

# **Verslag van de vergadering van de Statencommissie Milieu, Mobiliteit en Economie van 11 januari 2016**

## **Aanwezig:**

### Voorzitter:

mw. A.C. Boelhouwer

### Leden van GS:

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

### Commissieleden:

mw. F.M. Arissen LLB (PvdD), G.J. Bosman (SP), mw. E.J. Broere-Kaal (PVV), H. van Deún (PVV), ing. L.C. van den Dikkenberg (SGP), ir. H.P. van Essen (GroenLinks), mw. W.M.M. Hoek (50PLUS), mw. drs. J.P. d'Hondt (PvdA), ir. H. IJssennagger (PVV), J.M.W. Jansen (CDA), W.J. Joustra (VVD), drs. A. Nicolai (ChristenUnie), mw. M.G. Noordenbos (SP), R. Van Reenen (VVD), A.J. Schaddelee (ChristenUnie), mw. A.M. Schneiders (D66), dr. I. Thonon (D66), drs. W.J. Ubaghs (PVV), 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. Zij feliciteert de heer Joustra van harte met zijn verjaardag.

### **1.2 Vaststellen agenda**

De agenda wordt vastgesteld. Gedeputeerde Verbeek-Nijhof komt iets later omdat zij momenteel door RTV Utrecht geïnterviewd wordt over de concessie van Syntus.

### **1.3 Mededelingen**

Na afloop van deze vergadering vindt er een woordvoerdersoverleg Onderwijs en Arbeidsmarkt plaats in aanwezigheid van gedeputeerde Van den Berg, een en ander op verzoek van de PvdA-fractie.

De commissie heeft uitnodigingen ontvangen voor het afleggen van werkbezoeken van enerzijds de Monumentenwacht, de Stichting Archeologie Monumenten Utrecht en Landschap Erfgoed Utrecht. Deze drie organisaties willen PS gezamenlijk informeren over hun samenwerking.

Anderzijds is er een uitnodiging voor een werkgezoek ontvangen van het BISC en KunstCentraal.

De voorzitter vraagt hoe de commissie daar tegenaan kijkt.

De commissieleden sluiten zich aan bij de opmerking van mevrouw Broere dat beide werkbezoeken de moeite waard zijn. Besloten wordt derhalve twee werkbezoeken te organiseren. De voorzitter zegt toe dat dit zal worden geregeld.

BOB Energietransitie:

De voorzitter memoreert dat er in 2015 over dit onderwerp op 23 november en 14 december bijeenkomsten zijn georganiseerd. Met de woordvoerders is tijdens de voorbereiding besloten de middelen zo efficiënt mogelijk in te zetten. Op 14 december is met vele organisaties gesproken (EU, NMU, gemeente Utrecht, U15 vertegenwoordigers, gemeente Amersfoort) om te inventariseren wat er reeds op het gebied van de energietransitie gaande is. Tijdens een sessie, die op 8 februari zal plaatsvinden, zal daar nader op worden ingegaan. Getracht wordt meer inzicht te verkrijgen in de volgende 6 deelonderwerpen:

- Centrale opwekking duurzame energie windmolens en zonneparken
- Biomassa
- Zonnecellen op daken
- Nul op de meter
- Energiebesparing kantoren en zorginstellingen
- Warmte (lage temperatuur warmtenetten, diepe geothermie).

Voor deze bijeenkomst zullen stakeholders worden uitgenodigd. Graag hoort zij van de commissieleden of er specifieke personen moeten worden uitgenodigd.

Mevrouw Broere vraagt of er ook personen die over voornoemde onderwerpen kritische geluiden laten horen worden uitgenodigd, bv. professor Le Pair. De voorzitter weet dat niet. Zij stelt voor dat mevrouw Broere namen van personen die zij graag wil uitnodigen na de vergadering aan de griffie doorgeeft.

Griffier Poort licht toe dat de uitnodiging voor 8 februari op woensdag de deur uitgaat met een reactietermijn tot eind van deze maand. De commissieleden ontvangen deze uitnodiging eveneens, alsmede de lijst van genodigde personen; wellicht dat de commissie die wil aanvullen. Het is zeker de bedoeling ook personen met een kritisch geluid uit te nodigen. De bijeenkomst is niet bedoeld voor externen om over energie te leren maar juist bedoeld voor kennisoverdracht richting PS.

Gedeputeerde Pennarts deelt in het kader van het varend ontgassen mede dat er dienaangaande wordt ingezet op een aanpassing van de Provinciale Milieuverordening. In maart zal zij daarover met een notitie bij de commissie terugkomen.

Op 14 december jl. heeft zij gesproken met omwonenden van de Acacialaan in Doorn. Zij heeft de bewoners, maar ook PS, toegezegd dat zij contact zal opnemen met Bosatex over het grondwatermodel. Zij was aangenaam verrast door het feit dat Bosatex GS reeds heeft benaderd en heeft laten weten dat er op 18 januari een volgende bijeenkomst zal plaatsvinden om over dit dossier van gedachten te wisselen.

De heer Joustra deelt mede dat de bewoners van de Acacialaan de provincie, w.o. het ambtelijk apparaat, willen bedanken voor hun inspanning en inzet, alsmede voor de verandering die is opgetreden sinds de provincie dit dossier bespreekt. Hij hoopt dat de gedeputeerde die waardering doorgeeft aan de betrokken ambtenaren.

Gedeputeerde Pennarts zegt dat toe.

De heer El Yassini komt, na afstemming met GroenLinks en de SP, terug op de ontgassing van de binnenvaart en het plan om dat te verbieden. Op 16 november heeft de gedeputeerde gemeld dat zij in januari op dit onderwerp zou terugkomen. Spreker had hierover in deze vergadering een memo met update verwacht. In de termijnagenda wordt 15 februari genoemd, maar zojuist hoort hij dat informatie pas in maart zal komen. Hij vraagt wat er in maart exact aan informatie kan worden verwacht.

Gedeputeerde Pennarts begrijpt dat de heer El Yassini de inhoudelijke informatie liever in februari dan in maart ontvangt. Haar informatie aan de commissie zal betrekking hebben op meerdere sporen, o.a. de eigen milieuvergunning, die de grondslag moet geven om te handhaven, maar ook moeten de problemen in samenhang met rijk en Europa worden opgelost. Het gaat hier om een wat bredere discussie. De gedeputeerde zegt toe dat zij de commissie schriftelijk zal laten weten welke informatie er in maart over het varend ontgassen kan worden verwacht.

Op een vraag van de heer Van den Dikkenberg, antwoordt de gedeputeerde dat er ook wordt voorzien in contacten met de schippersvereniging; deze vereniging is één van de stakeholders.

#### **1.4 Verslag vergadering Statencommissie Milieu, Mobiliteit en Economie van 16 november 2015**

Het verslag van deze vergadering wordt vastgesteld evenals het verslag van het geheime deel.

#### **1.5 Rondvraag**

De vragen van de heer Joustra over de financiering van Utrechtse trams komen aan de orde bij het blok Mobiliteit. Dat geldt ook voor de vragen van de SGP, D66 en VVD over Maarsbergen.

#### **1.6 Termijnagenda**

Mevrouw Noordenbos vraagt waarom de volgende toezeggingen uit de termijnagenda zijn doorgestreept:

- Cultuurnota 2012-2015, inclusief festivalbeleid; eind evaluatie voorjaar 2016.
- Economie en toerisme: GS zeggen toe bij de EBU aandacht te vragen voor de lager opgeleiden. Er is een presentatie over de EBU geweest maar wat is het resultaat van die aandacht?
- Recreatie: de commissie wordt begin 2016 op de hoogte gehouden van het liquidatieplan recreatieschap Utrechtse Heuvelrug.

Griffier Poort antwoordt dat de Cultuurnota geagendeerd is voor reguliere bespreking op 15 februari in de commissievergadering. Hij gaat ervan uit dat de evaluatie daarbij wordt betrokken. Hij is ervan uit gegaan dat met de presentatie over de EBU alle vragen over lager opgeleiden inmiddels zijn gesteld. Hij hoort graag of dat juist is.

Mevrouw Noordenbos wil deze toezegging laten staan, immers, GS hebben toegezegd daarvoor aandacht te zullen vragen bij de EBU.

Voorts geeft griffier Poort aan dat hij de vraag over het recreatieschap nu niet kan beantwoorden. Hij komt daar op terug. Gedeputeerde Pennarts meent dat er is gerapporteerd over de stand van zaken liquidatieplan recreatieschap, maar zij zal dat voor alle zekerheid nagaan. Binnenkort wordt er een informatiebijeenkomst over de recreatieschappen georganiseerd; ook het liquidatieplan zal in dat kader zeker aan de orde komen. Wellicht is dat de reden geweest om genoemd punt uit de termijnagenda te schrappen.

Gedeputeerde Van den Berg licht toe dat in de presentatie over de EBU ook is gemeld wat er in de projectaanvragen richting EBU nadrukkelijk onder de aandacht wordt gebracht als het gaat om ondernemen, onderwijs en overheid, vooral als het gaat om de effecten van dergelijke projecten voor lager opgeleiden. Niet exact kan worden berekend hoeveel banen dat gaat opleveren. Een en ander wordt met de Economic Board besproken, ook door wethouders. Het gaat hier om een voortdurend punt van aandacht.

De voorzitter gaat ervan uit dat dit punt na afloop van deze vergadering ook onderwerp van bespreking zal zijn tijdens het woordvoerderoverleg. Zij merkt op dat het presidium a.s. maandacht gaat spreken over de vraag wanneer onderwerpen wel of niet van de termijnagenda worden afgevoerd. Het kan niet de bedoeling zijn de termijnagenda maar steeds verder uit te breiden.

De heer El Yassini leest in de termijnagenda dat het functioneren van de DVO zal worden meegenomen in de evaluatie van de RUD die op enig moment zal plaatsvinden. Die afspraak is op 19 november 2012 gemaakt en zou worden nagekomen in de tweede helft van 2015. Hij vraagt hoe dat zit.

Griffier Poort antwoordt dat de evaluatie van de RUD onderdeel zal zijn van de jaarstukken RUD; om die reden is dit verzet naar medio 2016. Gedeputeerde Pennarts voegt eraan toe dat er nog een kadernota van de RUD zal verschijnen, maar het is de vraag of dergelijke stukken ook aan PS moeten worden voorgelegd. Daarin wordt ingegaan op ontwikkelingen rond de DVO. Via rapportages worden PS daarover geïnformeerd.

De heer El Yassini stelt voor de kadernota in de termijnagenda op te nemen, mocht dat document richting PS gaan. In de termijnagenda dient voorts bij de evaluatie RUD/jaarstukken RUD "medio 2015" te worden gewijzigd in "medio 2016".

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof komt ter vergadering.

Mevrouw Schneiders leest in de termijnagenda dat in het vierde kwartaal 2016 zal worden teruggekomen op de motie die betrekking heeft op de fietsbrug A27 over de Lek. Is dat niet te laat, immers, vandaag wordt er gesproken over de nota MIRT 2.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof excuseert zich voor haar late binnenkomst, veroorzaakt door een interview met RTV Utrecht over de nieuwe vervoersregeling van Syntus. Zij komt terug op de fietsbrug over de Lek, A27. De provincie zit daarover reeds aan tafel bij RWS. Dat heeft ook met de aanbesteding te maken. Gebleken is dat het gebruik, het aantal geprognosticeerde fietsers en de budgetten niet tot elkaar in verhouding staan. Het rijk heeft inmiddels toegezegd, in het MIRT, een bijdrage te zullen doen. Het bedrag van € 5 miljoen is geprognosticeerd voor deze fietsverbinding. Zij zal nagaan wat de eerstvolgende termijn is. Zodra er meer nieuws te vertellen is, zal zij de commissie daarover informeren. Zij onderschrijft de conclusie dat het vierde kwartaal 2016 aan de late kant is, zoals het er nu uitziet, omdat er al in een eerder stadium gesprekken worden gevoerd.

Mevrouw d'Hondt leest in de termijnagenda transitie BRU dat een rapportage over terugval in reizigers eind vorig jaar aan de commissie zou worden voorgelegd. Echter, vanochtend hoorde zij dat er juist meer reizigers zijn bijgekomen en dat er geen sprake is van terugval. Kan de toegezegde notitie worden meegenomen in de bespreking van het vervoersplan van U-OV, deel2? Wanneer kan dat op de agenda komen?

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof beaamt dat de cijfers over het reizigersvervoer inmiddels veranderd zijn. De aantallen reizigers worden inderdaad meegenomen in het U-OV. Zij zal voor alle zekerheid nagaan of er geen terugval is in het aantal reizigers. Schriftelijk zal worden aangegeven of deze toezegging in de nieuwe dienstregeling verweven kan worden.

Mevrouw d'Hondt vraagt wanneer het vervoersplan deel 2 in deze commissie zal worden besproken; dat moet tenminste voor 2 juli gebeuren.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof deelt mede dat, voor zover van toepassing, een eerste terugkoppeling in de vergadering van maart aan de orde zal komen. Het vervoersplan zal in principe worden geagendeerd voor de commissievergadering van 4 april. Mocht niet alle informatie beschikbaar zijn, dan schuift het onderwerp door naar de daaropvolgende vergadering.

Mevrouw Schneiders vraagt wanneer het fietsactieplan en de presentatie over het fietsbeleid in deze commissie aan de orde zullen komen.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof meent dat dit in de februari vergadering aan de orde zal komen. Voorts zegt zij mevrouw Schneiders toe dat de termijn die gekoppeld is aan de fietsbrug A27 over de Lek zal worden veranderd van 4<sup>e</sup> naar 3<sup>e</sup> kwartaal.

## **2. CULTUUR EN MILIEU**

### **2.1 Museum Oud Amelisweerd (MOA)**

Dit agendapunt is op verzoek van de SP ter bespreking geagendeerd.

Mevrouw Noordenbos constateert dat de accountant heeft opgemerkt dat de condities en uiteengezette omstandigheden duiden op het bestaan van onzekerheid van materieel belang op grond waarvan gereede twijfel zou kunnen bestaan over de continuïteitsveronderstelling van de entiteit. De SP begrijpt dat betwijfeld wordt of het MOA wel op deze wijze kan doorgaan. Zij stelt de volgende vragen:

- Waarom heeft de commissie deze begroting zo laat ontvangen?
- Zal de commissie deze begroting volgend jaar ook zo laat ontvangen? Is het normaal dat pas in november de afrekening van het jaar daarvoor wordt geleverd?
- Wat is de mening van de andere fracties over de gegeven lening aan het MOA, na het lezen van de begroting 2014?
- Welke invloed heeft de provincie met de lening gekregen op de inkomsten en uitgaven van het museum?

Gedeputeerde Pennarts memoreert dat zij PS eerder heeft geïnformeerd over een lening die aan het MOA is verstrekt. PS wilden graag ook de begroting inzien. In de verklaring rondom het goedgekeurde stuk staat een passage waar mevrouw Noordenbos zojuist naar verwees. In principe komt deze begroting niet naar PS of deze commissie, aangezien dit binnen het mandaat van de portefeuillehouder valt. Omdat het om een mededeling en een bijzondere activiteit ging, heeft de commissie de begroting ontvangen. Er is derhalve geen precedent voor de komende jaren. Overigens is het de bedoeling dat de begroting tijdig wordt ingediend. Gevraagd werd welke invloed de provincie met de lening op het museum heeft gekregen. De provincie heeft geen zitting in de Raad van Toezicht. In de voorwaarden rondom de lening is er met het museum wel een aantal afspraken gemaakt. Ten aanzien van de lening van € 160.000, die over een periode van 6 jaar wordt afgelost, is afgesproken dat, mocht er sprake zijn van een groter exploitatieoverschot dan verwacht, er een versnelde aflossing kan plaatsvinden. Wanneer er sprake is van een basissubsidie van de gemeente Utrecht aan het museum, dan komt ook een versnelde beschikbaarstelling van de lening in zicht. Wanneer de baten niet volgens verwachting verlopen, dan moet er een evenredige kostenbesparing gerealiseerd worden. Als er gedurende het boekjaar verschillen dreigen te ontstaan van 10% of meer tussen uitgaven en inkomsten, dan moet dat schriftelijk worden gemeld met vermelding van oorzaken. Vervolgens treedt de provincie daarover in gesprek met het museum. Het museum moet jaarlijks voor 1 juli voortgangsrapportages over de uitvoering van het activiteitenplan en de begroting indienen. Belangrijke verschillen moeten worden toegelicht. Als bijlage moet er een vastgestelde jaarrekening worden toegestuurd. Met deze voorwaarden krijgt de provincie de garantie dat er maximaal zicht is op een gezonde financiële administratie van het museum, met zoveel mogelijk de waarborg dat de lening wordt terugbetaald. Echter, er blijft altijd een zekere mate van onzekerheid wat betreft de aflossing van de lening. Dat is ook naar voren gekomen tijdens de bespreking van dit onderwerp in deze commissie. De provincie heeft het MOA financiële steun geboden omdat er sprake was van een noodsituatie. Om die noodsituatie op te lossen is voor deze aanpak gekozen. Bekend was dat de uitgangssituatie van het museum op dat moment niet optimaal was.

Mevrouw Noordenbos begrijpt dat er ook een kostenbesparend noodplan is, mochten de inkomsten tegenvallen. Wat houdt dat plan in? Worden de openingstijden verkort, wordt de entreeprijs verhoogd en wat is de invloed daarop van de provincie Utrecht?

Gedeputeerde Pennarts kan niet op voorhand vertellen waar het noodplan uit bestaat, omdat zij niet weet welke noodsituatie zich eventueel zou kunnen voordoen op enig moment. Met de drie door haar eerder genoemde punten houdt de provincie de vinger aan de pols en wordt de lening goed begeleid en bewaakt. Zij zegt toe dat zij de commissie op de hoogte zal houden van de ontwikkelingen rond het museum. Daarbij tekent zij aan dat de provincie niet dagelijks direct bij de bedrijfsvoering van het museum is betrokken; zo wil de provincie ook niet met de culturele instellingen omgaan.

De heer Van Deún merkt op dat culturele instellingen altijd geld kosten. De exploitatie van het MOA bleek in 2012 al erg moeilijk te zijn. In de begroting staat ook een groot bedrag aan huur ten behoeve van de gemeente Utrecht. Het lijkt erop alsof er weer geld wordt rondgepompt. Cultuur kost per definitie geld en de PVV is daar niet op tegen. De PVV onderkent, evenals de gedeputeerde, dat er bij het museum sprake was van een penibele situatie. Belangrijk is het dat de commissie de beschikking krijgt over de voortgangsrapportages, zodat men de vinger aan de pols kan houden. De PVV is en blijft voorstander van subsidiëring van dit belangrijke museum.

De heer Wagenmans vraagt zich af wat de SP met de gestelde vragen beoogt. De commissie heeft destijds een duidelijk besluit genomen in de context van de situatie die op dat moment bekend was. Duidelijk is aangegeven dat het hier gaat om een investering, een lening, die de nodige risico's met zich mee brengt. Wil de SP nu de subsidie gaan intrekken? De PvdA was zich bewust van de risico's van deze lening. Hij hoorde dat de lening goed wordt bewaakt en dat, wanneer omstandigheden veranderen, de provincie de mogelijkheid heeft om in te grijpen. De PvdA neemt nu kennis van de actuele stand van zaken van dit museum.

Mevrouw Noordenbos komt terug op de vraag wat de SP met de vragen beoogt. Het gaat erom dat er zorgvuldig met provinciale gelden wordt omgegaan. De SP wil graag meehelpen om dat museum goed te laten functioneren. De SP is tegenstander van maatregelen zoals het verkorten van de openingstijden of het verhogen van de entreegelden. In die zin wil de SP graag dat de provincie invloed gaat uitoefenen.

De heer Wagenmans zou het beperken van de publiekstoegankelijkheid van het museum eveneens een punt van zorg vinden. De PvdA steunt de SP daarin. Wel is het de vraag of PS zich intensief moeten gaan bemoeien met de bedrijfsvoering van het museum. Hij zou daar moeite mee hebben.

De heer El Yassini vindt het een goede zaak dat het college van GS de vinger aan de pols houdt en snel kan handelen wanneer het signaal binnenkomt dat het met museum niet goed gaat. Risicomanagement is een goede zaak, maar zijn vader heeft hem geleerd dat er in het leven slechts twee garanties zijn, nl. dood gaan en belasting betalen en voor het overige moet worden afgewacht hoe het loopt. De VVD heeft vertrouwen in het college van GS.

In dit geval gaat het om een lening van de provincie aan het museum; het geld moet worden terugbetaald. In principe mag dit de provincie geen geld kosten maar hij begrijpt dat het gaat om een renteloze lening. Dat vindt de VVD jammer. Het is een goede zaak dat de provincie zijn maatschappelijke verantwoordelijkheid heeft genomen om het museum de helpende hand te bieden. Wel is het zaak dat de instelling op een moment weer zelf de verantwoordelijkheid overneemt. De VVD wil GS vragen of in voorkomende gevallen

er door de provincie aan instellingen die het moeilijk hebben geen renteloze lening meer wordt verstrekt, maar een lening met rente. Willen GS dat meenemen bij het verstrekken van toekomstige leningen?

De heer Van Deún merkt op dat hij zojuist sprak over het feit dat cultuur in algemene zin geld kost. Deze lening heeft geen rentepercentage, dus het kost de provincie wel degelijk geld.

De heer El Yassini begrijpt dat de SP bij het verstrekken van leningen de touwtjes in handen wil houden. Dat is het verschil tussen liberalen en socialisten. Bij het verstrekken van een lening zullen er afspraken moeten worden gemaakt, maar het is niet de bedoeling dat de provincie een zetel in de Raad van Bestuur MOA gaat innemen om de koers van de instelling te bepalen. De instelling moet ervoor zorgen dat de lening wordt afgelost.

Mevrouw Hoek is het eens met de reactie van de gedeputeerde en van de heer Wagenmans. Zij vindt het belangrijk dat de provincie vertrouwen heeft in de bedrijfsvoering. Mocht het mis gaan, dan zijn er mogelijkheden om bij te sturen.

Mevrouw Schneiders sluit zich aan bij de reacties van de heren Wagenmans, El Yassini en Van Deún. Het is zeker niet de bedoeling dat de provincie zich gaat bemoeien met de bedrijfsvoering van het museum. D66 wil erop wijzen dat het in dit kader niet gaat om een subsidie, maar om een voorschot. Beter is het dan ook te spreken van een voorschot in plaats van een lening; het museum heeft overigens recht op dat voorschot naar aanleiding van de bezuinigingen destijds in Amersfoort. D66 kan zich vinden in de lijn van GS. De SP vroeg zojuist naar de invloed van de provincie. D66 wil benadrukken dat het gaat om verantwoordelijkheden en niet zozeer om invloed. De vraag is waar de verantwoordelijkheid van de provincie ligt, gedeeld met de drie andere overheden Bunnik, Amersfoort en de gemeente Utrecht, en welke initiatieven worden er op korte termijn ondernomen om helderheid te verkrijgen in de financiële situatie. Zij heeft vernomen dat de jaarrekening 2015 binnenkort beschikbaar is. D66 stelt voor de bespreking van de jaarrekening te combineren met informatie over de plannen van het MOA voor 2016; dat laatste kan dan in vertrouwen aan de commissie worden voorgelegd en voor kennisgeving worden aangenomen.

De heer Van Essen deelt mede dat GroenLinks blij is met de verstrekking van deze lening, omdat het om een waardevol museum gaat, waarvan continuering van belang is. Het is een goede zaak dat de gedeputeerde de vinger aan de pols wil houden, maar dan wel met enige afstand. Ook is hij verheugd te horen dat ook de PVV geld over heeft voor cultuur.

Mevrouw Arissen laat weten dat de PvdD heeft ingestemd met deze lening, omdat de fractie het van groot belang vindt dat Oud Amelisweerd en de buitenplaats publiek toegankelijk zijn en dat de belangrijke kunstcollectie van Armando tentoongesteld wordt. De PvdD is niet van oordeel veranderd. Het is een goede zaak dat de SP zorg uitspreekt over de financiële situatie van het museum en meldt hoe de accountant daar tegenaan kijkt. De PvdD sluit aan bij de PvdA dat de lening nu niet meer moet worden heroverwogen; PS hebben al besloten dat die lening wordt verstrekt, temeer daar het museum recht heeft op dit voorschot.

De heer Jansen merkt op dat juist vanwege de zorgen van het museum gesproken is over het verstrekken van de lening. Het CDA meent dat juist met die lening een brug naar de toekomst kan worden gemaakt, waarmee de zorgen kunnen afnemen en het museum een positieve koers kan gaan varen. Hij sluit zich aan

bij de reactie van GroenLinks. Zijn fractie heeft het vertrouwen dat GS de situatie goed in beeld heeft. Graag ontvangt hij de terugkoppeling en de evaluatie.

Mevrouw De Haan deelt mede dat de ChristenUnie het een goede zaak vindt het museum in een noodsituatie van een lening te voorzien. Er zijn goede voorwaarden aan die lening gesteld. Ook de ChristenUnie is van mening dat cultuur wat mag kosten, maar wel moet worden geconstateerd dat er voor het derde jaar op rij tekorten zijn. Het is een goede zaak dat het museum zich in 2016 ten doel heeft gesteld om een stabiele financiële situatie te bewerkstelligen. Dat is belangrijk maar lijkt een behoorlijke opgave. De ChristenUnie hoopt dat 2015 al een jaar is met een kanteling ten goede. In tijden van tekorten is het belangrijk om te besparen en daar moet volgens de ChristenUnie snel mee begonnen worden. Haar fractie is het nog steeds eens met de lening.

Mevrouw Noordenbos pleit ervoor dat de provincie bij het verstrekken van de lening de eis stelt dat de openingstijden niet mogen worden beperkt, dat de entreegelden niet worden verhoogd of dat de museumjaarkaart niet meer geldig zou zijn. De SP wil de toegankelijkheid van het museum nadrukkelijk bewaken.

Gedeputeerde Pennarts onderschrijft volledig het standpunt van de SP wat betreft de publiekstoegankelijkheid van het museum. Dat is een hoog goed als het gaat om cultuur en cultureel erfgoed. Verhoging van de prijzen of beperking van openingstijden zijn altijd onderwerp van gesprek. Zij kan geen garantie afgeven, maar PS kunnen ervan verzekerd zijn dat, mocht dat aan de orde zijn, daarover het gesprek zal worden gevoerd met het museum. Zij noemde zojuist de voortgangsrapportages omdat die gebruikt worden om de monitoring op orde te houden. Zowel het activiteitenplan als de begroting worden overlegd. Enkele fracties vroegen haar deze ook aan de commissie ter beschikking te stellen. Zij is daar geen voorstander van, immers, het gaat hier om een uitvoerende taak van GS. Zij kan daar altijd op worden aangesproken. Zij kiest graag een vorm hoe zij de commissie wel kan informeren, maar dan wel met medeneming van de context en dat ontbreekt bij het doorsturen van uitsluitend de voortgangsrapportage. Zij begrijpt de betrokkenheid van deze commissie heel goed en zal de commissie, zeker wanneer daartoe aanleiding bestaat, op de hoogte houden.

Spreekster komt terug op de vraag van de VVD over de renteloze lening en van D66 over de verantwoordelijkheden van de drie betrokken overheden. Soms wordt er een lening met rente verstrekt, bv. recentelijk aan kasteel Amerongen. GS hebben ervoor gekozen dat niet te doen bij Oud Amelisweerd, o.a. omdat het hier ging om het overnemen van een verantwoordelijkheid van een andere partij. Eerst werd de gemeente Amersfoort gevraagd een subsidie eerder beschikbaar te stellen; de huidige lening vervangt in feite de subsidiebeweging die Amersfoort niet kon maken. De situatie van het museum was dusdanig dat de provincie het bedrag niet met een rente wilde verzwaren. Tegelijkertijd is de provincie geen bank. Er is geen standaard procedure, maar bij het verstrekken van een lening wordt altijd de vraag gesteld of een rente te billijken valt. In het geval van dit museum is daarvoor, gelet op de hiervoor genoemde redenen, niet gekozen. De verantwoordelijkheden van partijen zijn navenant. De gemeente Amersfoort heeft voor een aantal jaren nog steeds een financiële verplichting voor de collectie van Armando. De gemeente Utrecht heeft een verantwoordelijkheid voor de locatie. Het gebouw ligt in de gemeente Bunnik maar is eigendom van de gemeente Utrecht. De provincie heeft vanuit de Erfgoedparels in het gebouw bijzonder behang gefinancierd. Ook de gemeente Utrecht is in beeld om in de nieuwe cultuurnota het museum te steunen.

De heer El Yassini begrijpt dat de gedeputeerde niet uitsluit dat er in de toekomst opnieuw een renteloze lening wordt verstrekt. Gedeputeerde Pennarts antwoordt dat, waar rente gevraagd kan worden en te verdienen is, dat niet wordt nagelaten. Dat zal altijd het eerste scenario zijn. Soms moet er een andere afwe-



ging worden gemaakt, en dat was bij dit museum het geval. Zij zal geen vaste uitspraak doen hoe zij ter zake in de toekomst zal handelen.

De voorzitter rondt de bespreking van dit agendapunt af.

## **2.2 Memo GS gedeputeerde Pennarts betreffende snelheidsverhoging A2**

Dit memo is op verzoek van de SP en de PvdA ter bespreking geagendeerd.

Mevrouw d'Hondt dankt GS voor de snelle beantwoording van de technische vragen van de PvdA. Zij dankt voor de toezegging dat de commissie goed op de hoogte zal worden gehouden van de ontwikkelingen. Uit eerdere aangenomen moties blijkt dat er een brede meerderheid in PS is om structureel bezwaar aan te tekenen tegen snelheidsverhogingen vanuit het rijk naar 130 km per uur. Zij begrijpt uit de antwoorden dat op de A1 tussen Soest en knooppunt Hoevelaken ook de snelheid zal worden verhoogd, maar dat er tot 28 januari de mogelijkheid bestaat een zienswijze in te dienen. Zij vraagt of de gedeputeerde kan toezeggen dienaangaande namens de provincie Utrecht een zienswijze in te dienen.

De heer Bosman heeft met verbazing geconstateerd dat deze problemen zijn voortgekomen uit een motie van de VVD en de PvdA in de Tweede Kamer, waarmee de minister aan het werk is gegaan. Hij vraagt hoe GS verder gaan met de aangenomen motie van PS.

Gedeputeerde Pennarts beaamt dat dit primair een zaak is van de Tweede Kamer. Fracties die het niet met die lijn eens zijn, zouden hun contacten in de Tweede Kamer daarover kunnen benutten; daar wordt het besluit genomen. Twee maal eerder is er een motie ingediend voor het indienen van een zienswijze wat betreft de snelheidsverhoging A12 en de A2. De motie A12 is uitgevoerd, maar de motie A2 loopt nog. Eerst wordt de rechtszaak afgewacht van een aantal gemeenten voor een snelheidsverhoging in de avonduren. Het ministerie heeft besloten die uitspraak af te wachten en heeft derhalve nog geen ontwerpvoorstel ingediend. Daar wordt nu op gewacht, waarna de provincie een reactie kan sturen, zoals verwoord in de motie A2.

De heer Joustra benadrukt dat het in dit kader niet gaat om een snelheidsverhoging maar om een verhoging van de maximum snelheid, zoals ook in Frankrijk gebruikelijk is. Dat is geen verplichting. Alle partijen kunnen hun kiezers erop wijzen dat het niet om een verplichting gaat; mensen hebben de vrijheid om ook 100 km per uur te blijven rijden.

Mevrouw d'Hondt vraagt of GS, in het licht van eerdere moties, ook een zienswijze zullen indienen over de A1.

Gedeputeerde Pennarts memoreert dat het voorgaande keren gebeurde in opdracht van PS, maar GS hebben het mandaat om een zienswijze in te dienen. Dat ligt nu niet in de lijn, omdat het gaat om een besluit van de Tweede Kamer en de snelheidsverhoging die binnen de wettelijke normen valt. In voorgaande gevallen heeft de meerderheid van PS de opdracht geformuleerd om een zienswijze in te dienen. Bij GS ligt die ambitie er in dit geval niet, wetende dat deze verhoging van de maximumsnelheid zal worden uitgevoerd, omdat deze binnen de normen valt.

Mevrouw d'Hondt vermoedt dat er in PS een meerderheid bestaat om ook nu weer een zienswijze in te dienen, echter, er is geen PS-vergadering meer voorafgaand aan het sluiten van de termijn voor het indienen van een zienswijze. Zij vraagt hoe de collega's daar tegen aan kijken.

De voorzitter is bereid te peilen hoe het gevoel van andere fracties is; GS kunnen dat in hun beraadslaging meenemen.

De heer Van den Dikkenberg kan zich voorstellen dat het genoemde traject wellicht valt onder de trajecten waar een verhoging tot 130 km per uur mogelijk is. De SGP steunt de oproep van de PvdA om in bezwaar te gaan dan ook niet.

De heer Ijsennagger laat weten dat de PVV een maximum snelheid van 130 km per uur acceptabel acht.

Mevrouw Hoek sluit zich aan bij de reactie van de PvdA; een snelheid van 130 kilometer is te hoog. Er moet balans zijn in de wijze waarop de snelwegen worden gebruikt. Het kan niet zo zijn dat enkele automobilisten andere weggebruikers door hun hoge snelheid in gevaar brengen.

De heer Joustra deelt mede dat de VVD blij is met een verhoging van een maximum snelheid naar 130 km per uur, uiteraard alleen op plekken waar dat mogelijk is. De VVD zal bv. nooit steun geven aan een verhoging tot 130 km op de N227. De VVD steunt de oproep tot het indienen van een bezwaar niet, tenzij er zwaarwegende argumenten zijn die pleiten tegen verhoging van de maximumsnelheid. De PvdA Tweede Kamer fractie stelde dat het aandeel ernstige slachtofferongevallen het hoogst is op wegen met een maximum snelheid van 120 en 100 km, terwijl de 130 km wegen het laagst scoren. Wanneer de VVD met feiten kan worden overtuigd, dan hoort hij dat graag. Iedereen die tegen 130 km rijden is adviseert hij langzamer te rijden.

De heer Schaddelee deelt mede dat de ChristenUnie de collega-fracties adviseert het college te vragen een zienswijze in te dienen. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid moet er harder worden gereden, hij is dat met de heer Joustra eens. Echter, de provincie staat aan de lat als het gaat om de luchtkwaliteit en het milieu. Vanuit dat oogpunt moet er juist niet te hard worden gereden. De ChristenUnie wil een motie van de PvdA steunen. Mochten GS niet weten wat ze op dit punt zouden moeten doen, dan kan er altijd eerder een PS-vergadering worden uitgeschreven om het college de motie mee te geven, wanneer daarvoor een meerderheid in PS zou bestaan.

De heer Jansen memoreert dat er in de vorige zienswijze sprake was van een oproep om vooral het accent te leggen op de normoverschrijdingen. Is daarvan sprake, dan moet er een zienswijze worden ingediend. Zolang dat niet het geval is, is dat wat zijn fractie betreft niet aan de orde. Daarnaast steunt hij de oproep van de VVD, nl. dat niemand verplicht is 130 km per uur te rijden.

Mevrouw Arissen deelt mede dat de PvdD absoluut geen voorstander is van snelheidsverhogingen op snelwegen of andere wegen, gelet op de effecten daarvan voor het milieu, het leefklimaat, volksgezondheid en verkeersveiligheid. De PvdD memoreert dat ongevallen op snelwegen vaak met dodelijke afloop zijn; hoe hoger de snelheid hoe gevaarlijker en ernstiger de ongelukken worden. Zorgen heeft haar fractie ook over de mensen die bij snelwegen wonen met het oog op roet en fijnstof.

De heer Thonon memoreert dat D66 bij de A12 voor een zienswijze heeft gestemd, mede ingegeven door de geluidswal die daar wordt gerealiseerd. Voorkomen moest worden dat die geluidswal onmiddellijk weer verouderd zou zijn door een verhoging van de maximumsnelheid. Voor D66 woog het bij de A2 zwaar dat er bestuurlijke afspraken met gemeenten waren geschonden en om die reden werd de motie eveneens on-

dersteund. Die twee zaken zijn niet aan de orde bij de A1; D66 zal een dergelijke motie in dit geval niet steunen. D66 roept het college op van geval tot geval te bekijken of het indienen van een zienswijze wel gerechtvaardigd is.

De heer Van Essen komt terug op de mededeling van de heer Joustra over de ongevallenrisico's. Het is niet vreemd dat op de huidige 130 km per uur wegen het risico wat lager ligt. Dat is een zelfselectie, immers, op gevaarlijke wegen mag er geen 130 km per uur worden gereden. Hij vindt dat dan ook een wat zwak argument. De Vereniging voor Verkeersveiligheid heeft zich duidelijk uitgesproken tegen snelheidsverhogingen, juist met het oog op de verkeersveiligheid. GroenLinks is ook niet gelukkig met snelheidsverhogingen. Eens is hij het met de oproep van de gedeputeerde om als fracties de lijntjes naar de Kamer te gebruiken, omdat daar de beslissing wordt genomen. Ook GroenLinks ziet graag dat het college een zienswijze indient, gekoppeld aan effecten zoals dat het geval was bij de A12 wat betreft zorg over negatieve effecten op de luchtkwaliteit, geluid, verkeersveiligheid. Dat lijkt hem ook in lijn met eerdere moties hierover van PS.

De heer Bosman constateert dat alle argumenten genoemd zijn waarom de SP voorstander is van het voorstel van mevrouw d'Hondt.

Griffier Poort constateert dat zich in deze commissie geen meerderheid aftekent voor het voorstel van de PvdA. Overigens vindt daarover in deze commissie geen besluitvorming plaats.

Gedeputeerde Pennarts heeft gehoord hoe de commissie hier tegenaan kijkt en elke verhouding zich heeft afgetekend. Voor haar is dat nu voldoende informatie.

### **3. MOBILITEIT**

#### **Rondvraag**

De heer Joustra memoreert dat in het FD van 30 december een artikel stond met als kop: "Rotterdamse metro kan zonder subsidie rijden". Volgens het artikel komt dat doordat meer mensen gebruik maken van trams en er minder zwarrijders zijn. De VVD heeft naar aanleiding daarvan de volgende vragen:

- Wat is het percentage zwarrijders in de Utrechtse trams?
- Is de vervoersfrequentie te hoog voor het daadwerkelijk aantal reizigers?
- Hoeveel geld moet de provincie nu bijbetalen om de trams te laten rijden?
- Wat kan er gedaan worden om ook de trams in Utrecht subsidievrij te laten rijden?

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof antwoordt dat het percentage zwarrijders in Utrechtse trams gemiddeld op 6% uitkomt, zowel voor het open als het gesloten systeem, dus aantallen kunnen fluctueren. Gevraagd werd of het mogelijk is een tram subsidievrij te laten rijden. Een tram is een ander vervoersmiddel dan de metro, waar het artikel betrekking op heeft. Bij de controle van de metro wordt gebruik gemaakt van poorten maar de Utrechtse tram heeft zo'n gesloten systeem niet; dat is ook niet mogelijk. Er moet dan gewerkt met een buitengewone opsporingsambtenaar maar dat werkt kostenverhogend. Voor de regiotram wordt jaarlijks € 21 miljoen begroot en de reizigersopbrengst van de tram is ongeveer € 9 miljoen. Daar zit nog een heel groot gat tussen om de tram subsidievrij te laten rijden. Het is zaak dat er kosteneffectief wordt gehandeld, maar een vergelijking tussen tram en metro gaat hier niet op. Zij denkt niet dat de vervoersfrequentie te hoog is voor het werkelijke aantal reizigers. In Utrecht wordt gestreefd naar een hoogwaardig OV-systeem. In de daluren moet de passagier een zitplaats hebben en in de spits mag de reiziger maximaal een kwartier staan. Wanneer er andere keuzes worden gemaakt, dan wordt ook getornd aan het uitgangs-

punt ten aanzien van het hoogwaardig OV-systeem. Het is goed te streven naar een subsidievrije tram, maar in alle realiteit kan de tram niet met de metro worden vergeleken.

De heer Joustra vraagt nogmaals wat er gedaan kan worden om ook de trams in Utrecht subsidievrij te laten rijden. Hij begrijpt dat er niet veel mogelijk is.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof beaamt dat er niet veel mogelijk is om het verschil tussen € 21 en € 9 miljoen te verkleinen. Bij de metro kan met poorten worden gewerkt, maar niet bij de tram. De metro is een heel ander openbaar vervoer systeem. Het zwartrijden wordt ook in Utrecht zoveel mogelijk teruggedrongen. Zij verwacht niet dat de tram in Utrecht ooit geheel subsidievrij zal kunnen rijden.

De fracties van D66, SGP en VVD willen vragen stellen over de ondertunneling van de spoorlijn Utrecht-Arnhem op de N226 bij Maarsbergen.

De heer Thonon memoreert dat de provincie twee jaar geleden het plan heeft opgevat om een tunnel aan te leggen onder de spoorwegovergang Utrecht-Arnhem, komende vanaf de A12. Na een aantal jaren zijn bewoners zelf met een plan gekomen om het plan iets verder door te trekken, zodat ook een verkeersknelpunt binnen het dorp kan worden opgelost. Naar nu blijkt heeft het college die aanpak iets aangepast. Het oorspronkelijk dorpsplan was het plan van de inwoners, terwijl het aangepaste dorpsplan met voorgestelde wijziging daarop van de provincie is. Het oorspronkelijke plan had het idee om naast de N226, die onder het spoor doorgaat, een tijdelijke weg aan te leggen. Volgens het college past dat niet. Vervolgens werd gezocht naar een andere tijdelijke ontsluiting en dat heeft geresulteerd in het uiteindelijke plan.

De vraag is waarom de tijdelijke weg op de plek van het oorspronkelijke dorpsplan niet kan worden aangelegd; dat is de bron van alle veranderingen. In het aangepaste dorpsplan wordt een soort rondweg voorgesteld. De bewoners vinden het bezwaarlijk dat veel auto's vlak naast de woningen worden opgesteld. Ook in het oorspronkelijke plan was dat het geval; was op dat moment ook dat bezwaar van inwoners bekend? Het mooie van het oorspronkelijke dorpsplan was dat er boven op de tunnel een mooi dorpsplein kon worden gecreëerd, waar activiteiten ten bate van de leefbaarheid van de kleine kern zouden kunnen worden georganiseerd. Het lijkt erop alsof dat niet in het nieuwe plan terugkomt. Waarom zijn die niet in het aangepaste plan opgenomen? Wat gaat het college eraan doen om de oorspronkelijke leefbaarheidsverbetering door te voeren of te overklassen? Er was wat verwarring bij raad en inwoners over de vraag wie de lead in het proces heeft, waar de plannen vandaan komen en wat de status is. Kan het college op korte termijn met een memo komen hoe raad, inwoners en PS betrokken blijven bij de planvorming en de besluitvorming?

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof verduidelijkt dat er niet in eerste instantie een dorpsplan lag en nog steeds ligt dat door bewoners is gemaakt en dat er nu een plan zou liggen van de provincie. De provincie is met partijen aan de slag gegaan voor de uitwerking van het dorpsplan, de variant waarin in maart de handtekeningen onder zijn geplaatst. Tijdens de uitwerking van het dorpsplan bleek dat de tijdelijke ontsluiting niet gerealiseerd zou kunnen worden, zoals aanvankelijk was verwacht. In de bestuursovereenkomst is niet bepaald hoe de tijdelijke ontsluiting gerealiseerd moet worden; er wordt alleen gesteld dat er een tijdelijke ontsluiting moet komen. Er zijn financiële en technische redenen waarom het niet mogelijk is. De tijdelijke ontsluiting zou over twee terreinen moeten worden aangelegd. Eén terrein heeft de bestemming van hotel. In een rapport wordt aangegeven wat de afkoopwaarde zou moeten zijn om gebruik te mogen maken van deze grond. Wanneer er gebruik van die grond zou worden gemaakt, betekent het ook dat dit heel dicht tegen het woondeel aan komt te liggen. Voorts zeggen specialisten dat, gezien de aantakking op de rotonde, er technische onmogelijkheden zijn. Vanuit het dorp denkt een klankbordgroep met de plannen mee

over de ondertunneling. De provincie, de gemeente Utrechtse Heuvelrug en Prorail zijn van mening dat, wanneer mensen worden gevraagd serieus met een plan mee te denken, zij al in een vroeg stadium over de onmogelijkheden moeten worden geïnformeerd. Een en ander is aan de klankbordgroep teruggekoppeld. Vervolgens ging de klankbordgroep over alternatieven nadenken. De meest wenselijke voorkeursvariant was volgens de klankbordgroep de westelijke ontsluiting. Omdat dit alternatief dusdanig van de dorpsvariant afweek, en het een geheel andere groep van bewoners betrof, heeft de projectleider besloten de bewoners van de Engweg, als direct betrokkenen, daarover te informeren. Nadrukkelijk stelt spreekster dat het nog steeds om een conceptvariant gaat. Daarna werd ook de grotere groep bewoners geïnformeerd. De klankbordgroep diende vertrouwelijkheid in acht te nemen, maar die kan daar niet te lang op blijven rusten. Om die reden is ervoor gekozen in een vroeg stadium de wijziging naar buiten te brengen. Daarover heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden, niet in GS en niet in het college van B&W van Utrechtse Heuvelrug. Alleen in de stuurgroep is aangegeven dat deze westelijke ontsluiting een voorkeursvariant is, omdat deze meer mogelijkheden biedt om aan de dorpskern te werken. In het dorpsplan vindt er een doorkruising van het dorp plaats, via een overtunneling met een kleine overkapping. In de westelijke variant kan er beter aan het dorpshart worden gewerkt. Dat is tijdens de bewonersavond ook zo gecommuniceerd. De bewoners van de Engweg zijn niet blij met deze variant, omdat zij achter hun tuin een tunnel zien verschijnen. Andere bewoners zijn wel weer blij met deze variant. Tijdens de informatiebijeenkomst is afgesproken dat varianten, die tijdens de informatiebijeenkomst naar boven kwamen, nog een keer goed tegen het licht zullen worden gehouden. De klankbordgroep is gisteren weer bij elkaar geweest. Morgen komt de stuurgroep bijeen en daarin krijgen de provincie, de gemeente en Prorail een terugkoppeling van de klankbordgroep. Spreekster stelt nadrukkelijk dat er nog geen besluit is genomen.

Overigens is gebleken dat iedere variant bij bewoners een ander soort klacht teweeg brengt, maar het voorkeursplan brengt h.i. veel meer mogelijkheden mee voor de ontwikkeling van het dorp Maarsbergen. De westelijke ontsluiting biedt mogelijkheden voor het creëren van een dorpshart. Mocht er worden gekozen voor de westelijke variant, dan moet gezamenlijk worden onderzocht hoe de ontwikkeling van een dorpshart kan worden bespoedigd; daar ligt een grote verantwoordelijkheid bij de gemeente Utrechtse Heuvelrug. De raad van Utrechtse Heuvelrug heeft gesproken over de rol van de provincie in dit dossier, met name de keuze voor een Inpassingsplan. In het mobiliteitsprogramma staat, wanneer de provincie overgaat tot het aanpassen van provinciale wegen, er voor een Inpassingsplan wordt gekozen, niet vanuit een machtspositie maar vanuit de verantwoordelijkheid om het ruimtelijke traject op zorgvuldige wijze te doorlopen. In de bestuursovereenkomst van dit specifieke project, die in maart met partijen is afgesloten, is vastgelegd dat er gekozen zal worden voor een Inpassingsplan. Helaas werden de raadsleden op een laat moment over deze bestuursovereenkomst geïnformeerd. Om die reden is in de raad afgesproken dat er een memo zal worden opgesteld over de exacte verantwoordelijkheden en verplichtingen van de partners en het vervolgproces. Zij is bereid dat memo ook onder de commissieleden te verspreiden. Ook zegt zij toe dat zij na de stuurgroepvergadering een korte terugkoppeling aan de commissie zal geven over het vervolgproces; zij zal dat in het memo opnemen. Er is nog geen keus gemaakt maar GS vinden dit een betere variant met meer mogelijkheden voor de ontwikkeling van het dorp. Tegenstanders van dit plan hebben ook zitting in de klankbordgroep, zodat er zowel voor- als tegenstanders meedenken over het vervolgproces. Duidelijk is dat, wanneer een conceptvariant in een vroeg stadium naar buiten wordt gebracht, dat een bepaalde dynamiek met zich meebrengt. Daar moet men niet voor terugdeinzen; belangrijk is het dat er goede en gelijktijdige communicatie wordt verzorgd.

De heer Thonon stelt het op prijs regelmatig over de voortgang van dit project te worden geïnformeerd. Het is een goede zaak dat het memo aan de raad ook aan deze commissie wordt verstrekt. Dit hangt ook samen met de portefeuilles kleine kernen en leefbaarheid. Hij heeft nog enkele aanvullende vragen:

- Waarom kan de oorspronkelijke tijdelijke weg niet worden aangelegd?
- Wat zijn de financiële en technische overwegingen om die tijdelijke weg te verschuiven? Wellicht kan dit in een separaat memo worden toegelicht.
- Hoe werkt het met de dorpskern? Door de rondweg wordt er meer ruimte gecreëerd maar toch blijft er op de oorspronkelijke weg een fietspad rechtdoor gaan. Hoe verhoudt zich dat tot het plan voor een vitaal dorpshart?

De heer Joustra memoreert dat de VVD tijdens de presentatie in november over dit plan een vraag stelde over de bewoners van de Engweg. Nu stelde de gedeputeerde dat de tunnel bij de tuinen zal worden aangelegd. Er zou worden gekeken naar mitigerende maatregelen om de overlast te voorkomen. Hij vraagt dienaangaande om een toelichting.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof beaamt dat er inderdaad over mitigerende maatregelen is gesproken. Echter, tijdens de eerste bijeenkomst zaten de bewoners van de Engweg niet direct te wachten op mitigerende maatregelen. Ze waren vooral gericht op het niet kiezen voor de westelijke variant. GS denken dat de inrichting met behulp van mitigerende maatregelen fraaier kan worden gemaakt. De tunnel zal wel dicht langs de huizen moeten worden aangelegd en dat tast de fysieke leefomgeving aan. Om die reden is het goed dat juist ook die bewoners zitting hebben in de klankbordgroep. Als de keuze voor de westelijke variant wordt gemaakt, zal worden onderzocht hoe een en ander voor hen zo fraai mogelijk kan worden ingepast met behulp van mitigerende maatregelen.

Wat betreft de fietsverbinding, bevestigt de gedeputeerde dat er een klein tunneltje voor langzaam verkeer zal worden aangelegd, ook voor de hulpdiensten. Met de westelijke variant kan er een veel groter en fraai-er dorpshart worden gecreëerd dan wanneer er ook snelverkeer door de tunnel zou gaan; dat zou veel meer inpassing vergen dan een kleine tunnel voor langzaam verkeer.

In deze openbare vergadering kan zij niet ingaan op de financiële overwegingen om de tijdelijke weg te verschuiven. Zij zal nagaan op welke wijze zij aan de informatiewens ter zake van deze commissie tegemoet kan komen, eventueel in een vertrouwelijke bijeenkomst. De technische maatregelen zijn wel openbare informatie en zal in het reeds toegezegde memo worden meegenomen. Verder is het zaak de geheimhouding zo beperkt mogelijk te houden.

De heer Van den Dikkenberg gaat ervan uit dat de reeds gestelde schriftelijke vragen, o.a. over het proces, in het door de gedeputeerde toegezegde memo zullen worden meegenomen.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof memoreert dat zij Utrechtse Heuvelrug heeft aangeboden mee te schrijven met een memo voor de raad. Het is niet de bedoeling dat daar nu allerlei specifieke antwoorden op vragen van PS worden meegenomen. Zij zal ervoor zorgen dat de informatie die de commissie heeft gevraagd al dan niet gecombineerd in het memo naar de commissie zal gaan. Ook al wordt er met een Inpassingsplan gewerkt, dit project wordt in volledige samenwerking tussen de provincie, de gemeente Utrechtse Heuvelrug en Prorail opgepakt.

### **3.1 Statenbrief advies “infrastructuur en omgevingskwaliteit” van de onafhankelijke adviseur ruimtelijke kwaliteit (ARK)**

Deze brief is op verzoek van D66 en GroenLinks ter bespreking geagendeerd.

Mevrouw Schneiders deelt mede dat D66 dit document vooral uit nieuwsgierigheid wil bespreken. Zij heeft het advies met belangstelling gelezen. Zij vraagt of de andere fracties dit interessante document hebben gelezen, dat in lijn is met het coalitieakkoord, nl. in de regio Utrecht te gaan werken met een knooppuntbenadering wat betreft mobiliteit en een meer integrale benadering van gebieden, bv. van Utrecht-Oost en het Science Park.

De heer Van Essen deelt mede dat GroenLinks blij is met dit gedegen advies waarin de mobiliteit en ruimtelijke dimensie goed in samenhang tot uitdrukking komen. De schaarse ruimte in de dichtstedelijke regio en de problematiek en uitdagingen en oplossingsrichtingen dienaangaande worden duidelijk verwoord. GS hebben positief op dit advies gereageerd. De aanbevelingen zijn wat betreft GroenLinks niet geheel vrijblijvend; deze moeten worden meegenomen in de uitvoering van het mobiliteitsbeleid. In relatie tot de aanbevelingen over de knooppuntenontwikkeling openbaar vervoer, vraagt spreker naar de lopende plannen op het gebied van de versterking van het regionaal spoorvervoer; welk overleg vindt hierover plaats met NS, Prorail en het rijk? Zijn fractie wil graag uitgebreider over dit belangrijke onderwerp worden geïnformeerd, wellicht vandaag.

De heer Bosman deelt mede dat de SP zich wil focussen op advies 3, het beleid ter bevordering van de knooppuntenontwikkeling. De SP dringt erop aan zo snel mogelijk met de uitvoering te starten. De visie is uitstekend. Men moet af van de ster in Utrecht en overgaan tot de knooppuntenbenadering. Wel wil de SP concreter worden en adviseert GS keuzes voor knooppunten te maken, bv. rond de stad Utrecht. Belangrijk is het knooppunten concreet te benoemen, bv. Leidsche Rijn, Overvecht en de Uithof en deze te koppelen aan uitwerking en een tijdspad.

Mevrouw Arissen deelt mede dat de PvdD het belangrijk vindt dat de knooppunten verbeterd worden. Zij vraagt hoe GS aankijken tegen het advies om minder in te zetten op de aanleg van nog meer asfalt. De ARK stelde dat het verstandig zou zijn niet meer zoveel te investeren in nieuwe infrastructuur voor auto's, maar meer in te zetten op innovatieve methoden om files te voorkomen en op andere modaliteiten zoals fiets en OV. Op 22 december 2015 stond in de Volkskrant een artikel met als kop “Ondanks bredere wegen meer en langere files”. Ondanks de aanleg van extra asfalt is het aantal files alleen maar toegenomen, in 2015 met 25%. In hoeverre zijn GS bereid dat advies over te nemen en de aanleg van nieuw asfalt te minimaliseren?

De heer Joustra kan zich in grote lijnen vinden in de bijdrage van de SP. Concretisering van het advies is nodig. De opsomming van de heer Bosman van de knooppunten deelt hij.

Dit advies matcht met het beleid dat al sinds jaren door de provincie wordt uitgevoerd. Hij tekent daarbij aan dat het knooppunt station Driebergen-Zeist al in 1988 werd geïdentificeerd en dat men er in deze statenperiode achter zal komen wat er gaat veranderen en of dat een oplossing voor de problemen is.

De heer Schaddelee merkt op dat zijn fractie alleen maar station Driebergen-Zeist kon noemen als voorbeeld van de integrale aanpak. Heeft de VVD nog meer van die voorbeelden?

De heer Joustra stelt voor die vraag aan de gedeputeerde voor te leggen.

Wat betreft concretering, ziet de VVD naast de knooppunten ook graag de knelpunten in beeld gebracht. Als voorbeeld noemt hij de afrit Odijk. Ook RWS heeft daar last van de ophoping van het verkeer op snel-

wegen omdat het onderliggende provinciale netwerk niet hetzelfde is als in Frankrijk en Duitsland waar de snelweg alleen voor lange stukken wordt gebruikt. In Nederland wordt vrijwel al het verkeer naar de snelweg toe geleid.

De heer Van den Dikkenberg constateert dat de provincie de genoemde trends en ontwikkelingen uit het rapport herkenbaar vindt. De SGP vraagt hoe een en ander praktisch vorm wordt gegeven. Hij sluit aan op eerder gestelde vragen in deze richting. Hoe worden projecten in de toekomst aangepakt? Voor de SGP is niet alles uit het rapport herkenbaar. Gerefereerd werd zojuist aan een onderzoek dat in de Volkskrant werd genoemd. Het is duidelijk dat er nog te weinig asfalt ligt. Dat lijkt op een oproep tot de aanleg van betere knooppunten en het signaleren van meer asfaltknooppunten.

De heer Schaddelee merkt op dat de provincie mevrouw Thoral nog zal gaan missen. Zij heeft uitstekende adviezen uitgebracht en de provincie zou daar meer zijn voordeel mee moeten doen. Dit rapport heeft de ChristenUnie gelezen als het zoveelste pleidooi om integraler te gaan werken, ook wat betreft de knooppuntenbenadering. Driebergen/Zeist is tot nog toe het enige voorbeeld van een integrale aanpak voor het samenbrengen van vervoersmodaliteiten binnen de provincie. De ChristenUnie heeft op dat punt ook wel wat zorgen. Door partners van de provincie worden dienaangaande signalen afgegeven, maar ook de complexe portefeuilleverdeling van GS maakt integrale werken soms tot een uitdaging. Hij dankt D66 en GroenLinks voor het agenderen van dit stuk; daar kan niet genoeg aandacht aan worden besteed. De ChristenUnie verzoekt GS dit advies ter harte te nemen. Ook PS moeten er oog voor hebben dat verkoking een reëel probleem is.

Mevrouw d'Hondt deelt mede dat de PvdA het advies van de ARK interessant vond. Zij onderschrijft de visie dat infrastructuur niet alleen gaat om doorstroming of het oplossen van files, maar om een brede en integrale kijk op mobiliteit. Het gaat de PvdA vooral om de sociale dimensie van mobiliteit; hoe worden mensen met elkaar verbonden? Het gaat dus niet alleen maar om de economische kanten van mobiliteit. De knooppuntengedachte wordt een mooi uitgangspunt. De PvdA sluit zich aan bij de fracties die hebben gevraagd om nadere concretisering. In het rapport worden trends gesignaleerd, bv. de opkomst van de zelfsturende auto en de elektrische auto en de lange termijn effecten op filebestrijding en parkeerbeleid. Zij vraagt of daar naar al lange termijn studies gedaan zijn. Zo ja, kunnen PS daarover dan worden geïnformeerd? De verbreding van de A27 is wellicht niet echt nodig wanneer zelfsturende auto's daar kunnen rijden zonder een file te veroorzaken; dat zou een minder grote investering mogelijk maken.

Mevrouw Hoek geeft aan dat er van alles wordt bedacht zoals bredere wegen, hogere snelheid, echter, het onderliggende wegennet is net zo belangrijk met het oog op de effecten daarvan op de rijkswegen. Aandacht vraagt zij voor de impact op aanwonenden en overstappunten. In voorliggend advies komt dat niet duidelijk naar voren. Soms is het beter te versmallen om een betere doorstroming te bewerkstelligen dan te verbreden, zo leert de ervaring.

De heer Ijssennagger memoreert dat de PVV in het verleden wel eens kritiek had op de kwaliteit van de adviezen van deze ARK. Veel van haar aanbevelingen zijn reeds in het beleid van de provincie verwerkt en worden uitgevoerd. Wat is dan de zin van zo'n advies? Het eerste advies houdt in dat infrastructuurprojecten meer integraal moeten worden aangevlogen. Voor de PVV moet de mobiliteit en de doorstroming leidend blijven. De PvdD gaf aan dat meer asfalt tot meer stilstand leidt. Dat is niet het geval. Hij illustreert dit met een verhaal over de Russische bakker in het voormalige Oostblok die geen meel had om brood te



bakken. Wanneer er een bakker was die meel kreeg, en hij ging brood bakken, dan ging dat als een lopend vuurtje door de stad en vervolgens vormde zich voor die bakkerswinkel een enorme rij. Men zou dan de conclusie kunnen trekken dat er maar geen brood moet worden gebakken, omdat dit tot files leidt. Dat geldt ook voor de benadering van het asfalt. Er is wel asfalt maar nog steeds veel te weinig. Hij onderschrijft het standpunt van mevrouw Hoek dat veel problemen met de doorstroming voortkomen uit het onderliggende provinciale wegennet. Dat vraagt om een goede aanpak.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof geeft aan dat er meer voorbeelden van een integrale knooppuntenaanpak zijn dan alleen Driebergen-Zeist. Zo is het USP in feite één knooppunt. Ook noemt zij in dit verband Breukelen, Vaartse Rijn, Utrecht Centraal en Bunnik. De constatering is juist dat er in dit huis al langer gewerkt wordt vanuit een bredere visie waaruit gebiedsgericht werken is ontstaan. Het bereikbaarheidsvraagstuk moet voorop blijven staan, omdat daarmee knelpunten kunnen worden opgelost. Bij de gebiedsverkenning USP is onlangs een derde conferentie afgesloten. Gewerkt wordt aan de versterking van het OV netwerk, o.a. door de aanleg van de Uithoflijn en diverse Beter Benutten programma's. Het OV over de vluchtstrook op de A28 is daar een mooi voorbeeld van, evenals het versterken van het fietsnetwerk door het upgraden van doorfietsroutes en het stimuleren van het E-bike-gebruik door werkgevers. Ook zijn er infrastructurele aanpassingen in relatie tot het parkeren bij het UMC Utrecht. Er wordt niet alleen maar gekeken naar asfalt en verbreding van asfalt, maar wel degelijk ook naar het openbaar vervoer, zij het wel in samenhang. Alleen maar Beter Benutten maatregelen of alleen maar OV leveren onvoldoende soelaas op. Er moet integraal naar de totale bereikbaarheid worden gekeken. Daar past verbreding van het asfalt ook bij. Wanneer ervoor wordt gekozen het USP autolouwer te maken, dan zal er toch ook plaats moeten zijn voor het parkeren van auto's. Dat zal met asfalt moeten worden opgelost. Een onderdeel van de gebiedsverkenning van het USP is de inrichting van het OV-netwerk. De provincie neemt in diverse regionale projecten de regie op zich, ook aan landsdelige spoortafels. De provincie is voorzitter van het Utrechtse verkeers- en vervoerberaad en neemt uit dien hoofde ook deel aan de spoortafels. Ook zijn er aparte gesprekken met de NS en Prorail; daaruit blijkt dat ook die partijen veel meer oog hebben voor een integrale benadering. Dat geldt ook voor de werkgevers op het USP. Recentelijk zijn er afspraken gemaakt tussen NS en Prorail over een vernieuwende gebiedsgerichte uitwerking van het regionaal spoorvervoer, met name Randstadspoor. Dat is ook de landelijke input voor de toekomstgerichte OV 2040. Daarnaast zijn er in het coalitieakkoord afspraken gemaakt voor uitwerking van de bereikbaarheid van het USP en de schaa sprong OV. Op diverse momenten komen uitwerking en aanbevelingen aan bod; de provincie is daar al volop mee aan het werk.

De heer Van Essen komt terug op de regionale overleggen, de spoorvisie en de uitwerking daarvan. Hij vraagt wanneer daarover in deze commissie het gesprek kan worden gestart. Wat komt er in de gesprekken met NS en Prorail aan de orde; kan dat met deze commissie worden gedeeld? Dit is in het kader van de regionale bereikbaarheid een belangrijk onderwerp voor deze commissie.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof laat weten dat zij daarover in de toekomst met deze commissie over in gesprek wil gaan. Het laatste gesprek met NS en Prorail afgelopen vrijdag had vooral betrekking op het ontlasten van Utrecht Centraal, maatregelen rond de Universiteit van Utrecht en de Hoge School van Utrecht. Deze laatste instelling houdt de provincie kritisch een spiegel voor als het gaat om het E-learning en het aanbieden van E-bikes. Beide onderwijsinstellingen zijn erg actief naar het onderzoeken van mogelijkheden om gezamenlijk Utrecht Centraal te ontlasten en de regio bereikbaar te houden. Nagegaan wordt of er wellicht een convenant moet worden afgesloten met de Hogeschool Utrecht. Wellicht zullen andere partijen daarbij gaan aansluiten. Naar aanleiding van het rapport van de Taskforce Beter Benutten, met name voor

het onderwijs, blijkt dat vele partijen bereid zijn mee te denken en maatregelen te nemen om Utrecht bereikbaar te houden. Zo is de aanbeveling gedaan om de studentenkaart in het leven te houden. Met regelmaat zal zij deze commissie over de voortgang informeren.

De heer Bosman vraagt wat de gedeputeerde gaat ondernemen om de knooppunten concreet te maken, bv. Leidse Rijn, Overvecht en de Uithof.

Mevrouw Arissen is teleurgesteld over de uitspraak van de gedeputeerde dat Utrecht wegen blijft aanleggen en verbreden en dat het autoluw maken van het USP met asfalt moet worden opgelost omdat die auto's ergens heen moeten. De PvdD wil juist inzetten op het OV, de fiets en op E-bikes.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof wijst erop dat mensen die op het USP verblijven vaak afhankelijk zijn van de auto. Dienaangaande verwijst zij naar de ziekenhuizen aldaar. Er worden duidelijke keuzes gemaakt voor de E-bike en een vervolg op Beter Benutten. Wanneer er gekozen wordt voor parkeervoorzieningen op de hoeken en het autoluw maken van het USP, dan moeten er wel locaties zijn voor het stallen van auto's. Als het gebruik van E-bike en OV wordt gestimuleerd, dan moet ook worden nagedacht over de vraag hoe en tot waar de automobilist kan worden bediend. Dat betekent niet dat er asfalt kan worden weggehaald. Nadrukkelijk wordt ingezet op Beter Benutten programma's en op E-bikes, goede parkeervoorzieningen, goede fietsverbindingen en goede fietsstallingen. Het een sluit het ander niet uit. Alle vervoersmodaliteiten moeten in beeld blijven. Een van de knelpunten wordt veroorzaakt door de hoeveelheid auto's op het USP; er zijn al ideeën om dat aan te pakken. Dat houdt dan wel in dat de auto's, komend van de snelwegen, tot een bepaalde locatie moeten worden toegestaan. Een en ander volgt ook uit de Alliantie Bereikbaarheid. Graag hoort zij of de commissie andere alternatieven in gedachten heeft.

De SP vroeg naar de concretisering van nieuwe knooppunten, zoals Leidsche Rijn, Overvecht en de Uithof. Met de schaalprong OV en met de gesprekken in aanloop naar het OV toekomstbeeld voor 2040 zal daarover t.z.t. het gesprek met deze commissie worden aangegaan. Wat betreft het knooppunt USP bestaat het idee om middels een werkbezoek een terugkoppeling te geven van de netwerkbijeenkomst die heeft plaatsgevonden. De ontwikkelingen daar komen nu in een ander stadium. Inmiddels neemt het ministerie deel aan de allianties en dat is een zeer positieve ontwikkeling.

De voorzitter beaamt dat er een werkbezoek aan het USP wordt voorbereid en dat dit wordt gekoppeld aan mobiliteit en bereikbaarheid.

Mevrouw Schneiders dankt een ieder voor de input. Wel moet worden voorkomen dat er een titanenstrijd zou gaan ontstaan tussen de fiets en het asfalt. Het ging er in deze commissiebespreking niet alleen om de fracties gelegenheid te geven hun grootste prioriteit naar voren te brengen. Juist gaat het erom nadruk te leggen op de knooppunten en op de inzet van modaliteiten op een logische plek. Het gaat om een integrale werkvisie en om de afweging knooppuntontwikkelingen te versterken; het gaat niet alleen maar om het maken van keuzes voor verschillende locaties.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof constateert dat haar visie daar geheel op aansluit.

De voorzitter rondt de bespreking van dit agendapunt af.

### 3.2 Statenvoorstel vergoeding Adviesraad Tram

De heer Ubaghs vraagt of de gedeputeerde het met hem eens is dat, indien de Adviesraad Tram zich keurig houdt aan het minimum aantal voorgeschreven vergaderingen van vier per jaar, de vergoeding buitensporig hoog is.

Mevrouw Hoek constateert dat in het statenvoorstel wordt opgemerkt dat dit geen financiële gevolgen heeft. Haar vraag is waaruit het honorarium van de Adviesraadleden wordt betaald.

De heer Van den Dikkenberg kan zich voorstellen dat de Adviesraadleden veel voorbereidingstijd hebben. Wat is de geschatte tijdsbesteding in relatie tot de vergoeding?

De heer Schaddelee sluit zich aan bij de vragen van de PVV. Inderdaad gaat het om een forse vergoeding voor een nevenfunctie. Wat is de exacte looptijd van de leden? Loopt de vergoeding van 1-1-2015 of start dat al halverwege 2014? In het stuk worden verschillende tijdstippen genoemd. Loopt dit tot 2017 met mogelijk een verlenging? Hij vraagt naar de criteria voor verlenging; is dat tot het realiseren van de implementatie van de Uithoflijn? Ook hoort hij graag of er een urenindicatie is. O.a. wordt aangegeven dat de leden buiten de vergaderingen om erg veel tijd aan voorbereiding moeten besteden; meer onderbouwing daarvan is z.i. wenselijk. Kunnen de strategische adviezen van deze Adviesraad ook beschikbaar komen voor GS en PS of gaat het alleen om ambtelijke advisering? Ook dat speelt een rol bij de afweging van de vergoeding.

Mevrouw Schneiders sluit zich voor een groot deel aan bij de eerdere sprekers. Ook zij vraagt of de hoogte van de vergoeding reëel is, met daarbij de kanttekening dat externe adviseurs volgens D66 wel degelijk van belang zijn, mede in het licht van het vorige agendapunt. Na een berekening komt zij uit op een uurbedrag van 390 euro, kijkend naar het bedrag dat een van de adviseurs zelf aangeeft in zijn nevenfuncties op de site van de gemeente Barneveld. Het bedrag van 390 euro is meer dan twee keer zoveel als het uurtarief dat op de verschillende ZP sites voor informatieconsultant als standaard wordt gehanteerd. Zij vraagt dienaangaande om een toelichting.

De heer Van Essen kan grotendeels aansluiten bij de vragen en opmerkingen van eerdere sprekers, met name als het gaat om de relatie tussen vergoeding en tijdsbesteding maar ook om de waarde van de adviezen.

De heer Bosman deelt mede dat de SP kritisch staat ten opzichte van adviesraden, tenzij aangetoond wordt dat ze echt objectief het verschil maken. Voorkomen moet worden dat het een vrijplaats wordt voor politici, vaak tussen de 50 en 60 jaar, die nog niet genoeg bijbaantjes hebben, willen bijverdienen en door hun old boys network geplaatst worden. In de Volkskrant van afgelopen zaterdag stond dat het beter is deze heren een motor te geven. Terugkomend op de Adviesraad Tram deelt hij mede dat hij informeel bij enkele BRU-betrokkenen heeft geïnformeerd of het beleid van het BRU door de adviezen van deze Adviesraad is verbeterd en zo ja, op welke gebieden. Niemand kon hem iets concreets melden. Sterker nog, de Adviesraad was niet erg bekend. Hij vraagt of de gedeputeerde wel enkele concrete voorbeelden kan geven van beleid dat echt veranderd is. Aanbevelingen als "deskundige op het gebied van de Noord-Zuidlijn of van de Rijn-Gouwelijn" zeggen hem niet veel, daar dit niet de meest succesvolle OV-projecten zijn. Een bedrag van 12.500 euro voor vier keer per jaar bij elkaar komen, met natuurlijk nog de nodige ambtelijke ondersteuning, vindt de SP erg veel geld. Het moet wel heel veel resultaat opleveren, wil het dat geld waard zijn. Is er

in de provincie niet voldoende deskundigheid in huis om deze Adviesraad overbodig te maken? Wat is er concreet te melden als verbeterbeleid door adviezen van deze raad? De SP is benieuwd hoeveel van dit soort raden er in de provincie Utrecht werkzaam zijn.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof licht toe dat de Adviesraad Tram destijds in het leven is geroepen door het BRU. Afsproken is toen dat de provincie Utrecht zou nagaan hoe de Adviesraad functioneert en of deze zou worden gecontinueerd. Sprake is er van een technisch complex traject met de Uithoflijn, dat veel aanpassing in een klein gebied met zich meebrengt maar tevens de nodige technische vernuftigheden vereist. Ook gaat het om de doorkoppeling van de Uithoflijn aan het SUNIJ-net. Intern is daarvoor niet alle expertise voorhanden. Was er geen Adviesraad Tram, dan zou die expertise moeten worden ingehuurd met de nodige kosten van dien. De Adviesraad heeft in de afgelopen periode heel goed gefunctioneerd met vier vergaderingen, diverse adviezen en daarnaast de nodige een op een adviesgesprekken. De raad heeft een veel actievere rol dan slechts vier keer per jaar bij elkaar komen. Zo geven ze ook ongevraagd advies. Belangrijk is het dat de provincie leert van de fouten die bij andere projecten zijn gemaakt. Ook wil de provincie leren hoe kan worden voorkomen dat een project financieel duurder uitvalt maar ook dat plannings worden gehaald. Zij verzekert de commissie ervan dat er op dat gebied nog wel wat expertise nodig is. De bedragen voor de raad waren reeds in de BRU-begroting opgenomen. Om die reden passen de bedragen binnen de begroting en heeft dit geen financiële consequenties. Wat haar betreft gaat het om reguliere bedragen die aan dergelijke functies gekoppeld zijn. GS hebben daarbij afgewogen dat er aparte adviezen zouden moeten worden ingewonnen wanneer er geen gebruik van een Adviesraad zou kunnen worden gemaakt; daar hangt ook een kostenplaatje aan. Deze personen hebben aangetoond goed te kunnen functioneren binnen het project. Zij hebben geadviseerd op projectonderdelen van de Uithof, nl. over de planning en control cyclus, de afstemming onderling van de diverse contracten, de voorbereiding van de aanbesteding van de Uithoflijn, de concurrentiegerichte dialoog, alsmede de systeemintegratie Uithoflijn en hun adviezen zijn zeker van invloed geweest op het beleid.

Wanneer GS deze Adviesraad niet nodig zouden hebben, dan zou PS niet worden voorgesteld dit te verlengen tot in werking treding van de Uithoflijn. Daarna zal worden bezien of deze Adviesraad al dan niet moet blijven bestaan.

Mevrouw Hoek vraagt hoe lang deze Adviesraad blijft bestaan.

De voorzitter antwoordt dat de gedeputeerde zojuist aangaf dat het in principe om een tijdelijk iets gaat. Waarschijnlijk loopt dit tot 2017 of tot de in gebruik name van de Uithoflijn.

De heer Ubaghs vraagt welke doelstellingen er nu daadwerkelijk zijn bereikt in de afgelopen periode.

De heer Schaddelee vraagt nogmaals om een urenindicatie van het werk van de Adviesraad. Hij begrijpt dat met deze raad wordt voorkomen dat er externe adviezen moeten worden ingewonnen. Behoeven er helemaal geen externe adviezen meer te worden ingewonnen? Opnieuw vraagt hij of de adviezen ook beschikbaar komen voor PS.

Mevrouw Schneiders geeft nogmaals aan dat het reguliere marktconforme uurtarief twee keer zo laag is als nu aan de adviesleden wordt betaald. Zij is benieuwd of het om acht dagdelen gaat, zoals de voorzitter van deze raad aangeeft.

De heer Bosman wil graag een overzicht op papier ontvangen wat de invloed van deze Adviescommissie op het provinciale beleid is geweest. Ook verneemt hij graag of er nog meer adviesraden in deze provincie actief zijn.

De voorzitter zegt toe dat zij op een ander moment op die laatste vraag zal terugkomen.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof zal schriftelijk terugkomen op de vraag hoeveel adviesraden er in de provincie actief zijn. Zij heeft zojuist voorbeelden genoemd van adviezen van de adviesraad die tot stand zijn gekomen; zij zal daar een overzicht van verstrekken. Deze adviesraad is onafhankelijk en heeft zelf geen commercieel belang. Zij zal zorgen voor een overzicht hoe de adviesraad in de afgelopen periode heeft gefunctioneerd en, wanneer dat in kaart te brengen is, een indicatie van de hoeveel uren die de adviesraad aan het werk heeft besteed.

De voorzitter rondt de bespreking van dit punt af. De gedeputeerde zal voorafgaand aan de PS-vergadering aanvullende schriftelijke informatie verstrekken. Dit onderwerp zal niet als sterstuk worden ingebracht, maar geadviseerd zal worden hierover een klein debat in PS te voeren.

### **3.3 Statenbrief voortgang en monitoring Beter Benutten**

Deze statenbrief is op verzoek van de PvdA ter bespreking geagendeerd.

Mevrouw d'Hondt brengt het volgende naar voren:

Beter Benutten is een programma om files tegen te gaan en de doorstroming te verbeteren. De PvdA maar ook andere partijen hadden kritiek op de effectiviteit van de maatregelen van het Beter Benutten 1 programma waarop het Beter Benutten vervolg programma, waar nu over wordt gesproken, voortborduurde. De eindrapportage van Beter Benutten in de regio Utrecht laat zien dat er vele duizenden spitsmijdingen per dag plaatsvinden. Dat is goed nieuws maar tegelijkertijd is er iets gek aan de hand. Het aantal files is alleen maar toegenomen, in de provincie Utrecht zelfs met 35%. Het lijkt erop dat de output oké is maar dat de outcome nogal wat te wensen overlaat. Het lange termijn effect van het spitsmijdprogramma is twijfelachtig zoals uit onderzoek blijkt. Kennelijk is er geen intrinsieke motivatie om de spits te mijden; wanneer mensen daarvoor geen geld meer krijgen, rijden ze weer de file in. Deze projecten zijn fraudegevoelig zoals uit antwoorden op Kamervragen is gebleken. Bij een vergelijkbaar project in Rotterdam is 7,5% fraude gebleken, bv. omdat mensen de auto van hun partner of buurman meenamen om in dat traject in de spits te gaan staan in plaats van met de eigen auto, om zo alsnog de vergoeding op te strijken. Zij vraagt of de gedeputeerde iets kan melden over fraudevermoedens in de regio Utrecht.

Uit de rapportage blijkt ook dat veel files worden veroorzaakt door mensen die niet in de regio Utrecht wonen. Beloningsprogramma's, die alleen maar voor de inwoners gelden, hebben dan ook geen effect. Kritisch is de PvdA dan ook over de spitsmijd programma's. Het goede daarvan is wel dat kan worden gemeten hoeveel auto's er eerst in de file stonden en daarna niet meer. Echter, van andere projecten zoals het verbeteren van fietsroutes en het verbeteren van reisadviezen is het effect minder duidelijk.

De beste graadmeter voor files is nu eenmaal de stand van de economie. Zij pleit er niet voor om helemaal te stoppen met de Beter Benutten programma's. De aanleg van betere fietsroutes en het verbeteren van OV-knooppunten is nuttig. De PvdA staat voor betere en duurzame mobiliteit waarbij wordt ingezet op de fiets en het OV. Het effect van Beter Benutten zou breder moeten worden bekeken dan alleen het verminderen van files. Milieu en gezondheid van mensen worden daardoor positief beïnvloed maar zijn wellicht moeilijker meetbaar maar wel de moeite waard zijn. De PvdA meent dat wel kan worden gestopt met het

beloningsprojecten voor spitsmijden. Als het niet in de file staan kennelijk geen beloning op zich is, dan valt duurzame gedragsverandering uit die hoek niet te verwachten. Het kost veel geld maar levert niet minder files op. Zij hoort graag hoe de gedeputeerde en andere fracties hierin staan en welke mogelijkheden PS hebben om te kunnen bijsturen.

Mevrouw Arissen deelt mede dat de PvdD zich aansluit bij de overwegingen en vragen van de PvdA. Ook haar fractie maakt zich zorgen over de leefbaarheid, de luchtkwaliteit, de gezondheid e.d. Uiteraard is haar fractie voorstander van maatregelen, mits deze vruchten afwerpen, maar zoals de PvdA aangaf roept Beter Benutten nogal wat vraagtekens op.

De heer Schaddelee vraagt de PvdA hoe zij tegen rekeningrijden in de regio aankijken.

Mevrouw d'Hondt antwoordt dat er verschillende stemmen opgaan om dat in te voeren. Zij meent dat een regionaal bestuur niet bevoegd is om rekening rijden in te voeren. Wellicht kan de gedeputeerde dat aanvullen.

De heer Joustra constateert dat nu gesteld wordt dat Beter Benutten mislukt is en dat er van de 27 projecten 10 vertraging hebben opgelopen. Wat hem betreft moet eerst worden afgewacht op afronding van de projecten, alvorens te beoordelen wat het heeft opgeleverd. De PvdA gaf aan dat de filedruk met 35% is toegenomen, als gevolg van de verbeterde economie waardoor meer mensen zich gaan verplaatsen. De VVD vindt dat een goede zaak. Zonder Beter Benutten zouden er wellicht 43% meer files zijn geweest. Spreker gaat er niet van uit dat deze cijfers zo gemakkelijk te vergelijken zijn. Er worden enorme investeringen voor de fiets en de OV-knooppunten gedaan. Het zal ongetwijfeld tijd vragen om mensen te laten wennen, temeer daar sommige projecten nog niet klaar zijn. Alle effecten en resultaten kunnen nu nog niet gemeten worden. Beter is het af te wachten totdat de projecten zijn afgerond en dan na te gaan of mensen met de fiets naar de bushalte in De Bilt gaan en vervolgens met de bus naar het USP.

Mevrouw d'Hondt meent dat de provincie inmiddels voldoende heeft afgewacht. De 8% ten opzichte van de 20% gaat over Beter Benutten 1. Dat programma liep van 2011 tot 2015. Inderdaad zijn nog niet alle projecten uit dat programma geheel afgerond, maar er is wel een eindrapportage van de regio Utrecht. De 10 projecten die vertraging hebben opgelopen hebben betrekking op het huidige programma; daar zijn nog geen cijfers van bekend. Van gewinning blijkt bij spitsmijdprojecten geen sprake te zijn. Zodra er geen beloning meer is voor het mijden van de file, is er geen intrinsieke motivatie meer om de file te mijden.

De heer Ijsennagger deelt mede dat de PVV altijd tegenstander is geweest van projecten die beogen gedrag van mensen te veranderen, terwijl ze eigenlijk niet willen. Het is logisch dat de file wordt gemeden wanneer men daarvoor geld ontvangt en dat ze daarmee stoppen wanneer ze daarvoor geen geld meer krijgen. Het is dan ook de vraag of deze projecten wel moeten worden uitgevoerd. De auto wordt altijd aan milieuvervuiling gekoppeld, echter, de techniek is enorm in ontwikkeling en niet uitgesloten kan worden dat auto's in de toekomst op waterstof gaan rijden, dus geen vervuiling meer opleveren voor het milieu. Op dat moment zal het autogebruik weer worden aangemoedigd. In die zin is dit alles betrekkelijk.

De heer Van Essen vindt het terecht dat dit agendapunt geagendeerd is. Het gaat om een belangrijk project waar veel geld in om gaat. In de evaluatie van Beter Benutten 1 wordt het effect op spitsmijding zichtbaar, maar ook dat wat er op de weg gebeurt voor een groot deel door anderen wordt opgevuld; het gaat om reizigers die andere routes kiezen of op andere tijden reizen. De realiteit is veel complexer dan door de

heer Joustra wordt voorgesteld. Dat maakt het lastig om invloed op het beleid uit te oefenen. Het lijkt hem niet verstandig om de gedragsbeïnvloedingprojecten weer geheel ter discussie te stellen. Beter Benutten is destijds niet voor niets door PS geaccordeerd. Gezien deze evaluatie is het wel belangrijk om met name de spitsmijdingsprojecten extra goed te monitoren en te evalueren op effecten, in de context van een dicht stedelijke regio met alle ruimtelijke problematiek van dien. GroenLinks heeft enige zorg over de beperkte voortgang van een aantal projecten van Beter Benutten vervolg. Er zijn vrij veel projecten met vertraging, ook door capaciteitsproblemen. Hij vraagt hoe dat kan en hoe kan worden voorkomen dat dit effect heeft op de totale doorlooptijd van Beter Benutten vervolg. Het is een belangrijk programma en nu lijkt het alsof er een valse start wordt gemaakt. Hoe kan ervoor worden gezorgd dat de achterstand wordt ingelopen?

Mevrouw Hoek wijst op de flexplekken in organisatie, echter, hoe zit het met de flex tijden? Er kan anders gewerkt worden door de tijden anders te organiseren. In die zin wijst zij op de huidige vergadercultuur. Zij illustreert dit met het volgende. Vanochtend is zij om zes uur opgestaan, zat om half zeven in de auto en was op tijd in de provincie. Dat doet zij om te voorkomen dat zij in de file komt te staan maar ze heeft er twintig minuten over gedaan om vanaf het eerste stoplicht Rijnsweerd op het parkeerterrein van het provinciehuis te komen. Dat komt omdat iedereen op een zelfde moment start met werken. De provincie zou het voorbeeld kunnen geven om op een andere manier flexibeler te werken en te vergaderen. Die insteek wil zij GS graag meegeven. Wellicht moet er ook weer op de zaterdag worden gewerkt, zodat het werk over de week meer verspreid gaat worden. In heel bestuurlijk Nederland is het een gegeven dat iedereen op maandagochtend beschikbaar is, terwijl er op vrijdagmiddag vrijwel niemand meer bereikbaar is. Meer spreiding is wenselijk.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof licht toe dat Beter Benutten vervolg pas kort geleden van start is gegaan. Bij de accordering van het project door PS is uitvoerig stilgestaan bij de voortgang van Beter Benutten. Bij Beter Benutten vervolg is daar lering uit getrokken. In het bijgevoegde memo staat dat er gewerkt gaat worden met een effectenmeting. Aan de hand van onderzoek zal het gedrag van reizigers worden gemonitord. Een van de kritiekpunten bij Beter Benutten 1 was nl. dat het gedrag van mensen zich niet altijd makkelijk in cijfers laat uitdrukken. Om die reden wordt gekozen voor een andere manier van meten. Die resultaten zijn nog niet beschikbaar. In de cijfers die nu gepresenteerd zijn en de 8% spitsmijdungen in Utrecht wordt van het totale netwerk uitgegaan. In de landelijke cijfers wordt specifiek gekeken naar de knooppuntentrajecten. Die cijfers zijn er in Utrecht nog niet. Wellicht zal het Utrechtse percentage hoger zijn, wanneer de cijfers met de knooppunten wordt vergeleken. Toch is er nog het nodige te doen in Beter Benutten vervolg. Het artikel waar zojuist aan werd gerefereerd, ging voornamelijk over het project in de regio Twente. Utrecht is een belangrijke draaischijf voor heel Nederland. Veel reizigers verplaatsen zich over een korte afstand van 0 tot 30 kilometer. Het beeld dat files worden veroorzaakt door reizigers die vooral van buiten komen, wordt in Utrecht niet herkend vanuit het programma Beter Benutten. Het programma richt zich voornamelijk op mensen die in de regio wonen en werken. Om die reden wordt nu ingezet op het openbaar vervoer en de fiets. Het onderzoek voor de regio Midden Nederland laat een positief beeld zien. De bekendheid van alternatieven die naast de auto geboden worden is gestegen, maar het percentage van mensen die aangaven dat de maatregelen geen rol hebben gespeeld, is gedaald van 65 naar 56%. Het onderzoek is terug te vinden op "gebruikersonderzoekbeterbenutten 2015". Het spitsmijden en het fraudepercentage komt in de regio Rotterdam uit op 7,5%. In Utrecht wordt er alles aan gedaan om fraude zoveel mogelijk te voorkomen. In Rotterdam ging het om een klassiek spitsmijden project. In Utrecht is één van de projecten een klassiek spitsmijd project, gericht op OV en fiets. Er zijn projecten die vertraging hebben opgelopen, maar de opstartfase van projecten is soms erg lastig. De stuurgroep en het programmateam zet-

ten zich ervoor in om dat te verbeteren. Men dient zich te realiseren dat het Beter Benutten vervolg één van de maatregelen is om mensen te verleiden uit de auto te komen en gebruik te maken van OV of fiets. Ook door infrastructurele projecten en de economische groei is de automobilititeit in de regio toegenomen. Gedeputeerde Verbeek-Nijhof stelt voor in het komend jaar met PS Beter Benutten projecten te bezoeken, om zo meer beeld te krijgen van de maatregelen en de effecten daarvan. O.a. wordt Beter Benutte ingezet om de vnluchtstrook van de A28 voor het OV toegankelijk te maken. Al die projecten moeten eraan gaan bijdragen dat mensen gebruik gaan maken van OV en fiets.

De voorzitter rondt de behandeling van dit agendapunt af.

### **3.4 Statenbrief toelichting op verzonden zienswijze (concept Verkeers- en Vervoerplan, slimme routes, slim regelen, slim bestemmen)**

Deze statenbrief is op verzoek van de SP en GroenLinks ter bespreking geagendeerd.

De heer Van Essen memoreert dat het advies van de vorige ARK eerder in deze vergadering is besproken. Wanneer dat advies ter harte zou worden gekomen, dan leidt dat volgens GroenLinks tot andere keuzes dan in het verleden is gebeurd. GroenLinks ziet dat de gemeente Utrecht dit plan en de aanbevelingen van mevrouw Thoral goed in praktijk brengt. De zienswijze van de provincie Utrecht is toch met enige verbazing door GroenLinks gelezen. De reactie is onevenwichtig en doet niet helemaal recht aan het mobiliteitsplan en de mobiliteitsparagraaf uit het coalitieakkoord. Het gaat veel over de belangen van auto- en OV-reizigers maar de fiets, de kwaliteit van de openbare ruimte, duurzame bereikbaarheid en het dichtstedelijke gebied van de provincie lijken hier en daar wat onder te sneeuwen. In het coalitieakkoord staan duidelijke doelstellingen, nl. verdubbeling van het aantal fietsen tijdens de spits, stimuleren van meest energiezuinige vervoerswijzen en deze bieden de meeste kansen in het stedelijk gebied van de provincie Utrecht. Het verkeersplan van de gemeente Utrecht is een belangrijk element om de provinciale doelen te kunnen realiseren. De doelen komen deels ook terug in de mobiliteitsplannen van de voormalige BRU, waar de provincie inmiddels verantwoordelijk voor is. In de zienswijze van de provincie staat dat de ambities gedeeld worden. Over een deel van het beleid dat daarvoor nodig is, worden zorgen geuit. Op de volgende aspecten wil GroenLinks graag verduidelijking:

Wel of geen groei van autoverkeer in de stad.

In de zienswijze staat dat groei van de stad wat betreft inwoneraantal en werkplekken niet kan zonder groei van automobilititeit. Dat is volgens GroenLinks een wat achterhaalde stellingname. Op nationaal niveau blijkt dat dit de laatste jaren anders is. Het kennisinstituut mobiliteitsbeleid van het ministerie constateert dat sinds 2008 de totale hoeveelheid wegverkeer op de Nederlandse wegen niet meer is gegroeid en zelfs sinds 2010 licht aan het dalen is, terwijl de bevolking in diezelfde periode wel is gegroeid. In de stedelijke gebieden zijn er veel meer mogelijkheden wat betreft verschuiving naar OV en fiets. De nulgroei van automobilititeit in het verkeersplan van de gemeente heeft alleen betrekking op het verkeer binnen de ring, terwijl een groot deel van de bevolkingsgroei daarbuiten plaatsvindt, zoals in Leidsche Rijn. De gemeente Utrecht heeft samen met RWS en de provincie een rekentool ontwikkeld. Het is GroenLinks niet duidelijk waarom in de zienswijze wordt gemeld dat de groei van de stad perse gepaard moet gaan met een groei van de automobilititeit en waar die aanname op gebaseerd is.

Het verkeer op de ringweg.

De verkeersberekeningen tonen aan dat er verkeersgroei op de ring zal zijn, maar die zal er ook zonder het verkeersplan zijn. Verkeer wordt gestimuleerd om niet teveel door de stad te rijden, om de afstanden binnen de stad te beperken; dat kan leiden tot extra kilometers op de ring. Aan de andere kant leidt het plan



ook tot gebruik van OV en fiets, in lijn met het mobiliteitsplan van de provincie. Die effecten lijken elkaar in de doorrekening op te heffen. GroenLinks vraagt zich af waar die aanname in de zienswijze van de provincie op gebaseerd is. Zorg wordt er geuit over mogelijke vertraging van OV-bussen. Het is bekend dat er in de stad locaties zijn waar de OV-bussen vertraging ondervinden door congestie. Dat verdient inderdaad veel aandacht. Dit hangt voor een deel ook samen met de vele wegconstructies in de stad. Als het gaat om de voorrang bij verkeersregelinstanties en verkeerslichten in het plan, worden de hoofdfietsroutes en de hoofd OV-verbindingen op hetzelfde niveau gesteld. Dat lijkt evenwichtig. In het mobiliteitsplan van de provincie staat dat op de hoofdfietsroutes gestreefd wordt naar een maximale wachttijd voor fietsers van 1 minuut. Hoe wordt die ambitie waargemaakt?

Hij vraagt of de gedeputeerde op het voorgaande kan reageren.

De heer Bosman deelt mede dat de SP graag wil weten waarop GS hun zorgen over de bereikbaarheid van hulpdiensten en de doorstroming van het OV baseren. De hulpdiensten zouden pas reageren als er een definitief ontwerp is, maar dat is er nog niet. GS stellen dat OV-Utrecht de zorg onderschrijft, echter, ook dat heeft hij niet kunnen terugvinden.

De SP signaleert ook een groot knelpunt voor het OV, gelet op de voorgenomen dienstregeling, waarbij een afbraak van het netwerk in de wijken wordt geconstateerd. Ook is centralisatie op de "dikke lijnen" zichtbaar. Dat is een gevolg van de bezuinigingen die zijn ingevoerd als de gemeente alleen voor de financiën verantwoordelijk is. Kan de provincie in dat opzicht iets betekenen, teneinde dat knelpunt op te heffen?

Mevrouw Arissen sluit grotendeels aan bij de reactie van GroenLinks, met name over de veronderstelde groei van de automobilititeit die ook haar fractie ter discussie wil stellen. Ook zij heeft vragen over de afstelling van verkeerslichten voor de fiets. Wat betreft de zorg van de provincie omtrent de doorstroming van het autoverkeer om en in de stad, is er een omslag van denken nodig. Mensen moeten gestimuleerd worden om uit de auto te stappen en de fiets of het OV te nemen. Toegankelijker, betrouwbaarder en betaalbaarder OV ten opzichte van de auto is derhalve van groot belang. Daardoor zullen mensen vaker geneigd zijn de auto te laten staan. De PvdD is dan ook van mening dat de provincie de gemeente bij deze enige juiste aanpak zou moeten stimuleren om de leefbaarheid om en in de stad te vergroten in plaats van zorg uit te spreken over de doorstroming en daar teveel nadruk op te leggen. De PvdD vraagt de gedeputeerde de gemeente te helpen om de omslag naar schone vervoersmiddelen ook daadwerkelijk te maken. De provincie zegt in de zienswijze dat ze dat ook wil, maar dat moet meer geconcretiseerd worden. Voorts verwijst spreekster naar het VRU-verkeersmodel. De invoer van gegevens laat veel te wensen over en dat is destijds meermalen in de gemeente besproken en ter discussie gesteld. Er zitten grote verschillen tussen de fysieke autotellingen en de voorspellingen van het VRU verkeersmodel, terwijl fiets en OV ontbreken. Het is lastig iets zinnigs over de doorstroming te zeggen als de gebruikte verkeersmodellen onbetrouwbaar zijn. Het gaat om een voorspelling van de verkeersintensiteit op basis van gegokte groei van de economie, gegokte behoefte aan automobilititeit en de gedroomde maximumsnelheid die niets met de werkelijkheid te maken hebben. Dit heeft de PvdD ook binnen de gemeente Utrecht samen met de Kracht van Utrecht ter discussie gesteld. Zij vraagt om een reactie van de gedeputeerde.

De heer Schaddelee vindt het een goede zaak dat dit punt besproken wordt. Hij vraagt hoe de gedeputeerde tegen groei aankijkt. Het is merkwaardig dat er in de zienswijze zo stellig staat dat stedelijke groei per definitie zorgt voor een toename van autoverkeer. Hij vraagt of de gedeputeerde dat verder kan onderbouwen. De ChristenUnie vraagt zich af of dergelijke groei wel gewenst is en in die zin sluit hij zich aan bij de reacties van de SP, GroenLinks en de PvdD. De vraag werd zojuist gesteld wie er bij de verkeerslichten

voorrang krijgen. De ChristenUnie heeft de voorkeur fietsers en voetgangers de meeste voorrang te bieden boven OV.

De heer Joustra gaat in op de reactie op het vervoersplan van de gemeente Utrecht. Hij kan zich vinden in de woorden van de PvdD die aangeeft dat de modellen die voor het vervoersplan zijn gebruikt niets met de realiteit te maken hebben. De aannames zijn verrassend te noemen. In de reactie van het college staat dat het verkeersplan geen financiële gevolgen heeft voor de provincie. De VVD kan zich daar niets bij voorstellen. Ergens in de reactie is er een aanname van een modelwerkelijkheid die niet van de VVD is. Het plan van de stad Utrecht is ambitieus, heeft visie en is slim, echter, dat geldt ook voor leider Kim Jong-un van Noord Korea, maar iemand die in Seoul woont deelt die mening niet.

De heer Schaddelee vraagt of de heer Joustra het college van de stad Utrecht wil vergelijken met het regime in Noord Korea. Dat lijkt hem tamelijk vergaand.

De heer Joustra antwoordt dat dit beslist niet het geval is. Hij had het over ambitie, visie en slimheid. Die begrippen kunnen als aantrekkelijk worden gekwalificeerd, maar dat is wel afhankelijk van het perspectief dat wordt gekozen. Hij noemde zojuist Noord Korea maar dat heeft niets te maken met het college van B&W van Utrecht.

De heer Schaddelee is blij te horen dat een en ander op een misverstand berust.

De heer Joustra vervolgt dat de stad Utrecht landelijke cijfers heeft gebruikt. Hij wacht nog op antwoorden op de technische vragen die hij hierover gesteld heeft. Het lijkt erop dat het plan van de stad niet slim genoeg was om naar de regio te vertalen. Hij wil er nogmaals op hameren dat een groot deel van het probleem wordt opgelost als alle partijen, die achter dit plan staan, hun kiezers verzoeken uit de auto te stappen. Er is te weinig aandacht voor de onderbouwing. De stad heeft aannames gebruikt, is daarmee gaan rekenen en doet conclusies die de logica tarten. Wanneer 20% van het interne autoverkeer binnen de ring gaat opschuiven, wordt die ring drukker. De tekst stelt dat dit niet erg is, omdat minder mensen uit Bunnik met de auto de ring op rijden. Dat is een absurde aanname. Hij vraagt GS of men wel zeker weet of het plan van de stad Utrecht geen financiële gevolgen voor de provincie heeft.

Mevrouw d'Hondt merkt op dat de zienswijze reeds is ingediend en dat daar niets meer aan te veranderen is. De PvdA onderschrijft de zienswijze wat betreft de zorg over de verminderde doorstroming, ook van het OV, waar de provincie zelf verantwoordelijk voor is. De PvdA stelde in de Utrechtse gemeenteraad dat "je niet alle auto's kunt wegdromen". Daar lijkt het in dit vervoersplan af en toe wel op. Is het wel verantwoord de binnenring te versmallen tot een stadsboulevard en hoe wordt voorkomen dat deze vol komt te staan met ronkende, stinkende auto's? Nu al treden er vertragingen op in het OV en dat is volgens de PvdA niet acceptabel. Zij hoopt dat daarover in de toekomst kan worden gesproken bij het U-OV vervoersplan 2<sup>e</sup> helft 2016. De PvdA sluit zich ook aan bij de kritiek van verschillende partijen over de zienswijze van de provincie dat auto's nodig zijn voor economische groei en voor de groei van de stad; dat is volgens de PvdA een dubieuze stelling. Kan de gedeputeerde dat onderbouwen?

De heer Ijssennagger deelt mede dat de PVV de visie onderschrijft van het college dat het niet mogelijk is het aantal arbeidsplaatsen en inwoners te laten toenemen zonder een toename van de automobiliteit. Toch is het de vraag waarom daarmee in een stad als New York minder problemen lijken te zijn. De PVV is het volstrekt oneens met de PvdD dat de automobilist moet gaan fietsen. Dat zijn geen twee vergelijkbare vervoermiddelen. Waarom gaat het in New York beter? Daar is een metronet maar ook een goed functionerend taxisysteem en dat is in Nederland niet het geval. Taxi's zijn hier veel te duur, een taxi mag niet op straat worden aangehouden, het vergunningensysteem is veel te duur terwijl het goedkoper kan. Onlangs

was spreker in Granada, een stad die vergelijkbaar is met de stad Utrecht, en daar kon hij voor 4,5 euro van de rand van de stad per taxi naar het centrum worden vervoerd. In Utrecht betaalt men daar zo het viervoudige voor. Als dat niet wordt aangepakt, dan krijgt men de automobilist niet op een goede manier uit de auto. Destijds heeft Utrecht besloten de binnenring niet te realiseren en de ring van Utrecht maar over de rijkswegen te leiden, waardoor veel bestemmingsverkeer van Utrecht over rijkswegen rijdt: daardoor loopt het aan alle kanten vast. Wil men de mensen in het OV krijgen, dan moet het OV doorstromen. De PVV onderschrijft de zorg wat betreft de verslechtering doorstroming OV. De automobilist gaat niet met de fiets maar gaat met de auto naar een P&R en is vervolgens bereid gebruik te maken van een goed functionerend flitsend OV-systeem. Uitbreiding van P&R-capaciteit en verbetering van de OV is van groot belang en een wezenlijk onderdeel om de automobilist uit de auto te krijgen. Wanneer de mensen uiteindelijk gebruik maken van het OV, is het niet de bedoeling dat het OV gaat stoppen voor hordes fietsers; het OV dient hoger geprioriteerd te worden dan de fietsers. Sterk afstand neemt zijn fractie dan ook van de bijgevoegde reactie van NMU. Aandacht vraagt de PVV voor de inspraakreacties namens de zeven bewonersorganisaties die opkomen voor de belangen van tienduizenden bewoners, automobilisten en natuur langs de N230. Een en ander bevat zeer goede, concrete reacties die GS wellicht kunnen meenemen. Kan dat nu niet, dan graag wel in de toekomst.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof deelt mede dat de provincie a.s. donderdag een gesprek heeft met wethouder Van Hooijdonk van de stad Utrecht en met RWS. In de reactie van de provincie wordt de stad Utrecht gevraagd een onderbouwing te geven van de stellingen. De keuzes van de stad voor het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan en de consequenties die worden beschreven, worden door GS niet herkend op basis van de cijfermatige onderbouwing die in het provinciehuis is gemaakt. Een daarvan is dat de gemeente Utrecht het uitgangspunt heeft dat de automobiliteit in de stad niet mag toenemen ondanks de groei van het aantal inwoners en het aantal arbeidsplaatsen. De landelijke cijfers voor Utrecht geven aan dat het aantal automobilisten voor deze regio toeneemt. In de crisisperiode was dat anders. Deze commissie vraagt haar een onderbouwing te geven van iets waarover GS de stad om heeft gevraagd, nl. waar de stellingen van de gemeente op zijn gebaseerd. GS zijn van oordeel dat de groei van de stad niet kan plaatsvinden zonder toename van de mobiliteit, waaronder de automobiliteit.

De heer Van Essen begreep dat de nulgroei van automobiliteit in het plan van de gemeente uitsluitend betrekking heeft op het gebied binnen de ring. Die nuancering wil hij wel aanbrengen. GS vragen de gemeente om een toelichting, zo werd net gesteld. Echter, in de zienswijze wordt ook gesteld dat groei niet mogelijk is zonder groei van automobiliteit. Dat vraagt om nadere onderbouwing, omdat dit afwijkt van de landelijke ontwikkelingen. In de provinciale mobiliteitsplannen en het coalitieakkoord wordt gestreefd naar een verdubbeling van het aantal fietsen in de spits. Dat is nogal wat. Hoe kan aan de ene kant een verdubbeling van het aandeel fiets in de spits worden beoogd, maar aan de andere kant het niet groeien van automobiliteit als een onmogelijkheid worden gezien?

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof stelt nadrukkelijk dat het hier gaat om een stelling van de gemeente Utrecht en GS vragen juist om een nadere onderbouwing daarvan, nl. hoe de gemeente een groei van de stad ziet zonder enige toename van de automobiliteit. In de zienswijze wordt aangegeven dat de provincie een andere tendens waarneemt, onverlet het feit dat de provincie ook zelf ambities heeft op het gebied van het mensen verleiden tot meer gebruik van het OV en het stimuleren van het fietsgebruik. De provincie staat ook voor een betrouwbaar en robuust OV-netwerk. De zienswijze van U-OV is bij de stukken gevoegd. De SP vroeg daarom en zij zegt toe dat dit stuk nogmaals zal worden toegezonden. De rijtijden OV staan onder

druk en daar moet zeker aan worden gewerkt. De provincie heeft daarover zorg geuit in de zienswijze. Wat betreft de ideeën van de gemeente Utrecht omtrent stadboulevards, geeft de provincie aan dat het verkeer ergens naar toe moet en dat zal, volgens de provincies, elders files veroorzaken, inclusief OV en hulpdiensten. De provincie vindt dat een ongewenste ontwikkeling. Het gros van de zienswijze ziet erop dat de stad Utrecht om een onderbouwing wordt gevraagd van de maatregelen, omdat de provincie aan de hand van eigen berekeningen een andere conclusie trekt, w.o. financiële consequenties waar ook naar gevraagd wordt. De provincie kan op dit moment geen inschatting maken of het gemeentelijke plan financiële consequenties voor de provincie heeft. Mevrouw Arissen duidde op de verkeersmodellen. De provincie is bezig met de sturingsvisie voor alle vervoersmodaliteiten, auto, fiets en OV. Daarin moeten keuzes worden gemaakt die passen bij het oplossen van knelpunten. Dat betekent dat de ene keer voorrang aan de fiets wordt gegeven en een andere keer aan de auto of de bus, al naar gelang de oplossing van een knelpunt verlangt. De provincie heeft vele vragen aan de gemeente Utrecht gesteld. Er zijn ook veel zorgen geuit die hun grondslag vinden in de eigen berekeningen van de provincie. Zij laat zich graag door de stad overtuigen, vandaar dat er a.s. donderdag overleg plaatsvindt met stad en RWS, juist omdat er veel terugslag van het verkeer is naar de provinciale wegen en snelwegen.

De heer Van Essen vraagt, in verband met de berekeningen die door de provincie zijn gemaakt, wat er in die berekeningen gebeurt met het aandeel fiets in de spits, gelet op de ambitie dat dat aandeel in 2030 zal gaan verdubbelen. Komt die ambitie binnen handbereik?

Willen GS in het overleg met de stad Utrecht, RWS en andere partijen de belangen van de verschillende vervoerswijzen evenwichtig en prominent meenemen, evenals de provinciale doelstellingen die in het coalitieakkoord zijn geformuleerd voor verdubbeling van het aantal fietsers in de spits en het stimuleren van meest energiezuinige vervoerswijzen?

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof merkt op dat de provinciale ambitie voor de fiets betrekking heeft op de gehele provincie en niet alleen op de stad Utrecht. In februari vindt er een bijeenkomst plaats over het fietsactieplan en de hoofdfietsroutes. Zij stelt voor de vraag van GroenLinks in dat verband mee te nemen. Wat betreft de milieuaspecten, merkt zij op dat de gezonde leefomgeving en de introductie van de zero-emissiebussen bij de provincie hoog in het vaandel staan. In de nieuwe concessie van Syntus, die niet alleen betrekking heeft op de stad, staat dat er met de schoonste dieselbussen zal worden gereden. In Amersfoort rijden er al zero-emissie bussen. Ook doen kleinere hybride bussen hun intrede. Separaat wordt daarover met de stad overlegd. Zij benadrukt dat het niet mogelijk is van het ene op het andere moment over te gaan op elektrische bussen. De exploitatie moet betaalbaar blijven terwijl men ook afhankelijk is van een energieleverancier die de noodzakelijke capaciteit aan kan. Al met al wordt er hard gewerkt aan realisering van de ambities uit het coalitieakkoord, maar dan wel in het perspectief van de betaalbaarheid.

De heer Van Essen is, met het oog op het stimuleren van de meest energiezuinige vervoerswijzen, blij dat er gesproken wordt over versnelde vervanging van een deel van de vloot naar elektrisch. Tegelijkertijd wijst hij erop dat de fiets het meest energiezuinige vervoer is. Terecht wordt door de gedeputeerde gewezen op het actieplan fiets. De provincie heeft de ambitie in 2030 het aandeel fiets in de spits te verdubbelen, maar daar heeft de provincie de gemeente Utrecht bij nodig. Hij vraagt of GS kunnen toezeggen dat in het overleg met stad, RWS en andere partijen die doelstelling prominent wordt meegenomen.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof antwoordt dat het actieplan fiets in alle gesprekken wordt meegenomen: ook bij de realisatie-impuls zijn de hoofdfietsroutes een onderdeel. Echter, de provincie heeft wat betreft

de fiets nog geen echte berekeningen voorhanden, maar wel verwachtingen. Zij hoopt dat met de cijfers, die voortkomen uit de fiets-telweek, er beleid en keuzes voor de fiets kunnen worden gemaakt.

De voorzitter rondt de behandeling van dit onderwerp af.

#### **4. TER INFORMATIE**

- 4.1 Statenbrief implementatie Wet Lokaal Spoor**
- 4.2 Memo GS gedeputeerde Pennarts betreffende stand van zaken Oude Hollandse Waterlinie**
- 4.3 Memo GS gedeputeerde Verbeek-Nijhof betreffende rapport Loenerslootsebrug**
- 4.4 Memo GS gedeputeerde Verbeek-Nijhof betreffende maatregelen sociale veiligheid OV Amersfoort**
- 4.5 Statenbrief Driebergen Zeist, start aanbesteding versie 2**
- 4.6 Memo Gs gedeputeerde Pennarts betreffende waarheidsvinding Acacialaan**
- 4.7 Memo GS gedeputeerde Pennarts betreffende afhandeling moties 52, 53 en 55**
- 4.8 Statenbrief beslissing op bezwaar OV-concessie 2**
- 4.9 Statenbrief terugkoppeling notaoverleg MIRT**
- 4.10 Ingekomen memo BRU betreffende regiotaxi Utrecht**
- 4.11 Statenbrief stimulering dienstenontwikkeling ter bevordering van de mobiliteit**
- 4.12 Statenbrief ROK Nieuweweg Noord en Voorpoort**
- 4.13 Statenbrief snelfietsroutes Antwerpen**
- 4.14 Memo GS gedeputeerde Verbeek-Nijhof betreffende overbruggingsregeling Transvision**
- 4.15 Memo GS gedeputeerde Verbeek-Nijhof inzake beantwoording trajectaanpak N212**
- 4.16 Memo GS gedeputeerde Pennarts betreffende de beantwoording technische vraag PvdD over jacht in stiltegebied**
- 4.17 Statenbrief voortgangsrapportage Uithoflijn**

#### **5. SLUITING**

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof heeft zojuist vernomen dat Connexion beroep heeft aangetekend. Zij noemt dat een tegenvaller, ook voor de reizigers. Onduidelijk is of er een voorlopige voorziening wordt aangevraagd. Als dat niet zo is, dan betekent het dat Syntus door moet gaan met de implementatie van de nieuwe concessie.

Niets meer aan de orde zijnde, sluit de voorzitter de vergadering.