

**Conceptverslag van de openbare vergadering van de statencommissie Infrastructuur, Mobiliteit en Economie van 5 oktober 2006, 19.<sup>30</sup> uur in het Provinciehuis**

Aanwezig :

J.L.M.M. Damen (voorzitter), dr. G. Mik (gedeputeerde), E. Jongsma (CDA), mw. H. Nap (CDA), M. van der Kolk (PvdA), drs. J.P. Overbeek (PvdA), mr. A.G. van Malenstein (PvdA), E.E.M. Rateland (VVD), drs. J.A.J. Konings (VVD), mw. D. Lamers-Tiecken (VVD), drs. J.H. Gaaikema (D66), drs. R.E. de Vries (D66), heer Odijk (GroenLinks), mw. drs. M.C. Das (GroenLinks), dr. R. Bisschop (SGP), L. de Vries (SP)

Van Ambtelijke zijde aanwezig:

dr. R. Poort (adjunctgriffier), P. Kuypers, mw. Vrieling, mw. N. Brummer (verslag)

Afwezig met bericht van verhindering:

drs. W.M. van der Poel (CDA), J. Konijnenbelt (CDA), mr.drs. F.Th.M. Rohof (VVD), mr. J.J.J. Streefland (ChristenUnie), C.J. van Tuijl (SGP)

---

## **1. Opening**

De voorzitter opent de vergadering en heet alle aanwezigen van harte welkom. Spreker neemt de berichten van verhindering door.

De voorzitter stelt voor om op een gepaste wijze stil te staan bij het overlijden van Adrie van Bokkem. Afgelopen zaterdag is door veel leden van de commissie het warme afscheid van Adrie bijgewoond. Bij Adrie hoorde ook een warm gevoel. De wijze en de bijdrage aan deze commissie IME waren altijd warm van inhoud, ook al was niet iedereen het altijd met hem eens.

Spreker spreekt zijn bewondering uit voor het gezin van Adrie. Zij zullen hem heel erg missen. Adrie was een bruggenbouwer. Hij stond voor zijn standpunt op een wijze die niemand irriteerde. De commissie zal de bijdragen van Adrie de komende maanden nog een aantal keer onder ogen krijgen. Met name in de vorm van het initiatiefvoorstel van hem voor de arbeidsmarkt. Spreker stelt voor om dit voorstel op een gepaste wijze binnen deze commissie te behandelen.

Spreker vraagt een moment stilte van de commissie.

De voorzitter bedankt de aanwezigen voor de wijze waarop zij de familie van Adrie van Bokkem de afgelopen tijd hebben gesteund. Hij hoopt dat ook de komende tijd zijn gezin op deze steun zal kunnen rekenen.

Spreker schorst de vergadering voor enkele minuten.

De voorzitter heropent de vergadering.

## **2. Ingekomen stukken en mededelingen**

De voorzitter laat weten dat de brief van de heer Van Rooij over het bedrijventerrein Woerden voor kennisgeving is aangenomen en zal verder via de daarvoor geldende procedures worden behandeld.

De heer De Vries (D66) merkt op dat er bij de wijze van afdoening wordt aangegeven dat de commissie hierover dient te besluiten. De voorzitter antwoordt dat de heer De Vries bij de rondvraag in de gelegenheid zal worden gesteld om op deze brief te reageren.

Er is ook een bericht van de heer Bonarius ontvangen dat er in het kader van de N226 door de Onderzoeksraad voor de Veiligheid geen verder onderzoek zal worden uitgevoerd naar de veiligheid van deze weg. De voorzitter meent dat dit onderwerp op deze wijze voldoende is behandeld.

De voorzitter deelt mede dat er vanavond een aangepaste agenda gehanteerd zal worden. Spreker stelt voor om agendapunt 7, Bestuursovereenkomst MIT, na behandeling van de overige agendapunten, als besloten vergadering te behandelen. Aldus besloten.

### **3. Vaststellen van het verslag van 31 augustus 2006 (2006IME73 en 74)**

De voorzitter laat weten dat er geen wijzigingen op het verslag zijn ontvangen. Mevrouw Nap merkt op dat pagina 2 in haar verslag ontbreekt. De voorzitter antwoordt dat deze pagina alsnog aan alle commissieleden zal worden toegezonden.

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

De voorzitter laat weten dat de toezeggingen, die voorheen werden vermeld in de besluitenlijst, zijn opgenomen in de termijnagenda. Deze is door alle commissieleden ontvangen. Mevrouw Das merkt op dat er op 3 oktober jl. een bijeenkomst heeft plaatsgevonden op het gebied van de toegankelijkheid van openbaar vervoer. Er is tijdens de bijeenkomst aangegeven dat hierover in november besluitvorming plaats zou vinden. Spreekster laat weten dat dit onderwerp niet op de termijnagenda vermeld staat. Graag zou zij dit onderwerp alsnog toevoegen. De voorzitter antwoordt dat in de termijnagenda alleen de besluitenlijst, die achter de notulen van het verslag zat, is opgenomen. In de termijnagenda zijn slechts de zaken opgenomen die reeds met elkaar zijn afgesproken. Als mevrouw Das vindt dat dit onderwerp een agendapunt dient te zijn, dan bestaan daarvoor de geldende procedures. De gedeputeerde laat weten dat er nog veel meer voorstellen aan de commissie zullen worden aangeboden, dan die op de termijnagenda zijn genoemd. Deze voorstellen zullen allemaal op tijd worden aangeboden. Spreker zal navragen wanneer het voorstel met betrekking tot de toegankelijkheid van het openbaar vervoer zal worden aangeboden. De voorzitter laat weten dat de agenda voor de volgende reguliere commissievergadering in overleg met de griffie en de portefeuillehouder zo mogelijk zal worden aangepast.

De voorzitter meldt dat de commissieleden onlangs de Ambitie commissie IME hebben ontvangen. Het is mogelijk om op dit stuk te reageren. Spreker stelt voor om dit onderwerp tijdens een van de volgende vergaderingen op de agenda te zetten.

### **4. PS-voorstel Besteding dienstreserve WVV**

*Commissieleden in eerste termijn*

Mevrouw Nap merkt op dat het CDA niet veel opmerkingen over dit voorstel heeft. Het CDA kan hiermee instemmen. Zij stelt alleen vast dat er bij de verschillende projecten opnieuw geld wordt gereserveerd om externen in te huren. Spreekster vraagt zich af hoe lang de provincie doorgaat met de inhuur van externen. Zij vraagt zich aansluitend af of de provincie nog steeds niet voldoende mensen in huis heeft die projectmatig kunnen werken. Kunst op rotondes. Het project Kunst op rotondes is opgenomen in het UMP. Volgens spreekster is er voor projecten die zijn opgenomen in het UMP rekening gehouden met kosten voor advies en begeleiding. Deze dienen dan volgens haar niet later berekend te worden.

De heer Van der Kolk laat weten dat de PvdA niet tegen kunst op rotondes is, maar de PvdA vond het vreemd dat dit zo nodig uit de dienstreserves gefinancierd zou moeten worden. In het UMP staat dat dit moet gebeuren, dus volgens spreker is het niet juist dat de voorbereidingskosten uit de dienstreserves moeten komen. Verder heeft de PvdA geen opmerkingen.

De heer Odijk merkt op dat het opviel dat er enerzijds zaken in het voorstel staan die lijken voort te vloeien uit de normale werkzaamheden en anderzijds zaken die niet uit de bij de provincie aanwezige expertise kunnen komen. Spreker laat weten dat het voorliggende voorstel te gedetailleerd is. Hij vraagt zich af hoe hier in het algemeen mee omgegaan dient te worden.

De heer Bisschop en de heer De Vries (SP) sluiten zich aan bij de vraag van mevrouw Nap.

De heer Gaaikema deelt mede dat D66 zich kan vinden in het voorliggende voorstel. Hij doet de suggestie om de kunst op rotondes tot stand te laten komen in overleg met de lokale bevolking.

Mevrouw Lamers merkt op dat de VVD niets heeft tegen de inhuur van externen voor kortlopende projecten. Er is hier echter sprake van diverse projecten waar externen voor ingehuurd worden. Spreekster vraagt zich af of er binnen de dienst hiervoor geen capaciteit is. Als dit niet zo is, vraagt spreker wat hiervoor de reden is.

Met betrekking tot de kunst op rotondes sluit spreekster zich aan bij de vraag van de voorgaande sprekers.

#### *Reactie van het college*

Gedeputeerde Mik merkt op dat reguliere werkzaamheden met het gewone personeel wordt uitgevoerd en dat bijzondere werkzaamheden worden uitgevoerd met externen, tenzij het reguliere personeel er op bepaalde momenten niet is. Er is hierbij sprake van het vertrek van een controller en daarbij is afgevraagd of er een nieuwe controller aangetrokken moest worden tijdens de reorganisatie die op dit moment plaatsvindt. Dit behoort tot de reguliere taken, maar waarbij een gat is ontstaan door het vertrek van een medewerker. Er is door het college gemeend dat hiervoor een voorziening getroffen diende te worden.

Vorbereidingskosten kunst op rotondes. Het project is inderdaad opgenomen in het UMP, maar het project staat op dit moment in de wachtstand. Het UMP zit op dit moment vol, maar op het moment dat er geld beschikbaar komt, zal dit project worden uitgevoerd. Ondertussen zijn er wel voorbereidingskosten gemaakt. Uit praktische overwegingen is er besloten tot dekking van de voorbereidingskosten. Het lijkt spreker een uitstekend idee om de lokale bevolking bij dit project te betrekken.

De voorzitter stelt voor om het voorliggende stuk als sterstuk naar PS te sturen. Aldus wordt besloten.

### **5. PS-voorstel instellen voorziening ROV-Utrecht**

#### *Commissieleden in eerste termijn*

De heren Bisschop en De Vries (SP) laten weten dat zij akkoord gaan met het voorstel om het voorliggende stuk als sterstuk naar PS te sturen.

De heer Gaaikema geeft aan dat ook D66 zich kan vinden in het stuk, alleen wordt in het stuk gesproken over een sleutel boven het maximum. Er wordt in het stuk echter niet gesproken over een verdeelsleutel tussen de provincie en het BRU als het maximum niet wordt bereikt. Graag zou spreker hierop een toelichting ontvangen.

De fracties van GroenLinks, de VVD en het CDA gaan akkoord met het voorstel om het stuk als sterstuk naar PS te sturen. De PvdA sluit zich aan bij de opmerking die de heer Gaaikema heeft gemaakt.

#### *Reactie van het college*

Gedeputeerde Mik antwoordt dat toen met het BRU werd afgesproken om door te gaan met het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid er een bestuursovereenkomst is getekend over de

wijze waarop zou worden omgegaan met de financiën. Op het moment dat er meer overblijft dan het maximum wordt dit naar rato, zoals in de bestuursovereenkomst is vastgelegd, verdeeld.

De voorzitter stelt voor het voorliggende stuk als sterstuk naar PS te sturen.

## **6. Beleidsinrichting tariefbeeld OV-chipkaart**

### *Commissieleden in eerste termijn*

Mevrouw Das merkt in zijn algemeenheid op dat in het stuk thema's worden behandeld, die worden samengevat in een besluit. Het is spreekster opgevallen dat veel zaken juist geen besluit waren, maar meer een beschrijving. Zij geeft hiervan een voorbeeld.

Transparantie tarief. GroenLinks is van mening dat dit heel belangrijk is voor de consumenten. Op dit moment is met de strippenkaart of een abonnement voor de consument helder waar hij of zij aan toe is wat betreft de kosten. Met de chipkaart is het tarief voor de consument juist niet inzichtelijk.

In het stuk wordt gesproken over de opstaptijd. Als mensen te lang wachten met overstappen, dient opnieuw een overstaptarief te worden betaald. Spreekster is van mening dat er voldoende tijd dient te zijn voor mensen om over te stappen.

Korting voor doelgroepen. GroenLinks zou graag hierbij de meer kwetsbare groepen opnemen. Er zijn al enkele van deze groepen genoemd, maar hieraan dienen volgens spreekster nog meer kwetsbare groepen te worden toegevoegd. Hierbij moet ook gedacht worden aan de gehandicapten.

GroenLinks is verder benieuwd op welk moment de tarieven en de chipkaart zelf geëvalueerd zullen worden. Het is volgens spreekster goed als de provincie samen met het BRU een evaluatie uitvoert. Ook zou spreekster graag de algemene stand van zaken van het project vernemen.

De heer Van der Kolk meent dat de OV-chipkaart ontzettend veel mogelijkheden biedt. Dit kan volgens hem aantrekkelijk zijn, maar dit kan ook een groot drama worden. Spreker refereert aan zijn bezoek aan het IPO-congres. Hij geeft het voorbeeld van het OV-bureau Groningen/Drenthe. Er wordt daar met een zeer simpel tariefstelsel gewerkt. Door dit simpele systeem is het gebruik van het openbaar vervoer daar met 14 % gestegen. Spreker is bang dat het systeem van de OV-chipkaart te ingewikkeld voor de consumenten zal zijn. Het moet makkelijk zijn om te achterhalen hoeveel een reis gaat kosten en om te kijken of er voldoende saldo op een chipkaart staat. Dit komt uit het voorliggende stuk niet voldoende naar voren. Het is volgens de PvdA belangrijk dat dit systeem simpel voor de gebruikers blijft.

De heer Jongsma laat weten dat er volgens hem nog geen land ter wereld is waar de chipkaart in operationele sfeer wordt benut voor meerdere transportmogelijkheden. Over het algemeen betreffen dit alleen gesloten systemen.

Spreker benadrukt dat het heel spannend kan worden en dat het systeem behoorlijk gecompliceerd is.

Bij het gebruik wordt bij aanvang direct € 4,-- van de chipkaart afgeschreven. Spreker vraagt zich af wat er gebeurt als er te weinig saldo op de chipkaart staat, terwijl de rit wellicht minder dan die € 4,-- kost.

Spreker vraagt zich daarnaast af of de ruimte bij het in- en uitstappen niet veel te smal wordt in verband met de elektronische kaartlezer waar de mensen langs moeten gaan.

Tarievenbeleid. Door het college wordt de transparantie en de vrijheid van de tarieven zeer benadrukt. Er bestaat een afstemming op landelijk en regionaal niveau, maar ook met het BRU en diverse doelgroepen. Spreker vraagt zich af of er wel een feitelijke vrijheid bestaat op het gebied van de tarieven. Mocht deze er daadwerkelijk zijn, dan zou spreker graag de mening van de gedeputeerde hierover vernemen. Daarnaast zou hij graag vernemen hoe groot deze vrijheid is.

Bij de eerste doelstelling, pagina 5, vraagt spreker zich af hoe doelstellingen A en B te rijmen zijn met doelstelling C.

De heer Konings laat weten dat ook de VVD het belang van een consistente en open tariefstructuur zonder verrassingen onderstreept. Het moet inderdaad vooraf duidelijk zijn wat de consument moet betalen. In het voorliggende stuk maakt het tarief toch een redelijk ingewikkelde indruk. Spreker is ook van mening dat een goed evaluatiemoment belangrijk is. Dan is bijsturing mogelijk op het moment dat het dreigt mis te gaan.

De heer Gaaijkema merkt op dat de wijze van presenteren de fractie van D66 zeer aanspreekt. Hij maakt hierover zijn complimenten.

Spreker geeft aan dat hij vernomen heeft dat er landelijk problemen zijn met de invoer van de OV-chipkaart. Er zijn volgens hem geruchten dat er opnieuw uitstel mogelijk is.

Spreker deelt de mening van de heer Van der Kolk dat het systeem simpel dient te blijven voor de gebruikers. Het systeem moet door de gebruikers te begrijpen zijn.

Spreker neemt de besluiten puntsgewijs door:

- Eerste besluit : D66 kan hiermee akkoord gaan.
- Tweede besluit : Naast de landelijke afspraken, graag ook afspraken met de aanpalende randstadgemeenten maken.
- Derde besluit : D66 kan hiermee akkoord gaan.
- Vierde besluit : D66 vindt het prima om het handhaven van het voorzieningenniveau boven de prijs prioritair te maken, mits hiermee bedoeld wordt dat daarmee de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer hoog blijft.
- Vijfde besluit : D66 heeft moeite met A, waarin plotseling gesproken wordt over het aantal openbaar vervoergebruikers. In de doelstelling wordt daarentegen gesproken over een percentage. Dit moet consequent gebruikt worden.
- Zesde besluit : D66 kan hiermee akkoord gaan.
- Zevende besluit : Bij de overgang moet zo weinig mogelijk verandering in de tarieven plaatsvinden. Anders zou het draagvlak wel eens kunnen verminderen. Spreker vraagt zich af of dit ook onder B en C wordt bedoeld.
- Achtste besluit : D66 kan hiermee akkoord gaan.
- Negende besluit: D66 kan hiermee akkoord gaan.

De heer De Vries (SP) constateert dat er reeds veel gezegd is over de gecompliceerde uitwerking van de OV-chipkaart. Hij sluit zich daar volledig bij aan. De SP is bang dat deze wijze van introductie hoge kosten met zich mee zal brengen. Het zou volgens spreker een groot probleem kunnen worden om alles goed te regelen. Er dient volgens hem dan ook rekening gehouden te worden met vertraging. Spreker betreurt dit.

Op pagina 23 staat volgens spreker dat “als een dienst of een product gratis wordt aangeboden, de waardering afneemt”. Hier zou spreker graag een toelichting op ontvangen.

De heer Bisschop meent dat een van de eerste klachten over het openbaar vervoer na de invoering van de chipkaart, zal zijn dat het openbaar vervoer te duur is geworden. Het was voor spreker geruststellend dat in het stuk wordt aangegeven dat er voorkomen zal worden dat er een euro-effect op zal treden.

Spreker benadrukt dat het systeem zeer simpel gehouden dient te worden. Hij realiseert zich terdege dat het een complexe materie betreft, maar als dit een succes moet worden, dan zal dit systeem transparant en inzichtelijk moeten zijn.

#### *Reactie van het college*

Gedeputeerde Mik constateert dat de overheersende tendens van de commissie gelijk oploopt met de wijze waarop binnen het college over dit onderwerp gedacht wordt.

De OV-chipkaart heeft volgens spreker een andere invoeringstraject gekregen. De einddatum is 31 december 2008 geworden. De invoer dient plaats te vinden per 1 januari 2009. Dit is een aangepaste planning. Per 1 januari 2009 zal er niet meer gereisd kunnen worden met de nationale strippenkaart.

In de provincie Utrecht lopen er concessies die allemaal op hetzelfde moment aflopen. Als er een tijd is tussen de afloop van de concessie en de invoer van de chipkaart, blijft er een korte periode over voor de overgang naar de OV-chipkaart. Er dient hiervoor nieuwe apparatuur aangeschaft te worden. Wellicht is er vervolgens sprake van een nieuwe concessiehouder. Dit zou enorme kosten aan apparatuur met zich mee kunnen brengen. Dit is een belangrijk punt in de onderhandelingen met het rijk geweest. Er is bepleit dat hiervoor een voorziening getroffen dient te worden. Er is hiervoor een apart fonds bij het rijk gevormd van € 15 miljoen waar onder andere dit soort problemen van betaald kunnen worden. Hiermee zijn de financiële problemen van de OV-chipkaart opgelost. De businesscase loopt verder quitte. De uiterste data in het tijdsschema zijn wat opgeschoven. Dit heeft te maken met een aantal invoeringsvraagstukken dat er lag naar aanleiding van de proeven in Rotterdam. Deze problemen zijn redelijk opgelost. Spreker is niet op de hoogte van nieuwe vertragingen. Kosten. Het college neemt aan dat de OV-chipkaart budgettair neutraal kan verlopen, inclusief de bijdrages die vanuit het rijk ontvangen worden. Spreker bevestigt dat evaluatiemomenten zeker van belang zijn. Alle overheden zijn echter van mening dat de OV-chipkaart pas ingevoerd kan worden, als deze goed loopt. Ook in Rotterdam zijn er uitgebreid proeven uitgevoerd. In principe wordt de chipkaart alleen ingezet voor het openbaar vervoer: tram, metro en trein. Er zijn echter naast het openbaar vervoer diverse mogelijkheden voor de chipkaart. In de toekomst zullen er volgens spreker wel meerdere mogelijkheden ontstaan. De doorlooptijd is korter dan in andere landen. De overheden zitten wat dit betreft allemaal op dezelfde lijn.

Tarieven. Het voorliggende stuk is een kader dat aan de commissie wordt voorgelegd. Dit wordt afgestemd met PS en het BRU. Aansluitend worden alle reacties in het definitieve stuk verwerkt. De opmerking vanuit de commissie dat het simpel gehouden moet worden, is ook de mening van het college. Op het gebied van de tarieven zijn er diverse mogelijkheden. Er is besloten om de tarieven in het begin heel simpel te houden. Er wordt gedacht aan de mogelijkheid om de doelgroepen die op dit moment in het openbaar vervoer reeds korting krijgen, ook bij de invoer van de OV-chipkaart korting te geven. Het voorliggende voorstel sluit zeer nauw aan bij het huidige systeem, waarbij gebruik gemaakt wordt van dezelfde doelgroepen. Het is mogelijk om daarnaast ook gebruik te maken van andere doelgroepen, maar de doelstelling van het college is het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer. Volgens spreker is het niet nodig om de voorstellen nog simpeler te maken. Inzichtelijkheid in tarief. Bij de OV-chipkaart kan dit indirect plaatsvinden. Het is niet direct duidelijk op het moment dat er gebruik gemaakt wordt van het openbaar vervoer. Er wordt bij instappen een bepaald bedrag afgeschreven. Op het moment dat het openbaar vervoer verlaten wordt, rekent het apparaat de daadwerkelijke kosten uit en wordt het verschil verrekend. Hierdoor is het noodzakelijk om bij het verlaten van het openbaar vervoer af te waarderen. Dit is volgens spreker ook goed voor de statistieken.

Er bestaan verschillende kaartsoorten. Er zijn anonieme en persoonsgebonden chipkaarten. Op anonieme kaarten is het niet mogelijk om 'rood' te staan. Spreker laat weten dat er wordt gedacht dat veel mensen landelijk voor de persoonsgebonden kaarten zullen kiezen. Deze kaarten kunnen via het internet opgeladen worden. Bij deze kaarten is het wel mogelijk om 'rood' te staan.

De heer De Vries (D66) vraagt hoe het geregeld is met de herkenbaarheid van de eigenaar van de persoonsgebonden kaart. Spreker vraagt zich af hoe te verifiëren is dat er geen onrechtmatig gebruik van een persoonsgebonden kaart wordt gemaakt.

Mevrouw Nap merkt op dat op de anonieme kaarten een bepaald bedrag staat. Als hiervan een bedrag is gebruikt waardoor er bijvoorbeeld € 2,- overblijft, constateert spreekster dat deze € 2,- verloren gaan, want het starttarief is € 4,-.

Gedeputeerde Mik geeft aan dat de ingangen niet nauw hoeven te zijn. Er blijft naast de kaartlezers voldoende ruimte over. Het is echter mogelijk om zwart te rijden. Er wordt verwacht dat de sociale controle dusdanig zal zijn, dat er minder zwartrijders zullen zijn. Bij de metro bestaat de meeste kans van het dalen van zwartrijders doordat mensen door de toegangpoortjes moeten gaan. Bij het streekvervoer wordt het minste effect verwacht in het dalen van zwartrijders.

De heer Overbeek vraagt waar de uitspraak van de gedeputeerde op gebaseerd is, dat er wordt verwacht dat er meer persoonsgebonden kaarten zullen worden gebruikt. Volgens hem zijn er juist veel mensen die niet graag alle informatie prijs willen geven, die noodzakelijk is voor een persoonsgebonden kaart.

Gedeputeerde Mik antwoordt dat deze verwachting op basis van onderzoek is vastgesteld. Volgens hem zal de markt enigszins fluctueren. Dit heeft echter geen invloed op de tarieven.

De heer De Vries (SP) meent dat het niet voor iedereen geldt dat zij zich geen zorgen hoeven te maken over hun uitgaven. Hiervoor is volgens hem een hoger inkomen nodig. Gedeputeerd Mik deelt deze mening niet. De tarieven blijven ongeveer hetzelfde. Bij een persoonsgebonden kaart kan men op internet exact zien hoeveel men besteedt aan het openbaar vervoer.

De heer De Vries (D66) vraagt of in de toekomst een automatische registratie van toepassing zal zijn in plaats van het gebruik van poortjes. Hij had hierbij de indruk dat zwartrijden dan niet meer mogelijk zou zijn.

Gedeputeerde Mik merkt op dat dit een ideaalbeeld is. Dit zou wellicht in de toekomst kunnen komen, maar dit is op dit moment nog niet het geval.

Tariefsvrijheid. Er wordt een aantal afspraken landelijk gemaakt. Binnen deze afspraken zijn de partijen vrij om het tarief te verhogen of te verlagen. Binnen de provincie Utrecht zal dit afgestemd worden met het bestuur regio Utrecht. Met het BRU wordt nauw contact onderhouden hierover.

Eerste besluit : Spreker meldt dat dit de drie doelstellingen zijn die de provincie heeft met het openbaar vervoer. Het is hem niet duidelijk waarom A en B in tegenspraak zouden moeten zijn met C. Er moet echter altijd afstemming zijn tussen A, B en C.

Tweede besluit : Er bestaan globale, landelijke afspraken. Binnen de landelijke afspraken heeft de provincie vrijheid. Het opstaptarief wordt landelijk hetzelfde.

De heer Gaaijema merkt op dat veel mensen uit Utrecht werkzaam zijn in Noord en Zuid-Holland, vandaar dat D66 verzocht heeft om ook te kijken naar Noord en Zuid-Holland.

Gedeputeerde Mik antwoordt dat er wel degelijk naar gekeken wordt, maar dat wil nog niet zeggen dat er direct afstemming met deze provincies dient plaats te vinden. Dit is volgens hem te ingewikkeld. Alleen de globale tarieven worden onderling afgestemd. Het is al ingewikkeld genoeg om dit gezamenlijk met het BRU af te stemmen.

De heer Odijk vraagt of ook landelijk de tijden worden vastgesteld als er dal- en spitsuren worden ingevoerd. De gedeputeerde antwoordt dat dit wel de bedoeling is, maar er wordt hierover nog gesproken. Er zullen in eerste instantie nog geen spits- en daltijden gehanteerd worden. Voor de toekomst is dit wel een goed idee.

Vierde besluit : Handhaven voorzieningenniveau. Spreker laat weten dat er bedoeld wordt dat als er gekozen moet worden tussen het schrappen van lijnen en een tariefsverhoging, er gekozen wordt voor een tariefsverhoging.

Vijfde besluit : Dit is de norm die de provincie stelt. Als het percentage van het openbaar vervoer gebruik gelijk moet blijven, is dit een nog hogere

doelstelling. De provincie is tevreden als het aantal mensen dat gebruik maakt van het openbaar vervoer gelijk blijft, omdat dit op dit moment ook de doelstelling is. Algemeen is het de doelstelling voor het openbaar vervoer om gelijke tred te houden met het autovervoer of zelfs te verbeteren. Bij de OV-chipkaart is het uitgangspunt geweest dat er van het huidige aantal klanten geen klanten verloren moeten gaan. In een later stadium kan door de tariefsdifferentiatie het openbaar vervoer aantrekkelijker worden. De heer Gaaikema vraagt hoe dit uitgangspunt gezien moet worden in vergelijking met besluit 1A. Gedeputeerde Mik antwoordt dat deze tekst inderdaad niet overeenkomt. Er zal nogmaals naar de tekst gekeken worden.

De heer De Vries (SP) merkt op dat het stuk hem niet heeft kunnen overtuigen van de juistheid van de route die is ingeslagen met betrekking tot de OV-chipkaart. De uitleg van de gedeputeerde is echter nog minder overtuigend. De voorzitter laat weten dat de gedeputeerde constant wordt onderbroken in zijn beantwoording van de vragen en het is volgens spreker niet juist om een dergelijke opmerking op dit moment te maken. De gedeputeerde zal nu eerst zijn betoog afmaken, voordat er opnieuw vragen kunnen worden gesteld. Gedeputeerde Mik laat weten dat hij niet begrijpt waar zijn redenering niet consequent is. Graag zou hij van de heer De Vries (SP) vernemen waar dat het geval is.

Gedeputeerde Mik laat weten dat er een evaluatie zal worden uitgevoerd. Gratis openbaar vervoer. Spreker laat weten dat gratis openbaar vervoer eigenlijk niet bestaat. Er zijn altijd kosten aan verbonden, die door iemand worden betaald. Het gaat echter meer over de financiering van het openbaar vervoer. Er zal binnenkort een voorstel van het college over een aantal mogelijkheden van gratis openbaar vervoer en kortingen naar de commissie worden verstuurd. In deze beleidsnotitie zijn meerder keuzes opgenomen. Deze beleidsnotitie wordt in de commissie voor een kaderstellende discussie aangeboden.

Mevrouw Vrieling merkt op dat er altijd het risico op 'grijs' rijden aanwezig blijft. Dit betekent dat gebruikers te vroeg uitchecken. De vervoerbedrijven zullen dus nog altijd steekproefsgewijs controles blijven uitvoeren. Op een anonieme kaart bestaat ook de mogelijkheid om opnieuw op te laden. Dit is echter een andere wijze van opladen dan de persoonsgebonden kaart kent. Transparantie. Van de gemaakte reizen kunnen declaratieoverzichten op internet worden opgevraagd. Als men niet over internet beschikt, dan zijn hiervoor ook andere mogelijkheden.

Mevrouw Nap vraagt wat de bedoeling is met de niet oplaadbare wegwerpkaarten. Als hierop een bedrag overblijft, is dat definitief verloren. Mevrouw Vrieling antwoordt dat de wegwerpkaarten dezelfde zijn als de huidige wegwerpkaarten. Zij meent dat dit wel goed geregeld zal zijn.

De voorzitter stelt de heer De Vries (SP) in de gelegenheid om aan de gedeputeerde aan te geven waarom hij het niet eens is met de voorliggende notitie. De heer De Vries heeft aansluitend de mogelijkheid om een stemverklaring aan te vragen, als hij nog steeds van mening is dat hij het niet eens is met de notitie.

De heer De Vries (SP) laat weten dat hij het voorliggende stuk zeer gecompliceerd vond. In de beantwoording van de gedeputeerde meent spreker dat er geen oplossingen worden geboden voor de gestelde problemen. Er worden aannames gedaan. Volgens hem moet men bij dit soort elektronische systemen zeer alert zijn, dat het betaalbaar blijft. Hij is van mening dat alles veel te vaag wordt omschreven. Hij vraagt zich af wie dit alles gaat betalen.



Spreker vreest dat dit de overheden en de belastingbetalers zullen zijn. Deze vrees is door de gedeputeerde niet weggenomen.

Gedeputeerde Mik merkt op dat bij een systeem dat nog ontwikkeld wordt, niet alle vragen in het begin zijn te beantwoorden. Het systeem heeft zijn waarde reeds bewezen in het buitenland. De proeven die in Nederland lopen, verlopen zeer goed. Men is niet over één nacht ijs gegaan. Spreker merkt op dat het te maken heeft met vertrouwen in het systeem. De heer De Vries (SP) heeft geen vertrouwen in het systeem, maar dat kan deze notitie niet veroorzaakt hebben. In deze notitie wordt namelijk aangegeven dat de tarieven zoveel mogelijk hetzelfde blijven als de huidige tarieven. Vanuit de commissie verneemt spreker hiervoor brede steun. Spreker laat weten dat hij het vertrouwen in het systeem niet aan de heer De Vries (SP) over kan brengen. Er is een aantal vragen, dat de komende tijd moet worden opgelost. Er is echter door het college aangegeven dat vooraf over de tarieven moet worden nagedacht. Het doel van deze notitie is om na te gaan welke principes gehanteerd dienen te worden bij de invoering van het systeem.

De voorzitter meldt dat een aantal aannames verder bekeken zal worden. Over het algemeen stelt spreker vast dat er, met uitzondering van een enkele fractie, een positieve mening over het voorliggende stuk heerst.

## **8. Tussenbalans SMPU**

*Commissieleden in eerste termijn*

De heer Van Malenstein merkt op dat het voorliggende stuk dik is. Er staat een aantal zaken in, die de beleidsontwikkelingen op de voet volgen. Het is de fractie opgevallen dat er goed met de tijd en de ontwikkelingen meegegaan wordt. Een van de meest opvallende zaken is de grotere klantvriendelijkheid. Het stuk is veel vriendelijker geformuleerd dan bijvoorbeeld het SMPU.

Er is een aantal ontwikkelingen dat in het huidige SMPU in gang is gezet. De wijze waarop deze tussenbalans wordt gepresenteerd, spreekt de PvdA erg aan.

Afstemmen fietsverkeer. Spreker laat weten dat hij een aantal vooruitgangen heeft geconstateerd ten opzichte van het huidige SMPU.

Bij de OV-kaders voor concessieverlenen wordt een aantal beleidsintensiveringen voorgesteld. Ook deze worden door de fractie als positief ervaren. Met name de extra structurele investering van € 3,5 miljoen. Spreker geeft aan dat het kan zijn dat dit bedrag nog aan de lage kant is.

Bij de organisatie van het OV wordt aangegeven dat er een vierde doelstelling is toegevoegd. De inrichting van de organisatie dient op een dusdanige wijze plaats te vinden, dat er extra afstemming en duidelijkheid ontstaat over wie wat doet.

De voorzitter wijst erop dat er een nota van wijzigingen komt, waarvoor het voorliggende stuk de basis is. Gedeputeerde Mik voegt hier aan toe dat het voorliggende stuk een check is om te kijken of er zaken vergeten zijn.

De heer Van Malenstein laat weten dat het voorliggende stuk een goede tussenstap is. Het is opvallend dat er veel aandacht is besteed aan de luchtkwaliteit. De provincie heeft het op zich genomen om goed op de normering van de wet Luchtkwaliteit te letten bij bouwwerken langs de rijkswegen. Dit is volgens spreker een belangrijk punt.

Mevrouw Nap merkt op dat uit deze tussenbalans blijkt dat er een samenhang bestaat tussen het rijkswegennet en het onderliggend wegennet. Het CDA heeft dit reeds sinds lange tijd onderkend. Hiervoor heeft de fractie een motie ingediend. Het CDA is blij dat de uitwerking van deze motie bij de stukken ter kennisneming zit.

Daarnaast onderschrijft het CDA de conclusies die in hoofdstuk 4 van deelrapport 3 over actuele beleidsontwikkelingen genoemd worden.

Uit de tussenbalans blijkt echter dat de provincie er daarmee nog lang niet is. Er wordt onder andere gesproken over de noodzakelijke uitbreiding van de infrastructuur, uitbreiding aanbod OV, intensivering fietsgebruik, mobiliteits- en verkeersmanagement en ook nog over de introductie prijsbeleid. Pas als al deze zaken worden gedaan, dan zullen de problemen enigszins het hoofd geboden kunnen worden.

Uitbreiding infrastructuur. Hierop is het CDA niet op tegen. De wegen moeten vooral beter benut worden. Hierbij moet slimmer gebruik gemaakt worden van de wegen. Er dient eerst een uitbreiding van de bestaande wegen plaats te vinden, voordat er gekeken wordt naar de aanleg van nieuwe infrastructuur.

Openbaar vervoer. Het CDA is ook van mening dat dit verbeterd moet worden. Het is belangrijk dat er meer en beter openbaar vervoer komt. Dit mag qua financiën niet ten koste gaan van infrastructuur en veiligheid. Dit is in de nota kaders voor concessies echter wel gesuggereerd. Spreekster benadrukt dat dit voor het CDA niet aan de orde is.

Uit de tussenbalans blijkt dat het buskwaliteitsniveau op het gebied van frequentie en trajectsnelheden in sommige gebieden bij lange na niet gehaald wordt. Er zijn gebieden waarbij het reizigerspotentieel te laag is om de frequentie te bekostigen. Maar een te lage frequentie kan juist een reden zijn om geen gebruik van het openbaar vervoer te maken. OV is meer dan alleen busvervoer. Graag zou het CDA zien dat de provincie een actief promotiebeleid ten aanzien van transferia zou voeren. De transferia bieden een goede kans voor de economie.

Fietsverkeer. Helaas is het fietsverkeer in de provincie Utrecht niet toegenomen. Er is wel flink geïnvesteerd in de aanleg van verbindende schakels van het fietspadennetwerk. Utrechters fietsen gelukkig wel meer dan de gemiddelde Nederlander. Er wordt echter in een aantal gemeenten heel veel gefietst en in een aantal gemeenten veel minder. In Veenendaal wordt veel gefietst. Daar wordt op dit gebied een heel actief promotiebeleid gevoerd. Spreekster meent dat dit promotiebeleid zeker van invloed is.

Prijsbeleid. Het CDA heeft altijd aangegeven dat er niet betaald in de file gestaan dient te worden. Eerst dienen de knelpunten te worden opgelost, alvorens er een heffing ingevoerd wordt.

Verkeersveiligheid. Op pagina 21/22 van deelrapport 2 wordt aangegeven dat er een sterke daling in het aantal geregistreerde verkeersdoden en verkeersslachtoffers is. Maar het aantal letselongevallen per km/provinciale weg lijkt toegenomen. Spreekster vraagt hoe dit mogelijk is als het totaal aantal kilometers weg praktisch niet is toegenomen.

De heer Konings geeft aan dat het voorliggende rapport overzichtelijk is. Dit is een heel goede basis om dit verder uit te werken. De wijze van presenteren bevalt de VVD goed. De aanleiding van deze tussenbalans zou eigenlijk het gigantische probleem op het gebied van de bereikbaarheid via de infrastructuur moeten zijn en niet het verschijnen van de Nota Mobiliteit.

Het is goed dat er erkenning voor de problematiek is in de regio Utrecht. Dit loopt als rode draad door het verhaal. De VVD sluit zich aan bij de opmerkingen van mevrouw Nap dat meer geld voor het OV niet ten koste van infrastructuur en veiligheid mag gaan.

Spreekster is zeer benieuwd naar de nota van wijzigingen.

De heer Van Malenstein vraagt of als het gebrek aan mobiliteit blijft toenemen en er in het OV een gedeeltelijke oplossing zou kunnen liggen van dit probleem, het geld niet beter toch daarin geïnvesteerd kan worden. De heer Konings meent dat de gebruikers van het openbaar vervoer ondanks de problemen niet blijkt toe te nemen.

De heer Van Malenstein merkt op dat een verlaging van de tarieven met behulp van de OV-chipkaart een mogelijkheid zou kunnen zijn voor het oplossen van de files.

De heer Konings benadrukt dat het niet per definitie zo is, dat als er meer geïnvesteerd zou worden in het openbaar vervoer, dat dit vanzelfsprekend uit infrastructuur en veiligheid moet komen. Mevrouw Nap sluit zich hier geheel bij aan.

De heer Konings geeft aan dat het erop lijkt dat tussen de Nota Mobiliteit en het SMPU een verplichting bestaat, waarbij weinig politieke speelruimte bestaat. Spreker vraagt zich af of het nog wel de moeite waard is om met dit onderwerp aan de slag te gaan.

De heer Gaaikema laat weten dat D66 de algemeen procedurele aanpak als zeer prettig heeft ervaren.

Er is een aantal onderwerpen dat nog meer aandacht zou mogen krijgen. Met betrekking tot de luchtkwaliteit wordt gesproken over milieuvriendelijke alternatieven. Spreker doet op dit gebied de suggestie om in het kader van het milieu ook te kijken naar het rijden op waterstof. Het instellen van de 80 km-zones komt spreker niet tegen in de voorliggende notitie. Hierbij moet met name gedacht worden aan de rondwegen bij Utrecht en Amersfoort. Er zijn op deze wegen hiervoor goede kansen.

Op de trajecten waar op dit moment bouw plaatsvindt langs de snelwegen wordt onvoldoende aandacht aan besteed met betrekking tot de luchtkwaliteit. Spreker geeft aan dat er geen relatie is ontdekt naar de nieuwbouwwijken. Er zal volop gebouwd worden in de provincie. Daar waar gebouwd gaat worden, dient rekening gehouden te worden met een gezonde leefomgeving.

De heer Van Malenstein merkt op dat dit bij punt 24, pagina 10, de essentiële kenmerken van de Nota Mobiliteit versus tekst SMPU wel degelijk in een zeer duidelijke formulering wordt genoemd.

De heer Gaaikema geeft aan dat hij met name naar hoofdstuk 2 heeft gekeken. Hierin is dit onderwerp niet terug te vinden.

Ook het openbaar vervoer is voor D66 zeer belangrijk. Spreker wijst er met name op dat het feit dat de doelstelling, om het gebruik van het openbaar vervoer te laten stijgen, met het huidige beleid niet wordt gerealiseerd, baart D66 zorgen. Graag zou spreker maatregelen om dit om te buigen opgenomen zien worden. Aansluitend vraagt spreker of er in dat kader nader gekeken kan worden naar oplossingen in het voor- en navervoer. Hierin valt volgens hem veel winst te behalen.

Het is volgens D66 fout dat eerst de woonwijken worden neergezet en dat pas daarna de infrastructuur wordt aangelegd. De meeste mensen hebben hierdoor al een auto en volgens spreker loopt het openbaar vervoer hierdoor klanten mis.

Goederenvervoer. Het standpunt van D66 hierin is bekend. Het aantal vrachtwagens dreigt tussen vandaag en 2015/2020 te verdubbelen. Dit zou D66 graag anders zien. Een mogelijkheid hiervoor is volgens de fractie het vervoer over water. Dit wordt in de voorliggende notitie genoemd, maar in hoofdstuk 2 komt dit onderwerp helaas niet terug.

De heer De Vries (SP) laat weten dat het voorliggende stuk duidelijk is. Hij geeft de provincie hierover zijn complimenten. Het is de SP het meest opgevallen dat bij het naast elkaar leggen van de Nota Mobiliteit en het SMPU met betrekking tot het openbaar vervoer bijna alle punten van mobiliteit aanleiding geven om het SMPU drastisch bij te stellen. Er wordt al bijna € 3,5 miljoen extra aan het openbaar vervoer besteed. Dat is volgens de SP een goede zaak.

De evaluatie van het SMPU over het openbaar vervoer stuit bij de SP op bezwaren. Het is niet mogelijk om de beschikbaarheid van lijngebonden openbaar vervoer op 99 % te zetten, als de halte van de bus op ongeveer 1 km. afstand staat. Spreker geeft hiervan een voorbeeld.

Fietsen. Dit is door de provincie goed op de kaart gezet. De SP zou graag aandacht vragen voor skaters. Skaters kunnen ook gebruik maken van de fietswegen. Formeel hebben skaters geen status in het verkeer. Ze staan gelijk aan voetgangers, maar spreker is van mening dat er voor skaters meer ruimte gecreëerd moet worden. Hierbij kan gedacht worden aan een pilot naar bijvoorbeeld de Uithof en Zeist.

Spreker laat aansluitend weten dat de SP de aandacht voor een regionale helikopterhaven heeft gemist in het voorliggende stuk. Hij vraagt zich af wat de officiële status van regionale helikopterhavens zou zijn.

Gedeputeerde Mik vraagt of de heer De Vries (SP) dit onderwerp in het SMPU ingevoerd wenst te zien worden. De heer De Vries (SP) antwoordt dat dit inderdaad de bedoeling is, aangezien dit een vorm van transport is. Er dient hierop beleid gemaakt te worden. De heer De Vries (D66) merkt op dat bij punt 50 duidelijk wordt aangegeven dat er gezorgd dient te worden voor ontsluitende infrastructuur, maar er bestaat binnen de provincie Utrecht geen luchthaven. De heer De Vries (SP) antwoordt dat dit bij een van de gemeenten in de provincie Utrecht gevestigd kan worden.

Kwaliteit leefomgeving. Spreker is van mening dat hierover weinig gegevens bekend zijn. Dit bevreemdt de SP.

De heer Bisschop laat weten dat hij het rapport niet heeft ontvangen, en hij dit daardoor niet heeft kunnen lezen. Zijn inbreng zal plaatsvinden bij de nota van wijzigingen.

Mevrouw Das laat weten dat in paragraaf 1.2 wordt gesproken over de fiets. Er wordt aangegeven dat er dient te worden volgehouden waarmee is begonnen. Spreekster is van mening dat de term 'volhouden' niet erg ambitieus klinkt. In de voorstellen vanuit het MIT blijkt dat de fiets op dit moment een belangrijk aandeel levert in het garanderen van de bereikbaarheid. Dit zal ook in de toekomst het geval zijn. Spreekster meent dat het ambitie van het fietsbeleid wellicht omhoog kan. Misschien kan ook de ambitie sneller gerealiseerd worden dan nu wordt aangegeven.

Vanuit de aanbevelingen van het MIT wordt met name het belang van de breedte en de compleetheid van het pakket benadrukt. Het betreft hier een volledig pakket, hetgeen in evenwicht dient te blijven, waarbij bijzondere aandacht aan de keten van OV en de fiets geschonken moet worden.

Spreekster laat weten dat zij de opmerking van D66 met betrekking tot het goederenvervoer ondersteunt. Met name het vervoer over water en spoor moet snel worden gerealiseerd. Daarnaast is ook locatiebeleid en slimme doorstroming van goederenvervoer van groot belang.

Fietsbeleid. Het zou goed zijn om gericht beleid op bepaalde gemeenten te voeren met betrekking tot het fietsbeleid.

Indicatoren. Op pagina 33 viel het spreekster op dat er wel doelstellingen over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer zijn, maar dat hiervoor geen indicator bestaat. Zij stelt voor om hiervoor een indicator toe te voegen.

Helikopterhaven. Het lijkt spreekster een goede zaak als op zijn minst helikopterhavens benoemd gaan worden.

#### *Reactie van het college in eerste termijn*

Gedeputeerde Mik laat weten dat hij slechts op de onderwerpen, waarvan commissieleden hebben aangegeven dat er aandacht aan besteed dient te worden, zal ingaan.

Fiets. Door alle fracties is dit onderwerp genoemd. Juist het voor- en natransport van het openbaar vervoer kan een zeer belangrijke rol spelen in het bevorderen van het openbaar vervoer. De fiets speelt hier een veel belangrijkere rol in dan aanvankelijk werd gedacht. Terecht is aangegeven dat in het SMPU hieraan aandacht besteed moet worden, inclusief het promotiebeleid.

Transferia. Er zal apart naar dit onderwerp gekeken worden.

Openbaar vervoer. In het kader van de concessieverlening is dit reeds besproken. Er wordt op dit moment nauwgezet naar de financiën van het openbaar vervoer gekeken. Een deel hiervan valt onder het BDU. Er is een voorstel gedaan om het openbaar vervoer uit te breiden met € 3,5 miljoen. Hiervoor zullen voorstellen komen, waarbij gekeken wordt of de voorgestelde maatregelen ook binnen de huidige financiële kaders kunnen plaatsvinden.

Prijnsbeleid. Hierin volgt Utrecht het landelijke beleid. Er volgt nog een hele politieke discussie in de Tweede Kamer. Deze discussie zal met belangstelling gevolgd worden. De heer

Gaaikema vraagt of dit betekent dat de gedeputeerde afziet van de invoer van regionale prijzen. Gedeputeerde Mik antwoordt dat hij dit niet heeft aangegeven. Het betreft de mogelijkheden die landelijk worden gegeven op het gebied van het prijsbeleid.

Eerst benutten en dan uitbreiden. Dit staat in het huidige SMPU zo omschreven als uitgangspunt en dit zal zo blijven. Dit zal ook gerelateerd zijn aan hetgeen gezamenlijk in de bestuursovereenkomst wordt afgesproken met betrekking tot de planstudies.

Ongevallenslachtoffers. De trend geeft aan dat het aantal dodelijke ongevallen zal afnemen. Uit de provinciale cijfers bleek echter de afgelopen jaren weer een kleine toename. Deze cijfers zijn heel moeilijk te interpreteren. Er komen ook landelijke gegevens binnen om te kijken waar die oorzaak vandaan komt. Met het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid zal hier nader naar gekeken worden.

Nota Mobiliteit. Hierbij is nog een behoorlijke vrijheid. In de uitgangspunten van deze nota wordt het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet als één geheel gezien. Dit is een belangrijk principe van de Nota Mobiliteit. Dit heeft echter gevolgen voor het SMPU. De normen zullen ook in het SMPU verwerkt worden.

De grote winst van de Nota Mobiliteit en de gesprekken die gevoerd worden met rijk over de netwerkanalyse ligt in het feit dat het hele wegennet gezamenlijk als één geheel wordt bekeken en wordt gefinancierd. In het verleden hebben de wegbeheerders teveel langs elkaar heen gewerkt. Klantvriendelijkheid is een van de uitgangspunten geweest van de Nota Mobiliteit.

Rijden op waterstof. Het is spreker niet bekend wat de huidige stand van zaken is. Bij het SMPU is de provincie afhankelijk van hetgeen in de markt wordt aangeboden.

80 km-zones. Er wordt behoorlijk over deze kwestie gediscussieerd. Deze zones hebben minder effect dan aanvankelijk werd gedacht. Er dient gekeken te worden naar het effect op het gebied van de verkeersveiligheid en de doorstroming. Daarnaast dient gekeken te worden naar het effect voor de luchtkwaliteit. Spreker zal deze discussie blijven volgen. Spreker laat weten dat de aanleg van de infrastructuur voordat de bouwlocaties worden ontwikkeld vanzelfsprekend zou zijn. Deze situatie wordt echter door de overheid reeds jaren met voeten getreden. Spreker geeft het voorbeeld van het verloop van Leidsche Rijn. Goederenvervoer. Spreker zegt toe dat dit onderwerp goed zal worden verwerkt in het SMPU. Inmiddels is veel meer duidelijk over dit onderwerp. Het kwaliteitsnet goederenvervoer is ondertussen vastgesteld. Hierin wordt het oplossen van knelpunten op het onderliggend wegennet betrokken.

Skaters. Spreker weet niet of skaters een vorm van vervoer of van sport genoemd moet worden. Hij denkt dat het eerder een vorm van sport is dan van vervoer.

Helikopterhaven. Dit onderwerp wordt uitgebreid in de commissie WEM besproken. Hij stelt voor om dit onderwerp bij die commissie te laten. De omvang van dit soort vervoer zal niet groot zijn. Het zal geen massale effecten op de infrastructuur hebben.

Indicatoren. Er is een discussie gevoerd over de indicatoren. Deze zijn vastgesteld. De indicatoren moeten een aantal jaren hetzelfde gehouden worden, anders gaat het niet goed. Spreker is geen voorstander van het toevoegen van nieuwe indicatoren.

De voorzitter laat weten dat de opmerkingen in de nota van Wijzigingen van januari zullen worden verwerkt. Deze zal in PS besproken worden.

#### *Commissieleden in tweede termijn*

De heer Gaaikema merkt op dat het antwoord over het openbaar vervoer in nieuwbouwwijken van de gedeputeerde spreker niet geheel duidelijk was. Volgens spreker gaat het om het rijden van de bus die volgens de concessieverlening te regelen is. Spreker benadrukt dat de bus nog niet in de nieuwbouwwijken rijdt. Gedeputeerde Mik laat weten dat hij dit verkeerd begrepen heeft. Spreker laat weten dat dit reeds in het huidige beleid is opgenomen.

Mevrouw Das merkt op dat op pagina 32 wordt gesuggereerd dat nieuw beleid consequenties kan hebben voor de uitbreiding van de indicatoren. In het kader van het

maken van nieuw beleid op het gebied van de kwaliteit van de toegankelijkheid heeft spreekster de indicatoren genoemd. Gedeputeerde Mik antwoordt dat mevrouw Das volkomen gelijk heeft.

De heer De Vries (SP) geeft aan dat op pagina 19, Nota Mobiliteit versus SMPU, een aantal stellingen staat dat facilitair vanuit het rijk wordt aangeboden. Spreker citeert: 'Het rijk maakt het mogelijk dat forse groei in reizigersstromen, die de concessieverlener en de overheden verwachten door treinen, bus, tram, metro, lightrail kunnen worden geacommodeerd'. Spreker vraagt of dit betekent dat er extra rijksmiddelen beschikbaar komen om een groei van reizigersaantallen te realiseren. Gedeputeerde Mik antwoordt dat in de Nota Mobiliteit de positie van het openbaar vervoer veel meer aandacht heeft gekregen dan in voorgaande nota's. De financiële vertaling daarvan is echter ondermaats. Er kan niet gezegd worden dat de middelen, die in de Nota Mobiliteit gereserveerd zijn voor openbaar vervoer, voldoende zijn. De Nota Mobiliteit is vastgesteld. Er zit een goede aanzet in, maar spreker kan zich voorstellen dat men op een aantal punten het railverkeer uitbreidt. Er worden echter geen nieuwe spoorlijnen aangelegd, maar slechts beter gebruik gemaakt van het huidige spoorwegennet.

De voorzitter constateert dat dit onderwerp uitgebreid is besproken en dat het college de reacties van de fracties zorgvuldig zal verwerken.

#### **9. Jaarrekening Stichting Utrecht Toerisme en Recreatie 2005**

De heer De Vries (D66) zal bij dit onderwerp ambtelijke vragen stellen via de mail.

#### **10. Evaluatie veranderingsprocessen recreatieschappen**

#### **11. Resultaten Beleidsuitwerking doorstroming**

#### **12. Jaarrekening 2005 recreatieschappen**

#### **13. Nieuwsbrief NORT**

#### **14. Stand van zaken "Food Valley"**

#### **15. Subsidiering herstructurering bedrijventerrein Lage Weide**

#### **16. Netwerkstudie Zuidelijke Heuvelrug**

De heer Van Malenstein vraagt zich af of deze netwerkstudie ook digitaal beschikbaar is. De heer Poort zal dit nagaan.

#### **17. Overzicht bijdragen gemeenten aan recreatieschappen**

#### **18. Wegbeeldenonderzoek ANWB**

#### **19. Visie verdiepte ligging N201 bij De Ronde Venen/stand van zaken, ontwikkelingen en mogelijke knelpunten UMP-project N201 BOR in de gemeente De Ronde Venen**

#### **20. Reactie op de motie over dynamisch verkeersmanagement van 15 mei 2006**

#### **21. Antwoord betreffende de afsluiting fietspad N201 tussen Loenersloot en de A2**

De heer Odijk laat weten dat er naar aanleiding van een vraag van hem informatie is verstrekt over de afsluiting van het fietspad N201 tussen Loenersloot en de A2. Hij had gevraagd of hier gekeken was naar een makkelijkere manier om deze afsluiting voor de gebruikers van het fietspad op te lossen. Er is een bord van een omleiding geplaatst waarbij de fietsers een omweg van ongeveer 6 à 6,5 km. moesten rijden in plaats van een bord

waarbij de fietser wordt gevraagd af te stappen en langs de wegverzakking te lopen. Spreker is van mening dat hierbij weinig creatief met de regels is omgegaan. Hij zou graag een andere cultuur binnen de provincie bevorderen.

Gedeputeerde Mik antwoordt dat dit inderdaad anders aangepakt had kunnen worden. Hij laat weten dat de provincie hier ook van heeft geleerd.

## **22. Jaarrekening 2005 Openbaar Vervoer**

### **23. Kwaliteitsnet Goederenvervoer Randstad (KGR) en Multimodaal Coördinatie en Adviescentrum West-Nederland (MCA-West)**

De heer Gaaikema laat weten dat het college in het stuk de mening van de commissie vraagt. Spreker meent dat dit onderwerp tijdens een volgende commissievergadering behandeld dient te worden.

Gedeputeerd Mik antwoordt dat dit inderdaad juist is. Dit stuk is nog niet ter informatie naar het Presidium gestuurd. Spreker merkt op dat er twee mogelijkheden zijn. Ten eerste agenderen voor een commissievergadering en ten tweede de commissie geeft aan dat zij het stuk heeft doorgelezen, aangezien dit stuk ter informatie is aangeboden.

De heer Gaaikema antwoordt dat er recht gedaan moet worden aan de vraag in het stuk en dat het stuk geagendeerd dient te worden voor de volgende vergadering.

De voorzitter geeft aan dat dit onderwerp zal worden geagendeerd voor de vergadering van 2 november a.s., indien dit niet mogelijk is schuift dit onderwerp door naar de vergadering van 30 november a.s.

### **24. Consumentenparticipatie openbaar vervoer in Utrecht (ROCOV Utrecht)**

De heer Van der Kolk complimenteert de gedeputeerde met de wijze van uitwerking van het initiatiefvoorstel van de PvdA op het gebied van de consumentenparticipatie openbaar vervoer.

## **25. Derde aanwending Subsidieverordening Toeristische Ontwikkeling (STO) 2006**

### **26. Rondvraag**

De heer De Vries (D66) merkt op dat hij een vraag heeft over de brief van de heer Van Rooij. De heer Van Rooij refereert aan een onderzoek dat in opdracht van de provincie Utrecht is uitgevoerd. Er is van dat onderzoek een rapport verschenen. Spreker vraagt zich af of de commissie een kopie van het rapport kan ontvangen.

Verder vraagt spreker zich af wat de conclusie van GS is ten aanzien van de conclusie die door de heer Van Rooij wordt getrokken. Dit betreft de onverenigbaarheid van het beleidsmatige uitgangspunt en het inzicht dat uit het onderzoek is gekomen.

Gedeputeerde Mik geeft aan dat er een aantal onderzoeken wordt gedaan op het gebied van het regionaal bedrijventerrein Woerden, onder andere een haalbaarheidsonderzoek, een inventarisatie van geïnteresseerde bedrijven in de omgeving, een landschapsonderzoek en een locatieonderzoek. Eerst wordt de uitslag van deze onderzoeken afgewacht, alvorens er een standpunt van de stuurgroep wordt geformuleerd. Dit standpunt zal aansluitend binnen de colleges worden besproken.

De heer De Vries (SP) laat weten dat er in Soest onrust is ontstaan over het voornemen van de gemeente om een rondweg om Soest aan te leggen. Er zou hierbij sprake zijn van contacten tussen de gemeente en de provincie. Spreker vraagt of er contacten hierover bestaan tussen de provincie en de gemeente Soest. Indien er inderdaad contacten zijn tussen de provincie en de gemeente zou spreker graag vernemen wat de rol van de provincie hierin is.

Gedeputeerde Mik antwoordt dat er in het verleden, enige jaren geleden, contact tussen de provincie en de gemeente Soest is geweest over de eventuele wens voor een rondweg om Soest. Spreker is op de hoogte van de discussie die dit binnen Soest heeft veroorzaakt. De

provincie blijft hier buiten. Er bestaat een subsidieregeling Rand- en Rondwegen van de provincie. Hierin is een duidelijk aantal criteria opgenomen op grond waarvan de provincie wel of niet meewerkt aan een dergelijke aanvraag. Spreker heeft echter nog geen officiële aanvraag van de gemeente Soest gezien.

Mevrouw Nap meldt dat zij verontrustende berichten heeft ontvangen vanuit Bunnik in verband met A12 Salto. Graag zou spreekster meer informatie ontvangen over dit onderwerp.

Gedeputeerde Mik antwoordt dat de A12 Salto op dit moment in de MER-rapportage is opgenomen. Er zijn een nieuw college en een nieuwe raad in Bunnik aangetreden. De huidige, procedurele stand van zaken zal aan de commissieleden worden doorgegeven. Spreker benadrukt dat op dit moment nog niet de besluitvormende fase aan de orde is.

De heer Jongsma geeft aan dat bij de A12 West het project BRAVO loopt. Spreker heeft berichten uit Woerden ontvangen dat dit project behoorlijke vertragingen oploopt. Er worden hiervoor diverse redenen opgegeven. Spreker vraagt zich af of deze berichten kloppen. Hij is van mening dat de problemen bij vertragingen alleen maar groter zullen worden. Welke maatregelen kan de provincie eventueel nemen om verdere vertragingen te voorkomen? Gedeputeerde Mik antwoordt dat de commissie hierover schriftelijk geïnformeerd zal worden.

De voorzitter sluit de openbare vergadering en schorst de vergadering.



## **Conceptverslag van de besloten vergadering van de statencommissie Infrastructuur, Mobiliteit en Economie van 5 oktober 2006 in het Provinciehuis**

Aanwezig :

J.L.M.M. Damen (voorzitter), dr. G. Mik (gedeputeerde), E. Jongsma (CDA), mw. H. Nap (CDA), M. van der Kolk (PvdA), drs. J.P. Overbeek (PvdA), mr. A.G. van Malenstein (PvdA), E.E.M. Rateland (VVD), drs. J.A.J. Konings (VVD), mw. D. Lamers-Tiecken (VVD), drs. J.H. Gaaikema (D66), drs. R.E. de Vries (D66), heer Odijk (GroenLinks), mw. drs. M.C. Das (GroenLinks), dr. R. Bisschop (SGP), L. de Vries (SP)

Van Ambtelijke zijde aanwezig:

dr. R. Poort (adjunctgriffier), P. Kuypers, mw. N. Brummer (verslag)

Afwezig met bericht van verhindering:

drs. W.M. van der Poel (CDA), J. Konijnenbelt (CDA), mr.drs. F.Th.M. Rohof (VVD), mr. J.J.J. Streefland (ChristenUnie), C.J. van Tuijl (SGP)

---

De voorzitter opent de besloten commissievergadering IME.

### **7. Bestuursovereenkomst MIT**

Gedeputeerde Mik geeft de stand van zaken met betrekking tot de bestuursovereenkomst MIT. De vorige keer is gezamenlijk de netwerkanalyse behandeld. Daarbij heeft spreker aangegeven dat de provincie probeert de essentie met betrekking tot de investeringen en de bereikbaarheid van Utrecht en Amersfoort af te spreken in een bestuursovereenkomst met het rijk. Deze bestuursovereenkomst legt zaken vast voor de periode 2015 – 2020. Afgelopen maandag heeft er MIT-overleg tussen de regio en de minister van Verkeer en Waterstaat plaatsgevonden. Er is volledige overeenstemming bereikt over een bestuursovereenkomst tussen de regio en het rijk. Hierbij heeft het rijk een voorbehoud gehouden dat het ministerie van Financiën hiermee akkoord zou gaan. Dit is de reden van deze vertrouwelijke behandeling. Bovendien is met het rijk afgesproken dat de minister eerst naar de Tweede Kamer gaat met het resultaat van het MIT-overleg en dat tegelijkertijd pas de zaken naar buiten worden gebracht. Anders zou volgens spreker het politieke proces verstoord worden.

Er is overeenstemming bereikt over een bestuursovereenkomst, waarin wordt aangegeven dat er twee planstudies worden uitgevoerd door het rijk. Een voor de ring rond Utrecht en een voor de ring rond Amersfoort. Deze maken deel uit van twee pakketstudies die gebiedsgericht zijn. Er wordt hierbij niet alleen naar het rijkswegennet gekeken, maar ook naar het provinciale wegennet, inclusief het openbaar vervoer, het mobiliteitsmanagement en de fiets. Daarbij zijn de bedragen ingeschat die daar uiteindelijk voor nodig zijn. Er is echter nog niet duidelijk wat er uit de planstudies gaat komen of wat voor effecten de prijzen hierop hebben. Er is afgesproken dat er bij de investeringen een bandbreedte zal zijn met een onder- en een bovengrens. De ondergrens voor het rijk is € 1,5 miljard en de bovengrens is € 2,6 miljard. Ook voor de regio is voor haar eigen wegennet is een bandbreedte vastgesteld met een ondergrens van ongeveer € 360 miljoen en de bovengrens is € 500 miljoen. Bij de regio is hierin het OV opgenomen.

Dit alles valt onder de netwerkstudie model F. Dit betreft infrastructurele maatregelen uitgaande van beprijzen.

Er is gekeken naar de wijze van vastleggen, aangezien sprake is van de periode 2015 – 2020, waarin meerdere kabinetten zullen aantreden. Er is gekozen voor een formulering waarin een zeer zware inspanningsverplichting is geformuleerd om de bedragen in de begrotingen te reserveren als de planstudies met de resultaten komen. Bovendien zullen de bedragen al in het huidige MIT, dat nu naar de Tweede Kamer is gestuurd, worden opgenomen. Volgens spreker is dit op dit moment het hardste dat bereikt kon worden.

Spreker is van mening dat hiermee een doorbraak is bereikt zoals de afgelopen 20 jaar niet is bereikt in deze regio. De bedragen zijn hiermee ook direct vastgelegd.

De vorige keer werd door de commissie vastgesteld dat het OV onvoldoende in de netwerkanalyse was opgenomen. Er is nu met het rijk afgesproken dat er een aparte analyse wordt uitgevoerd voor het openbaar vervoer, zodat ook op dit gebied maatregelen getroffen kunnen worden.

In de discussie over de infrastructurele maatregelen die zullen worden ingesteld, zullen meerdere varianten worden voorgesteld. Dit zal natuurlijk nieuwe infrastructuur opleveren. De discussie over de A2,5 en de A30 zal hierbij betrokken worden. Er is met het rijk afgesproken dat als de planstudies beginnen, dat er bij het begin een korte verkenning zal worden uitgevoerd naar de A2,5 en de A30 met betrekking tot hun invloed op de maatregelen. Op dat moment kan besloten worden dat de A2,5 en de A30 afvallen of niet of dat andere maatregelen veel kansrijker zijn.

De organisatie van planstudies worden altijd getrokken door het rijk. Ze worden echter ingepast in de pakketstudies die een veel ruimere strekking hebben. De pakketstudie voor de ring Utrecht wordt getrokken door het BRU en de pakketstudie voor Amersfoort wordt getrokken door de stad Amersfoort. De provincie treedt op als coördinerend orgaan voor al deze studies. Bestuurlijk wordt het aan het Utrechts Verkeers en Vervoers Beraad (UVVB) gekoppeld. Hiervan is spreker voorzitter. Ook het rijk zal hiervoor toetreden tot het UVVB.

Hierover is overeenstemming met de minister bereikt. Dit alles was in afwachting van het standpunt van het ministerie van Financiën. Spreker heeft vandaag vernomen dat het ministerie van Financiën akkoord gaat met de regeling. Dit betekent dat deze bestuursovereenkomst naar buiten gaat op het moment dat de minister de Tweede Kamer informeert. Dit is waarschijnlijk eind volgende week. Tot die tijd rust er voor de commissieleden een embargo op deze informatie. Dan zal aansluitend ook de bestuursovereenkomst worden gepubliceerd.

Spreker en de heer Kuypers zijn tevreden over de bereikte bestuursovereenkomst. Spreker hoopt dat de commissie ook tevreden zal zijn. Hij laat weten dat de gang van zaken procedureel niet anders kon verlopen.

De voorzitter maakt namens alle statenleden de gedeputeerde en de heer Kuipers zijn complimenten over het verloop van het zorgvuldige proces. Hij feliciteert beide heren met het behaalde resultaat. Spreker verzoekt de commissieleden het gevraagde embargo te respecteren.

De heer De Vries (D66) vraagt of dit, nu dit is geregeld in het MIT, een gegeven is met betrekking tot de plannen die qua infrastructuur spelen rondom NV Utrecht. Gedeputeerde Mik antwoordt dat dit afhankelijk is van de resultaten van de planstudies. Er is nu nog niet bepaald wat er precies wordt gedaan met de infrastructuur. Er is wel een richting aangegeven. De planstudies zullen uitwijzen wat er daadwerkelijk uitgevoerd zal worden. Tegelijkertijd zal binnen de NV Utrecht verder gegaan worden met de afstemming van de bouwlocaties. Spreker is van mening dat de infrastructuur leidend behoort te zijn voor de bouwlocaties. Vanuit de netwerkanalyses is daarom met betrekking tot de infrastructurele uitgangspunten geadviseerd om de woningbehoefte vooral aan de westkant van Utrecht te realiseren en niet aan de oostkant. Dit zal verder in de NV Utrecht moeten worden besloten.

De heer De Vries (SP) memoreert de opmerking van de heer Konings of het nog wel leuk is in de politiek. De statenleden kunnen de gedeputeerde feliciteren, maar straks wordt er een bestuursovereenkomst aan de statenleden voorgelegd waar niets meer aan te veranderen is.

Gedeputeerde Mik meent dat de heer De Vries (SP) gelijk heeft. Bij dit soort processen kan gezegd worden dat dit een bevoegdheid van het college is. Er wordt een onderhandelingsresultaat bereikt waarbij zeer veel verschillende partijen betrokken zijn, zodat veranderingen niet meer mogelijk zijn. Spreker meent dat er alle reden is om 'ja' tegen dit resultaat te zeggen. Het formele proces zal nog volgen, maar de vrijheidsgraad daarin is inderdaad niet zo hoog.

De voorzitter meent dat er bij dit soort majeure projecten sprake is van een stuk saamhorigheid. De gedeputeerde had het gevoel dat hij voldoende rugdekking had om deze afspraken te maken. Dit alles heeft deze commissie gezamenlijk weten te realiseren. De heer Odijk laat weten dat het volgens hem leuk wordt als statenlid als de resultaten van de planstudies binnenkomen. Hierbij zal een uitgebreide discussie en een uitgebreid debat plaatsvinden.

## **27. Sluiting**

De voorzitter bedankt alle aanwezigen en sluit om 22.<sup>15</sup> uur de besloten vergadering.