLinks vroeg naar een knelpuntenoverzicht. Eerder refereerde zij ook al aan de maatregelen, genoemd in de gemeentelijke actieplannen fiets en veiligheid. Via GS worden PS daarover geïnformeerd. Zij stelt de commissie voor eerst de informatie af te wachten, die over twee weken naar deze commissie wordt gezonden. Is er nog meer informatie nodig, dan hoort zij dat graag.

Inderdaad kan er in de toekomst worden gedacht aan laadpalen voor elektrische fietsen langs provinciale wegen bij bushaltes. Als het gaat om voorzieningen bij gemeentelijke bushaltes, dan is dat een verantwoordelijkheid van gemeenten.

De voorzitter rondt de bespreking van dit onderwerp af. Openstaande vragen die nog niet zijn beantwoord, zullen door de fracties aan de griffie worden doorgegeven en deze zullen alsnog schriftelijk worden afgedaan.

#### **5.4 Statenbrief kennisname DAEB subsidie aan NS Vastgoed**

Op schriftelijke vragen van D66 antwoordt gedeputeerde Verbeek-Nijhof dat de DAEB subsidie aan NS Vastgoed reeds in de begroting was opgenomen. Bekend is dat er meer tijd nodig is voor het project stationsgebied Driebergen-Zeist. De verwachting was dat er 2012 met de bouw zou worden gestart, maar

dat is nu pas gebeurd. Er zijn meer projectkosten gemaakt dan voorzien, maar het past nog binnen de projectbegroting. GS sturen erop dit ook binnen de projectbegroting te houden, maar er zijn wel meer projectkosten gemaakt omdat de voorbereiding meer tijd vroeg.

Mevrouw Schneiders vraagt wanneer de commissie financieel inzicht krijgt in grote mobiliteitsprojecten. Daarover is nog voor de zomer een toezegging gedaan.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof herkent die toezegging niet. In de jaarrekening en de begroting staan projectenlijsten met financiën. Heeft de commissie meer behoefte aan financieel inzicht in het stationsgebied Driebergen-Zeist, dan is dat altijd mogelijk.

De voorzitter rondt de bespreking van dit agendapunt af.

### **5.5 Motie gemeente Bunnik Oostelijke ontsluiting Houten**

De heer Wagenmans memoreert dat de commissie uitgenodigd is voor een informatiebijeenkomst over de N421. Zijn voorstel is deze motie tijdens die informatiebijeenkomst te behandelen, temeer daar hij nu weg moet en graag bij de behandeling van dit agendapunt aanwezig is.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof deelt mede dat GS blij zijn met de toezegging van RWS voor de aansluiting op de A12. Duidelijk is geworden dat de gemeente Bunnik meer tijd nodig heeft voor de maatregelen in het buitengebied. De commissie MME heeft aangegeven graag op hoofdlijnen te worden meegenomen als het gaat om mogelijke oplossingen voor maatregelen. Volgende week wordt daarover een presentatie gegeven. De maatregelen worden op hoofdlijnen met de commissie gedeeld. Daarna gaat de provincie weer het gesprek aan met bewoners en ondernemers in het gebied om een definitieve keuze te maken. De provincie zal een coördinerende rol op zich nemen. De provincie stelt voor een knip te maken: de provincie wil de toestemming van RWS loskoppelen en daar apart voor tekenen en goed veranderen, terwijl Bunnik en Houten meer tijd krijgen voor de verdere uitwerking van de maatregelen in het buitengebied.

De heer Van Essen vindt het voorstel om het bestuursakkoord in delen op te knippen wel lastig. GroenLinks wil graag weten of het plan, zoals het nu door RWS mogelijk wordt gemaakt, past in het integrale plaatje. Zolang dat integrale plaatje er niet is, is het moeilijk hier een uitspraak over te doen.

De heer Schaddelee sluit zich aan bij de woorden van GroenLinks.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof antwoordt dat de toestemming van RWS altijd nodig is, welke maatregelen er ook worden uitgewerkt. De mogelijke opties dienaangaande zullen volgende week aan de commissie worden gepresenteerd. De gemeenten Bunnik en Houten met bewoners en andere gebruikers van het gebied zullen daarover een definitief standpunt moeten innemen. Om de toestemming van RWS, nodig voor de verdere uitwerking, niet kwijt te raken, zal die toestemming in de bestuursovereenkomst tussen provincie en RWS worden verankerd. Daarin zal nadrukkelijk worden opgenomen dat de integrale uitwerking van het buitengebied voor de provincie van belang is. Daarbij tekent de gedeputeerde aan dat de uitwerking voor de gemeente Bunnik complex is. Bunnik heeft vanuit het BRU subsidie ontvangen voor aanpassing van fietsmaatregelen, nl.€ 5 ton, en dat bedrag is gelabeld voor maatregelen in het buitengebied. Dat bedrag is nog niet benut. Ook daarover zal het gesprek worden gevoerd. Tijdens de infosessie op 10 oktober zal er met deze commissie nader worden ingegaan op mogelijke maatregelen. De aansluiting is sowieso nodig voor de uitvoering van de rest van de maatregelen.

De voorzitter rondt de behandeling van dit agendapunt af.

### **5.6 Statenbrief zero emissie busvervoer**

Dit agendapunt is op verzoek van GroenLinks geagendeerd.

De heer Van Essen deelt mede dat GroenLinks blij is met het realisatieplan zero emissie busvervoer, omdat daarin duidelijk wordt hoe de provincie zijn ambitie op dat vlak wil gaan waarmaken. Als stip op de

horizon geldt 2019, wanneer 142 bussen vervangen moeten worden. Echter, de provincie heeft hiervoor geen financiële middelen beschikbaar. Hij begrijpt dat er nu dienaangaande geen toezegging kan worden gedaan, maar het gaat GroenLinks te ver de deur geheel op slot te draaien. Maatregelen kunnen aan verschillende doelstellingen bijdragen, zoals energie, luchtvervuiling en economie, maar deze worden bij voorbaat uitgesloten. GroenLinks pleit ervoor de besluitvorming, om hiervoor eventueel extra middelen te reserveren, aan PS over te laten. GroenLinks wil graag dat PS in de loop van volgend jaar geïnformeerd wordt over de mogelijkheden van de vervanging van bussen in 2019, wanneer daar over meer te vertellen valt.

Mevrouw Schneiders sluit zich aan bij de woorden van GroenLinks. Heeft de gedeputeerde een beeld hoeveel het extra gaat kosten om meer stappen te zetten, om zo te laten zien dat de provincie een voorloper kan zijn wat betreft zero emissie busvervoer?

De heer Joustra vraagt hoeveel dienstregelingsuren er minder gedraaid gaan worden, bij het gebruik van deze duurere bussen, bij een gelijkblijvend budget.

Mevrouw Schneiders vindt dat een voorbarige stellingname. De ervaring leert dat de markt bij projecten met een voorlopersfunctie van de overheid, uiteindelijk gaat meelopen. Als het gaat om infra, is de overheid vrijwel de enige werkgever. Ze vindt het wat ver gaan om dit vraagstuk direct te koppelen aan het aantal dienstregelingsuren.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof licht toe dat er voor materieel in de concessies geen budget is opgenomen. Wel is er geld gereserveerd voor inflatiecorrectie. Het is uitzonderlijk en ambitieus dat er nu voor een bedrag van € 4 miljoen met een investering van € 1 miljoen een extra lijn in Utrecht wordt gereden. Lijn 2 ging met 3 bussen rijden en lijn 1 gaat met 10 bussen rijden. In andere gemeenten rijden ook elektrische bussen, bv. in Eindhoven, maar daar staan bussen in de remise om continu te worden opgeladen. Dat doet de vervoerder in Utrecht niet. Op de lijnen wordt een reguliere dienstregeling gereden, zoals de andere bussen dat ook doen. Daarmee heeft Utrecht al een koploperspositie te pakken. Zij is het er mee eens dat men er met één zero emissie lijn nog niet is. Daarom is er een vervoersopgave voor 2019 om 142 bussen te vervangen. In het realisatieplan zero emissie is een plan van aanpak opgenomen, met de onderzoeksvragen die nog beantwoord moeten worden. Er moet nog veel worden uitgezocht. Het is niet zo dat de zero emissie bussen er maar komen wanneer er voldoende geld is. In het landelijk bestuursakkoord is vastgelegd dat de zero emissie ambities niet ten koste mogen gaan van het voorzieningenniveau. In dat kader kunnen de dienstregelingsuren toch aan de orde komen. Het IPO is van oordeel dat het moeilijk aan reizigers uit te leggen is, dat het introduceren van zero emissie op lijn x ten koste zou gaan van de reizigers van lijn y.

Het invoeren van zero emissie in stedelijk gebied is heel anders dan het toegroeien naar zero emissie in het buitengebied. GS stellen dan ook voor stapsgewijs daarnaar toe te groeien. Graag wil de gedeputeerde met deze commissie van gedachten wisselen over het plan van aanpak, ook over de vraag wanneer welke onderzoeksvragen aan de orde moeten komen. De vraag is bv. ook of er in 2019 wel 142 bussen nodig zijn. Wellicht is het wenselijker om op 1 lijn niet 2 bussen achter elkaar te laten rijden, maar 1 grotere bus. Maar wat betekent dat dan voor een zero emissie bus? Ook moet de techniek worden gevolgd, evenals de marktontwikkelingen. De prijzen gaan dalen en de levensduur van batterijen stijgt. De komende tijd zal voor onderzoek worden benut. Zij benadrukt dat Utrecht één van de grootste zero emissie vlootten heeft; dat mag zeker worden gevierd. Zij wil dat op 12 oktober ook vieren wanneer er een elektrische proefbus naar Utrecht komt, met daaraan een persmoment gekoppeld. Zij nodigt de commissie daar graag voor uit. Nogmaals stelt zij van een realistisch plan te willen uitgaan, dat ambities worden gedeeld en dat marktontwikkelingen en techniek worden benut om hier stappen te zetten.

Wanneer alle 142 bussen naar zero emissie zouden moeten worden omgezet, dan is de inschatting dat er ca. 25% van het OV voorzieningenniveau zou moeten worden geschrapt, gelet op de uitgangspunten. Zij vindt het een heuglijk feit dat Utrecht nu met een tweede lijn gaat rijden. Daarmee heeft Utrecht de schoonste vloot van Nederland.

De heer Van Essen is het met de gedeputeerde eens dat het zero emissietraject er nog veel onzekerheden bevat. GroenLinks kan zich geheel vinden in het uitgezette traject. GroenLinks vindt het alleen te ver gaan om bij voorbaat te stellen dat er geen euro bij mag. Uiteraard is een teruggang van het voorzieningenniveau met 25% niet acceptabel, maar te stellen dat er nooit een euro bij mag is prematuur, juist omdat 2019 nog een paar jaar verder is.

Mevrouw Schneiders is het eens met de gedeputeerde dat dit een zorgvuldig traject moet zijn dat niet ten koste mag gaan van het huidige OV-voorzieningenniveau. Overigens hoeft dat ook niet. Een korte investering in zero emissie zal betekenen dat de markt uiteindelijk gaat volgen. Het is goed hierover met elkaar in gesprek te blijven.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof hoopt eveneens hierover het gesprek te blijven aangaan. Bij de introductie van de 10 bussen op lijn 1 heeft U-OV nauw overleg met de markt gehad op dit punt. Voor deze 10 bussen was een investering nodig van ca. € 4 miljoen, uitgezonderd exploitatiekosten. Het onderhoud van zero emissie bussen is wat voordeliger, maar het huidige prijspeil maakt dat omvorming van alle bussen tot zero emissie een teruggang van het voorzieningenniveau zou betekenen. Duidelijk is wel dat de markt op dit punt sterk in ontwikkeling is, qua prijs en techniek, en daar zijn ook de onderzoeksvragen voor bedoeld die in de bijlage zijn opgenomen.

De voorzitter rondt de behandeling van dit punt af.

## **6. TER INFORMATIE**

### **6.1 Statenbrief aanvullend pakket Beter Benutten Vervolg**

### **6.2 Statenbrief Start europees ITS project InterCor**

### **6.3 Statenbrief verslag Duitsland bezoek**

### **6.4 Ingekomen brief betreffende evaluatie knooppunt Hoevelaken**

### **6.5 Grontmij rapport luchtkwaliteit rondweg Veenendaal**

### **6.6 Statenbrief wijziging dekking aanleg Bypass N212**

### **6.7 Reactie op open brief FNV streekvervoer aan PS**

### **6.8 Statenbrief resultaten onderzoek veiligheid tramkruisingen**

### **6.9 Statenbrief Jaar en trendrapportage 2015 OV provincie Utrecht**

### **6.10 Gemeente Utrecht beantwoording raadvragen bestemmingsplannen Noord- en Zuidgebouw geschorst**

### **6.11 Memo gedeputeerde Pennarts-Pouw toezegging rapport Randstedelijke Rekenkamer geluidshinder**

## **7. SLUITING**



De voorzitter meldt dat er op 31 oktober a.s. in PS afscheid zal worden genomen van haar duovoorzitter van deze commissie, mw. D.J. Dorrestijn-Taal. Vandaag zal er bij haar een boeket bloemen van deze commissie worden bezorgd.

Onder dankzegging voor ieders komst en bijdrage, sluit de voorzitter de vergadering.