

VERSLAG van de vergadering van de statencommissie Infrastructuur, Mobiliteit en Economie van 19 februari 2007

Aanwezig:

D. van den Burg (VVD, voorzitter), dr. G. Mik (gedeputeerde), mw.drs. M.C. Das (GroenLinks), drs. J.H. Gaaikema (D66), M. van der Kolk (PvdA), drs. J.A.J. Konings (VVD), J. Konijnenbelt (CDA), mw. D. Lamers-Tiecken (VVD), mw. H. Nap (CDA), drs. M. Odijk (GroenLinks), drs. J.P. Overbeek (PvdA), drs. W.M. van der Poel (CDA, gedeeltelijk), mr. F.T.M. Rohof (VVD), mr. J.J.J. Streefland (ChristenUnie), L. de Vries (SP), R. de Vries (D66)

Van ambtelijke zijde aanwezig:

dr. R. Poort (adjunctgriffier), mw. L. Thuis (verslag)

Afwezig:

C. van Iersel (ChristenUnie), M.F. van Leeuwen (SGP), mr. A.G. van Malenstein (PvdA), E.E.M. Rateland (VVD), C.J. van Tuijl (SGP)

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom bij de laatste vergadering van de commissie IME, omdat de commissie wordt opgesplitst. Het deel economie wordt ondergebracht bij de nieuwe commissie MEC, de onderdelen mobiliteit en infrastructuur bij de nieuwe commissie WMM. De termijnagenda's worden toegevoegd aan de termijnagenda's van genoemde commissies. Dit is besproken in het fractievoorzitterconvent en het presidium, maar het laatste Statenoverleg zal hier een definitief oordeel over vellen.

2. Mededelingen

- De afschriften van de bezwaarschriften terzake het hoogspanningstation in Breukelen worden niet meer integraal doorgestuurd naar deze commissie, maar liggen ter inzage bij de griffie.
- Het bezwaarschrift van GS tegen het intrekken van de status locaalspoorweg voor de Ponlijn is rond gemaald en komt in de commissie WMM van 26 maart ter kennisneming op de agenda.
- Deze vergadering is speciaal belegd voor behandeling van het SMPU, het onderwerp Wandelpadennetwerk is geagendeerd op verzoek van de heer Odijk.
- Mogelijke vragen over de einddeclaratie innovatieve acties kunnen schriftelijk worden afgedaan en het onderwerp kan, zo nodig, terugkomen in de commissie WMM van 26 maart.
De heer De Vries (D66) vraagt zich af of de afhandeling van dit onderwerp onder de economische poot blijft hangen of onder de Europese poot komt.
De voorzitter antwoordt dat deze vraag wordt meegenomen en dat er op wordt teruggekomen.
- De heer Mik memoreert het met het Rijk en regionale partners afgesloten bestuursakkoord voor de infrastructuur voor max. € 3,1 mld. Daar zit een max. bedrag van

€ 500 mln. bij voor diverse regionale overheden. Er is een indicatieve verdeling gegeven op basis van datgene wat iedere partij als wegen onder zijn beheer heeft. De verwachting is dat de colleges volgende week akkoord gaan met een financiële bestuursovereenkomst tussen de regionale partners, waar elke partij dus voor staat. Dit zal voor de provincie Utrecht € 185 mln. zijn, voor het BRU € 180 mln. en voor de stad Utrecht € 95 mln.

3. Verslag vergadering 25 januari 2007

M.b.t. de tekst

Blz. 8: De heer Neute moet zijn de heer *Nuijten*.

Blz. 19: De heer Rohof moet zijn de heer *Rohof*.

De voorzitter zegt toe dat in het vervolg beter wordt gelet op de juiste benaming.

Het verslag wordt vastgesteld.

N.a.v. het verslag

Mevrouw Nap heeft nog steeds geen antwoorden ontvangen op haar in november gestelde vragen over Woudenberg.

De heer Mik zegt toe dat dit wordt uitgezocht.

De heer Rohof heeft niets ontvangen over het stationsgebied Driebergen.

De heer Mik antwoordt dat er niets zou worden nagezonden, maar dat het onderwerp aan de orde komt bij behandeling van Driebergen-Zeist. Dit gebeurt in de stuurgroep van volgende week.

TER BESPREKING

Portefeuillehouder dr. G. Mik

4. SMPU

De heer Gaaikema stelt als ordezaak dat het D66 niet geheel duidelijk is wat wordt gevraagd. De voorzitter antwoordt dat het ontwerp voortgangsrapportage SMPU ter goedkeuring voor de inspraakfase voorligt.

Mevrouw Nap stelt dat uit de stukken blijkt dat de capaciteitsbehoefte op de wegen sterk toe zal nemen. In de aanvulling op de tekst, paragraaf 3 punt 1.2 op blz. 8 van de nota van wijzigingen staan diverse mogelijkheden om de capaciteit te vergroten. De uitbreiding van het wegennet wordt daar slechts heel zijdelings genoemd, en hoewel het CDA in eerste instantie wil kijken naar betere benutting van de wegen en vervolgens naar verbreding en dan pas naar de aanleg van nieuwe wegen, wil de fractie vooral benadrukken dat de aanleg van nieuwe infrastructuur voor het CDA zeker niet onbespreekbaar is en dat dit als mogelijkheid moet worden meegenomen.

De fractie is terzake de beprijzing zeer tevreden over het tekstvoorstel op blz. 11. Het CDA heeft altijd gesteld dat men niet betaald in de file moet staan en schaaft zich achter het gestelde dat eerst de knelpunten aanpast moeten worden en daarna pas kan worden gesproken over een zogenaamde versnellingsprijs. De fractie heeft gesteld dat de provincie Utrecht geen eigen beleid op het gebied van beprijzing moet gaan voeren. In de afspraken over betalen voor mobiliteit is gesproken over een hele andere vorm van de kosten van de auto, dus niet meer het hebben van een auto belasten maar juist het gebruik van een auto. Knelpunten moeten niet extra worden belast; tol kan eventueel worden geheven als een knelpunt is opgelost.

De heer Gaaikema stelt dat het ook zo kan zijn dat beprijzing juist een knelpunt oplost en dat daardoor verspreiding over de wegen wordt bevorderd.

Dat klinkt volgens mevrouw Nap heel mooi, maar het CDA heeft altijd gesteld dat er niet betaald in de file moet worden gestaan. Als er extra geld is geïnvesteerd in bepaalde knelpunten en die zijn opgelost, dan mag daar best extra voor worden betaald.

De heer Rohof constateert dat het CDA in het verleden moties heeft onderschreven waarmee de fractie aangaf vóór de platte km-heffing te zijn maar er geen voorstander van te zijn dat er in de regio Utrecht naar tijd en plaats wordt gedifferentieerd, waardoor de Utrechtse burger op een andere wijze wordt belast dan de burger in andere provincies. Spreker ziet dus duidelijk een andere opvatting bij het CDA.

Mevrouw Nap stelt dat dit inderdaad kan kloppen, ook het CDA krijgt te maken met voortschrijdend inzicht. Als een knelpunt is opgelost, is er een mogelijkheid van beprijzen, maar niet eerder.

In de commissie is al vaker gesproken over het stimuleren van goederenvervoer over water en het CDA staat hier achter. Wat zij echter in de tekst mist is een onderbouwing van het waarom en een beschrijving van de te verwachten resultaten. Zij vraagt in hoeverre het college verwacht het wegennet echt te ontlasten en de luchtkwaliteit positief te beïnvloeden en of hier indicaties van zijn te geven.

Het CDA is tevreden met de aanscherping van de doelstelling op het gebied van veiligheid, lucht, licht- en geluidshinder en de opname van actueel beleid t.a.v. luchtkwaliteit. Op blz. 12 staat beschreven dat de geluidsoverlast teruggaat naar 63 db. Het CDA vindt dit een heel mooi streven maar wil weten of dit gelijk is aan de landelijke of Europese norm, of dat dit een schepje is dat de provincie Utrecht boven op de eerder gestelde 65 db doet. Als dit zo is wil de fractie graag weten wat de kosten hiervoor zijn en om hoeveel woningen het gaat die te maken hebben met het overschrijden van de geluidsnormen. Het CDA vindt de motivatie t.a.v. luchtkwaliteit niet echt geweldig; er moet iets aan de luchtkwaliteit worden gedaan omdat die beter moet worden en niet omdat Europa dat vraagt.

Bij het onderdeel innovatiebeleid (blz. 17) staan diverse projecten genoemd op het gebied van dynamisch verkeersmanagement, maar het CDA mist het project 'met zijn allen door groen' en wil graag weten waarom dit niet is opgenomen.

Natuurlijk wil ook het CDA dat er beter openbaar vervoer komt, maar benadrukt nogmaals dat dit niet ten koste moet gaan van veiligheid en infrastructuur. Er moet een samenhangend netwerk zijn van trein- en busvervoer en eventueel fietsverhuur vanaf de stations naar andere locaties. In het kader van het samenhangend netwerk zal het CDA ook de ontwikkeling rondom Randstadspoor en de geplande opheffing van een aantal buslijnen in de regio Maarssen en Breukelen zeer kritisch blijven volgen. Er moet uiteraard niet worden geïnvesteerd in lege bussen, maar indien een bus niet door Randstadspoor wordt vervangen kan deze niet zonder meer worden opgeheven.

Het CDA ziet de alinea op blz. 18 over het marktaandeel graag meer concreet. Er is een aantal bussen dat buiten de spits (bijna) leeg is en de fractie wil graag weten wie er wat aan kan doen om ervoor te zorgen dat dit verbetert.

De heer Mik zegt dat op blz. 18 staat dat het % in de modal split hetzelfde blijft.

Mevrouw Nap stelt dat dit op zich wel een concreet uitgangspunt is, maar vraagt waar precies naar wordt gekeken, wat de randvoorwaarden zijn.

Terzake de verbinding Rhenen-Amersfoort staat in het SMPU dat gekeken zou worden naar mogelijkheden om de busdienst te verbeteren. Dat is gebeurd op basis van een onderzoek dat de commissie als zeer slecht was gekwalificeerd. Vervolgens is gekeken naar mogelijkheden om de busverbinding tussen Amersfoort en Rhenen te verbeteren en daar is tijdswinst van 4 minuten uit gekomen – op een totale reistijd van 1,5 uur.

De heer Mik stelt dat de commissie toentertijd akkoord is gegaan met het voorstel dat toen voorlag.

Mevrouw Nap zegt dat zij ook destijds heeft aangegeven het onderzoek zeer slecht te vinden en in haar beleving heeft de gedeputeerde toen gezegd dat er nader onderzoek zou volgen, in samenwerking met de gemeente, en dat zou worden afgewacht waar de gemeente mee zou komen; die komt echter nergens mee. Waar het nu om gaat is dat iedere keer wanneer de partijen terug komen op de lijn Amersfoort-Rhenen, wordt gesteld dat er een onderzoek was. Aangezien men dit onderzoek zeer slecht vond, vraagt spreekster de gedeputeerde – of zijn opvolger – niet meer naar dit onderzoek te verwijzen.

De heer Gaaikema kan zich niet herinneren dat de commissie dat onderzoek zo slecht vond. Mevrouw Nap zegt de notulen te hebben nagekeken van die vergadering en dat met name de heer Van Malenstein aangaf wat allemaal niet aan het onderzoek klopte. Verder is door alle partijen gezegd dat het een matig tot slecht onderzoek was.

De heer Gaaikema stelt dat op de letter van het onderzoek wellicht wat aangemerkt zou kunnen worden, maar volgens hem werden de conclusies niet betwist, namelijk dat de vervoerwaarde van het traject Amersfoort-Rhenen dusdanig mager is dat daar geen € 80 mln. voor de aanleg van rails aan moet worden besteed.

Tenslotte vraagt mevrouw Nap aandacht voor het aspect communicatie. Zowel in het SMPU zelf als in de nota van wijzigingen mist zij een paragraaf hierover.

Mevrouw Das stelt dat het SMPU wat GroenLinks betreft de inspraakfase in kan. De fractie is blij met de verbeterde aandacht voor de rol van het OV en de fiets in het mobiliteitsnetwerk. Daarbij vraagt zij wel blijvende aandacht voor preventie van mobiliteit en hoe de groei kan worden bijgestuurd. Verwijzend naar het model Zevensprong op blz. 7 kan worden gesteld dat de stappen 1 en 2 de afgelopen jaren enigszins onderbelicht zijn geweest en dat te snel in instrumenten wordt gedacht.

De heer Rohof vraagt zich af hoe de preventie van vervoer voor te stellen. Er wordt al jaren lang geprobeerd beleid te voeren waardoor mensen worden gestimuleerd om van het OV gebruik te maken maar er is alleen maar sprake van groei. Nu moeten mensen volgens GroenLinks door middel van dwangmatige maatregelen uit de auto worden gehaald.

Mevrouw Das zegt niet te spreken over dwangmatige maatregelen maar verwijst naar de stappen 1 en 2 van de Zevensprong. Zij denkt hierbij aan slimme locatieplanning om mensen te kunnen laten kiezen voor de meest logische oplossing.

GroenLinks bepleit een lagere snelheid op een aantal trajecten op de Heuvelrug waar zij 60 km/u als maximum ziet vanwege de leefbaarheid, veiligheid en oversteekbaarheid.

Mevrouw Nap vraagt aan welke wegen hierbij wordt gedacht. Uit het onderzoek in het SMPU bleek dat zowel de N226 als de N227 een dermate hoge verkeerscapaciteit hebben, dat afwaardering tot erftoegangsweg geen optie was.

Mevrouw Das meent dat er stukken weg zijn waar 60 km/u wel een oplossing kan zijn, zij kan echter geen concrete voorbeelden noemen. GroenLinks bepleit voorts uitbreiding van de proeven met max. 80 km/u op de wegen rond Utrecht, Nieuwegein en Amersfoort, mede vanwege de luchtkwaliteit en de geluidshinder. Een voorbeeld daarvan is de A27.

Op blz. 8 wordt verwezen naar de Nota Mobiliteit en dat gekeken gaat worden naar de reistijd van deur tot deur als kwaliteitscriterium i.p.v. naar trajectnelheid. Verderop wordt het deur tot deur aspect niet uitgewerkt en spreekster vraagt of dit verder in het SMPU wordt opgepakt. In het cijferboekje valt spreekster op dat het aandeel autogebruik voor winkelen en recreatie net zo groot is als voor wonen en werken. Wellicht dat dit aspect in de uitwerking van het SMPU meer uitwerking moet krijgen.

GroenLinks bepleit meer opstapplaatsen voor de trein voor plaatsen met meer dan 2000 inwoners, bijv. Loenersloot. Ditzelfde geldt voor de befaamde lijn waar het CDA op doelde. Voorts vindt de fractie het belangrijk het OV en de fiets in samenhang te faciliteren, dus met

voldoende en veilige stallingen o.a. bij de nieuwe haltes van Randstadspoor. Het is belangrijk om gemeentes waar de fiets slecht scoort specifiek te ondersteunen bij hun fietsbeleid. Het is goed dat het goederenvervoer duidelijker wordt opgepakt en GroenLinks steunt uiteraard het vervoer over water. Het bevreemdt spreekster wel dat de provincie geen rol voor zichzelf ziet in het goederenvervoer (blz. 17).

De heer Mik antwoordt dat hier stedelijke distributie wordt bedoeld en dat wordt door de stad Utrecht geregeld; goederenvervoer wordt wel genoemd. De steden willen graag zelf die rol vervullen en doen dat overigens ook goed.

Mevrouw Das verwijst naar wat op blz. 11 bij beprijzing wordt gezegd over de aandacht voor de concurrentiepositie in de regio. Volgens spreekster is congestie juist slecht voor de concurrentiepositie en niet beprijzing.

Uit het cijferboekje blijken zeer goede cijfers beschikbaar op alle aspecten van mobiliteit en die dienen goed te worden benut en zo nodig bijgestuurd om bepaalde accenten te kunnen leggen, bijv. bij knelpunten als het gaat om veiligheid, specifieke OV-trajecten waar de bezettingsgraad daalt etc.

Op blz. 21 wordt iets gesteld over monitoring en het is spreekster niet duidelijk hoe de staten dan wel de betrokken commissie een rol hebben.

Tot slot vraagt spreekster of het stuk over milieuverkenning (bijlage 2) eveneens de inspraak ingaat.

De heer De Vries (SP) meent dat de verschuivingen die het SMPU laat zien naar het idee van de SP gunstig zijn, bijv. meer aandacht voor het OV. Als er iets aan het steeds toenemende automobilisme moet worden gedaan, dan moet er iets worden gedaan aan het beprijzen van mobiliteit, dus ook aan de prijzen van het OV. Daartegenover zou een enorme winst staan waardoor geen dure maatregelen voor de automobielinfrastructuur hoeven te worden genomen. De staat van het OV is naar het idee van de SP vrij beroerd, de praktijk wijst dat ook uit (o.a. rammelende en uitvallende bussen, stakende werknemers). De fractie heeft zich de afgelopen tijd nogal verbaasd over de SVN Stadsvervoer, dat rammelend en krakend aan de concessie lijkt te voldoen.

De heer Mik stelt dat het openbaar vervoer vlekkeloos verloopt en hij ziet niet waar het verhaal van slechte bussen vandaan komt, want het gaat uitstekend in de provincie Utrecht. De heer De Vries (SP) vraagt uit welke cijfers dit kan worden opgemaakt. Uit het cijferboekje van de provincie kan niet worden opgemaakt hoe de stiptheid van de busdiensten is, en dit wordt ook niet duidelijk bij navraag bij de busmaatschappijen. Uit navraag bij de buschauffeurs kan worden geconstateerd dat de stiptheid niet zo is als iedereen het krijgt voorgesteld.

De heer Mik zegt dat rammelende en uitvallende bussen iets anders is dan stiptheid. Het rammelen etc. klopt absoluut niet.

De heer De Vries (SP) wijst erop dat hij contact heeft gehad met de buschauffeurs van het stadsvervoer, die tot hun grote frustratie zagen dat bussen werden ingehuurd die absoluut niet voldeden aan het profiel dat de provincie in de concessies heeft omschreven. Het is ook bekend dat de concessie van de BBA buslijn 140 en 128 zodanig aan elkaar verknoopt dat als buslijn 140 vertraging heeft, buslijn 128 gewoon nu en dan uitvalt. Dit zijn dingen die in het cijferboekje van de provincie niet zijn terug te vinden, wel hele gedetailleerde gegevens over het aantal auto's en hoeveel lawaai en de vervuiling.

De SP is zeer content met de aandacht die de provincie nu gaat geven aan het goederenvervoer, ook aan de rol van het vervoer over water. De fractie mist wel iets meer concretisering hierin, bijv. de Oude Rijn vanaf Woerden waar een waterpoort zou kunnen ontstaan, of Vianen dat geschikt zou zijn als havenfaciliteit, net als Wijk bij Duurstede.

De SP mist in het SMPU de aandacht voor het helikoptergebruik.

De heer Rohof vraagt of de SP dan ook helikopterhavens voor ogen heeft en weet hoeveel mensen ermee kunnen worden vervoerd, los gezien van de kosten. Helikoptergebruik heeft ook weer (ongewenste) gevolgen voor het milieu.

De heer De Vries (D66) spreekt van een prettige ontwikkeling dat de VVD tegen helikopterhavens blijkt te zijn.

De heer De Vries (SP) zegt dat de SP niet bedoelt dat er her en der helikopterhavens moeten komen, maar vindt wel dat er voor deze ontwikkeling aandacht moet zijn in een verkeer- en vervoerplan; het is immers een vorm van verkeer en vervoer en zodanig interessant dat een bedrijf als Connexxion daar interesse in heeft. De SP wil de kaders scheppen en als er geen kaders zijn wordt in de provincie een gebied in stand gehouden waar wildgroei mogelijk is, en dat is ongewenst.

De heer De Vries (D66) vraagt zich af of dan wellicht een paragraaf moet worden gewijd aan lokale vliegvelden en ondersteunt daarom het pleidooi van de heer De Vries (SP).

De heer De Vries (SP) stelt dat in de provincie een aardig goed netwerk rijwielpaden bestaat maar wijst erop dat hier ook veel skeelers gebruik van maken. De paden zouden derhalve verruimd kunnen worden.

De heer Streefland meent dat met de aanscherpingen in de nota van wijzigingen een goede slag wordt gemaakt richting de hoofddoelen van het SMPU. Er wordt veel aandacht gegeven aan de doorstroming hetgeen een goed punt kan zijn om tot een betere benutting van de wegen te komen. Spreker vraagt over de tekst op blz. 11 of de beprijzing alleen voor de eigen provinciale wegen geldt. Voorts wordt niet opgemerkt dat het een randvoorwaarde kan zijn dat de perceptiekosten binnen de perken moeten blijven en hij vraagt of dit een ambitie is.

De ChristenUnie is blij met de extra accenten die worden gegeven op het gebied van de fiets en het vervoer over water. Zij sluit zich aan bij de vraag van het CDA of meer handen en voeten kan worden gegeven aan wat wordt beoogd met de bijdrage aan congestievermindering en verbetering van de luchtkwaliteit.

De ChristenUnie verwacht terzake het OV veel van de pakketstudie.

De fractie is benieuwd wat de inspraak gaat opleveren. Op 21 augustus moet de nota van wijzigingen worden vastgesteld door PS. Spreker vraagt zich af of verdere behandeling voor de zomerperiode plaatsvindt en zo ja, of hier in het vergaderschema rekening mee is gehouden.

De heer Gaaikema zegt dat D66 ermee kan instemmen dat de nota voor de inspraak wordt vrijgegeven.

Voor het personenvervoer wil D66 de mobiliteit garanderen door a) te investeren in het OV, b) de mobiliteit te beprijzen en c) het mobiliteitsmanagement intensief in te zetten. De fractie ondersteunt de doelstelling die wordt genoemd om het marktaandeel OV tenminste op hetzelfde niveau te houden en is ook blij met de extra aandacht voor Randstadspoor.

D66 ondersteunt het fenomeen beprijzing mobiliteit naar plaats, tijd en milieu. Zij is voor zo snel mogelijke invoering binnen alle kaders van verantwoord bestuur op landelijk niveau; een regionale variant of een versnellingsheffing op een bepaald knelpunt in Utrecht wijst zij af. Reden daarvoor is dat D66 zich op geen enkele manier kan voorstellen dat een versnellingsheffing budget neutraal gaat.

De fractie had het mobiliteitsmanagement graag meer concreet beschreven gezien.

D66 is zeer verheugd dat het goederenvervoer over water een plaatsje krijgt in het SMPU, hoewel er wel meer tekst aan gewijd had mogen worden, mede op basis van de initiatiefnota van de fractie die naar sprekers mening voldoende aanknopingspunten hiervoor geeft.

Ook D66 vindt de beschrijving van de doelstelling terzake de luchtkwaliteit magertjes, de luchtkwaliteit moet om meerdere redenen belangrijk zijn. De fractie pleit voor meer 80 km/u

zones rondom de steden Utrecht en Amersfoort, mits bewezen wordt dat dit echt een verbetering van de luchtkwaliteit oplevert.

Het bedrag van (inmiddels) € 185 mln. is fors te noemen en D66 vraagt zich af hoe de resterende € 140 mln. gedekt gaat worden; het bedrag van € 32 mln. is begrijpelijk.

Op blz. 46 staat dat voor oversteekbaarheid € 2,5 mln. extra moet worden besteed en spreker vraagt waarom dit bedrag uit de hand aan het lopen is.

De heer Van der Kolk stelt dat de PvdA blij is dat het SMPU tussentijds wordt geëvalueerd. Een breed communicatietraject rondom het SMPU met heel veel inspraak, de vorige keer, leverde heel veel op. Met dit rapport wordt dat heel lastig, omdat het SMPU feitelijk naast de nota van wijzigingen moet worden gelegd. Spreker vraagt zich af hoe de nota op een fatsoenlijke manier de inspraak in kan worden gebracht; wellicht is een paar pagina's samenvatting van het huidige SMPU nodig om een verband te kunnen leggen.

Spreker verwijst naar wat op blz. 9 over het kwaliteitsniveau van het wegennetwerk wordt gesteld en zegt geen flauw idee te hebben wat daar wordt bedoeld (IC-spits).

Op blz. 13 (visie en doelen) wordt gesproken over de wegverlichting die aangepast gaat worden aan de richtlijn openbare verlichting natuurgebied. Daar was over afgesproken dit in 2010 te gaan regelen maar in de nieuwe tekst wordt voorgesteld dit in 2020 te doen. Volgens spreker is vorig jaar een motie aangenomen waarin de Staten extra geld beschikbaar hebben gesteld voor het versneld vervangen van energiezuinige lantaarnpalen.

Op blz. 15 (goederenvervoer) mist spreker in het plaatje de buisverbindingen (pijpleidingen) en waar die lopen. Ze worden benoemd bij het kwaliteitsnet goederenvervoer, maar als ze er niet zijn kunnen ze beter uit het SMPU worden gelaten.

Er is meer geld nodig voor Randstadspoor om alle ambities te halen en in het kader van de pakketstudie wordt onderzocht wat de optimale nadere invulling van Randstadspoor is.

Spreker vraagt waar de extra benodigde middelen vandaan worden gehaald, of dat deze zijn opgenomen in de afspraken met het Rijk.

Het valt D66 in het plaatje over de basiskwaliteit openbaar vervoer (blz.20) op dat de doelen over het algemeen m.b.t. de frequentie van de verschillende soorten van het openbaar vervoer hetzelfde zijn, maar het percentage van de lijnen dat in 2020 moeten voldoen worden volgens spreker nooit gehaald. De doelen waren gesteld op 2015, het SMPU wordt nu opgerekt tot 2020 en dan mag worden verwacht dat de doelen die eerst voor 2015 waren gesteld in 2020 worden gehaald.

Terzake de kwaliteit van de bushaltes staat dat in 2010 in ieder geval 45% toegankelijk is gemaakt. Onlangs is gestart met het project om 600 haltes toegankelijk te maken en spreker vraagt zich af of dat die 45% is. Hij ziet het liefst dat dit percentage alsdan (of liever eerder) 100% is.

Spreker mist in de nota van wijzigingen het prijsbeleid van het OV. In het zojuist verschenen regeerakkoord staat dat in het stads- en streekvervoer ruimte komt om te experimenteren met tariefdifferentiatie, waaronder gratis OV voor specifieke doelgroepen. De PvdA had dit ook als aanvulling van het SMPU verwacht.

Terzake de bijstelling richtprogramma (laatste blz. van bijlage 1) vraagt de fractie zich af of het klopt dat indien het totaalbedrag van 2004 tot 2020 hoger is dan het totaalbedrag 2004-2015, het terug te ontvangen % BTW dan gelijk is.

De heer Rohof stelt dat de VVD bij de plenaire behandeling van het SMPU in 2003 in de Staten al heeft aangegeven dat het bedrag dat in het SMPU wordt vrijgemaakt voor (auto)mobiliteit, wat de fractie betreft best wat hoger had mogen zijn. Spreker kan zich voorstellen dat straks de concrete invulling, afstemming en uitwerking van het bestuursakkoord allerlei uitwerkingen zal hebben voor het plan dat voorligt. Als dit zo is dient een

aantal onderdelen met enige relativiteit te worden gezien, omdat er nog allerlei zaken aan de orde kunnen komen die inspelen op de behoeften die er in de provincie zijn. Dan is voor de fractie de aandacht voor de (auto)mobiliteit een aandachtspunt.

Spreeker wil graag weten wat de Zevensprong van Verdaas is en vraagt zich af of die Zevensprong in alle gevallen van infrastructuur moet worden gehanteerd. De capaciteit behoeft aanpassing en dat blijkt ook wel; dat geldt ook voor het OV. Als in het SMPU wordt gepleit voor infrastructuur betreffende de spoorlijn Almere-Utrecht en Breda-Utrecht, dan vraagt spreker zich af waarom ook niet wordt gekeken – in ieder geval als pleidooi richting het Rijk – naar de spoorlijnen Utrecht-Den Haag/Rotterdam en richting Arnhem.

Wat spreker is opgevallen is het criterium van de reistijd van deur tot deur en hij vraagt waarom de keuze is gemaakt voor dit criterium en wat dit concreet inhoudt.

Terzake het parkeerbeleid wordt aangegeven dat indien het parkeerbeleid tot problemen gaat leiden tussen gemeenten, de provincie een soort van regisserende rol moeten hebben. Spreker vraagt zich af of hier ook nog iets inhoudelijks mee wordt bedoeld.

De beprijzing is en blijft voor de VVD een bron van zorg en zij is nog steeds van opvatting dat een platte km-heffing het beste past in de Utrechtse verhoudingen en dit zou ook uitgangspunt van bespreking met het Rijk moeten zijn. Het moet niet zo zijn dat de Utrechter die naar zijn werk gaat zwaarder wordt belast dan iemand in Twente of Groningen.

De heer Gaaikema meent dat PS genoemd standpunt over de platte km-heffing de afgelopen 4 jaren niet hebben ingenomen.

Volgens de heer Rohof is het standpunt van PS nog steeds het standpunt dat destijds (de voorlaatste periode onder mw. Netelenbos) formeel is ingenomen.

De heer Van der Kolk stelt dat enige maanden daarna, in 2003, een coalitie is gevormd en in het coalitieakkoord zijn afspraken gemaakt over de beprijzing. Daarin worden geen uitzonderingen gemaakt voor welke manier die beprijzing plaatsvindt en wordt gesteld dat het Rijksbeleid wordt gevolgd.

De heer Rohof zegt dat PS wel degelijk een standpunt hebben ingenomen dat gaat over de inhoud van het beprijzingsbeleid. Ten aanzien hiervan heeft hij geen ander standpunt kunnen constateren dan hij zojuist heeft verwoord. De VVD stelt op basis van de huidige omstandigheden dat de platte km-heffing haar voorkeur heeft.

De VVD is voorstander van ambitieuze doelstellingen waarbij wel altijd de vraag moet worden gesteld wat dit gaat dat kosten aan inspanning. Bijvoorbeeld de doelstelling voor geurhinder is wenselijk, maar hier moet wel een actieprogramma bij en spreker kan op dit moment nog niet overzien wat voor maatschappelijke lasten dat met zich mee gaat brengen. Er moet op een realistische manier om blijven worden gegaan met de ambitieuze doelstellingen in het SMPU en de kiezers moeten geen knollen voor citroenen worden verkocht. In de concrete uitwerking zullen derhalve wellicht nadere keuzes moeten worden gemaakt.

De marktstudie naar het OV is een goede manier om te kunnen peilen waar behoeften liggen en hoe die kunnen worden ingevuld, maar de VVD blijft erbij dat vooral moet worden gekeken naar waar de behoefte op dit moment ligt; mensen zullen positieve keuzes moeten worden geboden waarbij de fractie een iets ander accent heeft dan een aantal andere partijen.

De heer Mik gaat als volgt op de vragen en opmerkingen in.

Het is inderdaad zo dat vandaag besloten moet worden of de nota van wijzigingen de inspraak in kan worden gebracht. De algemene indruk die de fracties hebben gegeven is dat dit inderdaad het geval is.

Bij de balans tussen benutting en uitbreiding van het wegennet in het huidige SMPU wordt uitgegaan van benutten en de tekst is als zodanig gehandhaafd. Het aanleggen van nieuwe

provinciale wegen is niet op voorhand in deze nota benoemd en is ook niet het voornemen van het College; benutten is op zich een ruime term.

Wat in deze nota staat over beprijzing is niets meer en niets minder dan hetgeen het College eerder als standpunt naar voren heeft gebracht en ook met de commissie is gecommuniceerd. Het is niet zo dat het College zich verlaat op een uitspraak in de eerdere periode. Ondertussen is het rapport van de commissie Nouwen verschenen en het College heeft steeds gesteld niet voorop te willen lopen bij beprijzen, indachtig de eerdere discussies hierover. Het kabinet kwam vervolgens met een voorstel voor beprijzen waar het College akkoord mee is gegaan, echter onder een aantal voorwaarden. Die hadden o.a. te maken met beprijzing die niet ten koste van het provinciale wegennet mag gaan. Deze statencommissie – en niet PS – is toen met deze voorwaarden akkoord gegaan. Deze formuleringen zijn nu, met al hun voorzichtigheid, in deze nota van wijzigingen opgenomen.

De heer Rohof kan zich die discussie herinneren en kan zich ook herinneren dat de commissie nadrukkelijk heeft aangegeven dat de voorkeur was de platte km-heffing te houden.

De heer Mik benadrukt dat het College in ieder geval niet verder is gegaan dan was afgesproken; aan de orde was steeds beprijzing naar tijd, plaats en milieu, want dat was het Rijksbeleid.

Terzake het goederenvervoer (over water) is het moeilijk te formuleren waar naar wordt gestreefd bij de 'modal split' tussen weg en water. Over de resultaten bij het onderzoek naar blue ports wordt verschillend gedacht en die moeten derhalve zorgvuldig worden geformuleerd. De onderbouwing is er nu nog niet, er is wel geld gereserveerd in de nota van wijzigingen om het onderzoek goed te doen, waar vervolgens de criteria uit moeten rollen. Op het punt van de geluidsoverlast wordt inderdaad een schepje bovenop de doelstelling voor 2015 gedaan, er is voor een zwaardere norm gekozen: er mogen niet meer dan 500 woningen zijn die last hebben van meer dan 63 db.

Terzake de tekst over de motivatie voor de luchtkwaliteit zal worden bekeken of deze, zoals is verzocht, ambitieuzer kan worden gemaakt.

Wat in de nota over dynamisch verkeersmanagement staat is naar aanleiding van de reactie op de motie die destijds hiertoe is ingediend, dus alle zeven ICT-achtige maatregelen staan opgenomen.

Terzake het OV zijn alle terreinen van het SMPU (o.a. weginfrastructuur, OV, verkeersveiligheid en leefbaarheid) opgerekt naar 2020. Dat kon ook omdat in de financiële systematiek is gekozen voor storting na 2015 in de reserve grote wegwerken, waardoor er € 30 mln. extra bij kwam. Dit bedrag wordt verdeeld over de verschillende onderdelen. Naast het SMPU bestaat ook het BDU, waar een groot gedeelte zit van de bekostiging van het OV, dus de meer infrastructurele maatregelen van het SMPU. Uit de doorrekeningen terzake het BDU is geconcludeerd dat de huidige kosten van het BDU zodanig zijn dat de verbetering van het OV uit de bestaande BDU-budgetten kan worden gerealiseerd. Hier zit ook fiets etc. in en het is natuurlijk waar dat het SMPU aan de orde is in de periode dat het bestuursakkoord wordt uitgewerkt, met alle planstudies die daarbij horen waar nieuwe dingen uit kunnen komen; hier is ook alle gelegenheid voor.

Met het marktaandeel van het OV (blz. 18) is niets anders bedoeld dan het % dat het OV nu uitmaakt van de modal split en dat gehandhaafd blijft. Gezien het feit dat die % langzaam aan terugkruipen ten gunste van de auto, betekent dit een zeer ambitieuze doelstelling.

Terzake de Ponlijn vindt spreker dat overal waar een railverbinding zou kunnen worden neergelegd, deze neergelegd zou moeten worden. Echter, er is in de vorige periode een onderzoek naar de vervoerswaarde van de Ponlijn gedaan die gewoon te klein was en onder elke gewenste norm zat. In de discussies daarover in het begin van de huidige periode is gesteld dat het wel het streven is om het OV daar te verbeteren en te bezien of er een hoogwaardige vorm van OV via de bus tot stand zou kunnen worden gebracht. Vervolgens is

een plan hiertoe in deze commissie gebracht en de commissie is toen met de insteek voor het 'dakpansgewijze vervoer' akkoord gegaan. Dit wil echter niet zeggen dat niet later met nieuwe inzichten kan worden gekomen, maar dat is iets voor de nieuwe coalitie, meent spreker. De communicatie gaat uiteraard anders dan bij het vorige SMPU, dat was een volledig SMPU. Het is niet de bedoeling de indruk te wekken dat er een nieuw SMPU komt en dat is ook zo met de commissie afgesproken. Er worden wijzigingen gemaakt op basis van gerichte en noodzakelijke gebeurtenissen, zoals de Nota Mobiliteit. Dit betekent dat de communicatie goed zal zijn en er zullen informatie- en inspraakavonden worden georganiseerd, maar die zullen meer gericht zijn op instellingen (gemeenten, vervoerders) dan op de bevolking als geheel. Er zal uiteraard wel voor worden gezorgd dat iedereen de kans krijgt er naar te kunnen kijken.

Voor de 60 km/u grens op provinciale wegen op de Heuvelrug geldt de eerder gevoerde discussie, namelijk dat indien men dit wenst zo'n weg heringericht moet worden, dus terug brengen naar een erftoegangsweg. Dit kan wat het College betreft, gezien de omvang van het provinciale verkeer op de Heuvelrug, op dit moment helaas nog niet. Zodra er alternatieven zijn, zoals bij de N226, kan hier wel toe worden overgegaan.

Met het Rijk is over de van deur tot deur reistijd en de plaats van de trajectnelheid de afspraak gemaakt dat iedereen dezelfde normen gebruikt. Als dit ook gebeurt kan ook worden vergeleken of er al dan niet aan wordt voldaan.

Terzake Randstadspoor en de aanleg van meer stations verwijst spreker naar de studie die plaatsvindt na overleg met het Rijk en die ook in een aparte (spoor)paragraaf in de bestuursovereenkomst staat opgenomen. Het betreft een aparte studie naar de capaciteit van het OV waarin ook Randstadspoor is opgenomen, zodat bekeken kan worden hoe het railvervoer in de toekomst kan worden verbeterd.

Monitoring komt bij de begroting en afrekening aan de orde en de commissie zal daar in ieder geval bij worden betrokken.

Het helikoptergebruik is niet genoemd omdat in het SMPU geen onderdelen worden opgenomen die niet worden uitgevoerd. Er bestaat een decentralisatie van het Rijk terzake het luchthavenbeleid, maar de provincie Utrecht heeft geen luchthavens.

De heer Gaaijkema meent dat wellicht juist kan worden opgenomen dat de provincie dit soort ontwikkelingen niet voorstaat.

De heer Mik antwoordt dat hiertoe in de statenvergadering desgewenst een motie of amendement kan worden ingediend.

De perceptiekosten worden landelijk bepaald; als daar boven wordt gegaan zouden ze niet geheven moeten worden. Dit staat ook in het huidige regeerakkoord.

Met alle overheden is afgesproken dat het SMPU het liefst vastgesteld moet zijn op 21 augustus, maar als dit i.v.m. de Statenvergadering 2 weken later wordt, is dat geen probleem. Het zou mooi zijn als voor die tijd behandeling in de commissievergadering kan hebben plaats gevonden. Hierbij kan worden gesteld dat de provincie Utrecht veel verder in het proces is dan andere provincies.

De vraag is gesteld hoeveel van de max. € 185 mln. wordt besteed aan de infrastructuur in de provincie. Dat is wat in het SMPU staat opgenomen, maar ook een heleboel meer. Van de max. € 185 mln. die de provincie zou moeten bijdragen aan de verkeersoplossing die tussen 2014 en 2020 hopelijk wordt uitgerold – dus ook fiets en mobiliteitmanagement en asfalt voor de provinciale wegen – komt maar ca. € 40 a € 45 mln. uit het SMPU. Een aantal projecten is gebundeld en heeft een sterretje gekregen, maar dit betekent dat een groot gedeelte nog niet is gedekt. Er komt € 44 mln. uit de BDU door € 3 mln. per jaar te sparen. Van de € 185 mln. is nu ca. € 85 mln. gedekt en blijft er € 100 mln. over. De Staten hebben 4 klassieke mogelijkheden om dit bedrag bij elkaar te krijgen: 1) terugsluizen van de regionale opbrengst van beprijzen naar de regio; 2) verhogen van accijnzen; 3) geld uit de reserves halen; 4)

verder gaan met verschuiven van beleid. Er komt dus de komende jaren nog een behoorlijk financiële discussie aan, maar die heeft pas zin als ongeveer bekend is om welke maatregelen het gaat en wat uit de planstudies naar voren komt. Zo is dat met de commissie besproken en zo is dat één op één in het SMPU overgenomen.

De heer Van der Kolk meent dat dit wellicht duidelijker in de tekst kan worden opgenomen.

De heer Gaaikema is het ermee eens dat sprake is van een behoorlijk gat.

De heer Mik zegt dat ernaar is gestreefd zo weinig mogelijk beleidsuitspraken aan te brengen en alleen datgene wat echt toepasselijk is op het SMPU op te nemen.

Een extra bedrag van € 2,5 voor oversteekbaarheid komt door het feit dat d.m.v. een provinciaal onderzoek inzichtelijk is gemaakt waar de oversteekbaarheid op provinciale wegen problemen oplevert, vooral voor voetgangers. Dit is in geld omgezet en toen bleek dat het huidige programma niet voldoende was. Voorgesteld wordt nu het volledige programma in het SMPU op te nemen. Als hiermee akkoord wordt gegaan, kunnen alle knelpunten m.b.t. oversteekbaarheid worden opgelost.

IC houdt in 'intensiteit en capaciteit' en als deze getallen door elkaar worden gedeeld wordt duidelijk waar de files staan.

Terzake de verlichting 2010 is het niet de bedoeling geweest om iets anders te stellen dan in de aangenomen motie hiertoe is gesteld. Er staat overigens alleen dat het probleem in 2020 is opgelost en niet exact wanneer. Spreker kan zich voorstellen dat dit niet helemaal helder staat opgenomen en hier zal derhalve naar worden gekeken.

Met betrekking tot het meerbedrag dat eventueel voor Randstadspoor moet worden betaald is met het Rijk afgesproken dat er een apart onderzoek komt naar de vraag of Randstadspoor tot 2015 op goede wijze kan worden uitgerold. Het vervoer op de rails neemt dusdanig toe het beschikbare bedrag tot 2015 in de knel kan komen. Ook is met het Rijk afgesproken te bezien hoe na 2015 verder te gaan. Het betreft hoofd-railinfrastructuur dus het College gaat ervan uit dat het Rijk het geld beschikbaar stelt.

De heer De Vries (SP) heeft de indruk dat er met het Rijk geen volledige overeenstemming bestaat over de organisatie van Randstadspoor en dat roept bij hem het spookbeeld op dat hetzelfde scenario ontstaat als bij Randstadrail.

De heer Mik kan de heer De Vries volledig geruststellen door te stellen dat op een beproefde rail wordt gereden, namelijk van NS, en bovendien rijdt Randstadspoor natuurlijk al.

Randstadspoor betekent tot 2015 een aantal extra stations en meer stoptreinen 4 tot 6x p/uur. Uitgegaan wordt van een toenemende bezetting van het hoofdrailnet door andere treinen die niet tot Randstadspoor behoren, zoals de goederentreinen. Uit prognoses blijkt dat het tot 2015 dermate druk wordt op de railinfrastructuur, dat het noodzakelijk zal zijn extra capaciteit te creëren. Het Rijk heeft toegezegd dit te zullen bekijken en de regio ziet dit als winst.

Gratis OV is niet als doelstelling in het SMPU opgenomen omdat hier met deze commissie afspraken over zijn gemaakt.

De Zevensprong van Verdaas is iets wat het Rijk als een soort van volgorde gebruikt bij het afwegen wanneer infrastructuur moet worden aangelegd.

Uiteraard moet, naast de spoorlijn Utrecht-Almere, ook naar andere spoorlijnen worden gekeken. In de bestuursovereenkomst is opgenomen dat Utrecht alle spoorlijnen gaat bekijken, ook naar het oosten en westen.

Het klopt dat er ten aanzien van de doelstelling hier en daar nog het nodige moet worden gecorrigeerd en uitgewerkt, bijv. bij de oversteekbaarheid en het goederenvervoer.

Van ambtelijke zijde wordt als volgt geantwoord.

Terzake de milieuverkenning is eerst bekeken of het noodzakelijk is voor deze actualisatie een strategische milieubeoordeling te maken, hetgeen niet het geval bleek te zijn. Wel is de kans benut om op een rij te zetten wat er aan effecten zijn te verwachten naast wat er al gebeurt in

het kader van de pakketstudies. Dit betekent concreet dat de milieuverkenning een extra uitwerking is van de aspecten natuur en landschap en CO2. Geconcludeerd is dat er geen verplichting tot een SMB is en gelet op de omvang van de actualisatie wordt de milieuverkenning niet toegevoegd aan het ter inspraak liggende document. Deze komt wel nog terug in de commissie.

Het in de tabel gegeven bedrag is niet het bedrag dat voor blue port beschikbaar is. In het overdrachtsdocument staat hier € 6 mln. voor gereserveerd.

Het is niet de bedoeling voor buisverbindingen een apart beleid te voeren en de benoeming in de nota heeft te maken met het feit dat de kwaliteit in het goederenvervoer ook in Randstadverband is ontwikkeld. Geverifieerd wordt nog of dit de juiste interpretatie is.

De tabel op blz. 20 is overgenomen uit de kaders voor concessieverlening en het klopt dat de ambitie is bijgesteld. Geconcludeerd is dat een bepaalde frequentie wordt nagestreefd op een aantal lijnen, maar dat het ook zo is dat op een aantal lijnen de bezetting van bussen onder de maat is en zich slecht verhoudt tot de hoogfrequentie-eis die wordt neergezet. Uit de tabel blijkt dat de ambitie meer wordt gelegd op het stadsgewestelijk verbindende vervoer en minder op de regionale verbindende lijnen.

Het klopt dat het toegankelijker maken van de haltes in lijn is met Rijksbeleid, er is spreker echter geen cijfer bekend voor de doelstelling voor 2020. Er is gericht op het Rijksbeleid conform 2010. Nagegaan wordt of voor 2020 vergelijkbare cijfers zijn te formuleren.

De provincie gaat geen actieve rol nemen in het regisseren van parkeerafspraken tussen gemeenten. Het Rijk verwacht wel van de provincie dat, indien gemeenten onderling in concurrentie raken, zij daar een actieve rol in gaat vervullen. De provincie gaat dus niet zelf sturen.

Tweede termijn

Mevrouw Nap vraagt naar het verschil tussen 65 en 63 db voor 500 woningen en hoeveel dit verschil gaat kosten. Tevens vraagt zij naar het verschil in aantal woningen waar aanpassingen voor nodig zijn.

De heer De Vries (SP) vraagt in het SMPU aandacht te besteden aan de skeelers op de rijwielpaden, omdat dit te maken heeft met het ruimtebeslag.

Spreker vindt het enigszins vreemd hoe termen als gebiedsontsluitingsweg en erftoegangsweg als een dogma worden gehanteerd en dat een 60 km/u grens daar onmogelijk is. Dit ziet hij in het SMPU graag bijgesteld.

De heer Van der Kolk meent dat in het huidige SMPU al iets staat over skeelers e.d. en volgens hem hoeft het SMPU daar niet op te worden aangepast. Spreker geeft nog een aantal typefouten door en zegt dat de PvdA ermee instemt de nota voor inspraak in te brengen, ervan uit gaande dat de voorgestelde wijzigingen worden doorgevoerd.

De heer Rohof zegt dat ook de VVD instemt met het inbrengen van de nota voor inspraak.

Antwoord tweede termijn

De heer Mik zegt toe dat mevrouw Nap schriftelijk antwoord op haar vragen krijgt.

Mevrouw Nap vraagt of zij hier dan net zo lang op moet wachten als op de andere antwoorden.

De heer Mik zegt dat skeelers voor een deel te maken heeft met verkeersveiligheid en dat indien verkeersstromen elkaar gaan hinderen, er uiteraard naar moet worden gekeken.

Afgevraagd kan worden of er apart beleid voor skeelers moet worden gemaakt en hoe dit dan te formuleren.

De discussie rond de 60/80 km/u is niet zozeer een kwestie om in het SMPU te brengen, maar heeft meer te maken met wel/geen veiligheid en daar zijn normen voor die al eerder zijn besproken.

De voorzitter vat samen dat een aantal vragen nog schriftelijk wordt beantwoord. Toegezegd is dat in ieder geval een aantal tekstuele wijzigingen wordt doorgevoerd in de nota wijzigingen betreffende de luchtkwaliteit en de verlichting en dat een aantal typefouten wordt gecorrigeerd.

Spreker constateert dat de commissie unaniem besluit dat de nota van wijzigingen de inspraak in kan worden gebracht.

5. Wandelpadennetwerk

De heer Odiijk licht toe dat bij de criteria vooral is uitgegaan van planologische haalbaarheid en prioriteit bij gemeenten. Uit de criteria blijkt dat met deze aanpak vooral het laaghangend fruit is gepakt. Dit is op zich goed, maar er bestaan nog steeds knelpunten en GroenLinks heeft de indruk dat nog steeds niet overal goede wandelvoorzieningen zijn. De vraag van de fractie is derhalve vooral gericht op de toekomst. GroenLinks zou graag zien dat er verder wordt gegaan met het oplossen van knelpunten in wandelroutes en dat daarbij wordt gekeken naar op dit moment moeilijk toegankelijke objecten zoals bij het Utrechts Landschap en naar de kwaliteit van de wandelvoorzieningen. Het is een pleidooi om door te gaan met het letten op kwaliteit en een aantal nieuwe wegen in te slaan.

De heer Gaaikema vraagt welke knelpunten GroenLinks prioritair vindt.

De heer Odiijk antwoordt dat de knelpunten die zijn aangepakt, laaghangend fruit zijn die snel zijn aangepakt. De fractie pleit ervoor dat de gesprekken met wandelclubs verder worden gevoerd en dat wordt bezien of er nog een aantal fraaie wandelroutes kan worden gerealiseerd.

De heer Rohof stelt voor dat concrete suggesties naar voren worden gebracht die in de volgende statenperiode kunnen worden gezien. Spreker vindt de discussie op dit moment enigszins te abstract.

De heer Van der Kolk zegt dat in het kader van Agenda 2010 nogal wat geld is te besteden aan de wandelpaden. Er is heel uitgebreid gediscussieerd met gemeenten en betrokken landgoedeigenaren over welke wandelpaden de komende tijd gerealiseerd kunnen worden uit de gelden van Agenda 2010. De PvdA kan zich hierin vinden omdat er vanaf 2008 geen geld meer voor beschikbaar is. Wellicht dat een volgende coalitie voor de komende periode weer geld kan vinden voor nieuwe wandelpaden.

De heer Gaaikema stelt dat D66 met de voorliggende notitie uitstekend uit de voeten kan. Hij vindt het wel jammer dat GroenLinks geen concrete uitgangspunten heeft waar nu een besluit over genomen zou kunnen worden.

De heer Streefland onderschrijft het pleidooi van GroenLinks in algemene zin. Het valt hem op hoe goedkoop het eigenlijk is om een aantal km wandelpad aan te leggen in vergelijking met andere infrastructuur. Wat wellicht als knelpunten kunnen worden gezien zijn het pad bij landgoed Groeneveld in Baarn en het pad bij de Twistlaan in De Bilt, waar het wandelpad is afgesloten in verband met de overgang over het spoor.

De heer De Vries (SP) kan zich herkennen in de zaken die GroenLinks naar voren brengt. Wat het LAW graag ziet is dat de provincie zorgt voor een samenhangend netwerk van wandelpaden. Wat de provincie met Agenda 2010 heeft gedaan is her en der stukjes tot ontwikkeling brengen, maar er is nog lang geen samenhangend netwerk. Spreker ondersteunt de visie van GroenLinks.

De heer Konijnenbelt zegt dat het CDA het een goede zaak vindt dat met de wandelsector en de gemeente goed wordt overlegd. Toen het stuk ter informatie lag heeft spreker aan de gedeputeerde gevraagd of er een impressie is te geven van hoe er gebruik van wordt gemaakt. Het antwoord was dat het antwoord zou worden doorgegeven aan de heer Van Bergen, maar spreker heeft tot nu toe niet vernomen.

De heer Mik antwoordt als volgt.

Hij heeft nog geen antwoord van de heer Van Bergen ontvangen, maar zal hier schriftelijk op reageren. Wat in deze discussie een rol speelt is dat het Agenda 2010 project is afgesloten per januari. Het gaat dus om de vraag of er mee door moet worden gegaan. Daar gaan de Staten over en het is dus aan de onderhandelende partijen. Het is niet zo dat met de wandelpaden wordt gestopt als er een Agenda 2015 project zou komen. Er wordt uiteraard doorgegaan met het uitvoeren van hetgeen is besloten n.a.v. Agenda 2010 en er zijn ook nog mogelijkheden in het kader van Agenda Vitaal Platteland. Daarin wordt een gebiedsgericht programma gemaakt waarin ook aandacht is voor wandelpaden, met name voor lange afstand routes en boerenlandpaden, en hierin kan worden geïnvesteerd. Dit wordt ergens dit jaar in de Staten aan de orde gebracht en kan de kapstok zijn om te bezien of er tevredenheid is over de gegeven nieuwe mogelijkheden voor aanleg van wandelpaden. Tenslotte is er een budget van ca. € 180.000,- per jaar voor onderhoud van wandelpaden.

De voorzitter concludeert dat de antwoorden van de heer Mik een opmaat kunnen zijn voor de discussies en aanpak in de toekomst.

TER KENNISNEMING

6. Einddeclaratie Innovatieve acties

Er zijn geen opmerkingen ontvangen.

7. Rondvraag

Hiervan wordt geen gebruik gemaakt.

8. Sluiting

Er is niets meer aan de orde. De voorzitter bedankt allen voor komst en bijdrage aan deze laatste bijeenkomst van de commissie IME en sluit de vergadering.