

Conceptverslag van de extra vergadering van de Commissie Infrastructuur, Mobiliteit en Economie, gehouden op 3 november 2003 in het provinciehuis te Utrecht t.b.v. behandeling van het Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht.

Aanwezig:

J.L.M.M. Damen (voorzitter), dr. G. Mik (gedeputeerde), M.G.M. Bernard (LPF), mw. drs. M.C. Das (GroenLinks), drs. J.H. Gaaikema (D66), drs. W. de Jong (ChristenUnie), J.F.M. Kloppenborg (GroenLinks), M. van der Kolk (PvdA), drs. J.A.J. Konings (VVD), J. Konijnenbelt (CDA), mw. D. Lamers-Tiecken (VVD), mr. A.G. van Malenstein (PvdA), mw. H. Nap (CDA), W. de Niet (CDA), drs. J.P. Overbeek (PvdA), drs. W.M. van der Poel (CDA), mr. drs. F.T.M. Rohof (VVD), C.J. van Tuijl (SGP), drs. R.E. de Vries (D66), L. de Vries (SP)

Van ambtelijke zijde aanwezig:

De heren: Kok, Kuypers, De Reuver, Wessels, Graafhuis (adjunct-griffier), mw. Trip (commissiesecretaris) en mw. Thuis (extern notuliste)

Afwezig met kennisgeving:

A.J. van Bokkem (PvdA)

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering om 19.00 uur met een hartelijk welkom aan de aanwezigen.

2. Mededelingen

Met kennisgeving is afwezig de heer Van Bokkem. De heer Overbeek vervangt hem.

De voorzitter licht de gang van zaken toe voor het verloop van deze extra vergadering, die geheel in het teken staat van het SMPU. Na iedere inspreker krijgt de commissie gelegenheid tot het stellen van vragen.

Spreker geeft vervolgens het woord aan de eerste inspreker.

a. De heer Kappe namens bewonersbelangen Maarn/Maarsbergen en namens Vereniging Maarn/Maarsbergen Natuurlijk.

De heer Kappe licht het standpunt van bewonersbelangen en de vereniging toe aan de hand van een notitie. Deze notitie is als bijlage aan dit verslag gevoegd. Korthedshalve zij verwezen naar de inhoud.

Desgevraagd door de heer Kloppenborg antwoordt de heer Kappe dat de plannen van Rijkswaterstaat volgend jaar ter visie worden gelegd.

b. De heer Vriend namens de wijkcommissie Zandweg-Oostwaard uit Maarssen

De heer Vriend licht het standpunt van de wijkcommissie toe aan de hand van een notitie. Deze notitie is als bijlage aan dit verslag gevoegd. Korthedshalve zij verwezen naar de inhoud.

De heer Van der Kolk vraagt of de wijkcommissie zelf al heeft nagedacht over alternatieve oplossingen. De heer Vriend antwoordt dat gedacht is aan het verleggen van het tracé naar het industriegebied - waar andere milieueisen worden gesteld - of achter de Gageldijk.

De voorzitter verzoekt de inspreker de mogelijke alternatieven schriftelijk via de griffie aan de commissieleden te doen toekomen.

De heer Kloppenborg vraagt in hoeverre het probleem door de gemeente Maarssen is gesignaleerd. De heer Vriend stelt dat er gesprekken met de gemeente plaatsvinden, maar dat het een regionaal probleem is, dat ook het SMPU aangaat.

c. Mevrouw Kluit van de Natuur- en Milieufederatie Utrecht

Mevrouw Kluit licht het standpunt van de federatie toe aan de hand van een notitie. Deze notitie is als bijlage aan dit verslag gevoegd. Korthedshalve zij verwezen naar de inhoud.

De heer Rhof vraagt – gezien de groei van de automobiliteit - waar de zinsnede ‘De wegenstructuur in de provincie Utrecht is in onze ogen voltooid’ op is gebaseerd en of de federatie ook oog heeft voor de mobiliteitsbehoefte die bij de burgers bestaat.

Mevrouw Kluit antwoordt dat meer wegen op zich meer automobiliteit uitlokt en het bereikbaarheidsprobleem niet oplost. De federatie wil dat de mensen kunnen gaan waar ze willen zonder dat dit tot enorme schade aan het milieu leidt. Er wonen nu teveel mensen rondom en naast de wegen. De heer De Vries (SP) vindt het een goed idee om een hoorzitting te organiseren over de lange termijn visie op de mobiliteit. De heer Van der Poel vraagt of hij het goed heeft begrepen dat de federatie de mobiliteitstoets als een soort verplichting voor bedrijven wil

opleggen (vervoerplan indienen). Mevrouw Kluit stelt dat bedrijven van een bepaalde grootte een vervoerplan zouden moeten maken om te bezien hoe met andere mobiliteiten naar het bedrijf kan worden gekomen. In de mobiliteitstoets van de provincie gaat het met name over ruimtelijke aspecten. De federatie zou graag zien dat de provincie inzet op het selecteren van geschikte bouwlocaties. Hierover zou dan wel in het SMPU en het streekplan iets moeten worden opgenomen. Het gaat dus niet over bedrijven maar met name om ruimtelijke plannen. Desgevraagd door de heer Overbeek zet mevrouw Kluit uiteen wat wordt bedoeld met het 'aan elkaar koppelen van auto's'. Door het toepassen van deze techniek ontstaat meer ruimte op de weg, hetgeen de veiligheid bevordert.

d. Mevrouw Geessink namens de Stichting Het Utrechts Landschap

Mevrouw Geessink licht het standpunt van de stichting toe aan de hand van een notitie. Deze notitie is als bijlage aan dit verslag gevoegd. Korthedshalve zij verwezen naar de inhoud ervan.

De heer De Jong vraagt of er een indicatie van de kosten voor de twee extra faunapassages kan worden gegeven. Mevrouw Geessink stelt dat het met name gaat om het opnemen van één grote passage bij de plantage Willem III, waarvoor de kosten ca. € 2 mln. bedragen.

e. De heer Mouwen namens Verkeersgroep Zeist over het fietspad Uithof/Zeist

De heer Mouwen licht het standpunt van de verkeersgroep toe aan de hand van een notitie. Deze notitie is als bijlage aan dit verslag gevoegd. Korthedshalve zij verwezen naar de inhoud ervan.

De heer Mouwen antwoordt op de vraag van mevrouw Lamers dat de Bisschopsweg en de Burgseweg behoren tot de gemeente De Bilt, de Noordweg en de Tolkenlaan tot Zeist en de Grotelaan tot Bunnik. De betrokken gemeenten zijn, op verzoek van de verkeersgroep, in het voorjaar bij elkaar geweest.

f. Mevrouw Heerma-Vos namens het Platform Groene Ruimte uit Driebergen

Mevrouw Heerma licht het standpunt van het platform toe aan de hand van een notitie. Deze notitie is als bijlage aan dit verslag gevoegd. Korthedshalve zij verwezen naar de inhoud ervan.

f-1. De heer Schüler namens de Werkgroep Natuurlijk Zeist West

De heer Schüler verwoordt het standpunt van de werkgroep als volgt. In aansluiting op de insprekers Mouwen en Heerma inzake de gesplitste aansluitingen wijst spreker erop dat juist op de N225 kansen liggen om het station goed te ontsluiten met HOV. Inzake het fietspad wijst hij erop dat het niet alleen om een ecologisch, maar ook om een cultuurhistorisch heel waardevol gebied gaat. Op het moment dat in dat gebied een fietspad wordt aangelegd is er sprake van zware structuren in een mooi en kwetsbaar gebied, waardoor het genoeg dat eraan wordt beleefd, wordt weggenomen. De commissie wordt gevraagd hier kritisch naar te kijken en het nut van het fietspad af we wegen tegen de waarden die daarmee worden opgegeven.

Mevrouw Lamers begrijpt niet waarom het gebied te kostbaar is om er een fietspad aan te leggen. De heer Schüler antwoordt dat op een bepaald punt waar het fietspad moet komen, sprake is van groen, landschap en watergang. Als daar wordt geasfalteerd ('fietsasfalt') kan een totaal andere beleving van het landschap worden verkregen en wordt er afbreuk gedaan aan het genot van het fietsen aldaar.

g. De heer Hoestra namens ROVER

De heer Rover licht het standpunt van de vereniging toe aan de hand van een notitie. Deze notitie is als bijlage aan dit verslag gevoegd. Korthedshalve zij verwezen naar de inhoud ervan.

De heer De Vries (SP) vraagt of de verbinding tussen Almere/Amersfoort/Veenendaal/ Nijmegen een intercitypotentie heeft. De heer Hoestra beantwoordt dit bevestigend. Op lange termijn kan de allure van deze spoorwegverbinding aanzienlijk worden vergroot.

De voorzitter constateert dat de zich aangemelde insprekers van de gemeenten Loenen en Wijk bij Duurstede niet aanwezig zijn.

Spreker bedankt alle insprekers voor hun inbreng en last een korte schorsing in.

De voorzitter heropent de vergadering en stelt het agendapunt Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht (SMPU) aan de orde.

De heer Rohof spreekt allereerst zijn waardering uit voor de wijze van totstandkoming van het SMPU. Hij gaat op de volgende aspecten van het voorstel in.

(Auto)mobiliteit

Uit de inhoud van met name het analysedocument is af te leiden hoe belangrijk de auto is als vervoermiddel in de provincie Utrecht. De capaciteit van de wegen in Utrecht is echter niet voldoende, hetgeen ook in het analysedocument heel nadrukkelijk tot uiting komt. De auto mag zeker niet het enige vervoermiddel zijn, maar is

naar de mening van de VVD een buitengewoon belangrijk vervoermiddel waarmee in het beleid van de provincie rekening mee dient te worden gehouden. Van de € 269 mln. wordt € 105 mln. beschikbaar gesteld voor congestiebestrijding. De VVD is van mening dat dit bedrag op het totaal toch aan de lage kant is en dat voorstellen over het vrijmaken van meer middelen binnen die € 269 mln. moeten worden gevonden. De fractie erkent echter dat de marges smal zijn.

Categorisering van de wegen

De categorisering kiest als uitgangspunt: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. De fractie voelde zich aangesproken door de inspraakreactie van de Kamer van Koophandel, namelijk dat de wegen moeten worden gezien vanuit een integrale invalshoek. De zorg bestaat dat de problemen te gemakkelijk worden benaderd, omdat voldoende capaciteit op de stroomwegen naar de mening van de VVD nog lang niet is gerealiseerd. De fractie denkt dan ook dat alvorens wordt overgegaan tot de invoering van erftoegangswegen, eerst de capaciteit op de stroomwegen voldoende moet zijn. Hiertoe zou kunnen worden gedacht aan de benuttingmaatregelen zoals verwoord in de Spoedwet, maar wellicht is het verstandiger om uit te gaan van de voorstellen zoals die in het MIT zijn opgenomen, namelijk dat alleen bij structurele capaciteitsaanpassing zou kunnen worden overgegaan tot de categorisering van de wegen zoals die in het SMPU zijn voorgesteld.

Onderzoek naar de ontsluiting van Nationaal Park De Heuvelrug

Terecht wordt ook in de inspraak veel aandacht gevraagd voor het kwetsbare gebied bij Doorn. De VVD zou kiezen voor een integrale benadering van en een breed onderzoek naar de ontsluiting van De Heuvelrug, in nauwe samenspraak met de betrokken gemeenten. Hiertoe moeten dan wel alle alternatieven worden betrokken. De geopperde mogelijkheden van het SMPU zouden derhalve even in de ijskast moeten blijven tot het onderzoek is voltooid.

Financiering van het Randstadspoor en het regionaal spoorvervoer

In het coalitie-akkoord is de mogelijkheid opgenomen dat er een potje is van € 50 mln. waaruit de voorfinanciering van een aantal projecten kan plaatsvinden, waaronder het Randstadspoor. De VVD is vóór de € 2 mln. vóór de voorfinanciering van het Randstadspoor, maar is van mening dat de € 2 mln. uit het SMPU-budget, naast de € 50 mln. van het coalitieakkoord, ook goed aan andere projecten zou kunnen worden besteed (bijv. automobilititeit).

Subsidies voor openbaar vervoer

De VVD respecteert de afspraken uit het coalitie-akkoord, maar wil wel graag beklemtonen dat zij het belangrijk vindt dat de exploitatie van openbaar vervoerlijnen in beginsel rendabel moeten zijn. Uit het analysedocument blijkt dat 58% van de treinverbinding tussen Utrecht en Arnhem vertraging ondervindt. In het SMPU staat dat de spoorverdubbeling van Utrecht naar Driebergen wel gepast is, maar dat het bij Driebergen moet ophouden. De VVD wil hier graag een nadere verklaring voor.

Ambities ten aanzien van het verkeersveiligheidsbeleid

De provincie maakt heel veel geld vrij voor verkeersveiligheid, een ook voor de VVD-fractie zeer belangrijk punt. Toch rijst de vraag of er wellicht bezuinigingen zijn te realiseren met meer efficiëncymaatregelen en wat de marginale waarde is van iedere extra euro die hieraan wordt besteed. Hij vraagt zich af of het budget van € 75 mln. een gepast budget is en of wellicht kan worden gekeken naar een wat andere invulling en meer prioritering, zodat ook de congestievorming beter kan worden bestreden.

Kwaliteit van de leefomgeving

De VVD is van mening dat moet worden gelet op het draagvlak van mogelijke maatregelen bij de burgers. De VVD vraagt aandacht voor enerzijds de kwaliteit van het milieu en anderzijds het maatschappelijk rendement en handhaafbaarheid van maatregelen.

Ketenmobiliteit

In het voorstel wordt hiertoe een aantal zeer waardevolle opmerkingen gemaakt. De VVD is voorstander van transferia. De fractie maakt zich wel grote zorgen over het toch problema-tisch functioneren en exploiteren van een aantal transferia in de provincie Utrecht. Indien er veel wordt geïnvesteerd in transferia, zal ook moeten worden gekeken naar de redenen waarom de huidige transferia onvoldoende functioneren.

Vestigingsbeleid

De VVD maakt zich hierover zorgen en vraagt zich af of het vestigingsbeleid is bedoeld als vervanging van het locatiebeleid en of het moet worden gezien als een extra administratieve last voor het bedrijfsleven. Wellicht dat, mede in relatie tot het streekplan, kan worden aange-geven wat de exacte bedoelingen zijn van het vestigingsbeleid.

Goederenvervoer

De groei van het goederenvervoer is gigantisch (plus 86%) en toch wordt in het SMPU gezegd dat spoorvervoer geen speerpunt van beleid is. Dat acht zijn fractie vreemd. Indien ernaar wordt gestreefd de belasting van de automobilititeit terug te brengen is het goederenvervoer over het spoor en ook middels de scheepvaart een belangrijke maatregel. De VVD vraagt zich dan ook af of hier wellicht voor een andere insteek moet worden gekozen.

Dynamisch verkeersmanagement

De VVD is zeer onder de indruk van het DVM en vraagt zich af of naar analogie van de voorbeelden (bijvoorbeeld A4) niet moet worden bekeken of er in de provincie een soortgelijk project kan worden opgezet (knooppunt Hoevelaken), om zodoende ook de voorbeeldwerking van het DVM meer te kunnen beklemtonen.

Prijsbeleid

In het SMPU wordt melding gemaakt van het feit dat PS bij de totstandkoming van de discussie over BOR is overeen gekomen dat gedifferentieerde kilometerheffing tot de mogelijkheden moet behoren. De verwoording hiervan in het SMPU is naar sprekers mening nooit het standpunt van PS geweest. PS hebben altijd nadrukkelijk aangegeven dat zij een differentiatie naar plaats als ongewenst oordelen. De VVD-fractie wil daar aan vasthouden en sluit aan bij de opmerking van het college dat prijsbeleid, gezien de wettelijke mogelijkheden, niet eerder aan de orde komt en ook niet eerder aan de orde kan zijn, alvorens het Rijk daarvoor de mogelijkheden heeft geschapen.

De heer Kloppenborg stelt allereerst veel waardering te hebben voor de kwaliteit van de ambtelijke inbreng ten aanzien van het SMPU. Hij belicht de volgende aspecten.

Mobiliteit

De vraag kan worden gesteld wat er in de provincie Utrecht op het gebied van mobiliteit mogelijk is, tegen aanvaardbare kosten en binnen alle randvoorwaarden van leefbaarheid en duurzaamheid. GL steunt een aantal elementen uit de visie van het BRU, zoals die zijn verwoord in het concept- RVVP. Het idee van een mobiliteitstoets spreekt GL aan, waarbij echter wel de milieuaspecten nadrukkelijk moeten worden betrokken.

Openbaar vervoer

Cruciaal is de tijdige en bij voorkeur versnelde aanleg van het Randstadspoor. Het is een goede zaak dat het college hiertoe een voorstel tot voorfinanciering doet. Het is voor GL niet helder wat exact met het genoemde bedrag moet worden bewerkstelligd: wat is bijvoorbeeld optimaal nuttig en haalbaar, op financieel gebied maar ook qua planning en uitvoering. De fractie zou hiertoe graag meer toelichting willen. De ambitieuze visie van het SMPU wordt naar de mening van GL nog niet voldoende vertaald in programma's en de financiering daarvan. Het is goed dat GS voorlopig de rijksbezuinigingen op de exploitatie compenseren, maar er is meer nodig dan compenseren en bijschrijven. Een bedrag beschikbaar stellen voor een experiment gratis openbaar vervoer klinkt leuk, maar wat wordt precies met zo'n bedrag gedaan. GL is hier benieuwd naar, want zij wil integraal kijken naar de marktpositie van het openbaar vervoer. In dit kader is ook de koppeling met bijvoorbeeld transferiaknooppunten en regioabonnementen heel belangrijk. Indien met beprijzing of andere instrumenten het Randstadspoor eerder wordt gerealiseerd, is ook een serieuze toename van het aandeel van het openbaar vervoer mogelijk. Hierbij moet ook de regio Amersfoort in beeld worden gehouden en is er een grote verbetering mogelijk door de spoorverbinding Amersfoort-Veenendaal te realiseren. In het landelijk gebied zal met name de creativiteit moeten worden aangewend via aanbesteding, met een goede mix tussen verdienende en betalende lijnen. GL wil weten of in de concessievoorwaarden voor het openbaar vervoer die op 20 november a.s. worden besproken, ook milieueisen zijn opgenomen.

Automobiliteit

Om de automobiliteit, vooral op het rijkswegennet, op te vangen dient kritisch te worden gekeken naar de functie van het provinciale wegennet. Het is in dat kader een goede zaak dat GS het wegennet van De Heuvelrug integraal nader onderzoeken. Hierbij moet ook worden gekeken naar de ecologische en recreatieve ambities. GL is van mening dat ook een econduct zou kunnen worden geplaatst bij Huis ter Heide, ter hoogte van de Sterrenberg. Waar provinciale wegen in het Nationaal Park De Heuvelrug belangrijke ecologische infrastructuur doorkruisen, kan ook worden gedacht aan het verlagen van de max. snelheid tot 60 km per uur en de weg hiertoe inrichten. GL ziet nog steeds niets in de gesplitste aansluiting van de A12 bij Zeist en Driebergen en ondersteunt het pleidooi voor de ongelijkvloerse spoor kruising.

De bouw van Leidsche Rijn heeft grote (mobiliteits)gevolgen voor het wegennet rond de stad Utrecht: congestie, maar ook gevaar voor de volksgezondheid door de luchtverontreiniging. Het is twijfelachtig of de Europese normen wel worden gehaald en mede daarom stelt GL voor om in dit deel van de ring om Utrecht een proef te nemen met max. 80 km/uur. Dit zou ook zinvol zijn bij de N230. Van de MER-oplossing die nu wordt voorgedragen ten aanzien van de N201 bij De Ronde Venen kan worden afgevraagd of dit de juiste is en of er alternatieven kunnen worden aangedragen (aquaduct). GL is benieuwd hoe de fietsinfrastructuur in samenspel met Agenda 2010 wordt afgewikkeld. Hij is het met de insprekers eens dat er een aangepaste oplossing voor het fietspad Zeist/De Uithof moet komen.

Tot slot is het van belang de overschrijdingen van grenswaarden luchtkwaliteit in de gaten te houden en voor de betreffende situaties een plan van aanpak gereed te hebben.

De heer Gaaijema sluit zich aan bij de eerder geuite complimenten aan iedereen die heeft meegewerkt aan de totstandkoming van het SMPU. De documenten zijn helder, goed leesbaar en leiden tot heldere conclusies. De splitsing die is gemaakt in analyse, beleid en uitvoering spreekt D66 zeer aan en de analyse is goed onderbouwd

met cijfers. Het beleidsdocument is in de ogen van de fractie wat mager en er wordt weinig creativiteit in terug gevonden. Ook het ambitieniveau is niet hoog genoeg en de integrale beleidsvisie wordt niet meer terug gevonden. In de doelstellingen wordt weinig terug gevonden van de vele metingen die bij de analysestukken zijn opgegeven, hetgeen weer zijn weerslag heeft op het uitvoeringsdocument.

Een ander punt in dit document is dat blijkt dat 68% van het te besteden bedrag van € 269 mln. naar bestaande plannen gaat en slechts 32% nieuw beleid betreft, hetgeen D66 ook mager vindt. Het meeste nieuwe beleid is te vinden op het gebied van verkeersveiligheid. Spreker verwijst naar blz. 2 van het uitvoeringsdocument (punten 4 en 5: aanpak diverse wegvakken en kruispunten). De € 34 mln. hiervoor is nog ongedefinieerd en D66 spreekt van een gemiste kans. De fractie meent dat in het kader van mobiliteit ten aanzien van de visie 2030 niet teveel moet worden gekeken naar bestaande plannen en technieken, maar juist naar moderne technieken en hulpmiddelen.

Randstadspoor: De fractie steunt het gegeven dat voorfinanciering indien noodzakelijk dient te worden opgenomen in het SMPU.

Fietsinfrastructuur: De fractie wil graag ter plekke gaan kijken waar eventuele problemen zijn, om zodoende een goed oordeel te kunnen vormen.

EHS: De faunapassage bij de N225 ter hoogte van Amerongen vormt een omissie in het SMPU en D66 wil nadrukkelijk bezien in hoeverre het alsnog mogelijk is deze passage te realiseren.

Hij plaatst verder de volgende kanttekeningen bij het SMPU:

Wegen: Bij de fractie leeft de indruk dat dit aspect wel erg naar voren wordt gehaald. Er zullen ongetwijfeld andere mogelijkheden zijn dan verbetering, vernieuwing of aanleg van nieuwe wegen. Eén daarvan is het zorgen voor een goed openbaar vervoer.

Openbaar vervoer: De pogingen om het openbaar vervoer te verbeteren komen niet echt uit de verf. De provincie wil en heeft een regietaak en kan die ook in dit geval ten volle benutten. Door samenwerking met in eerste instantie andere overheden, maar ook met vervoersinstanties (ROVER etc.) kan tot een integrale en geïntegreerde aanpak worden gekomen. Met minder middelen en het slimmer inrichten van het OV-netwerk kunnen goede oplossingen worden gevonden. Deze worden echter niet teruggevonden in het SMPU, hetgeen de fractie betreurt.

Goederenvervoer: D66 is van mening dat meer mogelijkheden dienen te worden gezocht bij de binnenvaart. De infrastructuur hiertoe is nog niet volledig uitgenut. Er kan derhalve worden gesproken van een gemiste kans, omdat de binnenvaart immers ook behoort tot 'Utrecht, de draaischijf van Nederland'.

Brug bij Mijdrecht: Deze vormt een doorn in het oog en de oplossing voor een doorgang onder de Amstel verdient zeker de voorkeur.

De heer De Jong kan zich in zijn algemeenheid aansluiten bij de opmerkingen dat het SMPU een evenwichtig plan en een goede reactie op de inspraak is. Er blijft echter een algemeen gevoel van onrust, namelijk dat het plan niet ambitieus genoeg is en dat diverse situaties over tien jaar nog dezelfde zijn. Hij vraagt zich af waarom de provincie dit plan niet benut om Utrecht nog veel meer op de kaart te zetten als het gaat om een provincie met een integrale visie op mobiliteit en Utrecht als integraal onderdeel van de Deltametropool (waartoe ook het buitengebied hoort), niet alleen in de analyse maar juist ook in het uitvoeringsprogramma. De unieke kwaliteiten moeten worden uitgebuit en Utrecht moet niet op dat provinciale niveau blijven steken, maar meer mondiaal denken. Daarbij gevoegd vindt de CU ook dat bedrijven en burgers verantwoordelijkheid moeten dragen voor het gebruik en beheer van hun leefomgeving, hetgeen niet betekent dat mobiliteit een grondrecht en een natuurverschijnsel is. De mensen mogen er best wat voor over hebben. De mobiliteit is te goedkoop, aldus de CU, en dit mag niet leiden een 'American way of life'. Om het unieke landschap en de positie in de Deltametropool te behouden moet worden nagedacht over de wijze waarop de mobiliteit vorm moet krijgen. Naast de maatregelen genoemd in het plan, moet er méér gebeuren. De fractie is vóór het instellen van een experimentenpot mobiliteit en er moet meer dan nu worden betaald voor het gebruik van de wegen. Dit geld (van de automobilist) kan ook worden gestoken in openbaar vervoer, fietsprojecten en carpoolen. Deze financiële middelen kunnen worden verkregen door het naar voren halen van het beprijzen en uit de opcenten van de motorrijtuigenbelasting (opplussen tot een 'opdubbeltje'). Het opplussen van de opcenten is al door het college voorgesteld. Het beprijzen moet aansluiten bij het nationaal beleid en Utrecht kan hiertoe initiatieven nemen. Terzake de opcenten gaat het om autobezit, terzake beprijzing gaat het om autogebruik en er zijn keuzes te maken in het autogebruik. De CU stelt voor die keuzemogelijkheden daadwerkelijk aanwezig te laten zijn en te vergroten door te investeren in het openbaar vervoer. Door mw. Lamers en de heren Van der Poel en Rohof worden bij de gedachte van een extra verhoging van de opcenten MRB kritische kanttekeningen geplaatst. De heer De Jong stelt dat het zijn fractie niet gaat om 'autootje pesten' of 'Jan Modaal' uit de auto jagen. Hij benadrukt dat het er om gaat dat er ambitieuzer moet worden gekeken naar het openbaar vervoer op de langere termijn, waaraan een prijskaartje hangt, wat betaald kan worden met het "extra opdubbeltje". De CU zal wellicht met voorstellen hiertoe in de statenvergadering komen.

De heer De Vries stelt allereerst dat de provincie waardering verdient voor het kritisch zelfonderzoek aangaande haar historische rol in het verkeer en vervoer. Hij snijdt de volgende punten aan.

Historie/evaluatie

De vraag kan worden gesteld of het SMPU voldoet aan de eisen die de provincie zichzelf stelt betreffende het zijn van de 'presterende provincie van de toekomst'. Het plan van aanpak is bestuurlijk ondoorzichtig. De uitvoering van het verkeersbeleid blijft een warboel van rijksingrepen, regionale en bovenregionale afspraken en financiële constructies. De bestuursstructuur werpt bij de SP de vraag op of de provincie hier niet aan ten onder gaat, alsook de vraag hoe deze ontwikkeling democratisch kan worden gecontroleerd. De SP is van mening dat gebleken is dat belangrijke uitvoeringsprogramma's door zwalkend beleid uit Den Haag werden getorpedeerd (bijv. OV-beleid en Randstadspoor). De belofte in het SMPU dat de provincie wat het openbaar vervoer betreft verder werk gaat maken van privatiseren van het OV-netwerk, is wat de SP betreft slecht nieuws. Daarom ook zal naar de mening van de SP de provincie moeite hebben om de regierol waar te maken en de beloofde prestaties te realiseren. Het zal ook naar de burgers toe een moeilijk verhaal worden om het doel en nut van de provincie uit te leggen.

Visie op hoofdlijnen

De SP vindt weinig terug van haar visie op mobiliteit in het SMPU. Het plan brengt niet het gewenste evenwicht in de provincie wat betreft bereikbaarheid, doelmatigheid en het verminderen van de negatieve effecten van verkeer op de leefomgeving. De ambitie van de provincie op de OV-taak is armoedig te noemen en er worden veel lapmiddelen opgenomen om de gevolgen van automobiliteit te verhelpen. De SP volgt met aandacht de ontwikkeling van de Deltametropool. De nadruk van dit project ligt op de relatie Utrecht / Amsterdam / Rotterdam en heeft daardoor veel invloed op het westelijk deel van de provincie. De relatie van Utrecht en Amersfoort met Almere is minder duidelijk en gezien de geplande groei van Almere wordt een spoorverbinding met Amersfoort noodzakelijk. Volgens de SP is een Noord-Zuidverbinding van Almere met Amersfoort, Veenendaal, Rhenen, Kesteren en Nijmegen een volwaardige intercityverbinding. De SP vindt het dan ook merkwaardig dat het SMPU in relatie tot de Ponlijn hierover zwijgt en pleit er dan ook voor om serieus te spreken over genoemde Noord-Zuid as.

Goederenvervoer

De suggestie die in de inspraaknota werd gedaan om te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor overslagpunten in Veenendaal, Amersfoort en Woerden zijn interessant. De SP wil ook wijzen op de mogelijkheden van Vianen. Helaas biedt het richtprogramma geen of nauwelijks middelen om bij te dragen aan het benutten van de waterwegen en de visie van de provincie op de rol van het goederenvervoer over het spoor is lusteloos. De toekomstbeelden die het vervoerssysteem GOVERA presenteert verdienen alle lof. Dit 'bestuurdersproject' kostte wel veel geld en was het de enige post die de SP kon vinden waar de waterroutes aan de orde komen. De rol van de provincie in het project was naar de mening van de SP niet duidelijk. De fractie vraagt zich af of uit de allerlaatste post van € 37 mln. van het richtprogramma ook het noodzakelijke onderhoud aan de provinciale waterwegen wordt verricht. De belofte die het DVM biedt om de doorstroming te bevorderen, moet volgens de SP vooral dienen om het goederenvervoer in juiste banen te leiden. Het experiment bij Nieuwegein waar vrachtverkeer mede gebruik maakt van de busbanen verdient uitbreiding. De SP verwacht meer inspanning van de provincie om de goederenstromen van de wegen af te leiden en meer werk te maken van vervoer over water en spoor.

Fietsverkeer

Een overzicht van ten uitvoer gebrachte projecten leidt tot de conclusie dat er op dit gebied nog niet veel is bereikt. Dit is ook de analyse van de provincie. Naar de mening van de SP moet bij de aanleg en reconstructie van wegen vooral ook worden gekeken naar de wijze waarop de rijwielroutes wordt vormgegeven. Er staat een massieve investering voor fietsverkeer, maar er zou volgens de SP veel meer bereikt kunnen worden tegen minder kosten, indien de provincie de toegang voor autoverkeer op bestaande secundaire wegen beperkt. Het zal de veiligheid voor de weggebruikers bevorderen en tevens het sluipverkeer terugdringen. De SP beveelt aan hiervan bij de definitieve vaststelling van Agenda 2010 werk te maken.

Veiligheid

De SP schaart zich achter de maatregelen zoals voorgesteld in het SMPU, maar stelt vast dat deze een gevolg zijn van de keuze van de overheid voor automobilisme. Het is niet reëel de overheid aan te spreken op het verkeersgedrag van de burgers, wel speelt de overheid een rol in de handhaving van de regels, de organisatie van het verkeer en in het zodanig inrichten van het wegennet dat de veiligheid voor alle deelnemers wordt bevorderd. De SP gaat akkoord met de voorgestelde investeringen aan het provinciaal wegennet en dus met de investering van € 47 mln. in veiligheid. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is het terugbrengen van de maximum snelheid een belangrijk instrument. De SP mist in het veiligheidsbeleid een ambitie en een investering in hulpdiensten, evenals instrumenten om de regels te handhaven.

De fractie vindt het enigszins vreemd dat bij kwaliteit leefomgeving de investering routekaart gevaarlijke stoffen wordt opgevoerd. Tenslotte mist de SP een visie op en de noodzakelijke investeringen in veilig vervoer over water en spoor.

Kwaliteit leefomgeving

Ook hier wordt weer veel geld geïnvesteerd in autowegen en autovoorzieningen. De opvatting van minister Peijs over het beperken van de maximum snelheid tot 80 km/u op rijkswegen door woongebieden is een krachtige steun voor het behalen van de gestelde doelen op het gebied van milieuoverlast. Het verbaast de fractie dat de veiligheid in het goederenvervoer geen deel uitmaakt van het veiligheidsbeleid van de provincie, maar wordt opgevoerd bij herstel van de leefbaarheid. Het is voor de SP duidelijk dat veel veiligheid is te winnen door nut en noodzaak van transportbewegingen tegen het licht te houden. Voor controle en handhaving zijn echter geen acties ontwikkeld en middelen beschikbaar.

Openbaar vervoer

De visie van de provincie op het gebied van OV is lusteloos en de ambitie is naar de mening van de SP volstrekt onvoldoende. Met verbazing heeft de fractie kennisgenomen van de wijze waarop in de provincie het OV wordt georganiseerd; bevoegdheden van BRU en provincie lopen over en door elkaar heen. De SP vraagt zich af of de provincie wel de regie en de autoriteit heeft om de gestelde doelen waar te maken.

Benutting autosnelwegen

De categorisering van de provinciale wegen is naar de mening van de SP een prima idee.

Het streven naar 30 km/u op de provinciale wegen in de kernen zou de doorstroming kunnen hinderen, hetgeen ook een argument kan zijn om de randwegen aan te leggen, waar de SP niet vóór is.

De heer Van der Poel stelt allereerst dat de wijze van de opstelling en de kwaliteit van het plan het CDA vertrouwen geeft in de concrete uitvoering. De fractie complimenteert de samenstellers eveneens voor de wijze waarop met de inspraak is omgegaan. De fractie ziet wel graag dat in samenspraak met de communicatieadviseur van de statengriffie nogmaals goed wordt gekeken naar de wijze waarop de inspraak heeft plaatsgevonden en hoe deze kan worden verbeterd. Naast de betrokkenheid van organisaties zou nog meer de betrokkenheid van burgers bevorderd moeten worden, vooral bij dit soort plannen.

Categorisering van wegen

In het SMPU wordt een aantal wegen gecategoriseerd als erftoegangsweg. Kenmerkend voor deze wegen zijn de alternatieve routes via parallel liggende snelwegen. Van de erftoegangswegen wordt gesteld dat deze kunnen worden afgewaardeerd. Het CDA meent dat inderdaad lagere snelheden de leefbaarheid ten goede komen, echter, ook duidelijk is dat de filegevoeligheid van provinciale wegen niet afhankelijk is van de maximaal toegestane snelheid. Maatgevend is de capaciteit van bijvoorbeeld kruisingen. Een ander argument tegen het afwaarderen middels de term erftoegangswegen is dat deze wegen door de lagere snelheid minder geschikt worden als verbindende OV-lijn. De busroute wordt langer en de bus zal ook vaker moeten halteren, met alle opstoppingen van dien. Het probleem spitst zich met name toe op de N228 en de N225. Het CDA vraagt hier nadrukkelijk naar te kijken en niet eerst af te waarden en dan af te wachten of de rijkswegen worden verbreed. Er zou meer sprake moeten zijn van een locatie specifieke beoordeling. Wanneer er geen extra rijstroken zijn bij de parallel liggende rijkswegen, komt wat het CDA betreft het afwaarderen niet aan de orde.

De fractie vraagt hier bij de volgende vergadering nog nader op terug te komen.

Verkeersveiligheid

Bestuurders, en niet wegen maken slachtoffers. De vraag is of alle voorgestelde maatregelen effectief zijn of juist op een andere wijze zouden kunnen worden genomen en dan ook nog ten goede kunnen komen aan de automobiliteit (bijvoorbeeld duidelijke wegmarteringen). Het CDA vraagt zich af of er sprake is van een juiste balans in veiligheidsmaatregelen voor automobiliteit, fiets en OV en pleit voor nogmaals een discussie over de maatregelen voor verkeersveiligheid. Het gaat om de wijze waarop doorstroming kan plaatsvinden (bijvoorbeeld uniformiteit in snelheden). Uiteraard komen lagere snelheden de leefbaarheid ten goede, maar het zonder meer treffen van maatregelen die de weg juist onoverzichtelijk maken, is in de optiek van het CDA geen bijdrage in de verkeersveiligheid.

Een ander punt is het DoDo-concept van de A2. Het CDA wil de discussie hierover in het kader van het SMPU nogmaals aangaan om te bezien of de te nemen maatregelen aangaande de A2 ontwikkelingen onmogelijk maken en of er nog alternatieven zijn te bedenken.

Terzake het *prijsmechanisme* vraagt spreker of de gedeputeerde, alvorens hij hierover bij het ministerie gesprekken gaat voeren, eerst binnen de commissie een discussie wil aangaan over vormen van prijsmechanismen en wat wel en niet acceptabel is.

De vraag of al dan niet de *reserves* worden aangesproken gaat buiten de reikwijdte van deze commissie. Spreker wil de gedeputeerde aangaande de discussie over mogelijk minder grote reserves meegeven vooral grote projecten voor grote groepen burgers in te brengen, in plaats van het versplinteren van de reserve over verschillende onderdelen. Er moet sprake zijn van goede monitoring bij medefinanciering door de provincie en er dient daarvoor binnen de ambtelijke organisatie voldoende juridische en andere projectmatige deskundigheid te worden opgebouwd. Tegelijkertijd kan, op het moment dat de provincie meedoet aan projecten van anderen, worden afgevraagd wie dan de verantwoordelijkheid heeft voor bijvoorbeeld het onderhoud of de toekomstige exploitatie. Hij stelt de aandacht voor *overstapsystemen* bijzonder op prijs en noemt in dat kader Lage Weide en

Breukelen. Het CDA vraagt zich af of de voorfinanciering voor het *Randstadspoor* vanuit het SMPU moet plaatsvinden en dit daadwerkelijk als een voorfinanciering kan worden beschouwd, of dat de gelden ook op een andere wijze kunnen worden belegd. De *mobiliteitstoets* wordt wat het CDA betreft een praktisch uitvoerbaar instrument en geen bijdrage aan nieuwe bureaucratische procedures en administratieve lastenverzwaring voor ondernemers. De suggestie voor *dynamische vervoersmanagementsystemen*, bijvoorbeeld bij Hoevelaken, vindt het CDA zinvol.

Spreker vraagt naar de werkelijke kosten voor een *ecoduct* over de N237, omdat in de inspraaknota een bedrag van € 2 mln. wordt genoemd, terwijl in het SMPU alleen al sprake is van een *medefinanciering* van € 2 mln. De inspraak heeft opgeleverd dat het CDA is gaan twijfelen over nut en noodzaak van het *fietspad tussen De Uithof en Zeist*. Als deze geen bijdrage levert aan de landschapswaarden aldaar, hoeft het fietspad voor de fractie niet. De heer De Niet gaat namens de CDA-fractie als volgt verder. De mogelijkheid dient te worden gezien of het ten aanzien van het *DVM* is te regelen dat daar waar mogelijk en noodzakelijk, met kleine busjes kan worden gewerkt. Het CDA is niet direct tegen *transferia*, mits deze goed worden ingericht. Ook het CDA staat achter het *Randstadspoor*, maar blijft van mening dat eerst de files aangepakt moeten worden en dan pas de overige zaken aan de orde zijn. De heer Konijnenbelt vervolgt. Het CDA is juist van mening dat er ten aanzien van het *openbaar vervoer* wel sprake is van een zeer grote ambitie, omdat met de voorgenomen maatregelen een hoger bereik kan worden verkregen. Er wordt in ieder geval een poging gedaan om de auto als 'gezinsknuffel' wat op de achtergrond de dringen. Inzake de *beprijzing* is het CDA het eens met het voorstel om eerst het rijksbeleid af te wachten. De fractie blijft bij haar standpunt zoals vastgesteld in het coalitieakkoord inzake de ophoging van provinciale opcenten in relatie tot investeren in extra OV, maar is wel bereid te bezien of er tot een andere verdeling kan worden gekomen. Mevrouw Nap vervolgt. Het is de CDA-fractie inzake het *goederenvervoer* niet altijd even duidelijk hoe de doelstellingen moeten worden bereikt, met name voor wat betreft de kwaliteit. De tekst die hieraan is gewijd mag voor wat betreft het CDA wel wat compacter. Onder GOVERA is naar de mening van de fractie een mooie praatclub gerealiseerd en de fractie ziet graag dat deze club zich gaat inzetten voor het goederenvervoer door bijvoorbeeld een coördinerende rol te spelen en met gemeenten te praten over de venstertijden voor bevoorrading. Veel gemeenten schijnen hier een verschillend beleid in te voeren.

De heer Van der Kolk stelt namens zijn fractie, dat het SMPU dankzij de inspraak op veel punten enorm verbeterd is. *Mobiliteit* is belangrijk, ook voor de mensen die geen auto (willen) hebben. Het ambitieniveau is voor wat de PvdA betreft dan ook prima, ook in relatie tot de voorgestelde benodigde investeringen. Hij plaatst nog wel vraagtekens bij de bereikbaarheid van de kleine kernen, welk aspect in het SMPU onvoldoende naar voren komt. Ook geldt dat voor de klachtenafhandeling (klantenpanel) voor wat betreft het OV. Het is wel van belang dat er inzicht wordt verkregen in de klachten, zodat de kwaliteit kan worden gemonitord. Voorstellen hiertoe vindt de fractie eveneens niet terug in het plan. Terzake van het *Randstadspoor* vraagt de PvdA zich af of het gesprek met de minister al heeft plaatsgevonden, zodat duidelijk is welke stations kunnen worden gerealiseerd en of er moet worden voorgefinancierd. De fractie vraagt zich af wat nu precies met de mobiliteitstoets wordt bedoeld. Betreffende creatieve vormen van vervoersmanagement verwijst spreker naar Noord-Brabant, waar op een provinciale weg een proef gaande is met voorgestelde snelheden om een 'groene golf' te bewerkstelligen. De gemiddelde snelheid – en daarmee het aantal ongevallen – gaat hiermee omlaag. De heer Van Malenstein vervolgt. Het is de PvdA-fractie inzake de aanleg van het *fietspad De Uithof/Zeist* niet duidelijk wat het zwaarst moet wegen: de wens van veel studenten enz. of het argument vanuit milieubewegingen om dat fietspad juist niet aan te leggen. De PvdA wil hierop graag een nadere reactie. De fractie is benieuwd wat er uit de studies over de *corridor Utrecht/Arnhem* komt. Wellicht dat er rekening kan worden gehouden met de aansluiting uit Houten-Noord op station Bunnik. Hij vraagt zich af of er al bestuurlijk overleg heeft plaatsgevonden over de gesplitste *aansluiting Driebergen/Zeist* en zo ja, wat de uitkomst daarvan is. Ook wil hij graag meer weten over de merkwaardige situatie in *Maarsbergen*. Hij vraagt zich af of een alzijdige aansluiting wel wenselijk is. Een nieuwe aansluiting heeft vaak een verkeersaantrekkende werking en afgevraagd moet worden of men dit in dit kwetsbare gebied wil. Het is nog steeds voor de PvdA-fractie onverteerbaar dat er door Rijkswaterstaat zulke merkwaardige plannen worden geprojecteerd (aansluiting N226 op de A12). Dit gaat veel betrokkenen veel tijd en geld kosten. Terzake de *ontsluiting van Nationaal Park De Heuvelrug* vindt hij het merkwaardig dat de stations Veenendaal/Driebergen-Zeist/Rhenen worden genoemd als het gaat om de ontsluiting per spoor; station Maarn is immers ook een mogelijkheid en de PvdA wacht de nadere studie hieromtrent dan ook af. Ten aanzien van de *Ponlijn* valt het de fractie in het SMPU op, dat een paar argumenten vóór deze lijn pleiten, onder andere het opwaarderen van de *corridor Amersfoort/Leusden/Woudenberg*. De Ponlijn reserveren is naar de mening van zijn fractie hard nodig binnen het tijdsbestek van het SMPU.

Terzake de *luchtkwaliteit* constateert hij dat er wel wordt gepleit voor een integrale benadering in relatie tot de gezondheidsaspecten voor de provinciale burger die langs de provinciale weg woont, maar niet voor de provinciale burger die langs de rijksweg woont.

Tenslotte merkt spreker op dat er teksten en tekeningen zijn gewijd aan de spoor aansluiting richting *Almere Stichtse Lijn*. Gelet op de mogelijke uitbreidingen van woonbebouwing in Flevoland en de mogelijkheid van het eerder nodig hebben van een hoogwaardige OV-verbinding tussen Utrecht en Flevoland, is het wellicht denkbaar dat de tijdshorizon voor de nieuwe spoorinfrastructuur er eerder komt dan nu wordt gedacht. De fractie wil hier graag een reactie op.

De heer Van Tuijl merkt op dat de groei in *mobilititeit* van de mensen moeilijk te beteugelen is. Dat de provincie een regierol hier in speelt klinkt heel mooi, maar de SGP vreest dat de invloed op de verkeersstromen beperkt zal blijken. De provincie moet zich niet zozeer richten op de rijkswegen maar eerder op een onderliggend wegennet waarbij het provinciale ontsluitingsverkeer richting de snelwegen moet worden gestuurd. In dit kader zijn veel van de voorgestelde maatregelen wel goed en dat er dan veel wordt geïnvesteerd in de automobilititeit is een blijk van gezonde realiteitszin waar niet aan moet worden voorbij gegaan.

De groei van het openbaar vervoer versus de afname van de automobilititeit zal naar de mening van de SGP zeer gering zijn. Het platteland kan qua OV uitsluitend worden ontsloten door buslijnen die veelal onrendabel zullen zijn; dit is een feit dat moet worden geaccepteerd. Voor de verbinding tussen de grote steden is dit het (Randstad)spoor. Om een goed onderliggend wegennet te bewerkstelligen zullen keuzes moeten worden gemaakt: uitgaan van het bestaande net of natuur opofferen om een goede ontsluiting te krijgen die tegemoet komt aan het leefklimaat van dorpen en steden, terwijl verhoudingsgewijs de aantasting van de omgeving slechts zeer beperkt zal zijn. Deze keuze moet met name ten aanzien van het gebied ten zuiden van de A12 worden gemaakt, waar het gaat om de ontsluiting van Nationaal Park De Heuvelrug. Er zijn beperkte mogelijkheden voor een goede oplossing. De provincie kan zich echter niet blijven verschuilen en moet afwegingen en keuzes maken. Mobilititeit kent ook recreatieve aspecten en ook hiertoe moeten keuzes worden gemaakt: welke natuurgebieden worden waarvoor aangehouden en wat moet worden ingeleverd. Het gaat niet om de snelheid maar om de doorstroom van de mobilititeit. Dit behelst ook een deel van de veiligheidsoplossing ten aanzien van de mobilititeit.

De SGP kan zich aansluiten bij de positieve opmerkingen inzake de openbaar vervoersproblematiek in het WERV-gebied richting Amersfoort. Aangaande innovatie ten aanzien van oplossingsgerichtheid is het A12-Bravo project een mooi voorbeeld. In essentie kan de fractie zich hiertoe het beste aansluiten bij de opmerkingen van de VVD-fractie. Ook sluit spreker zich aan bij de complimenten die richting de opstellers van het SMPU zijn geuit.

De voorzitter dankt de sprekers en stelt het volgende voor. Gezien het gevorderde tijdstip, het feit dat op 20 november nog een commissievergadering plaatsvindt en omdat de fracties te kennen hebben gegeven één en ander nog binnen de fractie te willen bespreken, zal de gedeputeerde nu in hoofdlijnen ingaan op een aantal vragen en opmerkingen. De tweede termijn van de behandeling van het SMPU zal derhalve op 20 november in de commissie worden gehouden. Indien gewenst, kunnen vragen die zijn blijven liggen ambtelijk en schriftelijk worden beantwoord.

Spreker schorst voor enige momenten de vergadering
De voorzitter heropent de vergadering.

Gedeputeerde Mik antwoordt als volgt. Hij bedankt de commissie namens het college voor de uitgebreide en fundamentele wijze waarop het SMPU is benaderd. Eén van de belangrijkste discussies is hoe moet worden omgegaan met het evenwicht in het SMPU (auto, openbaar vervoer, veiligheid, fiets etc.). De redelijkheid van het evenwicht is echter niet met een mesje te snijden en er kan niet worden aangegeven waarom een bedrag meer of minder evenwichtig is. Dit kan wel aan de hand van het soort projecten. Naar aanleiding van de inspraak zijn terecht verschuivingen in het SMPU aangebracht. Het is bekend waar die verschuivingen uit zijn gehaald en het is niet zo dat de hoeveelheid geld die voor de doorstroming beschikbaar is, is verminderd. De maatregelen ter bevordering van de doorstroming zijn gewoon in het SMPU blijven staan. Het is wel terecht dat ruimte is geschapen om tegemoet te komen aan de inspraak en dat daardoor accenten kunnen worden gelegd op het gebied van verkeersveiligheid.

Voor de categorisering van de wegen moet nog inderdaad het één en ander gebeuren. Er wordt met het gestelde door de VVD enigszins te weinig recht gedaan aan de erftoegangsweg, omdat men te maken heeft met de wijze waarop zo'n weg is ingericht, met veel of weinig toegangen naar erven.

Meerdere fracties zijn uitgekomen op de situatie rond Doorn. Het is goed dat er nog een nader, breed onderzoek wordt ingesteld. Ook de N229 is bij dit onderzoek betrokken.

Het Randstadspoor is een belangrijk project en spreker is intensief bezig met een lobby naar het Rijk om te komen tot een andere invulling van de begroting. Vorige week is hiertoe een bezoek gebracht aan de betrokken Kamerleden. Het overleg met de minister moet nog plaatsvinden, het MIT-overleg is medio november. Met minister Peijs is afgesproken dat er een apart overleg over Randstadspoor en de gesplitste aansluiting komt. Er

wordt veel aan gedaan, met 100% inzet door alle betrokken partijen (de steden Utrecht en Amersfoort en het BRU). Echter, de minister en de Tweede Kamer gaan uiteindelijk over het Randstadspoor besluiten. Het college is er klaar voor, ook in financiële zin. In het SMPU is een extra bedrag opgenomen voor voorfinanciering. Wat in het SMPU staat is dat de provincie € 12 mln. rente wil dragen, waarmee een groot bedrag kan worden voorgefinancierd. Dit wordt gedaan voor zowel de auto, als het Randstadspoor. Het college heeft ruimte willen hebben om in het spel met het Rijk de middelen ter beschikking te hebben om te komen tot voorfinanciering. Daarom is het een goed voorstel om het bedrag én met € 2 mln. op te hogen én het oorspronkelijke bedrag dat alleen voor auto-infrastructuur stond een meer gemengde bestemming te geven. Hiermee kan de druk op Den Haag zo groot mogelijk worden gehouden. Spreker is inzake het openbaar vervoer bezig met een voorstel voor GS om te bezien of de bezuinigingen van het Rijk voor volgend jaar kunnen worden gecompenseerd. Dit zou inderdaad niet moeten hoeven en de strijd met het Rijk gaat door, maar er wordt niet optimistisch over de uitkomsten gedacht. Er is, terecht, veel geld gestoken in de verkeersveiligheid. De provincie gaat hiermee verder dan het Rijk, die bezig is de doelstelling terug te schroeven. In het SMPU zijn de doelstellingen aangescherpt.

Het college is zich bewust van de transferia die leeg staan en er zal niet dezelfde fout worden gemaakt, maar het concept als zodanig wordt niet terzijde geschoven. Dit betekent ook dat spreker niet vóór transferia met kantoren erboven is. De bedoeling blijft om de overstap van particulier vervoer op een andere vorm van openbaar vervoer mogelijk te maken.

Uiteraard kunnen goederen over het spoor worden vervoerd, echter, de totale capaciteit in heel Nederland is op dit moment te klein. Het spoor wordt in eerste instantie uitgebreid voor personenvervoer, vandaar dat de eerste optie is het vervoer van goederen over het water en de capaciteit van het waternetwerk te vergroten. Er is een apart hoofdstuk toegevoegd over goederenvervoer en één van de concrete zaken waar spreker met de stad Utrecht aan werkt is om Lage Weide als multimodaal overslagpunt in te gaan richten. Dit extra hoofdstuk is overigens dankbaar ontleend aan veel werk dat ook door GOVERA is verricht.

Terzake het DVM heeft spreker met het Utrechts Verkeers- en Vervoersberaad, het BRU en Amersfoort (Eemland) afgesproken dat zowel voor het gebied rond Utrecht als rond Amersfoort de 'Luteijn-aanpak' zal worden toegepast, wat wil zeggen dat op een creatieve manier in samenwerkingsverband (overheden en Rijkswaterstaat) wordt geprobeerd zodanige intelligente oplossingen voor het vervoer over de weg te bereiken, dat daarmee knelpunten eerder worden opgelost. Hierover wordt in een later stadium meer informatie gegeven. Het prijsbeleid als middel tot regulering van het verkeer komt er, gezien de landelijke discussie, naar sprekers inschatting aan. Het Rijk neemt hiertoe initiatieven. Het is voor spreker niet doenlijk om zich voor ieder gesprek met het ministerie over dit onderwerp eerst tot de commissie te wenden.

In een ambtelijk stuk zal nogmaals precies worden uiteen gezet hoe de mobiliteittoets in elkaar steekt. Het is een toets die nog moet worden ontworpen en die verband houdt met ruimtelijke ordening. Er kunnen ongetwijfeld milieucriteria bij worden betrokken – die dan nog wel moeten worden gedefinieerd - en GS zullen dit dan ook vóór 20 november nader bekijken. Het openbaar vervoer gaat grotendeels via andere geldstromen, namelijk via de bijdrage van het Rijk waar GS een groot aantal zaken van kunnen realiseren (concessievoorwaarden). Het openbaar vervoer is (voor wat betreft het gebied van de dertien uit het BRU tredende gemeenten) van het BRU overgenomen en de concessievoorwaarden voor Utrecht-Oost worden nu geformuleerd. De commissie kan ervan verzekerd zijn dat de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor gehandicapten (o.a. haltes) als één van de belangrijkste concessievoorwaarden wordt meegenomen.

Spreker wil inderdaad ook meer ecoducten, maar dan moet er wel meer geld beschikbaar zijn. Het ecoduct in De Heuvelrug is een goede zaak, omdat het aansluit op andere verbindingen die door Rijkswaterstaat worden gemaakt en waardoor een doorlooproute voor de grotere fauna ontstaat.

In het ambtelijk stuk zal worden aangegeven hoe GS omgaan met de luchtkwaliteit. Rond provinciale wegen is de provincie vooral aan zet, rond de snelwegen is dat Rijkswaterstaat. Er wordt ook overigens op dat gebied samengewerkt.

De N201 is een probleem voor Noord-Holland, want deze provincie betaalt de brug. De provincie Utrecht heeft overigens wel tussen Mijdrecht en Noord-Holland de rol van 'postillon d'amour' gespeeld.

In het SMPU zit voor de fietsinfrastructuur alleen al in Agenda 2010 ca. € 20 mln. Het programma kan wel worden uitgevoerd, maar wellicht met minder geld. Er zal in ieder geval worden geprobeerd om ook gelden van elders te krijgen.

Spreker doet ten aanzien van het 'fietsasfalt' de toezegging dat bij het ontwerpen van de verbinding Zeist-De Uithof bekeken zal worden wat de mogelijkheid is om daarbij zoveel mogelijk gebruik te maken van bestaande wegen die daar nog liggen. Het fietsverkeer moet wel utilitair worden verbeterd om mensen meer de korte afstanden per fiets te laten afleggen.

Spreker is het eens met het gestelde over hoe met nieuwe technieken kan worden omgegaan (bijv. koppeling van auto's). De genoemde 32% nieuw beleid, met name op het gebied van verkeersveiligheid, zou ook juist als een compliment kunnen worden opgevat.

Spreker is van mening dat het SMPU wél ambitieus is; de discussie hierover zal echter worden gevoerd aan de hand van voorbeelden. Vergeleken met het oude provinciaal verkeers- en vervoersplan zijn er hele grote verschillen met het SMPU te constateren. Andere provincies hebben te kennen gegeven dat zij ook net zover als Utrecht zouden willen zijn.

Of mobiliteit goedkoop is hangt samen met de prijsdiscussie waarop nog wordt teruggekomen.

De SP heeft de vele overheden geschetst die zich met vervoer bezig houden. Utrecht is inderdaad een klein gebied met veel besturen, maar het bestuurlijk overleg met BRU en het Rijk verloopt uitstekend en de verhoudingen zijn goed te noemen.

Terzake de Ponlijn gaat spreker ervan uit dat de discussie hierover is afgerond. Hij heeft gesproken met alle gemeenten in de provincie, ook met de gemeenten die stellen dat de Ponlijn te weinig vervoerswaarden heeft. In het SMPU staat dat GS zullen bijdragen in het onderzoek dat die gemeenten doen naar een betere openbaar vervoersverbinding rondom de Ponlijn. Buiten discussie staat de railverbinding die sommige gemeenten willen, maar er wordt dus wel gekeken naar een alternatief.

De bevoegdheden BRU/provincie zijn nu eenmaal zoals ze zijn. Er wordt gestreefd naar minder vervoersautoriteiten c.q. één vervoersautoriteit; de naar verwachting lange discussie hierover met het BRU gaat plaatsvinden. Alvorens er tot een besluit wordt gekomen moet er een modus worden gevonden om te voorkomen dat er in een klein gebied allerlei concessievoorwaarden gaan gelden.

Het CDA heeft kanttekeningen geplaatst bij de erftoegangsweg. Afwaarderden kan inderdaad pas gebeuren zodra één en ander is gerealiseerd en spreker is het er op zich mee eens dat er sprake zou moeten zijn van een locatie specifieke beoordeling. Het gestelde dat indien er geen extra rijstroken bij rijkswegen zijn er geen afwaardering mag plaatsvinden gaat hem echter te ver, omdat er dan sprake moet zijn van meer maatwerk en geen algemeen principe. De categorisering van wegen is goed, maar er moet wel iets voor worden gedaan.

GS richten zich voor wat betreft de verkeersveiligheid op een helder verkeersbeeld op de provinciale wegen, waarbij de snelheid in overeenstemming is met de inrichting van de weg. Uiteraard is handhaving nodig, maar snelheid en inrichting horen bij elkaar. De inrichting zal rationeel worden benaderd en als uitvoering met simpele middelen kan, dan zal dit ook met simpele middelen gebeuren.

Spreker is er geen voorstander van het DoDo-concept van de A2 opnieuw ter discussie te stellen, omdat hiertoe reeds een contract is gesloten tussen de gemeente Utrecht en het Rijk.

GS is het met de PvdA-fractie eens dat het vreemd is, dat als er bij Maarsbergen door Rijkswaterstaat een aansluiting wordt gemaakt, er niet tegelijkertijd ook de onderdoorgang wordt gerealiseerd, omdat is te voorzien dat er dan problemen ontstaan. Dit is ook uitgangspunt bij het overleg met Rijkswaterstaat.

Het is inderdaad zo dat vermindering van de snelheid op de rijkswegen ook een middel is om de luchtverontreiniging tegen te gaan. Op het terrein van de luchtkwaliteit wordt met Rijkswaterstaat samengewerkt. Ook vormt dit onderdeel van de gesprekken met het Rijk. Nader zal op dit aspect worden teruggekomen.

Het is niet bekend wat er inzake de Stichtse Lijn met betrekking tot de tijdshorizon is te verwachten. Eén en ander hangt af van de ontwikkeling op het gebied van ruimtelijke ordening.

Eerst zullen de resultaten van het onderzoek betreffende De Utrechtse Heuvelrug worden afgewacht alvorens een knoop zal worden doorgesneden. Op het oorspronkelijke idee van een rondweg door de Kaapse bossen zijn behoorlijk wat bezwaren gekomen en dan is het reëel te bezien of één en ander ook anders kan. Te zijner tijd zal de commissie dan ook hiertoe een aangepast voorstel ontvangen.

De heer Kloppenborg merkt op verbaasd te zijn over hoe de gedeputeerde de situatie rondom de Ponlijn beantwoordt. De spooroptie zou in ieder geval nog als een soort referentievariant in beeld worden gehouden. De voorzitter antwoordt dat dit nog eens zal worden nagegaan.

Voorafgaand aan de tweede termijn zullen de gestelde vragen over de mobiliteitstoets, de luchtkwaliteit, de spoorverdubbeling Driebergen/Arnhem, de bereikbaarheid van kleine kernen en de monitoring klachtenbehandeling in een notitie aan de commissie worden gezonden.

De voorzitter bedankt de gedeputeerde voor zijn beantwoording en complimenteert hem met de korte en krachtige wijze van zijn uiteenzetting. Hij stelt vast dat de tweede termijn plaatsvindt op 20 november a.s. en verzoekt de commissieleden alsdan niet te herhalen wat vandaag is gezegd. Ditzelfde geldt ook voor de plenaire statenvergadering.

5. Sluiting

Niets meer aan de orde zijnde dankt de voorzitter de aanwezigen voor hun inbreng en sluit de vergadering om 23.10 uur.