

VERSLAG van de vergadering van de statencommissie Infrastructuur, Mobiliteit en Economie van 21 april 2005

Aanwezig:

J.L.M.M. Damen (VVD, voorzitter), dr. G. Mik (gedeputeerde), mw.drs. M.C. Das (GL), mw. A.J.M. van Dongen (GL), drs. J.H. Gaaikema (D66), M. van der Kolk (PvdA), J. Konijnenbelt (CDA), drs. J.A.J. Konings (VVD), M.F. van Leeuwen (SGP), mw. H. Nap (CDA), drs. J.P. Overbeek (PvdA), drs. W.M. van der Poel (CDA), dhr. Rateland (VVD), mr.drs. F.Th.M. Rohof (VVD), mr. J.J.J. Streefland (CU), L. de Vries (SP), drs. R.E. de Vries (D66), ir. B.A. Witteman (SP)

Van ambtelijke zijde aanwezig:

L.C.A.W. Graafhuis (adjunct griffier), mw. W. Voorneman-Rijkers (verslag)

Afwezig:

A.J. van Bokkem (PvdA), D. van Iersel (CU), mr. A.G. van Malenstein (PvdA), C.J. van Tuijll (SGP)

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom in het bijzonder de heer Rateland, nieuw Statenlid, en de aanwezigen op de publieke tribune.

2. Mededelingen

- Bericht van verhindering is ontvangen van de heren Van Bokkem (PvdA), Van Iersel (CU), Van Malenstein (PvdA) en Van Tuijll (SGP). De heer Van Leeuwen vervangt de heer Van Tuijll en de heer Streefland de heer Van Iersel.
- Ter vergadering is een aantal stukken uitgereikt t.w. de pleitnotitie van de bewonersgroep Maarsebergseweg (agendapunt 3), de beantwoording op de vragen van de heer Rohof betreffende de busstaking oostelijk deel van de provincie Utrecht (agendapunt 5A), een brief van IPO/VNG inzake luchtkwaliteit, de brochure 'De regionale dimensie van kennis en innovatie' van het IPO en het Infrabulletin van de dienst WVV van de provincie.
- Bij agendapunt 5A was tevens een inspreker aangekondigd van het CNV, de heer Hogemalen. De heer Hogemalen heeft echter aangegeven dat hij geen behoefte meer heeft om in te spreken.
- De heer Konijnenbelt informeert waarom, gelet op het aantal aanwezigen op de publieke tribune, voor deze vergaderzaal is gekozen.
De voorzitter licht toe dat hedenavond tevens een bijeenkomst plaatsvindt van de commissie REG, waarvoor een aantal aanwezigen op de publieke tribune werd verwacht. Spreker had voor deze vergadering niet dit aantal bezoekers verwacht, hetgeen hem heeft doen besluiten de commissie REG in de Statenzaal te laten vergaderen en de commissie IME in E4.14. Overigens is besloten dat, wanneer sprake is van een agenda waarbij een groot aantal aanwezigen wordt verwacht, de vergadering uiteraard in de Statenzaal zal plaatsvinden.
- De voorzitter geeft vervolgens het woord aan de heer Bonarius namens de bewonersgroep Maarsebergseweg.
De heer Bonarius stelt namens de bewonersgroep Maarsebergseweg de onveilige situatie van deze weg aan de orde. Het betreft de provinciale weg van Amersfoort naar Leersum (N226) in het bijzonder de laatste 2 km van deze weg op Leersums

grondgebied (= de Maarsebergseweg). De door spreker voorgelezen bijdrage namens de bewonersgroep Maarsebergseweg is bij dit verslag gevoegd. Kortheidshalve zij verwezen naar de inhoud.

De heer L. de Vries informeert of de inspreker niet op de hoogte was van de inspraakprocedure ter zake het SMPU.

De heer Bonarius antwoordt dat de bewoners hiervan niet op de hoogte waren. De bewonersgroep is in eerste instantie naar de gemeente gegaan, die het standpunt van de bewonersgroep ten aanzien van de erftoegangsweg overigens deelt. De raad heeft echter op een gegeven moment ontdekt, dat hij terloops heeft ingestemd met het SMPU zonder dat de bewoners daarvan op de hoogte waren. Hij sluit niet uit dat er, conform de mededeling in de tweede brief van GS, voldoende gelegenheid is geweest en formeel aan de eisen van de inspraak is voldaan. Het probleem wordt daar echter niet minder om. De weg wordt alleen maar drukker en de voorgestelde oplossing is haalbaar voor de genoemde 2 km.

De heer Overbeek informeert of een 60 km regiem de oplossing biedt.

Onder verwijzing naar de ter vergadering aan de fractievoorzitters uitgereikte inspraaknotitie licht de heer Bonarius toe, dat de 60 km oplossing conform mededeling van GS niet haalbaar is gelet op het feit dat sprake is van een budgettair probleem omdat er ook andere wegen zijn die gevaarlijk zijn. De bewonersgroep is van mening, dat zij daarin niet kan treden omdat zij niet deskundig is een en ander te vergelijken. Indien echter in beginsel de uitspraak wordt verkregen dat de Maarsebergseweg op den duur een erftoegangsweg wordt, weet de bewonersgroep dat de situatie te zijner tijd zal verbeteren. Dat is het beroep dat de bewonersgroep thans doet op de commissie en GS.

De heer Konijnenbelt informeert of de gemeente zich ook nog zal richten tot de provincie ten aanzien van dit punt.

De heer Bonarius antwoordt, dat het hem niet bekend is of de gemeenteraad hun instemming met het standpunt van de bewonersgroep formeel omzetten in een actie richting de provincie. Indien de commissie meent dat dit goed zou zijn, gaat de bewonersgroep hier achteraan.

De heer Konijnenbelt merkt op dat, indien de bewonersgroep mensen achter zich wil krijgen, het altijd goed is de gemeente daartoe te bewegen.

De heer Mik is van mening dat een goed overleg heeft plaatsgevonden tussen de bewonersgroep en hem over de veiligheidsproblematiek op de Maarsebergseweg. Het eerste overleg heeft op 1 juli 2004 plaatsgevonden. In algemene zin heeft spreker de neiging in dergelijke gevallen, of dit nu wel of niet op de planning staat, te bekijken wat op korte termijn kan worden gedaan om de veiligheid te verbeteren. Dat is ook in het onderhavige geval gebeurd. In genoemd overleg is een aantal maatregelen doorgenomen, die vervolgens op haalbaarheid zijn bezien. Dat betreft niet de door de bewonersgroep gewenste maatregel de weg af te waarden tot een erftoegangsweg met het daarbij behorende 60 km regiem. Alhoewel spreker begrip heeft voor die wens behoort die oplossing op grond van vastgesteld provinciaal beleid vooralsnog niet tot de mogelijkheden. Die maatregelen die binnen het kader konden worden genomen, zijn genomen.

Het is niet mogelijk op een weg, die een gebiedsontsluitingsfunctie heeft, zomaar een 60 km regiem in te voeren. Dat kan alleen als de inrichting van de weg wordt aangepast. Zonder die aanpassing zal de snelheid niet verminderen. Daarbij komt dat justitie alleen op een bepaalde snelheid controleert, indien deze overeenkomst met de

inrichting van de weg. Dan komt men terecht op de fundamentele discussie of het een gebiedsontsluitingsweg moet blijven of een erftoegangsweg moet worden. Daarover heeft de provincie in het SMPU een besluit genomen, mede op basis van een ongevallenstatistiek. GS zijn van mening, dat er ook goede redenen zijn om die weg gebiedsontsluitingsweg te laten. Over het bovenstaande is schriftelijk met de bewonersgroep en de gemeente Leersum gecommuniceerd.

De voorzitter informeert of de commissie dit onderwerp wenst te agenderen voor een volgende vergadering.

De heer Van Leeuwen is van mening, dat de bewonersgroep met een probleem komt dat aandacht vraagt. De gedeputeerde heeft in de visie van de SGP terecht, binnen de beleidsruimte die hij heeft, het maximale gedaan. Het lijkt hem goed dit onderwerp te agenderen om de mogelijkheden op korte, dan wel langere termijn te bespreken.

GL, SP en D66 steunen het voorstel tot agendering.

De heer Konijnenbelt deelt mede dat het CDA het voorstel tot agendering ondersteunt met de kanttekening dat het SMPU in 2007 wordt geëvalueerd en het CDA op het standpunt staat, dat PS tot die tijd is gehouden aan hun daarin vastgestelde beleid. Het verheugt het CDA door de gedeputeerde is gezocht naar maatregelen die binnen de vastgestelde kaders konden worden getroffen en dat deze inmiddels zijn uitgevoerd.

De heer V.d. Kolk deelt mede, dat de PvdA het voorstel tot agendering steunt. Spreker verzoekt de commissie een afschrift te doen toekomen van de brief van GS aan de bewonersgroep en de gemeente Leersum, hetgeen wordt toegezegd.

De heer Rohof deelt mede dat de VVD zich aansluit bij het betoog van het CDA.

De voorzitter concludeert dat dit onderwerp, met in achtneming van het besprokene, zal worden geagendeerd voor een volgende vergaderingen. Spreker bedankt tot slot de heer Bonarius en de bewonersgroep voor de inbreng en hun komst.

3. Conceptverslag 24 maart 2005

Met in achtneming van de wijziging, dat de heer R. de Vries geschrapt dient te worden bij de aanwezigen, wordt het verslag vastgesteld.

Lijst van toezeggingen/actiepunten

De heer V.d. Kolk mist de toezegging van de gedeputeerde over het nagaan van het initiatief van Connexion met betrekking tot de haltestopknoppen.

De heer Mik bevestigt, dat deze toezegging dient te worden opgenomen. Op dit moment wordt een en ander uitgezocht. Spreker verwacht hierover overigens n de volgende vergadering informatie te kunnen verstrekken.

De heer R. de Vries verzoekt in de toezeggingenlijst op te nemen dat de commissie een afschrift ontvangt van het eventuele antwoord van de gedeputeerde op de brief van D66 Rhenen inzake het fietspad Rhenen-Amerongen.

De heer Mik zegt dit toe. De vraag is of een afzonderlijke brief wordt gezonden dan wel dat dit wordt betrokken in het totale ontwerp dat wordt gemaakt tussen Elst – Rhenen. Het voorstel van D66 Rhenen heeft daarmee te maken.

TER BESPREKING

4. Statenwerkplan

De heer Konings merkt op niet te zullen ingaan op de inhoudelijke coördinatie en de strategische processturing, omdat dit in andere gremia al is kortgesloten. De VVD beperkt zich derhalve tot de voorgelegde vragen met name de prioritering. Op blz. 3 is een aantal essentiële vragen op een rij gezet, waarvan een 3-tal betrekking heeft om de commissie IME. Het verbaast de VVD dat vraag 2, welke keuzes PS maken om te zorgen dat het verkeer in verantwoord tempo kan worden afgewikkeld, niet terugkomt in de topics op blz. 6. Voor de VVD is dit een belangrijke prioriteit. Voorts worden de zaken rondom Luteijn gemist. In het communicatieplan wordt een aantal doelen op een rij gezet. De vraag is of in informele zin met het naar buiten brengen van het Statenwerkplan een publieke verantwoording wordt afgelegd richting de burgers van de provincie Utrecht.

De heer V.d. Kolk memoreert de presentatie in de vorige vergadering over de technische mogelijkheden van de OV-chipkaart. In de Staten van Noord-Holland is vorige week gediscussieerd over de mogelijkheden die de provincie als vervoersautoriteit heeft het tariefbeleid zelf vast te stellen. De PvdA pleit ervoor hierover ook in de provincie Utrecht van gedachten te wisselen, waarbij de notitie van de provincie Noord-Holland goed als leidraad zou kunnen dienen. Spreker deelt tot slot mede, dat de PvdA zich kan vinden in het voorstel van de VVD.

De heer Konijnenbelt deelt mede dat het CDA zich kan vinden in de suggesties van voorgaande sprekers. Het CDA kan zich goed vinden in de voorstellen, verwoord op blz. 6. Het bevreemdt het CDA dat geen onderwerpen bij Recreatie staan vermeld. Het CDA kan zich voorstellen dat PS een aantal onderwerpen vanuit hun controlerende dan wel volksvertegenwoordigende rol volgen, te weten:

- UTR
- de Recreatieschappen
- de IME projecten in het kader van Agenda 2010

De heer R. de Vries deelt mede, dat de realisatie van Randstadspoor voor D66 één van de belangrijkste punten is. D66 sluit zich aan bij de opmerking van de PvdA over de uitwerking van de OV conferentie kleine kernen en in samenhang daarmee het servicenummer OV. D66 is benieuwd hoe zich dat verder gaat ontwikkelen en kan zich voorstellen dat hierbij, indien nodig, het instrument van het initiatiefvoorstel achter de hand wordt gehouden (K12).

Ten aanzien van Economie heeft met name de ontwikkeling van het Science Park voor D66 een hoge prioriteit. D66 zou dat graag in relatie willen zien met de Taskforce innovatie.

Ter zake de doorkijk naar 2006 heeft voor D66 de fusie tot één gemeenschappelijke vervoersautoriteit hoge prioriteit en de nieuwe concessies voor het OV 2007/2008.

De heer L. deVries deelt mede, dat de SP een uitgewerkte visie van het Govera plan mist.

Mevrouw Das deelt mede dat GL voor wat betreft infrastructuur prioriteit legt bij de punten 9.02 en 9.03. Met betrekking tot punt 9.02 acht GL de formulering niet duidelijk. De vraag is welk probleem precies wordt bedoeld. GL pleit in deze voor aandacht voor het probleem gekoppeld aan luchtkwaliteit en verkeer in een controlerende en volksvertegenwoordigende functie.

Met betrekking tot Economie punt 9.06 heeft GL de indruk dat het kader er al is en derhalve sprake zou moeten zijn van een controlerende rol.

Voor wat betreft Recreatie sluit GL zich aan bij de opmerking van het CDA. GL denkt hierbij met name ook aan het scheppen van voldoende recreatiemogelijkheden bij de stedelijke gebieden met name de Vinexlocaties als aandachtspunt voor de korte termijn en anders zeker voor 2006 e.v. Tot slot kwam spreekster bij de agenda van de commissie REG de discussie

rond Noord-Flevo-Utrecht tegen met daarin punten van verkeer en economie, die eigenlijk ook bij IME thuis zouden horen.

De voorzitter merkt in algemene zin op zich te kunnen voorstellen dat er meerdere onderwerpen zijn die in gezamenlijke commissies aan de orde komen.

De heer Streefland deelt mede dat de CU zich aansluit bij de opmerking van GL over de luchtkwaliteit bij punt 9.02. Voor wat betreft Recreatie sluit de CU zich aan bij de opmerking van het CDA en GL. De CU is van mening dat met de toenemende verstedelijking het van belang is dat er recreatiemogelijkheden dichtbij huis zijn om ook de mobiliteit wat in te dammen.

De heer Van Leeuwen merkt op dat punt 9.05 onder Mobiliteit van belang acht, maar zich afvraagt of dit nu nog kaderstellend is. In de visie van de SGP is sprake van een controlerende rol. De SGP stelt voor de verkeersveiligheid met name de volksvertegenwoordigende rol toe te voegen. Ten aanzien van Recreatie sluit de SGP zich aan bij de opmerking van GL.

Het verheugt de voorzitter dat ter vergadering een aantal waardevolle suggesties naar voren is gebracht om toe te voegen aan het Statenwerkplan. De opmerkingen en suggesties zullen worden meegenomen. Het communicatieplan is in de commissie BEM behandeld. Overigens is de griffier ook langs alle directeuren geweest met het verzoek met een aantal nader te bespreken onderwerpen te komen. Dat zal verder worden uitgewerkt. Conform eerdere toezegging zal met betrekking tot de OV kleine kernen in juni een presentatie plaatsvinden. Tot slot stelt spreker voor de nieuwe concessievoorwaarden toe te voegen aan het Statenwerkplan in kaderstellende zin.

De heer Mik deelt mede blij te zijn met alle aanvullingen. Geconstateerd kan worden dat een behoorlijk aantal punten al is afgehandeld in de afgelopen 2 jaar. Spreker stelt voor bij Recreatie het Actieplan Recreatie en Toerisme toe te voegen in de controlerende rol. Voorts sluit spreker zich aan bij het voorstel van de voorzitter met betrekking tot de concessievoorwaarden.

6. Voorjaarsnota 2005

De heer V.d. Poel merkt op dat de Voorjaarsnota dun is. Dit komt mede door het feit dat zoveel Strategische plannen in uitvoering zijn. De Voorjaarsnota is één van de momenten om te vragen naar de stand van zaken. Het nadeel van de beperking betekent derhalve dat wat minder zicht is op de uitvoering. Op grond van het vorenstaande pleit het CDA ervoor bij gelegenheid van gedachten te wisselen over de stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van de diverse plannen. Met betrekking tot de positieve bijstelling als gevolg van de groei van de opbrengst opcenten motorrijtuigenbelasting (blz. 8) informeert het CDA of sprake zal zijn van een positieve aanpassing in de zin van verminderde lastenverzwaring voor de burger of in de zin van de inkomsten voor de provincie.

De heer Mik antwoordt, dat deze vraag dient te worden gesteld aan gedeputeerde Van Bergen. Desgevraagd deelt spreker mede, dat hij in deze de opvatting van Van Bergen deelt.

De heer V.d. Poel memoreert, dat met de beslissing om de bruggen op afstand te gaan bedienen arbeidsplaatsen verloren zijn gegaan. De beslissing is genomen op basis van de structurele besparing. Uit de Voorjaarsnota blijkt dat de structurele besparing veel minder is dan op het moment dat de beslissing werd genomen. Het CDA informeert naar de visie van de gedeputeerde ten aanzien van deze ‘minimale’ besparing in relatie tot de verdwenen arbeidsplaatsen.

Het CDA maakt zich zorgen over de financiële consequenties van het geluidarm asfalt. Het CDA informeert wanneer de in 2005 toegezegde notitie tegemoet kan worden gezien en wat daarvan kan worden verwacht.

De heer V.d. Kolk deelt mede, dat ook de PvdA de Voorjaarsnota wat mager vond qua inhoud. Dat behoeft echter niet erg te zijn, indien zaken goed op de rit staan. Na de forse bezuinigingsoperatie, die vorig jaar heeft plaatsgevonden, zou het de PvdA ook bevreemden indien thans weer veel nieuwe zaken zouden zijn opgevoerd. De PvdA stemt in met het gevraagde bedrag voor de vernieuwing van de verkeersinformatie. Over de onvermijdbare uitgaven ter zake de bruggen sluit spreker zich aan bij de opmerking van het CDA. Ook bij onderhoud wegen is sprake van een bijstelling. De PvdA neemt aan dat dit in relatie is met de extra kosten die het geluidarme asfalt met zich meebrengen.

De heer Rohof deelt mede, dat de provincie gelet op de verwachte structurele en incidentele meevallers in een zeer gezond financiële situatie verkeert. Een en ander is met name het gevolg van meevallers op het gebied van de opcenten. In dat kader sluit de VVD zich aan bij het betoog van het CDA ter zake.

De VVD begrijpt met betrekking tot 4.1 dat de provincie op grond van de planwet 1,5 jaar na vaststelling zijn regionale plan op essentiële onderdelen moet hebben afgestemd op de Rijksnota Mobiliteit. De VVD heeft voorts begrepen, dat de pré-verkenning inzake de samenhang in het verkeersgebied (A1, A27 en A28) is afgerond en dat de provincie op korte termijn wordt betrokken bij een studie over het gebied van de provincie Utrecht. De VVD kan zich voorstellen dat daarbij financiële middelen zijn gemoeid. Verzocht wordt om een nadere toelichting.

De VVD vraagt voorts aandacht voor de problematiek van de luchtkwaliteit. In het SMPU is € 35 miljoen gereserveerd voor de leefbaarheid van de omgeving. De VVD vraagt zich af of niet extra middelen moeten worden gereserveerd om de voortgang van bepaalde projecten te kunnen garanderen.

De VVD stemt in met het voorstel onder 4.1. Voorts staat de VVD in beginsel positief tegenover de voorstellen met betrekking tot Recreatie. De VVD heeft echter nog behoefte aan nader intern beraad over het recreatiebeleid. Op grond van het vorenstaande maakt spreker op dit punt derhalve een voorbehoud.

De heer Van Leeuwen deelt mede, dat de SGP zich aansluit bij voorgaande sprekers.

De heer Streefland vestigt de aandacht op de 2^e passage op blz. 6, 2^e en informeert welke aandacht wordt bedoeld. De CU steunt de in hoofdstuk 7 genoemde A-onderwerpen.

Mevrouw Das deelt mede dat GL de voorstellen onder punt 4.1 ondersteunt. GL sluit zich aan bij de oproep van de VVD meer middelen te reserveren voor luchtkwaliteit. Het wordt steeds duidelijker dat dit zowel op rijks- als provinciaalniveau, mede vanwege de voortgang van bouwprojecten, een must is.

GL informeert of op grond van het feit dat het autoverkeer groeit ook de kosten van onderhoud toenemen. Voorts is het de vraag of niet meer beleid moet worden ingezet op het beteugelen van de groei van het autoverkeer in de vorm van meer aandacht voor OV en vervoersmanagement.

De heer L. de Vries deelt mede dat de SP de suggestie van de VVD meer geld uit te trekken voor luchtkwaliteit steunt.

De heer Rohof hecht eraan op te merken te hebben gevraagd of de projecten doorgang kunnen vinden. Vervolgens heeft hij opgemerkt dat het, indien bij een aantal projecten sprake is van vertraging, wellicht een suggestie is te bekijken hoe die vertraging kan worden tegengegaan.

De heer L. de Vries vervolgt, dat de verhoging van de inkomsten door de opcenten de SP verheugt. Anderzijds betekent dit ook dat er meer (zwaarder) verkeer is en dat er meer overlast dreigt. Op een gegeven moment zal de luchtverontreiniging moeten worden

aangepakt. Daarin moet ook de provincie zijn verantwoordelijkheid nemen. Dat mist de SP in de A-gekwalificeerde projectvoorstellen.

De SP sluit zich aan bij de opmerking van het CDA over de automatisering van de bruggen. De SP hecht eraan nogmaals te benadrukken, dat zij inzet willen op investering in de PON-lijn. De SP is van mening dat dit een traject is met een potentie voor een intercity verbinding. De SP legt deze suggestie neer, omdat het h.i. heel belangrijk is voor het vervoer in het oosten van de provincie.

De SP vraagt tot slot aandacht voor een uitvoeringsplan voor Govera bijv. aanleg van loswallen, ontwikkeling stadsgoederenvervoer, e.d.

De heer Gaaijkema deelt mede, dat D66 in de Voorjaarsnota een aantal essentiële zaken mist. Vanaf hoofdstuk 4 staan alleen zaken waarvoor GS geld nodig hebben. D66 acht dit geen juiste insteek. Belangrijke inhoudelijke ontwikkelingen, die al financieel zijn gedekt, moeten in de visie van D66 ook worden genoemd. Ter illustratie wijst D66 o.a. op luchtkwaliteit, Randstadspoor, ongelijkvloerse spoorwegovergang bij Driebergen/Zeist, Govera. Ter zake economie mist D66 de herstructurering van bedrijventerreinen en de kenniseconomie. Met betrekking tot de nota Mobiliteit pleit D66 voor een nadere concretisering van het forse bedrag voor het verbeteren van de verkeersregelinginstallaties.

Tot slot wordt verzocht om een nadere onderbouwing van de € 100 miljoen incidenteel voor locatieonderzoek in het kader van versterking van de bedrijfsrecreatie. D66 vraagt zich af wat GS met dit ogenschijnlijk niet strategische punt beogen te bereiken.

De voorzitter hecht eraan op te merken dat sprake is van de Voorjaarsnota en niet van een voortgangsrapportage.

De heer Mik merkt op de discussie over het doel van de Voorjaarsnota over te laten aan gedeputeerde Van Bergen.

Met betrekking tot de structurele besparing als gevolg van het op afstand bedienen van de bruggen verkeert spreker in de veronderstelling dat de commissie beschikt over het GS-voorstel, waarin de argumentatie is opgenomen.

De V.d. Poel merkt op dat de commissie over genoemd voorstel beschikt. Het CDA ging er vanuit, dat het GS-voorstel een extra verlaging betrof.

De heer Mik licht toe dat van het vorenstaande geen sprake is; het GS-voorstel betreft geen nieuwe informatie.

De financiële consequenties van geluidarm asfalt worden op dit moment in kaart gebracht. GS vinden dat veel meer geluidarm asfalt moet worden aangebracht. Er komen steeds betere vormen, waardoor de geluidreductie steeds groter wordt. De levensduur blijkt echter korter te zijn. Thans wordt getracht die levensduur in te schatten om te bezien wat dat op langere termijn betekent voor de onderhoudbedragen. Dat heeft mogelijk gevolgen voor de meerjarenbegroting.

In de nota Mobiliteit staat dat binnen een bepaalde tijd regionale netwerkvisies moeten worden gemaakt. De provincie is daarmee al bezig met de diverse betrokken partijen. Dit gebeurt op basis van een vrij moderne methode die Rijkswaterstaat heeft aangereikt. Deze studie moet de eerste helft van dit jaar worden afgerond en dit onderwerp zal, zodra dit mogelijk is, voor wat betreft de consequenties worden voorgelegd aan de commissie.

Desgevraagd door de heer Rohof licht spreker toe, dat verschillende trajecten lopen. De pré-verkenning door Rijkswaterstaat is gereed. Het Rijk heeft geïnventariseerd hoe het staat met de ring rond Utrecht in relatie tot de driehoek. De draaischijfproblematiek rondom Utrecht kan niet worden opgelost als alleen naar de Ring wordt gekeken. Daarbij moet de Driehoek Amersfoort worden betrokken omdat het één samenhangend netwerk betreft. Het Rijk ondersteunt deze visie. Met het Rijk is afgesproken dat een verkenning wordt gehouden naar

het hele gebied van de Ring, de Driehoek inclusief de 'puntzak' eronder bij Nieuwegein en de toeleidende wegen inclusief het knooppunt Hoevelaken om te bezien hoe de doorstroming kan worden verbeterd. Deze studie zal in het voorjaar 2006 zijn afgerond. Dat heeft uiteraard ook invloed op het netwerk. De trajecten die parallel lopen houden ook met elkaar rekening.

Voornoemde verkenning is vooral gericht op het MID 2015 – 2020 omdat die gelden nog niet zijn belegd of zoveel eerder als mogelijk is omdat de provincie van mening is dat die problematiek op zo'n kort mogelijke termijn moet worden aangepakt.

De luchtkwaliteit baart zeer grote zorgen op een paar terreinen. Het MAVI III onderzoek is inmiddels afgerond en wordt op dit moment publicatiegereed gemaakt en zal vervolgens aan de commissie worden toegezonden. In dit rapport staan alle gezondheidsrisico's en de stand van zaken. In het rapport is een pakket maatregelen opgenomen, die echter nog niet locatie specifiek zijn. Er zal derhalve naar aanleiding van deze rapportage nog een uitvoeringsprogramma moeten worden opgesteld. Dit rapport is een belangrijke bouwsteen in de beoordeling van de luchtkwaliteit. Daarnaast speelt de discussie naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State. Die gaat op zich om het streven de luchtkwaliteit niet de grenzen te laten overstijgen. Tegelijkertijd ligt door deze uitspraak de aanleg van wegen nagenoeg stil, ook in Utrecht. Uiteraard is het een goede zaak dat aandacht wordt besteed aan de luchtkwaliteit; anderzijds is de vertraging die het met zich meebrengt bijv. voor de spitsstroken, die door het Rijk zouden worden aangelegd om te komen tot een verbetering van de doorstroom, wel ernstig. Het Rijk broedt op een nieuwe vorm; gedacht wordt aan een Algemene Maatregel van Bestuur. Tegelijkertijd zal ervoor moeten worden gezorgd dat de luchtkwaliteit verbetert. Op grond van het vorenstaande hebben Zuid-Holland en het IPO/VNG een brief gestuurd naar de Tweede Kamer waarin wordt gepleit voor snellere en krachtigere maatregelen aan de bron omdat daar een groot deel van de oplossing ligt (o.a. roetfilters). De provincie is ook zelf bezig in te schatten wat een en ander betekent voor de provinciale wegeaanleg. De oplossingen zowel in de zin van wetgeving als van bronmaatregelen dienen echter van het Rijk te komen. Of de provincie thans extra middelen moet vrijmaken is op dit moment nog niet te zeggen, omdat het initiatief voor een zeer groot gedeelte bij het Rijk ligt. Echter indien GS en PS van mening zijn dat bv. op grond van de MAVI III rapportage middelen moeten worden uitgetrokken voor het uitvoeringsprogramma, verwacht spreker dat GS en PS geen moeite zullen hebben de SMPU daarop aan te passen. De voorstellen met betrekking tot het recreatiebeleid hebben te maken met het Actieplan Recreatie en Toerisme. Een groot aantal maatregelen is gedekt door reguliere provinciale middelen. Enkele maatregelen waren nog niet gedekt. Afgesproken is dat die of bij de Voorjaarsnota c.q. de begroting moeten worden gedekt i.c. gehaald moeten worden bij de projecten die ook iets met recreatie te maken hebben zoals Hart voor de Heuvelrug dan wel gelden van derden. Dat betekent dat een deel van hetgeen in voornoemd Actieplan staat terugkomt als voorstel in de Voorjaarsnota bijv. de verruiming VTO budget. Een en ander staat thans onder de B-voorstellen vermeld. Voor de begroting zal een nadere onderbouwing worden verstrekt, zodat PS hun afweging op dat punt goed zullen kunnen maken.

Met de passage over de beprijzing is bedoeld aan te geven dat een versnelling plaatsvindt in het denken van het Rijk, omdat de Tweede Kamer er bij de Minister op heeft aangedrongen sneller te komen met voorstellen. Op dit moment wordt hieraan door de commissie Nouwen gewerkt. Spreker verwacht dat de voorstellen over 1 à 2 maanden gereed zijn. Het Rijk zal vervolgens een besluit nemen over de wijze waarop daarmee moet worden omgegaan, waarna de regio weer aan zet is.

In het algemeen wordt getracht via de netwerkstudie te komen tot een zodanig efficiënte doorstroming van het verkeer dat de negatieve gevolgen van het autoverkeer worden verkleind. Voorts kan worden opgemerkt dat zeer krachtig wordt gewerkt aan de realisering van Randstadspoor. Op dit moment wordt het zgn. 'ingroeimodel' met de NS besproken.

In reactie op de SP ter zake de PON-lijn merkt spreker op dat bij agendapunt 8 zal worden gesproken over buslijn 80. Dat is het antwoord van GS op de belofte die zij destijds hebben gedaan.

De heer Kok zet uiteen dat geconstateerd kan worden dat infravoorzieningen alleen niet voldoende zijn. In toenemende mate zal met veel meer slimme maatregelen moeten worden geprobeerd het verkeer in deze regio in beweging te houden. De VRI's kunnen technisch zodanig worden ingeregeld dat daaruit veel informatie kan worden gehaald, die vervolgens wordt bewerkt en op basis waarvan de VRI's kunnen worden beïnvloed om het beoogde doel te bereiken. Indien het uitrollen van dit programma zou worden gekoppeld aan het normale investeringsprogramma, zou dit 10 jaar in beslag nemen.

Mevrouw Das informeert wanneer het uitvoeringsplan in het kader van de MAVI III rapportage tegemoet kan worden gezien.

De heer Mik antwoordt dat dit nog moet worden gepland, maar er mag, gelet op het belang, van worden uitgegaan dat daarin zoveel mogelijk spoed zal worden betracht.

De voorzitter sluit hiermee de behandeling van de Voorjaarsnota af.

5a. Vragen dhr. Rohof betreffende de busstaking oostelijk deel van de provincie Utrecht

De heer Rohof deelt mede, dat de vragen van de VVD voor zich spreken. Korthedshalve zij daarnaar verwezen.

De heer Mik deelt mede, dat de antwoorden ter vergadering zijn uitgereikt. Korthedshalve zij verwezen naar de inhoud.

De heer Rohof bedankt de gedeputeerde voor de uitgebreide beantwoording. GS geven aan dat geen sprake is van verwijdbare rituitval, waardoor naar het oordeel van de provincie geen mogelijkheid bestaat tot het verhalen van schade. Het antwoord onder 3b acht de VVD een goede suggestie en er wordt voor gepleit die suggestie ook als zodanig bij SVN neer te leggen.

De heer L. de Vries merkt op dat de SP ingenomen was met de vragen van de VVD.

Overigens was geen sprake van een wilde staking, maar van werkoverleg. Spreker hecht eraan te memoreren, dat de SP destijds kanttekeningen heeft geplaatst bij de discussie over de concessies. De SP acht dit een verkeerde wijze van organiseren van het OV.

De voorzitter memoreert zijn voorstel de concessievoorwaarden toe te voegen aan het Statenwerkplan.

De heer L. de Vries vraagt zich af of dit bij een evaluatie ten goede kan worden gekeerd. Met betrekking tot de antwoorden merkt spreker op moeite te hebben met het antwoord op vraag 1, waarin de directie van SNV de 'zwarte piet' neerlegt bij de desbetreffende chauffeurs. Tot slot merkt spreker op dat de commissie tijdens de vorige bespreking zeer beslist was in haar mening dat arbeidsconflicten een zaak is tussen de vakbonden en de directie waarin de provincie geen rol speelt. De schade is dat er een dag geen bussen reden, maar aan de andere kant is de winst dat het arbeidsconflict redelijk is opgelost.

De heer Mik deelt mede dat de suggestie over het draaiboek (antwoord 3b) bij SNV zal worden neergelegd. Spreker bevestigt, dat formeel sprake was van een werkonderbreking voor werkoverleg. Het antwoord op vraag 1 is nagenoeg letterlijk overgenomen uit de overeenkomst tussen de directie SVN, de vakbonden, de desbetreffende chauffeurs en de tijdelijke OR over de verschillende onderdelen van het conflict.

6. Brede doeluitkering Verkeer en Vervoer

De heer Van Leeuwen informeert welk beleid ten grondslag ligt aan de afweging. Conform de wet wordt uitgegaan van een gebiedsgerichte samenwerking op basis waarvan aanvragen

kunnen worden gehonoreerd. Dat is een randvoorwaarde. Geïnformeerd wordt hoe de gebiedsgerichte benadering in de aanloop naar de aanvraag plaatsvindt. Tot slot informeert spreker naar de rol van PS in deze.

Mevrouw Das deelt mede dat GL de laatste vraag van de SGP steunt. GL informeert of alleen B&W of ook de gemeenteraad gelegenheid krijgt om te reageren. GL begrijpt dat met de BDU de schotten tussen verschillende regelingen zijn verdwenen. Geïnformeerd wordt van welke verdeling de provincie uitgaat.

De heer L. de Vries sluit zich aan bij de opmerking van voorgaande sprekers over de rol van PS. De SP vreest dat wensen op het gebied van de verkeersveiligheid zullen ondersneeuwen als gevolg van de wensen op het gebied van doorstroming en mobiliteit.

De heer Gaaijkema deelt mede, dat D66 zich op hoofdlijnen kan vinden in de gekozen aanpak. Het 'ontschotten' van de verschillende uitkeringen die naar de provincie gaan, verheugt D66. D66 is er ook voorstander van dat op basis van het SMPU wordt gekeken naar het totaal zodat geprioriteerd kan worden op knelpunten. D66 informeert in hoeverre de gemeenten hierbij zijn betrokken, of zij zich in deze aanpak kunnen vinden en wat concreet met hen is afgesproken. Tot slot vestigt D66 de aandacht op de relatie provincie – BRU mede in het kader van WGR+. Geïnformeerd wordt naar de visie van de gedeputeerde. Specifiek is de vraag hoe wordt omgegaan met de bijdrage die is bedoeld voor Driebergen, die straks geen deel meer uitmaakt van het BRU.

De heer Konijnenbelt deelt mede dat ook het CDA de ontschotting verheugt. Bij deze ontschotting krijgt een lagere overheid echter minder armslag. Een enigszins centralistische tendens waar in algemene zin vraagtekens bij zouden kunnen worden geplaatst. Indien dat gebiedsgericht gebeurt en sprake is van een overstijgend gemeentelijk belang moet het ook wel eens kunnen in de visie van het CDA. Op blz. 3 staat dat gemeenten voor 15 september hun visie kenbaar kunnen maken op het door GS besloten bestedingsplan voor de BDU en GS het bestedingsplan voor 15 oktober indienen bij de minister, terwijl in de brief aan de gemeenten staat dat zij voor 1 augustus moeten reageren en GS het plan voor 15 september aanbieden aan de minister. Gelet op de vakantieperiode heeft het CDA moeite met de reactietermijn tot 1 augustus en informeert naar de reden.

De heer V.d. Kolk deelt mede, dat de PvdA het voorstel de beleidsvoornemens van het SMPU als uitgangspunt te nemen ondersteunt. Door de gekozen systematiek worden gemeenten gestimuleerd creatief en goed onderbouwde voorstellen te doen. Geïnformeerd wordt of de BRU dezelfde systematiek hanteert. De PvdA ondersteunt het onderhavige voorstel.

De heer Konings deelt mede dat de VVD zich kan vinden in het onderhavige voorstel. De VVD sluit zich aan bij de vraag over de rol van PS. Geïnformeerd wordt aan welke criteria de voorstellen vanuit de gemeenten worden getoetst. Tot slot sluit de VVD zich aan bij de vraag over het BRU.

De heer Mik deelt in de eerste plaats mede, dat dit stuk waarschijnlijk ter informatie naar de commissie toegestuurd had kunnen worden. Het betreft echter zo'n majeure wijziging van de regeling, dat spreker eraan hechtte van de commissie te vernemen of zij dit voorstel al dan niet ondersteunt. Het verheugt spreker te kunnen constateren, dat de commissie het onderhavige voorstel ondersteunt. Tot nog toe was de regeling, dat voor iedere gemeente een bepaald bedrag werd gereserveerd in de doeluitkering. Het Rijk heeft de doeluitkering gedecentraliseerd naar de provincies samen met de gelden voor verkeersveiligheid en alle gelden voor het openbaar vervoer. Dat is nu één pot waarin de provincie kan schuiven, omdat het is ontschot. Hierbij zij opgemerkt dat bij deze decentralisatie alle infrastructurele projecten van minder dan € 112,5 miljoen niet meer door het Rijk zullen worden vergoed en derhalve uit onderhavige bedragen zullen moeten komen. Dit kan betekenen dat, indien de provincie een groot project wil realiseren, soms een aantal jaren zal moeten worden gespaard voor de

uitvoering. Indien het bedrag dat men heeft vervolgens ook nog wordt versnipperd, is zeker dat de prioriteiten niet goed kunnen worden gesteld. In het licht van die situatie achten GS het gewenst een en ander op provinciaal niveau te centraliseren door de regie te voeren. Conform de wet dienen gemeenten plannen in bij de provincie. In het kader van het UMP wordt een afweging gemaakt. Die voorstellen komen via het UMP bij PS. Vervolgens wordt een afweging gemaakt op basis van het SMPU. Daarin zitten ook de criteria die zullen worden gehanteerd. Het voornemen om tot deze systematiek over te gaan is met de gemeenten besproken. Het is feitelijk een soort MID op provinciaal niveau. Per gemeente kan een aanvraag worden ingediend; het mag uiteraard ook per gebied. In principe worden er voorstellen van B&W gevraagd. De verkeersveiligheidsgelden zitten hierin, maar worden overigens voor een deel ook weer worden doorgesluisd naar het ROV. Het BRU heeft niet voor het systeem van de provincie gekozen en handhaaft derhalve de oude manier. Spreker verwacht niet dat er een relatie ligt met de discussie over de WGR+ . Als Driebergen uit het BRU gaat, nadat de herindeling Heuvelrug door de Tweede Kamer is goedgekeurd, vindt een nieuwe ontvlechtingdiscussie plaats met het BRU. Voor wat betreft de reactietermijn voor gemeenten is de datum vermeld op blz. 3, 15 september, de correcte datum. De datum is in verband met de vakantie aangepast. De brief aan de gemeenten zal hierop worden aangepast. Desgevraagd door de heer Van Leeuwen antwoordt spreker, dat het SMPU het afwegingskader is. Op het moment dat GS met een voorstel tot besteding komen, moet dat op een zodanige wijze zijn onderbouwd dat PS een en ander via het UMP kunnen controleren. Er zal een transparantie af-/toewijzingsargumentatie worden gegeven, waartegen gemeenten ook niet in beroep kunnen gaan.

De voorzitter sluit de discussie af met de conclusie, dat de commissie zich kan vinden in het onderhavige voorstel.

7. Handhavingsstrategie geel en blauw

De voorzitter deelt mede dat GS in de commissie BEM, waar een tweetal handhavingsstukken stond geagendeerd, hebben toegezegd te komen met één integraal stuk waarbij voor elke commissie de relevante onderdelen worden aangegeven. Spreker stelt voor de integrale notitie af te wachten en het onderhavige agendapunt thans af te voeren.

Aldus wordt besloten.

8. Optimalisatie buslijn 80 Amersfoort-Veenendaal-Rhenen

De voorzitter geeft het woord aan de heer Hoestra, inspreker namens ROVER.

De heer Hoestra gaat in op de optimalisatie van de busverbinding Amersfoort-Veenendaal-Rhenen. De door de inspreker voorgelezen bijdrage is als bijlage aan het verslag gevoegd. Korthedshalve zij verwezen naar de inhoud.

De heer L. de Vries memoreert dat het zgn. ‘kippenlijntje’ is gedecentraliseerd en onder de autoriteit van de provincie Gelderland valt. Het wordt echter niet aanbesteed. Spreker informeert naar de visie van de heer Hoekstra ter zake.

De voorzitter merkt op, dat dit punt thans niet aan de orde is. Hij verzoekt de SP zich te beperken tot eventuele vragen over de inbreng van de inspreker.

Spreker constateert dat de commissie geen vragen heeft. Hij bedankt de heer Hoekstra voor zijn komst en inbreng.

De heer V.d. Kolk deelt mede, dat het rapport uitwijst dat het niet zo eenvoudig is om snelle verbeteringen te bewerkstelligen om de kwaliteit op dit traject te verbeteren. Echter, alle

kleine beetjes helpen. Op grond van het vorenstaande is de PvdA van mening dat de voorgestelde maatregelen moeten worden uitgevoerd. De PvdA kan zich voorstellen dat de spitsbus een goed alternatief is voor de werkende forens, zeker gezien de voorspellingen die met betrekking tot de rijtijden worden gedaan. Voorwaarde daarvoor is dat de bus over de vluchtstrook op de A12 rijdt en dat bij de op- en afritten op de snelweg geen vertragingen ontstaan. Omdat de spitsbus niet door Renswoude en Scherpenzeel rijdt, zal het een lijn moeten zijn die naast de huidige lijn 80 rijdt. Juist lijn 80 wordt in de ochtendspits veel gebruikt door scholieren. Voor het overige ziet de PvdA met belangstelling uit naar de resultaten van het onderzoek door Stadsvervoer Nederland.

De heer Konings deelt mede dat de VVD zich kan vinden in het voorstel. Met waardering is kennisgenomen van het zeer leesbare eindrapport, versterkt door het betoog van de inspreker. Mevrouw Nap deelt mede dat het CDA zich voor wat betreft de opmerking over de spitslijn aansluit bij de PvdA. Het CDA heeft met betrekking tot lijn 80 zelf de indruk dat met de voorgestelde verbeteringen wellicht wel wat meer zekerheid gegeven kan worden, maar indien men de minuten bij elkaar optelt, komt het CDA in totaal uit op een tijdswinst van ca. 4 minuten. Dat komt neer op een zgn. VF-waarde van 1,79, terwijl tussen de 1,0 en 1,4 gehaald zou moeten worden. Het CDA verwacht niet dat het voordeel dusdanig is dat mensen plotseling wel van die lijn gebruik gaan maken. Het CDA stelt voor lijn 80 niet als één geheel van Amersfoort naar Wageningen te laten rijden, maar op te knippen in een aantal delen, temeer omdat heel veel mensen de lijn in verkorte delen gebruiken.

Uit ervaring merkt spreekster tot slot op dat de service, zeker de kwaliteit, sinds SVN de diensten heeft overgenomen sterk is verbeterd. Die weg zal derhalve zeker moeten worden voortgezet.

De heer Van Leeuwen sluit zich aan bij de opmerking dat de service sterk is verbeterd. In de inleiding wordt gesteld dat een breed scala aan maatregelen voor de korte termijn wordt genomen. De SGP constateert echter dat dit wellicht op dit moment het meest haalbare is, maar het nog steeds een beperkt aantal maatregelen betreft. Geïnformeerd wordt wat de concrete effecten zijn die met deze maatregelen zouden kunnen worden bereikt. De SGP is vooralsnog geen voorstander van het voorstel van het CDA de buslijn op te knippen. De SGP sluit zich aan bij de opmerking over de spitslijn.

Mevrouw Das merkt op dat het rapport helder maakt dat HOV-kwaliteit niet haalbaar is. GL betreurt dit, maar acht het een goede zaak dat die helderheid er nu is. GL kan zich vinden in de kleine maatregelen die thans worden voorgesteld. GL stelt voor op het moment dat de maatregelen zijn gerealiseerd gerichte informatie over de verbeteringen te verstrekken naar bepaalde doelgroepen. GL heeft niet te hoge verwachtingen van het resultaat van het onderzoek of over de A12 kan worden gereden omdat het verkeer op de A12 al behoorlijk stagneert en GL zich niet kan voorstellen dat Rijkswaterstaat met iets dergelijks akkoord zou gaan. De voorstellen voor de iets langere termijn om te werken aan de toegankelijkheid van de bussen steunt GL.

De heer L. de Vries hecht eraan op te merken dat het 'kippenlijntje' wel een relatie heeft met het desbetreffende gebied. Als het kippenlijntje niet meer bestaat, valt er weer een schakeltje weg uit het spoorwegnet. Uit het rapport kan worden geconcludeerd dat door vele kleine maatregelen vele kleine winstjes zijn te boeken. Het zal echter nooit een HOV-lijn worden of een hoog kwaliteit busverbinding. In de visie van de SP zijn er derhalve argumenten om te kijken naar het PON-lijntje. De SP acht het voorstel van het CDA de buslijn op te knippen interessant om te onderzoeken. Elke verbetering in het OV moeten worden toegejuicht. In die zin kan de SP zich vinden in het onderhavige voorstel.

De heer Gaaijkema steunt het voorstel en de suggestie van het CDA ter zake het opknippen van de buslijn nader te onderzoeken. Mede gezien het feit dat geen enkele reiziger van begin tot eind blijft zitten, zou dit wellicht een verbetering kunnen zijn voor de aantrekkelijkheid

van het vervoer. D66 onderschrijft niet dat dit zou moeten gebeuren in plaats van de beoogde maatregelen die worden voorgesteld. D66 pleit ervoor die maatregelen door te voeren om de huidige curve om te buigen. Daarnaast steunt D66 het haalbaarheidsonderzoek van de spitslijn. D66 ziet de uitkomst met belangstelling tegemoet.

De heer Mik zet uiteen dat de vraag of het gewenst is de spitslijn naast de huidige lijn 80 te laten rijden onderdeel is van het onderzoek. Het is straks ter beoordeling aan de commissie daarover te besluiten. Het is geen uitgangspunt van te voren. Spreker onderschrijft dat sprake is van bescheiden verbeteringen. Het zijn wel degelijk verbeteringen om de teruggang van reizigers op z'n minst te stoppen. Duidelijk is ook dat de maatregelen er niet toe leiden dat het een HOV wordt, maar ze zijn wel zeer noodzakelijk op deze lijn met teruglopende reizigersaantallen. Spreker zegt toe de suggestie van het CDA ten aanzien van het opknippen van de buslijn te zullen bespreken met SVN.

Het aantal reizigers dat gebruik maakt van de buslijn is de indicator om te bekijken of de beoogde effecten worden gehaald. Het aantal reizigers is de afgelopen jaren met ca. 30% teruggelopen. Beoogd wordt dit op z'n minst tot stilstand te brengen en indien mogelijk een beetje te verbeteren.

De heer Kok zet uiteen dat de bussen op dit moment niet op tijd rijden. Met deze maatregelen wordt in ieder geval beoogd, dat de bussen op tijd gaan rijden. De norm is afspraak, is afspraak.

De heer Mik vervolgt de opmerking van GL te onderschrijven dat het effect van deze maatregelen bekend moeten worden gemaakt bij de gebruikers om hen te prikkelen meer gebruik te maken van de buslijn dan in het verleden. GS zien geen reden opnieuw naar de PON-lijn te kijken, omdat GS – in tegenstelling tot de SP – van mening zijn dat uit de onderzoeken voldoende is gebleken dat het financieel niet haalbaar is.

De voorzitter sluit de discussie af met de conclusie dat de commissie, met in achtneming van het besprokene, instemt met het onderhavige voorstel.

TER KENNISNEMING

9. Bekendmaking voorlopige gunning CVV voormalig BRU-gebied

10. Nieuwe Fietsverbinding Uithof-Zeist

Mevrouw Das deelt mede, dat GL verzoekt om agendering van dit onderwerp en hiertoe schriftelijke vragen zal indienen bij de Griffie. GL heeft bezwaren tegen het voorstel van het fietspad Uithof-Zeist. Gelet op het feit dat hierover al 30 jaar wordt gediscussieerd bevreedt het GL dat dit onderwerp thans alleen maar ter kennisneming is.

D66 en SP geven aan het verzoek van GL te steunen.

De heer Mik licht toe dat het ter kennisneming is, komt door het feit dat PS kaderstellend hebben gesproken over alle voorstellen ter zake Agenda 2010. Daaruit is een lijst voortgekomen, die GS thans uitvoeren. Dit is daar één van.

11. Stand van zaken herstructurering bedrijventerreinen e.d.

12. Tussentijdse evaluatie Programma Duurzame Bedrijventerreinen 2004-2005

13. Aanpassing kanoroute Vecht voor mensen met een bewegingsbeperking

14. Formalisering kapitaalsuitbreiding en statutenwijziging Buijs Ballot B.V.

15. Winkelexpress Amersfoort

16. Rondvraag

De heer V.d. Kolk deelt mede een rondvraagpunt te hebben aangekondigd met betrekking tot de luchtkwaliteit. Tijdens deze vergadering is dit onderwerp echter al bij een aantal agendapunten aan de orde gekomen. Spreker heeft de gedeputeerde horen zeggen dat in een volgende vergadering uitgebreid van gedachten zal worden gewisseld over de gevolgen van de uitspraak van de Raad van State voor de provincie Utrecht en de door de provincie voorziene infrastructuurmaatregelen. De PvdA ziet dit met vertrouwen tegemoet, temeer gelet op de brief van het IPO.

Spreker maakt voorts van deze gelegenheid gebruik de gedeputeerde te bedanken voor de goede en snelle maatregelen om de kanoroutes op de Vecht rolstoeltoegankelijk te maken.

De heer Gaaikema informeert naar de stand van zaken met betrekking tot de ongelijkvloerse spoorwegovergang Driebergen-Zeist.

Mevrouw Das memoreert het werkbezoek in Maarssen op 20 april jl. In het landinrichtingsplan Haarzuilens staat een plan voor een fietsbrug van Maarssenbroek naar Haarzuilens. De gemeente Maarssen staat daar in principe positief tegenover, maar er schijnt hiervoor bij geen van de betrokken partijen nog dekking te zijn. GL informeert wat vanuit de provincie kan worden gedaan om de fietsbrug te realiseren.

De heer Mik deelt mede dat er nog geen nieuwe informatie is over de ongelijkvloerse spoorwegovergang Driebergen/Zeist.

De heer Gaaikema informeert wanneer nieuwe informatie wordt verwacht.

De heer Kok antwoordt dat het overleg met ProRail moeizaam verloopt. Het punt heeft de volle aandacht.

Met betrekking tot de fietsbrug van Maarssenbroek naar Haarzuilens deelt spreker mede, dat de gemeente Maassen altijd tegen is geweest omdat de fietsbrug door het geluidsscherm heengaat. Maarssen is daarover inmiddels wat anders gaan denken. Op dit moment zijn toch weer onderzoeken gaande om te kijken of er financiële mogelijkheden zijn.

17. Sluiting

Niets meer aan de orde zijnde sluit de voorzitter de vergadering onder dankzegging voor ieders komst en inbreng.