

CONCEPT

Verslag van de vergadering van de Commissie Infrastructuur, Mobiliteit en Economie uit Provinciale Staten van Utrecht, gehouden op maandag 12 juni 2003, aanvang 19.30 uur, in het Provinciehuis, Pythagoraslaan 101 te Utrecht.

Aanwezig: dhr. J.L.M.M. Damen (VVD), dhr. J. Konijnenbelt (CDA), mw. H. Nap (CDA), dhr. W. de Niet (CDA), dhr. M. van der Kolk (PvdA), dhr. Overbeek (PvdA), dhr. A.J. van Bokkem (PvdA), dhr. F.Th.M. Rohof, dhr. J.A.J. Konings (VVD), mw. D. Lamers-Tiecken (VVD), mw. A.J.M. van Dongen (GL), dhr. J.F.M. Kloppenborg (GL), dhr. J.H. Gaaikema (D66), dhr. J.J.J. Streefland (CU), dhr. L. de Vries (SP) en dhr. C.J. van Tuijl (SGP).

Afgemeld: dhr. M.G.M. Bernard (LPF).

Gasten: dhr. G. Mik (gedeputeerde), dhr. van Staveren (vereniging i.o. Elst/Rhenen Veilig en Groen) en dhr. Kwakkel (voorzitter FDUR en SGL (en wethouder te IJsselstein)).

Ambtelijke delegatie: dhr. H.J. de Loor (dir. WEM), dhr. T.A. van Veen (agendapunt 6 en 7), dhr. K. Veldkamp (agendapunt 8 en 9), dhr. P.J.M. Kuypers (agendapunt 8, 9 en 12), mw. S. van Nispen (agendapunt 10), dhr. H.R. Versluis (agendapunt 11) en mw. W. van Vooren (DHV, agendapunt 12).

Adjunct-griffier: dhr. L.C.A.W. Graafhuis

Commissiesecretaris: mw. ing. A.G. Trip (verslag)

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering om 19.30 uur.

Als voorzitter is hij van oordeel dat de inhoud van het voorstel van GS m.b.t. de gesplitste aansluiting van Driebergen/Zeist op de A12 ten principale aan de orde dient te komen in de Staten, daar vooruitlopend op de vaststelling van het SMPU een uitname van maximaal € 6 mln. voor het onderhavige project plaatsvindt uit het beschikbare budget voor het SMPU. Hij stelt uit een oogpunt van dualisme voor het voorstel oriënterend te bespreken en op te voeren als agendapunt voor de komende statenvergadering.

Dhr. Kloppenborg wil eerst met de belangenorganisaties overleggen over de A12 kwestie en stelt voor het agendapunt te verzetten naar een later tijdstip.

Dhr. Rohof stelt voor om nu wel informatieve vragen te stellen en de discussie te voeren op 30 juni in de PS-vergadering.

De fracties PvdA, CDA en GL gaan hiermee akkoord. Voorafgaand aan de statenvergadering zal een informatieve bijeenkomst plaatsvinden.

2. Mededelingen

- De voorzitter deelt mede dat een bericht van verhindering is ontvangen van:
 - Dhr. M.G.M. Bernard (LPF).
- Voor aanvang van de vergadering zijn u uitgereikt:
 - Circulatiemap met daarin
 - ① Presentielijst.
 - ① Persbericht "Provincie start aanleg fietspad Kockengen".
 - ① Brief van het NMU "Voorstel provinciale bijdrage aansluiting Zeist-Driebergen op A12".
 - ① Notitie van de portefeuillehouder recreatie en toerisme t.b.v. de Statencommissie Cultuur en Economie, vergadering 7 mei 2003 "Informatie over de Utrechtse Recreatieschappen".
- Tussentijds is naar u verzonden:
 - Het stuk 2003IME05 "Provinciale bijdrage gesplitste aansluiting Driebergen-Zeist op A12".
- De volgende vergadering is op **28 augustus** 's avonds om 19.30 uur.
- Aan het begin van de vergadering zal ingesproken worden door dhr. van Staveren van de vereniging i.o. "Elst/Rhenen Veilig en Groen", inzake Remmerden.
- Bij agendapunt 6 en 7, de jaarrekening en de begroting van de recreatieschappen, zullen de recreatieschappen inspreken.
- Bij de ter kennisnamestukken zit een bericht over een werkbezoek te organiseren door EZ. De commissie stemt hier mee in. Dhr. Graafhuis geeft aan dat de recreatieschappen ook een excursie willen organiseren. De commissie stemt hiermee eveneens in.

3. Concept-verslag Commissie Wegen, Verkeer en Vervoer van 12 mei 2003

Reactie op het verslag

Dhr. Van Malenstein (PvdA) vindt "Grebbelijn" een logischer naam dan Ponlijn.

Hij heeft een aantal opmerkingen over het DHV-rapport.

- Op blz. 6 wordt ingegaan op straten, een kaartje er bij was handig geweest.
- Op blz. 7 wordt voor Amersfoort gesproken over een paar huizen aan de spoorlijn, niet over reizigers. Het belang voor inwoners van Amersfoort om naar Veenendaal te kunnen reizen, wordt vergeten.
- Blz. 8: Leusden: voor deze gemeente bestaat de mogelijkheid van een P&R dan wel een light rail aansluiting met Amersfoort en Veenendaal; kennelijk wordt dit in Leusden (nog) niet zo beleefd.
- Blz. 10: Woudenberg. De reactie is beneden peil. Een serre aan een spoorlijn mag geen argument vormen.
- Blz. 11: Veenendaal gaat wel in op de punten die hout snijden.
- PS moet aandacht besteden aan autogebruikers om ze te verleiden tot OV-gebruik.
- De PvdA is teleurgesteld in de kwaliteit van het DHV-rapport en mist de gemeenten van WERV (Wageningen, Ede, Rhenen en Veenendaal).
- Blz. 14 Vervoerwaarde: het basisjaar is 1995, het is nu 8 jaar later. Bv het aantal inwoners in Amersfoort en Veenendaal klopt niet. Het is in de tussengelegen jaren met vele tienduizenden gestegen.
- Er zijn transferia mogelijkheden bij de Haar.
- Blz. 16: juist aan de strekking van de motie is helaas voorbijgegaan. Er wordt geen inhoud/antwoord gegeven op de vragen van de statenleden van vorig jaar.
- Blz. 17: paragraaf 4.3 De regiotaxi aansluiting komt hier niet in voor. Vooronderstellingen die positief zijn, worden door DHV onder de mat geschoven.
- Er lijkt met oogkleppen gekeken te zijn. De provincie moet wel breed kijken. Scholieren zijn er bv ook onvoldoende in de berekeningen betrokken.
- GS-stuk WVV03-07, aandachtspunt 1a: als GS als uitgangspunt nemen, dat de exploitatie van een spoorlijn sluitend dient te zijn, kan er nooit een spoorlijn aangelegd worden.
- Blz. 3: Op korte termijn, binnen 5 jaar, maakt light rail-vervoer gebruik van bestaande spoorlijnen. Zie ook het blad van Verkeer en Waterstaat, Profiel, van eind april 2003. Een pro-actieve opstelling van de kant van GS lijkt de PvdA-fractie dan ook dringend gewenst.
- Op basis van deze en vele andere tekortkomingen in het rapport is de PvdA-fractie van mening dat het rapport een dikke onvoldoende verdient. Een kort onderzoek van medewerkers van de provincie zelf zou zowel tijd als veel geld bespaard hebben.

Dhr. Konijnbelt

pag.4: ik stel de volgende wijziging voor ipv de tekst bij dhr. vd poel :

Dhr van der Poel (CDA) is het eens met GS. Hoogwaardige busverbinding kan bv van Amersfoort naar Maarsbergen of Maarn. Van daaruit met de trein naar Veenendaal. Het CDA is voornamelijk..... over de Ponlijn.

4. Concept-verslag economie-deel van de Commissie Cultuur en Economie

Aangegeven wordt dat dhr. Bisschop lid is van de SGP, dit staat onjuist bij de Aanwezigen.

5. Rondvraag

Insprekers

Dhr. Van Staveren krijgt het woord, de vereniging i.o. "Elst/Rhenen Veilig en Groen" maakt zich zorgen over de verkeersontwikkeling in Remmerden. De tekst is als bijlage toegevoegd.

Mw. Nap vraagt of het verkeer niet over de provinciale weg kan worden afgewikkeld. Dhr. Van Staveren antwoordt dat deze niet genoemd wordt. Er is geen plek meer voor auto's. Dhr. Konings wil graag weten of er onderzoek is gedaan naar de verkeersbewegingen. Dhr. Van Staveren geeft aan dat de schattingen, in opdracht van de bouwmarkt verkregen, niet objectief zijn. Dhr. Rohof vindt dat deze opmerkingen meegenomen moeten worden in het SMPU en het Streekplan. Is het ook meegenomen in de inspraak? Dhr. Van Staveren meldt dat het contract er ligt, als de handtekeningen gezet zijn komt de ontsluiting er. Dhr. Kloppenborg vraagt hoe de gemeente Rhenen hierop reageert. De bezwaren zijn niet gehonoreerd, aldus dhr. Van Staveren. Dhr. Overbeek vraagt of er overleg is geweest met de provincie Gelderland. Dhr. Van Staveren geeft aan dat dit niet het geval is geweest. Dhr. Kloppenborg doet als suggestie dit onderwerp te bespreken in een vergadering waarvoor ook de leden van de statencommissie Ruimte en Groen worden uitgenodigd. Dhr. Rohof vraagt of de plannen strijdig zijn met het huidige Streekplan en SMPU? Zo ja, dan dient er niet nu op geanticipeerd te worden. Dhr. Gaaikema ontvangt graag eerst de reactie van GS.

6. Jaarrekening facilitaire dienst Utrechtse recreatieschappen

Dhr. Kwakkel voorzitter van de FDUR krijgt het woord. De tekst is als bijlage toegevoegd. Tevens wordt een informatiemap uitgedeeld.

Dhr. De Niet geeft aan dat het CDA akkoord gaat met de jaarrekening. Hij vindt het te makkelijk dat het bedrag van nadeel doorbelast wordt aan de recreatieschappen, omdat het op die manier toch op de burgers afgewenteld wordt. Zo plaatst hij vraagtekens bij de overschrijding van de kilometervergoeding. Dhr. Konings vraagt of met de accountantsverklaring de controle en het advies niet in één hand liggen. Tevens vraagt hij of er een plafond voor de provinciale bijdrage is. Mw. Van Dongen vraagt of er bij langdurige zieke mensen, inhuur van externe krachten plaatsvindt? Wat wordt gedaan aan de langdurig zieken en is het incidenteel of loopt het al langer?

Dhr. Mik geeft aan naar de accountantsverklaring te zullen kijken. Dhr. Van Veen voegt toe dat het de gebruikelijke manier van doen is. Dhr. Mik meldt dat er pogingen zijn gedaan voor budgetfinanciering. Dhr. Van Veen antwoordt dat de provincie niet bijdraagt aan de facilitaire dienst bij de recreatieschappen. De provincie is wel deelnemer. De bijdrage wordt bepaald door het AB van het recreatieschap. Dit bedrag is opgenomen in de provinciale begroting. De langdurige zieken worden in het arbeidsproces betrokken.

Dhr. Wis (dir. FDUR) vult aan dat van de 60 medewerkers er 2 langdurig ziek zijn, de rechtspositie van de provincie wordt gevolgd.

De voorzitter concludeert dat er geen bezwaar gemaakt wordt. De jaarrekening wordt als sterstuk voor de statenvergadering geagendeerd.

7. Begroting recreatieschappen 2004

Dhr. Gaaikema (D66) stemt in met de begroting. De schommelingen binnen de begroting van het recreatieschap zijn reeds voldoende toegelicht. Mw. Van Dongen vraagt wat het effect is van de BTW op het compensatiefonds. De personeelskosten stijgen wisselend, het akkoord biedt niet meer ruimte dan 2,5%. Dhr. Konings stelt dat een beheersplan waarin de samenwerking wordt vastgelegd aanbeveling verdient. De bijdrage van de provincie betreft een open eindregeling, hij wil hier graag later nog over spreken. Dhr. De Vries vindt de recreatieschappen overbodige bureaucratie. Dhr. De Niet vindt dat de loonkosten meer in relatie met de begroting moeten worden gebracht. Hij vraagt zich af of nieuwbouw nodig is? Hij vindt dat niet direct gekort moet worden op groot onderhoud. Het uithollen t.b.v. de personeelskosten acht hij verder eveneens onjuist. Hij vindt de verkoop van verlof, zoals dat plaatsvindt bij Groenlanden, een slechte zaak. Hij vraagt de visie van GS hierop. Dhr. Van Bokkem geeft aan dat hij de relatie in het systeem van de begroting tot de facilitaire dienst qua systematiek onduidelijk vindt. Het systeem behoeft z.i. verbetering. Dhr. Van Tuijl vindt het vreemd dat de begroting van de facilitaire dienst eerst al is vastgesteld. De volgende keer dienen eerst de begrotingen van de schappen gereed te zijn en vervolgens dient de begroting van de facilitaire dienst mede op basis daarvan te worden opgesteld. Er zijn vier participanten in de gemeenschappelijke regelingen. De provincie is slechts één van de spelers en dat is een probleem, vaak wordt één van de spelers voor het blok gezet. Het bedrag past in het beschikbare budget, maar is dit bedrag ook gevraagd en is het reëel? Vergelijk het met de gemeenten.

Gedeputeerde Mik geeft aan dat budgetfinanciering bij alle recreatieschappen ingevoerd kan worden. De uitkomst van deze wijze van financiering vormt tevens het financiële plafond. Door deze systematiek ontstaat ook meer autonome ruimte voor de recreatieschappen zelf, waarbij een terughoudende rol van de provincie goed past. Gedeputeerde Mik geeft aan als vertegenwoordiger van de provincie in het bestuur van de vier recreatieschappen, het idee van de budgetfinanciering te zullen inbrengen in het kader van de opdrachtformulering bij het gezamenlijk op te stellen beheersplan. Een en ander is reeds afgesproken in het akkoord op hoofdlijnen. Hij meldt verder dat over de recreatieschappen zelf een principiële discussie in het verschiet ligt, waarbij de door de SP geplaatste kanttekeningen aan bod kunnen komen. Voor wat betreft de personele kosten zal altijd sprake zijn van enige wisseling in de kosten, een en ander hangt samen met ziekteverzuim, verlof etc. en niet te vergeten de CAO. Zo is het kopen en verkopen van verlof een element van de bestaande CAO. Voorts is het de vraag hoe eindelijk het BTW-compensatiefonds uitpakt ook mede in relatie tot de samenhang en verrekening met de provincie. Het verhogen van parkeergelden en het ontstaan van achterstallig onderhoud is soms niet te voorkomen om de begroting sluitend te maken.

Dhr. Konings wil over niet al te lange tijd hier verder over discussiëren. Gedeputeerde Mik geeft aan dat hij – zoals gesteld – de opmerkingen meeneemt in de besturen van de recreatieschappen en de discussie dan ook terugkomt in de commissie. Dhr. van Tuijl vraagt of de provincie separate gesprekken met de gemeenten heeft over de stijgingen. Er zijn grenzen aan de groei van recreatieschappen, ze moeten binnen de tendens blijven. Er dient geen openeind regeling te zijn, maar elk jaar een nieuwe begroting. Gedeputeerde Mik stemt hier mee in. De boventrendmatige stijgingen dienen beperkt te worden. Nogmaals, hij neemt dit duidelijke signaal vanuit de commissie mee in de besturen van de recreatieschappen.

De voorzitter concludeert dat de commissie instemt met het stuk en het als sterstuk kan worden aangeboden aan de staten.

8. Jaarrekening 2002 en

9. Bestuursrapportage I-2003

Dhr. Gaaikema geeft aan de jaarstukken te beoordelen aan de hand van de hoofdlijn van het willen zijn van een toekomst gerichte presterende provincie. Bij een vergelijking met de jaarstukken van vorig jaar constateert hij weinig wijzigingen bij het aangeven van de werkelijke prestaties, ten opzichte van hetgeen begroot is. Hierin zal een duidelijke slag gemaakt moeten worden. Hij vraagt zich voorts af waarom op een tweetal onderdelen bij Economie (beleidstaak 5.1) geen enkel zicht bestaat op de maatschappelijke effecten. Het betreft: de Innovatieratio ten opzichte van het Nederlands gemiddelde en het aantal contacten dat bedrijven met kennisinstellingen hebben. Nogmaals geeft hij aan dat het wenselijk is aan de hand van meetbare resultaten (en met maatschappelijke effecten) de activiteiten van de provincie te kunnen meten.

Dhr. Kloppenborg geeft eveneens aan dat veel beleidsvelden lege ruimten hebben. Duidelijk zal meer gewerkt moeten worden met indicatoren en prestaties. Voor wat betreft de relatie met MAVI vraagt hij zich af, nu het project in IJsselstein is mislukt, wat de alternatieve besteding van de aldus vrijvallende middelen wordt. Hij vraagt zich af hoe het grote verschil in uren bij de sector VPO (blz. 152) is te verklaren. Tenslotte merkt hij op dat de output op het beleidsterrein "Beheer en aanleg provinciale wegen" (blz. 153) vele manco's kent. Voorts maakt hij kenbaar dat er veel positieve reacties zijn over de totstandkoming van de wandelpaden.

Dhr. Rohof constateert op blz. 149, dat sprake is van een gewijzigde prioritering van de A12. Hij vraagt wat de consequenties hiervan zijn? Voorts vraagt hij zich af wat het provinciaal standpunt is over de N230 en hoe daarmee moet worden omgegaan en wat de gevolgen van de bezuinigingen zijn voor Randstadspoor (blz. 155). Graag wil hij verder inzicht in wat de risico's zijn van het CVV en welke effecten de prognose van het OV-gebruik zijn ten opzichte van de gerealiseerde stijging van het gebruik. Voor wat betreft de verkoop van de REMU vraagt hij zich af of in de genoemde bedragen ook de zogenaamde "bakstenen" zijn inbegrepen. Voor wat betreft de A12-west vraagt hij wat met het voordeel van € 100.000 wordt gedaan en wat de oorzaak is van het mislopen aan onderhoudsbudget van de dienst voor een bedrag van € 147.000. Hij vraagt of dit bedrag terugvalt naar de algemene dienst.

Dhr. Streefland vindt het volstrekt onlogisch dat geen gelden zijn begroot voor het voorlichtings- en inspraakproces voor de totstandkoming van het SMPU. N.a.v. blz. 17 "Budget en onderhoud wegen", vraagt hij of de dienst onderhoudsbudget is misgelopen? Over het openbaar aanbesteden Utrecht-oost vraagt hij of er minder geld is of dat het opgeleverd is. Hij vraagt of de Europese gelden voor versterking van de kennisinfrastructuur zijn te danken aan de provinciaal vertegenwoordiger in Brussel.

Mw. Nap is blij met de sobere uitgave van de jaarrekening. Zij constateert dat in zijn algemeenheid moeilijk inzichtelijk is welke mindere uitgaven tot welke mindere activiteiten hebben geleid. Zij vraagt zich af waarom een vervolgstudie over de Stichtse lijn in 2004 is gepland en niet in 2003. Verder geeft zij aan dat de kwaliteit van het CVV beter aangegeven moet worden.

Dhr. Konijnenbelt constateert aan de hand van blz. 151 dat de weergegeven cijfers bloot leggen dat veel niet wordt gehaald. Hij vraagt zich af wat de oorzaken hiervan zijn. Hoe goed is de aansturing van de organisatie? Hij vindt dat het gestelde over de huidige structuur van het arbeidsmarktbeleid een utopie is.

Dhr. Van der Kolk constateert dat de presterende provincie op tal van punten niet wordt waargemaakt. Hij kwalificeert het staatje van indicatoren op het terrein van Recreatie en toerisme op blz. 115 als armzalig. De ondersteuning door DVM-maatregelen bij de realisatie van de netwerkvisie acht hij uitstekend. Op blz. 148 gaat het over verkeersveiligheid. Hij vindt dat als het Rijk hier minder aan doet, de provincie maximaal hier aan moet werken en niet er ook minder aan doen. Wellicht moeten de prioriteiten verschoven worden. Het dynamisch vervoersmanagement presteert wel goed. Uit blz. 154 valt niet af te leiden hoe de dienst zelf functioneert. Hij mist de meetbare concrete punten. Voor wat betreft het openbaar vervoer is voor zijn fractie uitgangspunt dat alle gemeenten bereikbaar moeten zijn met openbaar vervoer. Hij mist nadere gegevens over het gebruik van het openbaar vervoer. Hij acht het logischer dat Economische Zaken en Europese Zaken gescheiden worden aangegeven in de jaarstukken. Als er voor het SMPU niet drie dure glossy boekwerken waren gemaakt, was er wellicht geld over geweest voor het internetproject. Het lijkt of de Staten bewust gekort hebben op de strategische plannen, aldus dhr. van der Kolk.

Gedeputeerde Mik antwoordt dat hij in zijn bestuurlijke loopbaan al veel jaarrekeningen heeft gezien. Hij beoordeelt de onderhavige jaarstukken zeker niet als de slechtste. Een goede poging is gedaan om de activiteiten van GS en PS inzichtelijk te maken. De (maatschappelijke) effecten moeten haalbaar, kwantificeerbaar en controleerbaar zijn en zeker niet risicomijdend. Met het beoogde programma van de Staten zal dit nog inzichtelijker worden op het punt van kaderstelling en de gevolgen van het dualisme. Het herstel van de schade als gevolg van vandalisme aan de brug in De Ronde Venen is voor rekening van de provincie, zolang de brug nog niet is opgeleverd. Het science park is als zodanig in het beleidsprogramma van het college opgenomen. Hij geeft aan dat de effecten van de bezuinigingen voor het openbaar vervoer nog niet duidelijk zijn. De provincie zal samen met het BRU en de stad Utrecht de mogelijk negatieve tendens ombuigen. Het "bakstenenprobleem" zit niet in deze portefeuille. Het bedrag is apart gezet om te betalen wat nog niet afgerekend is en indien er meevallers zijn gaat het geld naar de algemene middelen.

Dhr. Kuypers antwoordt dat de doelen en indicatoren in overleg met de commissie zijn bijgesteld. Voor de verkeersveiligheid gaat de Rijksbijdrage omlaag. De oorspronkelijke doelstellingen zullen nagestreefd worden. Er wordt meer dan trendmatig gehaald. Het project in IJsselstein is gestopt, omdat de kosten-batenanalyse negatief

uitviel. Mogelijk komt in het kader van de projectgerichte verdeling een project in Veenendaal in aanmerking. In het kader van de Spoedwet wordt de A27 meegenomen in de planning. RWS had het project A27 niet sterk ingezet. De evaluatie was een eis. Bij de A12 is sprake van een verschuiving in het kader van de financiering van Bravo naar algemene middelen. Het rapport over de N230-A2 komt er op korte termijn aan. Naar verwachting kan bespreking plaatsvinden in de commissie van september a.s. Voor wat betreft het CVV is sprake van risico's, zij het dat de kosten subsidiabel zijn bij het Rijk en daar het wachten op is. In relatie tot de bezuinigingen dient er wel een voorziening te worden getroffen. Het SMPU is qua inspraak niet begroot. In de vorige statenperiode is duidelijk aangedrongen op bezuinigingen. De ontwikkeling van het Streekplan werd pilot voor wat betreft de inzet van de nieuwste technische inspraakmethodieken. Nu is het ondenkbaar dat bij de SMPU hiervan geen gebruik wordt gemaakt, vandaar de extra benodigde middelen. Voor wat betreft het budgetbeheer geeft hij aan dat tussen het kredietvoorstel en de realisering een aanzienlijke periode ligt, die het budget voor wat betreft beheer en onderhoud beïnvloeden. De normatieve berekening daarvan in relatie tot de werkelijkheid – met een ruime tussenperiode – veroorzaakt de verschillen. Het gaat dus om een administratieve correctie. Er moet eerst duidelijkheid komen over de ontvlechting met het BRU alvorens verder te gaan met openbare aanbesteding van het OV. Voor de Stichtse lijn is er een vervolgstudie met Flevoland en Noord-Holland. Noord-Holland wil eerst een bestuurlijk draagvlak creëren. Omdat ze ook nog bezig zijn middelen te genereren, zal het onderzoek in 2004 plaatsvinden.

De voorzitter concludeert dat de commissie instemt met de jaarrekening 2002 en de bestuursrapportage 2003-I.

10. Voorziening toeristische ontwikkeling, 1e aanwending

Dhr. van Bokkem vindt het vreemd dat er een advies gegeven moet worden over een marathon (de Leidsche Rijnloop) die al gelopen is. Wat te doen als hij "nee" zegt?

Mw. Nap gaat akkoord, maar is benieuwd wat er gebeurt als ze niet akkoord zou gaan. De internetsite van de VVV Holland Midden heeft subsidie gekregen voor informatie en niet voor exploitatie. Als het totale bedrag (€ 46.000) omlaag gaat, kan de subsidie misschien omlaag en is er misschien wel geld voor exploitatie.

In zijn algemeenheid plaatsen de leden kritische kanttekeningen bij de gevolgde werkwijze bij de toekenning van de bijdragen.

Gedeputeerde Mik geeft aan dat als de commissie geen bijdrage wil toekennen, er ook geen bijdrage wordt gegeven. Ieder jaar dienen de aanvragen opnieuw te worden ingediend en dient behandeling voorafgaand aan de activiteit plaats te vinden. Specifiek m.b.t. de marathon geeft hij aan dat dus geen sprake is van een automatisme.

De voorzitter concludeert dat de commissie instemt met het voorstel.

11. Voorziening economische ontwikkeling, 2e aanwending 2003

Mw. Van Dongen geeft aan dat in de vergadering van mei jl. veel opmerkingen over het Economisch Beleidsplan zijn gemaakt. Sinds de behandeling van het plan is het economisch gesternte ingrijpend veranderd. Zij vraagt zich af of dat niet dient te leiden tot bijstellingen in het plan. Zij vraagt vervolgens wat het effect van de inspanningen van de provincie is bij uitvoering van project 7 "Verbetering aansluiting reïntegratieprojecten". Zij acht het project weinig concreet en van onvoldoende voorwaarden voorzien. Tevens vraagt zij wat het beoogde doel is van project 13 "Work for you"? M.b.t. project 9 "Schröderhuis op internet" wil zij weten waarom het project niet scoort. Mw. Lamers sluit zich aan bij de door Groen Links geplaatste kanttekeningen bij de projecten 7 en 13. Zij constateert m.b.t. project 2 "Investeringen kringloopwinkel" dat de praktijk veelal uitwijst, dat als de gemeentelijke kringloopwinkels een stichting worden, zij commerciëler opereren. Voorts vraagt zij of de verschillende subsidiestromen oneerlijke concurrentie niet juist in de hand werken. Bij project 5 "Optimalisatie duurzaamheidsplan Nieuwegein" lijkt sprake te zijn van verschuiving in de budgetten tussen milieu en EZ. Bij project 4 "Revitalisering bedrijventerrein Lopik" is wel sprake van een effectformulering, waarom bij project 5 niet? Het zou kunnen dat project 7 niet het gewenste effect heeft, maar tot armoedeval leidt. Het zou beter zijn de oorzaak van het probleem aan te pakken.

Dhr. De Vries is blij dat er werk wordt gemaakt van herstructurering (projecten 4, 10 en 12). Het zou zijns inziens beter zijn om project 7 te privatiseren. Hij is het niet eens met dit project.

Mw. Nap heeft een vraag over de indicatoren, met name van project 6. Wat gebeurt er als de geraamde resultaten niet worden gehaald. Bij project 7 moeten kwantitatieve voorwaarden gesteld worden om het meetbaar te maken.

Dhr. Van Bokkem is positief over project 2 en 13. Bij project 6 "Keuze voor zorg" wordt het inzichtelijker als het plaatsingscriterium van 50 toegedeeld wordt naar de doelgroepen. De idee "no cure, less pay" zou meegenomen kunnen worden.

Gedeputeerde Mik antwoordt dat de provincie afhankelijk is van wat er wordt ingediend. Er is i.c. geprobeerd de ingediende projecten zoveel mogelijk onder de passende criteria te schuiven. Project 9 is een aardig project, maar past niet in dit kader.

Dhr. Versluis geeft aan dat het Economisch Beleidsplan in mei in PS is geweest. De acquisitie is gestart met een brief in januari, voor 15 maart konden ideeën ingediend worden. Het Economisch Beleidsplan was toen echter nog niet behandeld. Een aantal zaken is in mei wel besproken, maar vanwege de tijdsprocedure niet terug te vinden in dit voorstel. Als een rekening lager uitvalt, gaat de subsidie omlaag en bij goede inspanning blijft het 100%. Soms worden subsidies teruggetrokken of voor 50% uitgegeven.

Project 5: Twee jaar geleden is € 18.800 toegekend aan het preventieteam WEM voor duurzaamheid bedrijventerreinen.

Project 7: Dit project is afkomstig van het regionaal platform arbeidsmarkt midden Nederland. De provincie zal zorgdragen voor mede-financiering en in de subsidiebeschikking een kwantitatieve voorwaarde over het resultaat opnemen. Een project als dit valt moeilijk te privatiseren.

Project 13: Het project loopt goed. Men wordt gehouden aan het aantal te plaatsen mensen. Het beoogde doel is 20 personen per jaar.

Project 6: Het aantal plaatsingen kan worden toebedeeld aan diverse doelgroepen. Dit aspect wordt meegenomen in het overleg met de stichting. Een en ander zal in de subsidiebeschikking worden opgenomen.

De voorzitter concludeert dat de commissie instemt met het stuk.

12. Provinciale bijdrage gesplitste aansluiting Zeist-Driebergen op A12

De voorzitter geeft aan dat er nu wel inhoudelijke vragen gesteld kunnen worden, maar dat er geen discussie plaats zal vinden.

Mw. Van Vooren van DHV licht de infrastructurele kant van het voorstel toe. De sheets van de presentatie zijn bijgevoegd. Dhr. Rohof maakt zich zorgen over de positie van Rijkswaterstaat bij dit voorstel. Er is € 6 miljoen begroot, maar de dekking is nog niet voldoende geborgd. Hij ziet graag de onderbouwing hiervan. Hij vraagt in hoeverre de gedachten over het station en het spoor meegenomen zijn in dit plan. Dhr. Konijnenbelt geeft aan zich aan te sluiten bij de opmerkingen van de VVD. Hij stelt vervolgens dat de informatie van het NMU die net is uitgedeeld, mee te willen nemen naar de fractie. Dhr. Gaaikema maakt zich zorgen over het effect op het milieu, er wordt veel afbreuk aan de natuur gedaan. Het alternatief om de situatie te laten zoals het is, dan wel het openbaar vervoer te stimuleren door middel van de aanleg van een parallelbaan, mist hij. Dhr. Kloppenborg vraagt waar de prognoses over de mogelijke toenemende drukte op gebaseerd zijn? De eventuele 4-6 baanswegen zullen door de ecologische verbindingzone lopen. Hij acht dit onwenselijk.

Gedeputeerde Mik geeft aan dat er sprake is van verschillende prisonersdilemma's. De milieufactoren kunnen op verschillende manieren gewogen worden. De toekomst staat nog niet vast en wordt met het BRU en betrokken gemeenten besproken. Het voorstel om het anders te doen komt van het Rijk. Zij zal vragen of de provincie wel of niet wil bijdragen. Dit dient meegenomen te worden in de afweging. De uitkomst van het bestemmingsplan is echter nog onbekend. Er dient wel voorkomen te worden dat er een eindsituatie ontstaat, die achteraf gezien niemand heeft gewild. Het is van belang om eerst het principe vast te stellen om vervolgens *ja* of *nee* te kunnen zeggen. Van het bedrag van € 25 miljoen wordt € 6 miljoen als maximum door de provincie betaald. Dit wordt verdeeld over het SMPU en de Agenda 2010 (Stichtse Lustwaranda's). Een juridisch probleem is dat sommige procedures niet kunnen wachten op de Spoedwet. De vraag dit nu voor ligt is, of de staten in beginsel akkoord kunnen gaan met het inhoudelijk voorstel van de gesplitste aansluiting op zich en het aanhouden van een maximale financiële bijdrage van € 6 mln.

Mw. Van Voren van DHV vult aan dat in het hele traject een aantal onderzoeken gedaan zijn. Niks doen zou de beste optie zijn, ware het niet dat de dagelijkse praktijk ingrijpen noodzakelijk maakt. De verkeersonderzoekgegevens komen van Rijkswaterstaat. Voor het tijdstraject 2010-2015 gaat het om verbreden of splitsen. Er wordt toegezegd dat het verkeersonderzoek wordt toegestuurd, evenals de reacties van de natuurorganisaties en de reactie van het college daarop. Het NMU is niet overtuigd van de noodzaak tot verbreding of splitsing. Wat betreft het spoor versus de A12: er is geen directe noodzaak voor de HSL en wel voor de A12. Investerings in het spoor door het Rijk zullen later plaatsvinden. De burgers hadden de koppeling liever wel gezien.

Gedeputeerde Mik merkt op dat de inspraakronde nog moet komen. Hij benadrukt nogmaals dat het nu gaat om een principestandpunt om de procedure overeenkomstig de voorgestelde procedure verder te doorlopen. Indien er nu *ja* wordt gezegd, start de procedure voor de wijziging van het bestemmingsplan.

(Secretariële noot: de antwoorden op vragen naar aanleiding van deze vergadering zijn bijgevoegd.)

13. Sluiting

De voorzitter sluit de vergadering om 22.40 uur.

Verslag van de inspraak door dhr. Van Staveren van de vereniging i.o. Elst/Rhenen Veilig en Groen inzake Remmerden in de commissie Infrastructuur, Mobiliteit en Economie van 12 juni 2003.

Wij maken ons zorgen over de verkeersontwikkelingen in en rondom Elst.

Aan de N225 ligt industrieterrein Remmerden (ontsloten via Elst). De gemeente Rhenen wil dit industrieterrein uitbreiden. Volgens het streekplan en het advies van PPC is dit mogelijk voor 5 ha. Mits er aan bepaalde eisen wordt voldaan en de behoefte aangetoond kan worden. Hier wordt niet aan voldaan. Dit hebben we ook bij de commissie Ruimte en Groen gemeld. Schrappen van deze restcapaciteit uit het streekplan is zelfs mogelijk.

Uitbreiding is dus niet zeker zou je denken.

Toch is door veel lobby uit de gemeente Rhenen in samenwerking met de provincie een contract samengesteld voor ontsluiting van Remmerden. Waardoor vestiging van een niet lokale bouwmarkt en 5 ha uitbreiding mogelijk wordt.

Als deze infrastructuur er eenmaal ligt wordt het voor de ondernemer van een loswal op deze locatie interessant deze te reactiveren. Ontwikkelingen dus met als gevolg meer verkeer waaronder zeker zwaar vrachtverkeer. Recent is nog het brengstation voor grof vuil van Amerongen, Leersum en Rhenen bij Remmerden gerealiseerd wat ook voor een toename van het verkeer zal zorgen.

De situatie op de N225 is nu al problematisch. Voor Elst is het een feit dat de N225 hier zelfs op zijn smalst is.

Gelukkig wordt de situatie ook erkend.

Al in 1994 in de route-nota Driebergen-Rhenen van de provincie is gesteld dat de N225 haar maximale capaciteit aan verkeersbewegingen heeft bereikt. De aantallen zijn sindsdien alleen nog maar toegenomen. Ook de PPC wijst Rhenen op de problematische verkeerssituatie. Er wordt aan het Provinciaal en gemeentelijk restrictieve beleid gerefereerd en dat de beperking van de mobiliteit voor de Heuvelrugcorridor een belangrijk gemeentelijk beleidsdoel is.

Het past ook niet in het ontwerp-Strategisch-Mobiliteitsplan Provincie Utrecht (SMPU). Welk staat voor het veilig toegankelijk maken van erven en het verbeteren van het verblijfsklimaat. Doorgaand verkeer zal geremd moeten worden op deze weg. Het is niet logisch om op deze manier het bestemmingsverkeer toe te laten nemen wat ten koste gaat van de leefbaarheid.

Hoe is het mogelijk dat aan de ene kant beleid bestaat voor vermindering er dan toch ontwikkelingen zijn die dit tegenwerken. Terwijl er alternatieve locaties zijn. In WERV verband bij Ede en Veenendaal. In Rhenen, volgens een voorstel van 3VO bij de rondweg Oost en de Cuneraweg.

Als de ontwikkelingen bij Remmerden doorgaan, de gemeente Rhenen hoeft alleen het contract maar te ondertekenen, betekent dit een verslechtering voor de verkeerssituatie. Meer verkeer op de N225, N416. Maar ook door het dorp Elst zal het sluipverkeer toenemen. Versnippering van het landschap waaronder het Nationaal Park de Heuvelrug en andere groene gebieden. De bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid komen in de knel. Zijn dit nu al !

Terwijl veiligheid en leefbaarheid zouden moeten verbeteren. Ook Provinciaal gezien.

Er is veel weerstand in Elst tegen de plannen van de gemeente. Er zijn 850 handtekeningen gezet tegen de uitbreiding. Hoe kan het dan toch?

We vragen u om een integrale aanpak vanuit de commissies Ruimte en Groen en van Infrastructuur, Mobiliteit en Economie waarmee de ontwikkelingen gestopt kunnen worden zodat er weer overeenstemming ontstaat met het beleid zoals dat ook gecommuniceerd wordt. Graag vernemen wij hoe het voor ons mogelijk is de situatie te volgen zodat er geen ongewenste ontwikkelingen kunnen ontstaan. Want het contract voor ontsluiting ligt er nu toch maar met alle gevolgen.

Naar aanleiding van de reacties en vragen voor de volgende behandeling van deze zaak het volgende.

Een integrale aanpak vanuit de commissies Ruimte en Groen en van Infrastructuur, Mobiliteit en Economie op niet te lange termijn lijkt ons gewenst.

De zaak pas te behandelen in de vaststelling van het nieuwe streekplan en het SMPU lijkt ons te laat daar het contract voor ontsluiting nu al bij de gemeente Rhenen ligt ter ondertekening.

Tekst van dhr. Kwakkel, voorzitter FDUR en SGL (en wethouder te IJsselstein)

Voorzitter, leden van de statencommissie,

De vier Utrechtse recreatieschappen hebben onlangs hun begrotingen voor het jaar 2004 aan de raden en staten toegestuurd. In de gemeenschappelijke regelingen staat dat de raden en staten binnen een zekere termijn vervolgens van hun gevoelens kunnen doen blijken aan de besturen van de schappen. Ik dank u dat u mij de gelegenheid biedt om te pogen uw gevoelens te beïnvloeden. Achtereenvolgens wil ik in het kort iets zeggen over onze organisatie, onze taak en over hoe wij deze taak in 2004 willen invullen, kortom onze missie voor 2004.

Intussen ziet u op het scherm een aantal indrukken en sfeerbeelden van schapsterreinen en gebieden door de hele provincie die de schappen beheren en waar geld voor nodig is om met investeringen in de behoefte aan recreatie te blijven voldoen.

De organisatie.

De vier Utrechtse recreatieschappen hebben, met uitzondering van de gebieden waar zij voor werken, alles gemeen. Ieder schap beheert, reguleert en legt nieuwe voorzieningen aan. De problematiek is grosso modo voor ieder recreatieschap dezelfde. Om deze reden hebben de vier schappen hun krachten gebundeld in een werkorganisatie, waardoor een maximale efficiency kan worden bereikt. Know how kan worden uitgewisseld en gedeeld, personeel kan flexibel worden ingezet en de schappen delen de algemene kosten, die daardoor lager zijn dan bij inkoop per schap. Eén hoofd financiën, één hoofd technische dienst, één gebouw, één kopieerapparaat etc. Deze overkoepelende organisatie is de Facilitaire Dienst Utrechtse Recreatieschappen, die tevens als werkgever optreedt.

De begroting van deze FDUR bevat dus voornamelijk de personeelslasten en de algemene kosten, die weer door de vier afzonderlijke schappen worden betaald. Het college van GS en de besturen van de vier schappen zijn deelnemer van de FDUR. (vandaar dat u deze FDUR begroting niet ziet).

Zo worden twee vliegen in een klap geslagen: Een club met verzorging op maat van vier werkgebieden.

Onze taak

De recreatieschappen voorzien in de behoefte aan openluchtrecreatie. Wonen en werken worden zonder de toevoeging openluchtrecreatie armoedige begrippen. Onderschat u daarom niet het belang. Voorzieningen in de openluchtrecreatieve sfeer zijn medebepalend voor de volksgezondheid, de arbeidsvreugde en de kwaliteit van het wonen.

Onze missie is daarom:

“Het bieden van voldoende mogelijkheden voor openluchtrecreatie voor de inwoners van de provincie. Dat houdt in:
.
Het bieden van een regionaal samenhangend stelsel van basisvoorzieningen;
.
Het oplossen van tekorten in het recreatieaanbod;
.
Het beheren van bestaande voorzieningen”.

De geweldige toename van de bevolkingsaantallen in de agglomeratie Utrecht geeft in dit verband tevens een sterke stijging in de behoefte aan openluchtrecreatiemogelijkheden. Het gebiedsperspectief van uw provincie en de VINAC extra formuleren taakstellingen, die onder meer op het bordje van de schappen komen. Dat is dan ook de reden, dat sommige begrotingen stijgen met meer dan de trend, omdat nieuwe voorzieningen, simultaan aan de toenemende bevolkingsintensiteit vereist zijn.

Wij willen graag aansluiten bij uw agenda voor de toekomst en met name de aandacht richten op de ontwikkeling van recreatieve routes, waarvan als voorbeeld er kort geleden al een aantal van in gebruik zijn genomen.

De mij toegemeten tijd legt mij beperkingen op en ik verwijs daarom ook graag naar de informatiemap die u wordt uitgereikt. Daarin vindt u onder meer de kaartjes van de dienstdoende secretarissen. Schroomt u niet om hen te bellen als u nader over een onderwerp geïnformeerd wenst te worden.

Tenslotte heb ik begrepen dat er een voornemen ligt om enkele recreatiegebieden te bezoeken. Uiteraard zullen wij u daar waar u maar wenst van harte welkom heten

Ik hoop dat u er goede gevoelens aan over houdt.

Presentatie “Gesplitste aansluiting Driebergen-Zeist”, Commissie Infrastructuur, Mobiliteit, Economie 12 juni 2003

Inhoud

- Toelichting gesplitste aansluiting
- Laatste ontwikkelingen in kader A12
- Financiële inzet
- Procedures

Aanleiding gesplitste aansluiting

- Medio jaren negentig verzoek van minister V&W aan lokale overheden mee te denken aan inpassing HSL-Oost en verbreding A12, zogenoemde lokale initiatieven.
- Driebergen-R en Zeist hebben dit gezamenlijk opgepakt. Lokaal initiatief: gesplitste aansluiting en ongelijkvloerse kruisingen bij station.
- Provincie en BRU steunen dit lokale initiatief.

Waarom gesplitste aansluiting?

- Duurzame en toekomstvastе oplossing voor verkeer noodzakelijk:
 - N225 kan op termijn, 2010-2015 (ook bij ongelijkvloerse kruisingen station en geen enkele ontwikkeling in stationsgebied) verkeer in huidige configuratie N225 niet aan.
 - N225 is belangrijke route van Driebergen, Zeist en achterliggende kernen naar A12 en stationsgebied;
 - OV-knooppunt bij station verbeteren: snellere en betrouwbare busverbindingen
 - N225 oversteekbaar houden voor fietsers en voetgangers

Waarom nu beslissing noodzakelijk?

- Gesplitste aansluiting heeft invloed op ontwerp van A12. Rijk wil A12 z.s.m. aanpassen.
- Brief van de minister van V&W aan regionale partijen om geld en procedures zeker te stellen met uiterste termijn.

Laatste ontwikkelingen in kader A12

- Spoedwet aangenomen in TK en EK: in plaats van Tracéwet-procedure voor A12 Bunnik-Veenendaal de Spoedwetprocedure
 - Beperkt mogelijkheden en perioden inspraak
 - Parallelschakeling vergunningen, onteigening, procedures
- Algemeen: bezuinigingen in alle lagen van overheid (regeerakkoord), accent op uitvoering.
- Aan de minister V&W flyer (feb 2003) overhandigd met standpunt regionale partijen
- Briefwisseling regionale partijen met minister V&W

Inhoud briefwisseling

- Brief 14 maart 2003 van minister aan regionale partijen:
 - Meerkosten gesplitste aansluiting (€ 25 mio) dekken;
 - Zekerheid over procedurele risico's;
 - Uiterste termijn 1 mei 2003
- Brief regionale partijen aan minister V&W (april 2003):
 - Uitstel tot 1 juli 2003 i.v.m. besluitvorming;
 - Intentie om geld “op tafel te krijgen”;
 - Fasering (“aansluitende wegen verantwoordelijkheid regionale partijen”);
 - Oppakken procedures in overleg met RWS directie Utrecht

Financiën

• Meerkosten A12	€ 5,9 mio
• Kosten parallelweg	€ 1,6 mio
• Kosten zuidelijke aansluiting <i>(Kosten inclusief verplaatsen sportvelden in Driebergen)</i>	€ 7,1 mio
• Kosten noordelijke aansluiting <i>(Kosten inclusief ecologisch compensatieplan (€5,1 mio) en aanpassingen knooppunt Breullaan)</i>	€ 10,7 mio
Totale kosten (prijspeil 2003) <i>(Gebaseerd op schetsontwerpen, excl. kabels en leidingen, incl. 20% onvoorzien Rapportage binnenkort vertrouwelijk beschikbaar voor PS-leden)</i>	€ 25,3 mio

Financiële verdeling

- Constateringen regionale partijen:
 - Gesplitste aansluiting is een integrale totaaloplossing: niet mogelijk om kostensoorten aan partijen toe te rekenen;
 - Belangen voor regionale partijen allemaal groot
- Voorstel:
 - Elke partij betaalt 25%
 - Provincie: € 6,0 mio

Procedures

Voorstel gemeenten:

- Rijkswegen + aanpassingen bij op- en afritten gesplitste aansluiting -> Spoedwet
- Parallelweg Hoge Woerd -> in Spoedwet
- Aansluitende wegen (noordelijke en zuidelijke tak) -> bestemmingsplan (Bestemmingsplan na afronding procedures in kader Spoedwet)

RWS over procedures

In ambtelijke notitie RWS (3 juni ontvangen):

- RWS kan gesplitste aansluiting (ook niet de snelweg) niet in Spoedwet doen, tenzij er een bestemmingsplan ligt waarin aansluiting is opgenomen i.v.m. vertraging en risico's (bezwaren)
- RWS baseert zich op jurisprudentie Tracéwet.
- Regionale partijen hebben brief hierover gestuurd aan minister en TK (commissie OCW en V&W)
- Juridisch advies wordt gewonnen: conclusies RWS vooralsnog niet gedeeld.

Antwoorden op vragen naar aanleiding van commissie Infrastructuur, Mobiliteit en Economie Donderdag 12 juni 2003 (dienst WVV en DHV)

Tijdens de bijeenkomst zijn de volgende vragen gesteld:

1. Is er een noodzaak van de gesplitste aansluiting? Is ook gekeken naar de optie om de infrastructuur niet uit te breiden, bijvoorbeeld door stimuleren van openbaar vervoer/bus.
2. Wat vinden natuurorganisaties van gesplitste aansluiting (n.a.v. ingekomen stuk vergadering)?
3. Wat is de relatie met het spoor?

Ad 1 Noodzaak gesplitste aansluiting

Tijdens het proces zijn verschillende verkeersonderzoeken en verkeersmodellen uitgevoerd in opdracht van de gemeenten (in eerste instantie gezamenlijk met RWS) naar de situatie van het verkeer in 2010 en 2015 op het onderliggend wegennet.

De onderzoeken zijn gedaan door Grontmij (De Bilt).

De uitgangspunten zijn samen met RWS directie Utrecht vastgesteld. Verschillende scenario's zijn onderzocht. In de laatste berekeningen is uitgegaan van ongelijkvloerse kruisingen bij station Driebergen-Zeist (nog te realiseren, onduidelijk wanneer), en geen enkele ruimtelijke ontwikkeling in het stationsgebied en geen toename van P&R bij het station (bevrozing huidige situatie).

De onderzoeken wijzen uit dat in de rond 2010 tot 2015 uitbreiding van het onderliggende wegennet noodzakelijk is.

De uitbreiding van het onderliggend wegennet kan op twee manieren:

1. verbreding van de Hoofdstraat over circa 3 km (bij enkele aansluiting);
2. de gesplitste aansluiting (voorkeur van regionale partijen).

Waarom nu beslissen?

De tendens is duidelijk; ook bij de louter autonome ontwikkelingen voldoet de huidige capaciteit op den duur niet. De verbreding van de A12 biedt nu de gelegenheid voor een toekomstvaste oplossing voor het gebied te kiezen, de gesplitste aansluiting. De gesplitste aansluiting heeft directe invloed op het ontwerp van de A12: de hoogteligging, de afritten en opritten zijn anders dan bij de enkele aansluiting.

Als deze gelegenheid nu niet wordt gebruikt, zal een enkele aansluiting worden gerealiseerd. Dan is een goede oplossing voor alle verkeerssoorten met behoud van de waarden in het gebied niet meer mogelijk.

De laatste onderzoeken over verkeer zijn bijgevoegd (Grontmij, januari 2003).

Stimuleren openbaar vervoer in plaats van uitbreiden?

Hierbij zijn de volgende punten van belang.

- De huidige verkeersmodaliteit van het stationsgebied: 1/3 auto, 1/3 bus, 1/3 fiets, hetgeen reeds een (relatief) hoog OV-aandeel betekent.
- Station Driebergen-Zeist is excentrisch gelegen, hierdoor is voortransport met auto een logische mogelijkheid.
- Eén van de uitgangspunten van het doorlopen traject is om het openbaar vervoer te stimuleren. De gesplitste aansluiting zorgt op twee manieren voor een stimulans:
 - De bus kan bij de gesplitste aansluiting een snelle, maar vooral betrouwbare dienst leveren.
 - Een goede bereikbaarheid van het stationsgebied voor alle vervoerssoorten komt het station Driebergen-Zeist ten goede.

Het is dus niet zo dat door het stimuleren van het openbaar vervoer uitbreiding van de wegecapaciteit niet meer nodig is. Eerder het omgekeerde: om het openbaar vervoer te stimuleren is juist uitbreiding van het lokale wegennet noodzakelijk.

Ad 2 Opinie natuurorganisaties

In het doorlopen traject is veelvuldig overlegd met belangenorganisaties, ook door middel van een klankbordgroep waarin lokale natuurorganisaties zijn vertegenwoordigd.

De lokale natuurorganisaties en Stichting Utrechts Landschap zijn geen voorstander van de gesplitste aansluiting, maar ook geen voorstander van de verbreding van de Hoofdstraat. De natuurorganisaties zijn van mening dat een uitbreiding van het lokale wegennet niet nodig is. Verkeersonderzoeken wijzen echter anders uit.

De scepsis bij natuurorganisaties kan te maken hebben met het idee dat als er een goede bereikbaarheid is, er een enorme uitbreiding zal zijn van werken en wonen in dit gebied en Driebergen en Zeist aan elkaar gaan groeien. De gemeenten hebben in de integrale visie op het stationsgebied een intensivering van het stationsgebied binnen huidige rode contouren voorgenomen, met een uitbreiding van P&R, fietsenstallingen en een verbetering van de bereikbaarheid voor bussen. Hierover moet echter nog op alle vlakken besluitvorming plaatsvinden.

Bij het plan voor de gesplitste aansluiting hoort een uitgebreid pakket aan ecologische maatregelen om het verlies van natuur te compenseren. In de plannen is hiervoor €5,1 mio opgenomen. Daarnaast is het ontwerp zodanig dat het optimaal oversteekbaar is (groene tussenbermen).

In de brief staat ook aangegeven dat de P&R uitgegaan zal worden van 800 tot 1000 voertuigen (huidig aantal: circa 500).

Zie ook brief van provincie aan natuurorganisaties van 19 februari 2003 (kenmerk: 2003wvv00029li).

Ad 3. Relatie met het spoor

Er zijn veel relaties tussen de A12 en het spoor. Van het eerste moment zijn de voorgenomen aanpassingen aan het spoor en A12 samen en integraal behandeld door provincie, BBG en gemeenten.

Ter plaatse van Driebergen en Zeist is de relatie tussen spoor en snelweg groot: verkeerskundig en in keuze voor een alternatief.

Verkeerskundig

De huidige congestie op de N225 en soms zelfs de A12 komt voor een groot deel door het spoor. In de spits (bij mooi weer) zijn de spoorbomen bijna de helft van de tijd gesloten.

In het kabinetsstandpunt (15 juni 2001) over spoor en A12 is aangegeven dat de kruisingen bij station Driebergen-Zeist ongelijkvloers zullen worden gemaakt (in de periode 2006-2010).

Laatste ontwikkelingen aan Rijkszijde zijn dat de structurele aanpassingen aan het spoor steeds meer naar achteren worden geschoven. De A12 aanpassingen gaan wel op korte termijn plaatsvinden. Dit heeft te maken met beschikbare budgetten en prioriteiten bij het Rijk.

Hierdoor is het onzeker tot onwaarschijnlijk dat de ongelijkvloerse kruisingen in 2010 zijn gerealiseerd. RWS gaat in zijn berekeningen voor de A12, waarbij gekozen is voor een horizon van 2010, uit van ongelijkvloerse kruisingen. Bij gelijkvloerse kruisingen loopt ook in 2010 de N225 vast en dat heeft ook congestiegevolgen voor de verbrede A12.

Alternatief

De gemeenten hebben een voorkeur uitgesproken voor een verhoogde ligging van het spoor bij ongelijkvloerse kruisingen.

Het spoor op maaiveld in combinatie met tunnelbakken voor autoverkeer leidt tot een lastige ontsluiting van het stationsgebied en aantasting van de Stichtse Lustwarande.

Omleggen van de Odijkerweg, ten Westen van de huidige bebouwingscontour (door EHS-gebied) is dan noodzakelijk.

Ook bij het uitspreken van een voorkeursvariant voor de kruising bij het spoor zijn nadrukkelijk de cultuurhistorische, ecologische en functionaliteit van het station en de OV-knoop meegenomen.