

Verslag van de vergadering van de statencommissie Infrastructuur, Mobiliteit en Economie van 9 oktober 2003

Aanwezig:

J.L.M.M. Damen (voorzitter), A.J. van Bokkem (PvdA), M. van der Kolk (PvdA), J. Konijnenbelt (CDA), W. de Niet (CDA), drs. W.M. van der Poel (CDA), drs. J.A.J. Konings (VVD), mr. drs. F.T.M. Rohof (VVD), J.F.M. Kloppenborg (GL), drs. R.E. de Vries (D66), drs. J.H. Gaaikema (D66), L. de Vries (SP), drs. W. de Jong (CU), C.J. van Tuijl (SGP), M.G.M. Bernard (LPF).

Afwezig:

mw. H. Nap (CDA, wordt vervangen door de heer De Niet), dhr. mr. A.G. van Malenstein (PvdA), mw. D. Lamers (VVD), mw. A.J.M. Van Dongen (GL).

Voorts aanwezig: gedeputeerde dr. G. Mik

Ambtelijke delegatie: de heren L.P. Kok, drs. A.H. Roxs en drs. P.P.C. Rupert
mw. W. Voorneman-Ridders (notuliste Voorneman Van Weerd Notuleerbureau)

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

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering en heet alle aanwezigen van harte welkom.

2. Mededelingen

Bericht van verhindering is ontvangen van mw. Nap (wordt vervangen door de heer De Niet), mw. Lamers en mw. Van Dongen.

De voorzitter deelt mede dat op 3 november een werkbezoek aan Soest is gepland. Er is tot op heden slechts een gering aantal aanmeldingen. De fracties worden verzocht uiterlijk maandag a.s. aan te geven wie aan het werkbezoek zullen deelnemen.

Een aantal fracties heeft extra exemplaren aangevraagd van het SMPU. Spreker inventariseert hoeveel exemplaren iedere fractie wenst: CDA 15, VVD 15, PvdA 10, GL 5, D66 5, SP 3, LPF 2. Overigens is het SMPU ook digitaal beschikbaar.

De voorzitter memoreert dat in de vorige vergadering is afgesproken dat op 3 november a.s. een extra vergadering plaatsvindt ter zake het SMPU, met een eventuele uitloop naar 20 november a.s., waarin het dan nog alleen gaat om het definitieve advies van de fracties. Op 8 december wordt dit onderwerp besproken in de staten. Een aantal belangenorganisaties, die niet schriftelijk heeft gereageerd, heeft te kennen gegeven in te willen spreken op dit onderwerp. Het gaat o.a. om de KvK, ANWB, milieuorganisaties, BRU, Gewest Eemland, Connexion, TNL. Spreker stelt voor deze organisaties hiertoe op 3 november van 18.30 – 20.00 uur in de gelegenheid te stellen en vervolgens over te gaan tot de inhoudelijke behandeling van de SMPU in de commissie.

Naar aanleiding van de discussie stelt spreker vast dat de commissie instemt met het voorstel. Het streven is erop gericht de behandeling op 3 november a.s. af te ronden. Op dat moment zal dan ook worden bepaald of agendering op 20 november a.s. nog nodig is.

Tot slot deelt spreker mede dat zich een inspreker heeft gemeld voor agendapunt 11. Dit onderwerp staat ter kennisneming geagendeerd en wordt derhalve heden niet inhoudelijk behandeld. Indien de commissie dit alsnog wenst, zal dit onderwerp voor de volgende vergadering worden geagendeerd. Op voorstel van spreker wordt besloten dit onderwerp na agendapunt 3 te behandelen.

3. Conceptverslag 18 september 2003

Op het conceptverslag van 18 september jl. zijn de volgende voorstellen tot wijziging gekomen:

De heer Konijnenbelt stelt de volgende wijziging voor:

Punt 2 mededelingen, pag. 2.: de zinsnede "de heer Konijnenbelt..."
vervangen door:

De heer Konijnenbelt vraagt de voorzitter om als IME zelf werkbezoeken te initiëren in overeenstemming met IME prioriteiten en tijdstippen van behandeling van onderwerpen. Dus een actieve opstelling i.p.v. een reactieve.

De heer Kloppenborg stelt de volgende wijzigingen voor:

In plaats van op pagina 4, op tweederde van de pagina: "De heer Kloppenborg zou graag meer informatie ontvangen over de stand van zaken van de oplossing voor de gelijkvloerse kruising met de N225." , stelt hij voor de volgende passage op te nemen:

"Ik ben niet verbaasd over de brief van de minister, die een aantal goede argumenten bevat, waar het over de aantasting van natuur en landschap gaat. Veelzeggend is dat zij zich ook gesteund weet door VROM en LNV. De situatie waar wij nu voor geplaatst zijn, is een direct gevolg van de Spoedwet; misschien dat de partijen, die deze wet hebben gesteund en nu problemen hebben met de houding van de minister, zich dat eens realiseren. De verkeersproblemen die zich ter plekke voordoen, zijn voor het belangrijk deel het gevolg van de gelijkvloerse kruising van het spoor met de N225. Ik zou graag van de gedeputeerde willen weten of hij zich ook wil blijven inzetten voor het spoedig realiseren van de ongelijkvloerse spoorkruising".

In plaats van pagina 5, bovenaan: "De heer Kloppenborg benadrukt dat alleen de gesplitste aansluiting Zeist en Driebergen-Rijsenburg voor Groen Links een mogelijkheid is." Stelt hij voor de volgende passage op te nemen:

"De heer Kloppenborg stelt dat GroenLinks twijfelt aan de noodzaak van een gesplitste aansluiting. Hij is van mening dat tijdige realisering van een ongelijkvloerse spoorwegkruising meer soelaas biedt."

De heer Van Malenstein stelt de volgende wijzigingen voor:

2e alinea, aansluitend aan het tekstblok "Van Malenstein ...": "Hij verzoekt de gedeputeerde om deze problematiek mee te nemen in het komende bestuurlijk overleg met de minister. Het is immers de provinciale N226 die door de handelwijze van RWS straks geblokkeerd wordt".

Laatste alinea, aansluitend aan het tekstblok "Gedeputeerde Mik...": "De heer Mik zal zijn dienst vragen om de plannen van RWS bij Maarn/Maarsbergen nader te onderzoeken".

De heer Rohof stelt de volgende wijziging/aanvulling voor:

In de laatste alinea van pagina 2 schrappen, de zin in de tweede regel: "De commissie gaat akkoord met dit voorstel".

Als toezegging toevoegen: Toegezegd wordt dat nadere informatie zal worden gegeven over de financiële consequenties van de concessiegebieden, een en ander in het licht van het met het BRU overeengekomen uitgangspunt, de ontvlechting tussen BRU en provincie budgettair neutraal te doen verlopen.

Als toezegging toevoegen: Toegezegd wordt dat nadere informatie zal worden gegeven over de financiële consequenties van de concessiegebieden, een en ander in het licht van het met het BRU overeengekomen uitgangspunt, de ontvlechting tussen BRU en provincie budgettair neutraal te doen verlopen.

De heer De Vries deelt mede, dat in het verslag en in de lijst van toezeggingen per abuis is vermeld dat door de SP-fractie is verzocht de punten 8 en 9 te agenderen. Dit moet zijn: de punten 7 en 9, te weten de nota Deltametropool en de nota Bedrijfsterreinen.

De voorzitter onderschrijft het vorenstaande. De nota Deltametropool zal voor de volgende vergadering worden geagendeerd.

De heer De Vries deelt mede dat de D66-fractie wel had verzocht om agendering van de Brief van de Vereniging Leefklimaat Utrechtseweg i.o (agendapunt 8). Spreker heeft inmiddels met de heer Graafhuis afgesproken dat dit agendapunt voor de volgende keer zal worden geagendeerd. De heer Graafhuis bevestigt het vorenstaande. Op dit moment wordt een antwoord geformuleerd op de brief en aan de inspreker is inmiddels meegedeeld dat hem in de volgende vergadering de gelegenheid wordt geboden in te spreken op dit punt.

De voorzitter concludeert dat de aangepaste versie van het verslag wordt vastgesteld met in achtneming van voornoemde wijzigingen/aanvullingen.

11. Provinciale weg Driebergen-Arnhem (N225), uitbreiding bedrijventerrein Remmerden te Rhenen.

De voorzitter geeft het woord aan de heer Van Staveren, inspreker.

De heer Van Staveren gaat namens de Vereniging Elst/Rhenen Veilig en Groen in op de uitbreiding bedrijventerrein Remmerden te Rhenen langs de provinciale weg Driebergen-Arnhem (N225). De bijdrage van de heer Van Staveren is als bijlage aan het verslag gevoegd. Korthedshalve zij verwezen naar de inhoud.

De voorzitter zegt toe de bijdrage ook ter beschikking te zullen stellen aan de commissie REG.

De heer Kloppenborg vraagt een nadere toelichting ten aanzien van de opmerking dat de PPC niet over de laatste gegevens zou beschikken.

De heer Van Staveren antwoordt dat de PPC niet over een actuele lijst van bedrijven beschikt. Op de lijst staan nog namen van bedrijven die niet meer bestaan, niet meer geïnteresseerd zijn en nieuwe bedrijfsactiviteiten i.c.

bedrijven die al op Remmerden zitten en derhalve niet voldoen aan de eis van de PPC dat het moet gaan om uit te plaatsen lokale bedrijven.

De voorzitter stelt vast dat een aantal fracties aangeven behoefte te hebben aan agendering van dit onderwerp. Gelet op de aard van het onderwerp stelt de voorzitter voor dit onderwerp te laten agenderen voor de commissie REG, met uitnodiging van de leden van de commissie IME. Aldus wordt besloten. Spreker zal hierover contact opnemen met de voorzitter van de commissie REG. Hij bedankt de heer Van Staveren voor zijn komst en inbreng en zegt hem toe dat hij zal worden geïnformeerd over de datum waarop dit onderwerp zal worden besproken in de commissie REG.

4. Programabegroting 2004

De heer Van der Kolk merkt in algemene zin op dat dit de eerste programmabegroting is, die in het kader van het duale stelsel is opgesteld en dat de PvdA-fractie wel even moet wennen aan de gewijzigde werkwijze.

Met betrekking tot 4.1. Verkeer- en vervoersbeleid acht de PvdA-fractie het van belang dat de bereikbaarheid in de provincie verbetert en dat daarvoor in het SMPU voor de komende jaren flink wat maatregelen worden aangetroffen. Het openbaar vervoer kan daaraan een belangrijke bijdrage leveren. De voorstellen met betrekking tot het verbeteren van de bereikbaarheid van kleine kernen en het experiment met gratis winkelbussen verheugen spreker in die zin. Hij komt het vorenstaande overigens niet als project tegen in het UMP. Onder verwijzing naar de statenwerkconferentie pleit spreker ervoor de commissie vanaf het begin te betrekken bij deze onderwerpen; hetzelfde geldt voor het onderwerp onderzoek naar de PON-lijn.

Het verheugt spreker dat de provincie – ondanks de bezuinigingen die het Kabinet heeft voorgesteld – bereid is de kwaliteit van het openbaar vervoer te handhaven desnoods met eigen middelen.

Spreker heeft o.a. via de media vernomen dat GS al een besluit hebben genomen tot voorfinanciering in het kader van het Randstadspoor en dat dit aan PS zal worden voorgelegd. Spreker ziet hierover niets terug en informeert naar de status van een en ander.

Spreker pleit ervoor ter zake de mobiliteit ook aandacht te besteden aan de negatieve gevolgen, zoals de verkeersveiligheid, geluidsoverlast. Hij mist in deze de concrete doelstellingen en indicatoren waarop PS GS kunnen afrekenen. Hij gaat er vanuit dat hiertoe in het SMPU concrete voorstellen worden gedaan.

Tot slot informeert spreker naar de gevolgen van de overgang van het openbaar vervoer van Amersfoort naar de provincie Utrecht per 1.1.2004.

De heer Van Bokkem vestigt de aandacht op 5.1 Economische Zaken. Spreker memoreert dat kort geleden het Economische Beleidsplan is vastgesteld. Door de PvdA-fractie is verzocht om een concrete invulling van actieplannen op korte termijn, hetgeen door de gedeputeerde is toegezegd. Spreker ondersteunt de investering ter bevordering de ontwikkeling van een kennisintensieve regio Utrecht. Hij vraagt hierbij aandacht voor de lifesites, maar met name ook voor de biotechnologie en geeft in overweging in deze aan te sluiten bij de ontwikkelingen van Food Valley.

In het kader van het Science Park mist spreker een financiële bijdrage in 2004. Hij verzoekt voorts in het kader van het Science Park ook rekening te houden met kennistransfer naar het MKB. Ten aanzien van de herstructurering van bedrijventerreinen pleit de PvdA-fractie ervoor de ambitie in 2004 te verhogen van 1 naar 2 bedrijventerreinen.

Spreker verzoekt de commissie vanaf het begin te betrekken bij de planvorming en ontwikkeling van Groene Werklandschappen.

Met betrekking tot het arbeidsmarktbeleid ziet spreker graag in het plan vertaald hoe de kennisintensieve regio ervoor gaat zorgen dat een aantal arbeidsintensieve bedrijven behouden blijft/aangetrokken wordt.

Arbeidsintensief staat voor lager geschoold werk. Bekend is dat in de regio Utrecht de werkloosheid met name voorkomt in die doelgroepen.

De heer Van Malenstein vestigt de aandacht op blz. 101 m.n. punt 5, Mobiliteit en de leefomgeving. In de afgelopen 2 jaar is een aantal RIVM-rapporten verschenen over de negatieve effecten van zeer intensieve verkeerssituaties op de leefomgeving. Spreker verzoekt een deel van de gelden in de SMPU te bestemmen voor het inventariseren van dergelijke knelpunten in de provincie Utrecht. Wellicht is het mogelijk daaraan na uitvoering van het onderzoek een bepaalde indicator te koppelen.

In de tabel op blz. 102 wordt gesteld dat de streefwaarde van het SMPU bij het aantal ziekenhuisgewonden omhoog dient te gaan. Voor een leek acht spreker deze constatering wat navrant. Hij geeft in overweging ter verduidelijking de bedoeling van de provincie nader uit te leggen. Overigens kan spreker zich vinden in deze tabel genoemde indicatoren.

De heer Van der Poel deelt mede dat deze begroting de eerste test van de dualisering kan doorstaan. In de programmabegroting 2004 worden projecten, meer dan in voorgaande jaren, geconcentreerd. Het voordeel is dat de discussie daardoor plaatsvindt; het nadeel dat de commissie minder zicht heeft op de projecten die daar soms achterliggen. Door de PvdA-fractie is een aantal voorbeelden aangegeven. Daarbij komt dat naast de geconcentreerde begroting veel projecten in kaderstellende notities (UMP, SMPU) terugkomen, hetgeen een

beoordeling bemoeilijkt. Spreker pleit ervoor de programmabegroting in de toekomst op het onderdeel verkeer en vervoer en economie, qua leesbaarheid, toegankelijker te maken door bijvoorbeeld een samenvatting op te nemen ten aanzien van de kaderstellende notities, zodat de lezer ook inzicht krijgt in de samenhang tussen sommige projecten. Het verheugt spreker, dat het financieel deel voortschrijdend inzicht bevat. Met betrekking tot de risicoparagraaf pleit spreker voor een splitsing van de risico's. Tevens verzoekt hij de commissie op de hoogte te houden van zaken zoals o.a. Randstadspoor.

De provincie heeft de verantwoordelijkheid voor onderhoud en mogelijke vervanging van een aantal bruggen. In de vorige begroting is gesproken over een onderzoek naar een aantal bruggen waaronder de brug bij Vreeland en de mogelijke overdracht van de brug van Nieuwersluis van de gemeente Utrecht naar de provincie. Hieraan zijn mogelijk kosten verbonden. Het onderzoek moet inmiddels zijn afgerond, maar spreker vindt hierover niets terug in de programmabegroting. Dat betekent dat daar mogelijkwel kosten aan verbonden zijn. Dat onderzoek moet inmiddels zijn afgerond. Spreker vindt dat niet terug in de programmabegroting.

Hetzelfde geldt voor het opstarten van het Provinciaal Beraad. De kosten die wellicht uit de uitvoering daarvan voortvloeien ziet spreker niet terug. Hij hoopt overigens dat het Provinciaal Beraad uiteindelijk toegroeit naar één vervoersautoriteit voor de provincie. Mogelijk dat dat doel wat sterker kan worden aangescherpt.

Iets minder positief is spreker over hoofdstuk 5, Economische Zaken. Spreker ziet vooral een afronding van veel bestaande projecten. Gelet op de nieuwe economische situatie van Nederland en het feit dat er sprake is van een nieuwe commissie Infrastructuur, Mobiliteit en Economie, liggen er z.i. meer mogelijkheden om bereikbaarheid en economie met elkaar te verbinden. Hij pleit voor meer innovatieve voorstellen, zoals op het gebied van de biotechnologie, maar ook ten aanzien van de biomedische kant. Ook spreker maakt zich zorgen over de werkgelegenheid, met name aan de onderkant van de arbeidsmarkt, die vooral voorkomt in de twee grote steden. Dat betekent dat daar de bereikbaarheid gegarandeerd moet zijn en een aantal projecten moet kunnen worden opgestart. Dat is een voorbeeld van het verbinden van de twee grote thema's verkeer/vervoer en economie.

De heer De Jong merkt op dat ook de CU-fractie erg moest wennen aan de programma-begroting. Het is in sommige gevallen moeilijk zicht te krijgen in hetgeen er allemaal achter zit. In het statenvoorstel wordt melding gemaakt van een begrotingsvoorstel voor 2004

€ 5 miljoen te korten op de strategische plannen voor 2004. Spreker informeert naar de consequentie hiervan voor het uitvoeringsprogramma van het SMPU voor 2004 en volgende jaren.

In de programmabegroting staat een aantal onderwerpen waarover de commissie later nog inhoudelijk spreekt, o.a. de A12 Bravo en het Uitvoeringsprogramma mobiliteit. Dat is lastig omdat deze onderwerpen wel invloed hebben op de kosten. Spreker gaat er vanuit dat hiermee praktisch wordt omgegaan.

Het verheugt spreker dat GS willen blijven werken aan bereikbaarheid van deze regio. Hij pleit ervoor de prioriteit te leggen bij het openbaar vervoer en het langzaam verkeer.

Bij het verkeer- en vervoersbeleid mist spreker in de begroting het sociaal recreatief verkeer en de omvang daarvan. In aantallen vervoersbewegingen gaat het inmiddels om ca. de helft van alle automobilititeit. Hij vraagt hiervoor aandacht.

Spreker is benieuwd naar het deel van de automobilititeit door de provincie Utrecht dat niets te maken heeft met herkomst en bestemming binnen de provincie.

In het verkeer- en vervoersplan van het BRU staat dat gekeken moet worden naar heffingen enerzijds om de mobiliteitsgroei tegen te gaan en anderzijds om uiterst kostbare infra-structurele maatregelen in de regio te kunnen bekostigen. Spreker informeert hoe GS hier tegenover staan.

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft de prioriteit gelegd bij het behouden in plaats van te bouwen. In dat kader is de vraag of het zinvol is op dit moment geld uit te geven aan onderzoek naar een nieuwe Stichtse spoorlijn (blz. 105).

Over de knooppunten transferia (blz. 105) heeft spreker, noch in de begroting, noch in het UMP, inhoudelijk iets kunnen terugvinden. Hij informeert wat dit project inhoudt en of rekening is gehouden met de voorschrijdende inzichten van de laatste jaren dat de transferia vrijwel niet worden gebruikt.

In de tabel op blz. 112 staan de prestaties van het openbaar vervoer; deze blijven gelijk t/m 2007. In die periode neemt de bevolking van deze provincie wel substantieel toe. Het percentage gebruikers van het openbaar vervoer daalt relatief gezien, terwijl tegelijkertijd de taken van de provincie op dit vlak toenemen. Spreker informeert wat GS voorstaan om dit tij te keren.

De heer Van Tuijl merkt op dat deze eerste programmabegroting qua vormgeving aardig voldoet. De SGP-fractie betreurt het dat in de begroting nogal veel wordt verwezen naar plannen die nog aan de orde komen en de doelstellingen die niet altijd even concreet zijn opgenomen. De begroting is qua cijfers wel heel compact waardoor nauwelijks zichtbaar is naar welke deelterreinen de bedragen gaan. Dat maakt het buitengewoon lastig om te kunnen beoordelen of de middelen ook op een goede manier worden ingezet. Spreker ziet wel de ontwikkeling naar de toekomst, zij het zeer beperkt verwerkt, maar mist een vergelijking van jaarrekeningcijfers die op zich de trend heel duidelijk zouden kunnen weergeven. Ook ten aanzien van de prestatieindicatoren zou duidelijk moeten worden aangegeven welk doel men wil bereiken met de inzet van middelen en welke

speerpunten van beleid worden neergelegd, zodat dit ook kan worden getoetst. Dat is z.i. met name de doelstelling van de programma-begroting en spreker begrijpt dat sprake is van een lastige omslag. Spreker vestigt vervolgens de aandacht op blz. 6, de financieringsmethodiek voor het SMPU. Voorgesteld wordt deze deels te financieren met een extra bedrag aan opcenten op de motorrijtuigenbelasting en de tijdelijke heffing 15 jaar te laten doorlopen. De koppeling is helder maar spreker vraagt zich af of een verlenging van een taktermijn van 15 jaar wel tijdelijk is te noemen. Indien men een betrouwbare overheid wil zijn naar de burgers zal daarover duidelijkheid moeten worden verschaft. Hij stelt voor de belasting te verhogen en na 15 jaar weer af te schaffen.

Zoals gezegd komen de meeste belangrijke onderwerpen terug in deelplannen, zodat spreker hierop thans niet ingaat. Hij sluit zich wat dat betreft aan bij de fracties van CDA en de CU die in deze al enkele inhoudelijke zaken naar voren hebben gebracht.

De heer Bernard deelt mede dat het de LPF-fractie verheugt, dat met betrekking tot het vervoersbeleid, een budget voor gratis openbaar vervoer is opgenomen. Wat minder gelukkig is spreker met het hoofdstuk Economische Zaken. In zijn visie moet meer worden geïnvesteerd. Hij ziet de taak van de provincie meer als voorwaardenscheppend dan als sturend. Er moet ruimte worden gecreëerd voor het bedrijfsleven om juist te investeren en mensen weer aan het werk te krijgen. Spreker mist dit in dit beleid. De opmerking van de CDA-fractie dat een koppeling moet worden gelegd tussen verkeer en vervoer en economie verbaast spreker, omdat m.n. de CDA-fractie een suggestie in die richting van de LPF-fractie heeft afgewezen. Spreker doelt hierbij op de suggestie om het bedrijfsleven multifunctionele ruimten te laten creëren waar men kon wonen en werken. Wellicht dat de tijd nu rijp is deze suggestie toe te voegen aan de Agenda 2010.

De heer De Vries merkt op dat ook de SP-fractie moeite had met het doornemen van deze programmabegroting. Hij sluit zich aan bij de opmerking dat de beoordeling moeilijk was door de veelheid van taken die onder één kopje vallen.

Het verheugt spreker dat de provincie in 2004 niet in een financiële afgrond verdwijnt. De bezuinigingen die op de provincie afkomen zijn echter talrijk en dat stelt spreker niet gerust. De rooskleurige en vertrouwenwekkende programmabegroting bevat bij nader inzien veel open einden, waarin risico's liggen.

Spreker staat positief tegenover de impuls die de provincie geeft aan het Randstadspoor. Wel verzoekt hij erop toe te zien dat gelden daadwerkelijk hiervoor worden ingezet en niet om ook nog de spits- en plusstroken te financieren.

De ontwikkeling van de mobiliteit in Nederland is gediend met een lange termijn visie; de ontwikkeling van openbaar vervoer is voor die lange termijn noodzakelijk. De dreigende taal in de paragraaf over de ongewisse gevolgen van het rijksbeleid op het openbaar vervoer van de provincie stelt spreker niet gerust. Alhoewel het voor de automobilist als goed nieuws kan worden aangemerkt, is de bevordering van automobilititeit geen duurzame oplossing voor de vervoersproblemen in Utrecht. Spreker staat positief tegenover enige aanpassingen van het provinciale wegennet om de doorstroming en de veiligheid te bevorderen.

In de programmabegroting staan voorts onderwerpen die nog later in deze vergadering aan de orde komen.

Spreker gaat hierop thans niet in.

Spreker is nieuwsgierig naar de mogelijkheden van het dynamisch verkeersmanagement.

Spreker is geen voorstander van een gesplitste aansluiting van de A12 bij Driebergen. In zijn visie zou het vele geld beter kunnen worden geïnvesteerd in een ongelijkvloerse spoorweg-kruising.

De provinciale waterwegen zijn een groot probleem qua noodzakelijk onderhoud. Er liggen nog vele 10.000den m3 vervuild en minder vervuild slib, waarvoor spreker in de stukken geen oplossing heeft kunnen vinden.

Spreker kan zich niet geheel vinden in het werkgelegenheidsbeleid van de provincie Utrecht. Geconstateerd wordt dat de sector van de industriële bedrijvigheid en de agrarische sector worden weggedrukt. De provincie zou zich meer moeten richten op het behouden van de bestaande bedrijvigheid en op de lokale werkgelegenheid en minder moeten inzetten op het binnenhalen van het topsegment. Spreker informeert overigens wat met het topsegment wordt bedoeld.

Tot slot merkt spreker op dat de Joostendammerbrug in de N401 geen beweegbare brug is, waardoor de post onderhoudskosten kan afnemen (blz. 181).

De heer De Vries vestigt de aandacht op 2.4 Recreatie en toerisme. Spreker mist de samenhang in het beleid en de doelstellingen. Bij het bekijken van de indicatoren voor dit programmaonderdeel, blijft in feite alles hetzelfde. Er moet nog veel worden onderzocht omdat kerngetallen ontbreken, danwel niet zijn geactualiseerd. Spreker informeert op welke termijn de actualisatie zal plaatsvinden omdat dat een belangrijke indicator voor de commissie kan zijn om het economisch beleid te kunnen beoordelen.

Op blz. 168 wordt gesteld dat de provincie verwacht dat de bijdrage aan de recreatieschappen zal dalen in navolging van gemeenten die zullen bezuinigen. Spreker informeert hoe dit zich verhoudt tot het belang dat wordt gehecht aan voldoende recreatiemogelijkheden in de regio. Daarnaast memoreert hij de al eerder gestelde vraag van de D66-fractie in hoeverre de recreatieschappen niet eigen inkomsten zouden kunnen genereren. Spreker denkt hierbij bijvoorbeeld aan het vragen van liggeld op de Vinkenveense Plassen.

Met betrekking tot 5.1, Economische Zaken merkt spreker op dat de doelstellingen vrij vaag zijn geformuleerd en weinig op resultaat gericht. Spreker pleit voor meer ambitie. Het net vastgestelde Economisch beleidplan is sterk gericht op het ontwikkelen van Utrecht als kennisregio van Nederland. Spreker constateert echter dat elke provincie dat als speerpunt heeft opgepakt en in die zin is het van belang dat deze provincie zich toespitst op de vraag wat voor kennisregio in Nederland Utrecht dan wil worden. Naast biomedische- en biotechnologie wil spreker een lans breken voor kenniseconomie, dat zich niet alleen bezighoudt met technologie, maar bijvoorbeeld ook met onderwijs en bestuurskunde. Indien spreker kijkt naar de Universiteit dan gebeurt er al het een en ander en kan feitelijk al gesproken worden van een soort Science Park op de Uithof. De D66-fractie is groot voorstander van een Science Park. Het moet iets speciaals zijn waardoor bedrijven naar Utrecht komen. Dat vergt een duidelijke afbakening van de ambities.

Spreker betreurt het dat bij de ambities in 2005 lijkt op te houden. Een aantal programma's zal weliswaar worden afgerond. Het is ter zake een aantal actieprogramma's zoals Unité, innovatie kennis infrastructuur van belang de voortgang in het komende jaar nader te bezien. Spreker verzoekt GS in deze met suggesties te komen. In het kader van de beheerszaken memoreert spreker dat bij de behandeling van de economische beleidsnotitie is gevraagd om concrete kaders en doelstellingen. Spreker sluit zich in deze aan bij opmerking van de PvdA-fractie ter zake. Hij verwacht bij het eerste uitvoeringsprogramma een en ander terug te kunnen vinden.

Spreker steunt de prioriteit die wordt gegeven aan de herstructurering van bestaande bedrijventerreinen en de suggestie van de PvdA-fractie niet 1 maar 2 bedrijventerreinen op te nemen voor 2004.

De D66-fractie staat zeer kritisch tegenover de Groene Werklandschappen, omdat de inhoud van dit concept niet duidelijk is. Op deze manier nodigt het uit tot misbruik. Een afgebakend beleidskader is nodig.

Met betrekking tot de bedrijfsontwikkeling en het investeringsklimaat heeft spreker al een opmerking gemaakt over het Science Park. Spreker acht het ook van belang dat er meer bundeling van initiatieven en programma's ontstaat, zodat sprake is van één organisatie bijv. een ontwikkelingsmaatshappij/kennisalliantie in de provincie waarin, de verschillende zaken worden ondergebracht.

De heer Gaaijkema merkt op dat sprake is van de merkwaardige situatie dat het SMPU nog door PS moet worden behandeld. Spreker informeert hoe hiermee in praktische zin moet worden omgegaan.

Tijdens de toelichtingsbijeenkomst over de programmabegroting kwam aan de orde dat PS zich op grond van het duale stelsel moeten beperken tot de hoofdlijnen. De vraag is op welke hoofdlijnen PS zich dan zou moeten richten. In de visie zijn dit de maatschappelijke effecten. Met GS is afgesproken dat met elkaar doelstellingen worden afgesproken. Vervolgens komt GS met voorstellen over het ambitieniveau en welke middelen zij daarvoor nodig hebben om een en ander vervolgens na 1 jaar te toetsen. In het hoofdstuk verkeer en verkeer ziet spreker weinig van het vorenstaande terug. In de kolom op blz. 102 staat een aantal indicatoren waarvan spreker het ambitieniveau niet terugziet, zodat hij niet weet waarop PS GS volgend jaar moet beoordelen. Spreker betreurt dit.

Op blz. 109 staan de maatschappelijke effecten van beheer en onderhoud van provinciale wegen. Alhoewel wel sprake is van een ambitieniveau, betreurt spreker het dat de prestatieindicatoren geen progressie laten zien.

Op blz. 112 is bij de exploitatie van het openbaar vervoer wel sprake van een stijging in 2004 ten opzichte van 2003 als het gaat om de kostendekkingsgraad en de ontwikkeling van de reizigers kilometers. De kanttekening die hierbij echter kan worden geplaatst is dat deze cijfers afkomstig zijn van de vervoerder zelf. Spreker ziet daarin niet het ambitieniveau van GS maar meer een ondersteuning van deze bedrijven met betrekking tot het bereiken van hun doelstellingen.

De heer Kloppenborg merkt op dat al veel is gezegd over de systematiek van deze programmabegroting, waarbij spreker zich aansluit. Spreker ziet in de begroting een aantal kaders en doelstellingen en vervolgens wat lijstjes met bedragen. De GL-fractie mist de vertaalslag en de indicatoren zijn nog niet geheel uitgewerkt. Met name de lijst bij beleidstaak 2.4 wacht op nadere uitwerking in een nota.

Wat betreft de indicatoren bij verkeer, geeft spreker in overweging, het aantal wegvakken met een overschrijding van de streefwaarde van luchtverontreiniging van bepaalde stoffen toe te voegen. Het is spreker bekend dat de stad Utrecht en de regionale milieudiensten de kritische vakken ook goed bijhouden, zodat deze indicator goed zou kunnen worden ingevoerd. Spreker acht deze indicator ook van belang gelet op het feit dat op dit gebied stapsgewijs zal moeten worden voldaan aan bepaalde Europese regelgeving.

Over de doelen, ambities en investeringen op het gebied van de automobilititeit is het een en ander verwoord. Spreker komt hierop bij andere agendapunten nader terug. Wel pleit spreker voor een soort corridorwijze benadering van de mobiliteitsproblematiek. Voor de A12 Bravo wordt een fors bedrag opgenomen, hetgeen dezelfde corridor betreft als waar één van de assen van het Randstadspoorsysteem op uitkomt. De GL-fractie houdt in deze een pleidooi voor een snelle aanpak van het Randstadspoor om te voorkomen dat veel geld wordt gestoken in autoinfrastructuur, waar juist verbetering van het openbaar vervoer nodig is.

Het verheugt de GL-fractie dat de tekorten die ontstaan door het rijksbeleid in de exploitatie van openbaar vervoer voorlopig worden gedekt. Spreker pleit wel voor een helder inzicht in de materie, o.a. waar ruimte zit voor innovatie, zoals gratis openbaar vervoer dat niet nader is ingevuld.

Met betrekking tot het hoofdstuk economie ondersteunt spreker de opmerking van de CDA-fractie dat een koppeling moet worden gelegd tussen verkeer en vervoer en economie. Een voorbeeld daarvan zou kunnen zijn een gezamenlijke aanpak van het industrieterrein Lage Weide. Wellicht dat de provincie, die tot nu toe deels een controlerende rol heeft gehad op milieugebied, in deze een economisch stimulerende en innovatieve rol kan spelen.

De heer Rohof merkt op dat al vele opmerkingen zijn gemaakt, die hij niet zal herhalen.

Met betrekking tot 2.4, recreatie en toerisme valt het de VVD-fractie op dat in de komende periode wel wordt geïnvesteerd in de recreatie. Kijkt men echter naar de tabel op blz. 68 dan leidt dat in de daar vermelde kerngetallen niet tot resultaten. Spreker informeert of dit is gebaseerd op bepaald onderzoek. Voor het overige steunt spreker het beleid van GS daar waar het gaat om de samenwerking van de VVV's en de UBT, alsmede de samenwerking tussen de recreatieschappen.

Met betrekking tot beleidstaak 4.1, Verkeer- en vervoersbeleid merkt spreker op, dat uit het SMPU blijkt dat de wegen in de provincie Utrecht zeer intensief worden gebruikt en de maatschappelijke betekenis groot is. Indien de extra middelen die de Utrechtse automobilist in de komende jaren in kas brengt vervallen, zal heel veel beleid niet meer kunnen worden uitgevoerd.

Spreker is voorstander van het Randstadspoor. Echter, gelet op de middelen die de provincie in de komende 15 jaar ter beschikking staan voor het beleid ten aanzien van mobiliteit en de kosten van het Randstadspoor, moet worden vastgesteld dat het Randstadspoor niet kan worden aangelegd. Er moet worden gewaakt voor getuigenisbeleid. Het beleid dat wordt gevoerd moet daadwerkelijk effect hebben.

De zaken met betrekking tot verkeer- en vervoersbeleid die over bestaand beleid gaan i.c. afspraken in het Collegeakkoord laat spreker buiten beschouwing. Voor een volgende keer pleit spreker ervoor als het gaat om de indicatoren voor de gemiddelde trajectsnelheid en het aantal doden op de wegen ook de vergelijkende cijfers van voorgaande jaren op te nemen, zodat inzicht ontstaat in de effecten op dat terrein.

Met betrekking tot beleidstaak 4.2 vestigt spreker de aandacht op het vervoerswaarde onderzoek voor de PON-lijn. Spreker meent zich te herinneren dat in de vorige staten is besloten dat, mede gezien het feit dat er een aantal onderzoeken lag, geen nieuwe onderzoeken te financieren ten aanzien van de PON-lijn. Spreker informeert of er thans redenen zijn om daarvan af te wijken en zo ja, hoe het onderzoek eruit gaat zien.

Over het UMP zal nog worden gesproken. Bijna 40% van de bedragen in het SMPU krijgen een bestemming in het UMP. De vraag is hoe hiermee praktisch kan worden omgegaan in relatie tot de bespreking van deze programmabegroting.

Spreker ziet bij de baten en lasten op blz. 106 dat in 2003 € 15.958 miljoen is uitgegeven aan beleidstaak 4.2; in 2004 en volgende jaren daalt dat naar een bedrag van € 8.366 miljoen. Spreker informeert hoe dit komt.

Met betrekking tot het openbaar vervoer (blz. 11) heeft de gedeputeerde in de vorige vergadering aangegeven dat de onvlechting van de concessiegebieden geld gaat kosten. Hij vindt deze kosten niet terug. Spreker informeert of al inzicht bestaat in de totale kosten die dat met zich meebrengt en waar deze kosten zullen worden verwerkt.

De voorfinanciering van het Randstadspoor komt ten laste van de € 50 miljoen die daarvoor is uitgetrokken. Spreker informeert of dit in het structuurfonds komt of ook in deze begroting moet worden meegenomen.

De voorzitter merkt ter zake het Science Park op dat inmiddels een nota is ontvangen, die zo snel mogelijk door de statengriffie zal worden verspreid.

Gedeputeerde Mik gaat over tot de beantwoording van de vragen.

In het tijdschema, zoals spreker zich dat had voorgesteld, zou het SMPU en de begroting tegelijkertijd in de commissie worden behandeld. De commissie heeft het SMPU inmiddels ontvangen maar terecht te kennen gegeven dat uitgebreider te willen bestuderen, waardoor deze strategische nota wordt vastgesteld na de begroting. De keuze had kunnen worden gemaakt helemaal niets van het SMPU in de begroting mee te nemen, maar dat zou een jaar verlies betekenen in het kader van de uitvoering van het SMPU. Volgens spreker was het ook niet nodig, omdat een aantal projecten naar aanleiding van de inspraak in het SMPU terecht is gekomen en met name de nieuwe projecten in de begroting 2004 zijn opgenomen via het UMP. Bij de begroting kan de commissie zelf beoordelen of zij instemt met de onderwerpen die in het UMP zijn opgenomen en 40% betreffen van het totale SMPU. Dit komt omdat er hele grote projecten in zitten, zoals de A12 Bravo. Wel is het gelukt de commissie het SMPU toe te zenden voor de begrotingsbehandeling, zodat de commissie in ieder geval in de gelegenheid is gesteld na te lezen welk strategisch beleid achter de verschillende projecten zit die in het UMP zijn opgenomen.

Gesproken is over de wijze waarop GS controleren en stimuleren via kaderstelling vooraf en controle achteraf. Spreker hoopt dat hij na 4 jaar te kunnen constateren dat er twee goede nota's liggen waarin staat welke indicatoren met elkaar zijn vastgesteld. Spreker zou projecten graag met de commissie behandelen. Dat doet echter niet helemaal recht aan hetgeen door de commissie is gezegd omdat de indicatoren wel nodig zijn om te beoordelen of een en ander wordt gehaald. Het blijkt niet eenvoudig voor verkeer en vervoer, evenals voor vele andere onderwerpen, indicatoren te formuleren. In het kader van een aantal indicatoren wordt nog onderzoek

gedaan. Wel zij opgemerkt dat in het SMPU ook een aantal indicatoren is opgenomen waarover de commissie een oordeel kan uitspreken. Daarnaast zijn GS bezig het Collegeprogramma op de belangrijkste onderdelen te vertalen in een aantal doelstellingen c.q. indicatoren waarop PS achteraf kan beoordelen.

De uitgesproken zorg met betrekking tot de economische situatie in het Utrechtse is terecht. De hoogte van de werkgelegenheid is in de afgelopen jaren niet zozeer afgenomen. De samenstelling is wel gewijzigd. In de zakelijke dienstverlening m.n. het ICT-gedeelte zijn de arbeidsplaatsen fors afgenomen, hetgeen voor de totale werkgelegenheid is gecompenseerd door toename van de arbeidsplaatsen in de zorg en het onderwijs. Zonder daarbij te verwaar-lozen dat de bestaande werkgelegenheid moet worden behouden, moet er wel voor worden gezorgd dat aandacht wordt besteed aan het kennisintensieve gedeelte van deze regio. Daarvoor worden allerlei acties ondernomen. Spreker verwijst in deze naar het Economisch Beleidsplan. Eén van die acties is het Science Park waarover spreker graag in de volgende vergadering met de commissie van gedachten wisselt naar aanleiding van de notitie die is verschenen. De notitie bevat overigens geen concreet plan voor een Science Park, maar geeft inzicht in de afspraken tussen de provincie en de universiteit om te komen tot een Science Park op de Uithof. In de begroting is geen budget opgenomen voor het Science Park; in het Economisch Beleidsplan staat wel een bedrag opgenomen, dat ter beschikking blijft.

Suggestie met betrekking tot de kennisintensieve regio neemt spreker mee. Spreker onder-schrijft dat in deze regio al heel wat initiatieven zijn op het gebied van kennisintensiviteit (bijv. Media Plaza in de Jaarbeurs). In overleg met de sector EZ wil spreker trachten daarin enige structuur te brengen, zodat de kennis van de één wordt geopend voor de wetenschap van de ander. Of dat via een ontwikkelingsmaatschappij of op een andere wijze moet, wordt thans nader uitgezocht. Spreker zal in ieder geval op dat spoor doorgaan, omdat het een reëel probleem is. Daarbij mag de arbeidsmarktstrategie niet worden vergeten. Op 19 mei jl. heeft de commissie daarover het nodige gezegd in het kader van het Economisch Beleidsplan. Op dit moment wordt in overleg met een aantal sociale partners een arbeidsmarkt actieplan opgesteld. Dit is een nieuw terrein, omdat de provincie tot nu toe nauwelijks een taak had op het gebied van de arbeidsmarkt. Spreker staat in deze geen plan met allemaal vage doel-stellingen voor, maar een concreet plan met concrete financiële middelen. Voornoemd plan zal worden teruggekoppeld met OASE en uiteraard naar deze commissie.

Ten aanzien van Economische Zaken is spreker het eens met de commissie dat de provincie daaraan meer moet doen ook al is bekend dat de economische ontwikkeling niet kan worden beïnvloed en de provincie daarin niet de enige partner is. De provincie zal moeten trachten partijen positief bij elkaar te brengen.

Met betrekking tot de bereikbaarheid is Utrecht doorvoer voor een groot deel van Nederland. Daar is niet veel aan te doen. Tegelijkertijd is het zo dat een groot aantal van de ritten op de autosnelwegen van Utrecht nog steeds korte ritten betreft, waartegen wel degelijk maatregelen mogelijk zijn. De enige oplossing moet gevonden worden in het bevorderen van het fiets-verkeer en snel, frequent, comfortabel Randstadspoor. Dat blijft de doelstelling. Daarnaast blijft het zo dat het autosnelwegen- en het provinciale wegennet moet worden verbeterd. Dat zal op een aantal plaatsen een capaciteitsvergroting betekenen; A12 Bravo is daar een voorbeeld van. Het rijk maakt het de provincie niet makkelijk door investeringen voor Randstadspoor op te schuiven tot na 2010. Wat de kansen van de provincie zijn, zal moeten blijken bij het Bestuurlijk Overleg dat nog moet plaatsvinden. Tegelijkertijd is het rijk bezig te bezuinigen op de exploitatie van het openbaar vervoer. Dat is funest voor de lijnen op het platteland van de provincie. Op dit moment wordt bekeken hoezeer de rijksbijdrage afneemt voor het openbaar vervoer en hoe dat bedrag kan worden opgevangen. Uitgangspunt van spreker, dat nog in GS moet worden besproken, is het openbaar vervoer in deze provincie, ondanks de rijksbezuinigingen, overeind te houden. Voor een deel kan dat via efficiency bij de verschillende busmaatschappijen en voor een deel zal het eigen geld betekenen. Daar wordt op dit moment naar gezocht. Dat doet het BRU uiteraard ook. Spreker zou het uiterst betreurenswaardig vinden indien de provincie de recent van het BRU overgenomen openbaar vervoerslijnen twee maanden later zou moeten opheffen als gevolg van de korting van het rijk. Na GS komt dit nog terug in de commissie.

De gratis winkelbus is opgenomen in het UMP. De bedoeling van het UMP is dat 'goede ideeën' zo concreet mogelijk worden uitgewerkt tot een project en vervolgens in het UMP worden opgenomen. Gesteld is dat 40% van het SMPU wordt uitgevoerd en dat A12 Bravo daar wel een heel groot beslag op doet. Spreker onderschrijft dit, maar dit project moet nu eenmaal op korte termijn gebeuren. Echter, alles dat in het SMPU staat en door de commissie wordt goedgekeurd wordt uitgevoerd. Het bedrag van € 269 miljoen staat vast. Er kan hoogstens worden gesproken over de volgorde van de uitvoering van projecten. De gratis winkelbus is één van die afspraken in het kader van het Coalitieakkoord. Het onderwerp is nog zo nieuw dat het nog niet als een project is uitgewerkt. Het is toch in het UMP opge-nomen, omdat anders nog een jaar zou moeten worden gewacht. Spreker geeft aan dat de commissie zelf moet bepalen bij welke projecten zij betrokken wil zijn. Hij laat het aan de voorzitter over een en ander in overleg met de commissie te agenderen. Spreker is altijd bereid daarover te praten.

Over de PON-lijn zijn de gemeenten zwaar verdeeld over het nut en de noodzaak van de PON-lijn. In de vorige staten heeft discussie plaatsgevonden die tot een conclusie heeft geleid. In ieder geval zijn de gemeenten met

elkaar bezig om een onderzoek te doen naar alternatieven. Het geld dat in het UMP is opgenomen (€ 20.000) is de bijdrage van de provincie aan dat onderzoek.

Met betrekking tot het Randstadspoor licht spreker toe dat in het SMPU een bedrag van € 12 miljoen is opgenomen voor voorfinanciering van autoinfrastructuur-Randstadspoor. In het oorspronkelijke SMPU stond € 10 miljoen met name voor autoinfrastructuur. Dat bedrag is verhoogd met € 2 miljoen. Hiermee is ruimte gecreëerd voor een eventuele voor-financiering. In het SMPU, omdat dat het enige investeringsprogramma is voor verkeer. Dat is niet hetzelfde als de € 50 miljoen waar GS eerder over hebben gesproken. Er is al een klein stukje op het gebied van Leidsche Rijn/Randstadspoor, de enige goedgekeurde Beschikking, voorgefinancierd. Indien men over heel Randstadspoor spreekt gaat het om veel grotere bedragen. Het is niet de bedoeling om de bedragen voor voorfinanciering allemaal daaraan uit te geven; maar ze staan echter wel ter beschikking als derving van rente. Het bedrag van voorfinanciering wordt derhalve niet geïnvesteerd; het gaat om de rentederving daarvan. Overigens moeten de onderhandelingen met de Minister nog plaatsvinden.

Over de overgang van het openbaar vervoer Amersfoort naar de provincie vindt overleg plaats met Amersfoort. Amersfoort doet veel zelf op dit terrein en zou dit graag willen blijven doen. De provincie heeft daar feitelijk geen bezwaar tegen. De provincie blijft vervoersautoriteit. Bekeken wordt of Amersfoort een groot deel van de activiteiten kan blijven uitvoeren. De concessie in Amersfoort loopt overigens tot 2008. Het gaat derhalve om een voortzetting van bestaande activiteiten.

Persoonlijk zou spreker wel 3 of 4 bedrijventerreinen in een jaar willen herstructureren. Het probleem is echter dat de TIPP regeling ophoudt. Met de TIPP regeling heeft de provincie een fors aantal ha bedrijventerrein kunnen herstructureren. Het tempo laag hoog en indien de provincie in dat tempo had kunnen blijven doorgaan, dan zouden alle bedrijventerreinen in een paar jaar tijd zijn geherstructureerd. De TIPP regeling wordt echter vervangen door een regeling waarbij nog maar slechts enkele, met name genoemde, terreinen door het rijk rechtstreeks worden gefinancierd. In Utrecht zal dat maar één terrein zijn nl. Lage Weide. Dat betekent dat sprake is van een heel groot financieel probleem, dat nog niet is opgelost. Indien spreker kijkt naar de gelden die de staten bij de Coalitieonderhandelingen hebben uitgetrokken voor Economische Zaken is dat te weinig om daarvoor een volledige vervanging te bieden. Er wordt derhalve gedaan wat mogelijk is en bekeken wordt hoe daarmee moet worden omgegaan. Wellicht moet de bijdrage van anderen worden verhoogd of kunnen andere financieringsbronnen worden aangeboord, intern vindt een herprioritering plaats. Dat is een moeilijke discussie. Spreker komt hierop terug in de commissie. Los van het vorenstaande onderschrijft spreker dat fors moet worden doorgegaan met de herstructurering van de bedrijventerreinen omdat het noodzakelijk is, meer werkgelegenheid oplevert en direct de intensivering van 15% teweeg kan worden gebracht, hetgeen ook ruimte elders spaart. Over de luchtverontreiniging wordt het nodige gezegd in het SMPU. Het is één van de indicatoren waarnaar op dit moment onderzoek wordt verricht. Het benoemen van de indicatoren wordt serieus opgepakt.

De heer Van Malenstein informeert of de gedeputeerde bereid is daarnaar nader onderzoek te verrichten ter zake de knelpunten in de provincie.

Gedeputeerde Mik antwoordt eerst te willen kijken welke knelpunten er al liggen op het gebied van de andere indicatoren.

De Groene Werklandschappen staan in het plan. Spreker heeft nog geen nader plan gezien. Op dit punt moet nog een concreet voorstel worden geformuleerd.

Spreker is van mening dat de programmabegroting samen met het UMP, dat in feite de begroting is voor het onderdeel verkeer en vervoer zeer duidelijk zijn. Spreker onderschrijft wel dat daarachter nog een uitwerking zit. Volgens spreker heeft de commissie wel voldoende informatie om al dan niet in te stemmen met een bepaald type project.

De overdracht van de bruggen van de gemeente Utrecht naar de provincie is praktisch rond. Er is een onderzoek gedaan naar de kosten van overdracht aan de provincie in die zin dat door een extern onafhankelijk adviseur de kosten voor onderhoud zijn begroot voor de komende jaren. Investeren is niet nodig omdat de brug geheel is opgeknapt door de gemeente. De gemeente heeft dit bedrag inmiddels geaccepteerd. De renovatie van de brug in Vreeland is gepland in november 2003 en staat in de begroting. De middelen zijn afgedekt in de Kadernota. Het Provinciaal Beraad functioneert op dit moment goed. In het Utrechts Verkeer- en Vervoerberaad zitten alle overheidspartners rond verkeer- en vervoer in deze provincie. De discussie met het BRU rond de vervoersautoriteit zal een ingewikkelde worden. De doelstelling van de provincie is duidelijk, maar er is sprake van een wettelijke verdeling van de vervoersautoriteiten.

De korting van € 5 miljoen op de strategische plannen heeft geen consequenties voor het SMPU.

Met betrekking tot het beprijsen staan enkele heldere passages opgenomen in het SMPU, waarnaar spreker verwijst. Het Rijk komt naar alle waarschijnlijkheid met initiatieven op het gebied van beprijsen. In dat geval zullen GS deze doorvertalen en aan de commissie voorleggen. Spreker heeft het beprijsen steeds gezien als een reguleringsmiddel.

Knooppunten transferia, dat zowel in het SMPU als in het UMP is opgenomen, is een project dat nog verder moet worden uitgewerkt. Het is van belang dat op de punten waar particulier vervoer over gaat in openbaar

vervoer mogelijkheden worden geboden. De verhalen over lege transferia (m.n. Westraven) zijn spreker bekend. Dat betekent dat nog eens goed naar dat concept moet worden gekeken. In dit kader worden echter niet alleen dit soort transferia bedoeld. Het kan ook om parc- en ridepunten gaan of om fietsenstallingen bij stations. Naar aanleiding van een desbetreffende opmerking van de zijde van de D66-fractie merkt spreker op dat, indien een transferium wordt gebruikt voor verhuur aan kantoren in de buurt, sprake is van een verkeerd gebruik en een mislukt concept.

Er vindt een aantal overwegingen plaats rond de Stichtse lijn. De provincie wilde daar in ieder geval bij zijn. Er is nog niet uitgemaakt wat voor soort onderzoek dat zou moeten zijn.

De discussie over de opcenten motorrijtuigenbelasting in het SMPU verwijst spreker naar de commissie BEM. Wie in een vergadering komt met verkeersdeskundigen wordt vele keren gewezen op de methode Luteijn. Luteijn is een methode om tussen verschillende overheden zaken in de oplossingsfeer op het gebied van verkeer en vervoer creatief tot stand te brengen. Dit is succesvol gebeurd rond de A4. Spreker heeft gisteren in het UVVB afgesproken dat ook voor de provincie Utrecht te gaan doen voor zowel het gebied van Utrecht als Amersfoort. Conform de methode Luteijn zal eerst een korte analyse plaatsvinden van de problematiek en vervolgens met elkaar van gedachten worden gewisseld over oplossingen. Het vorenstaande is een vorm van dynamisch verkeersmanagement.

Het baggerprobleem in relatie tot de provinciale vaarwegen is behandeld in de commissie WEM.

Binnen de sector is afgesproken om een actieplan recreatie en toerisme op te stellen, die ook aan de commissie zal worden voorgelegd. Een andere zaak, zoals de fusie VVV en UBT, komt nog in de commissie. Hierover zullen GS binnenkort besluiten nemen.

De bijdrage aan de recreatieschappen kan dalen omdat in één van de recreatieschappen de bijdrage van Amsterdam toeneemt. Spreker sluit overigens niet uit dat er forse financiële discussies in de recreatieschappen komen, omdat alle gemeenten worden gekort op het gemeentefonds. Dat zal niet direct leiden tot een verhoging van de provinciale bijdrage. De commissie zal daarbij worden berokken. Spreker is vooralsnog niet van plan de subsidie aan de recreatieschappen te verlagen. Overigens zal een onderzoek worden gedaan naar de recreatieschappen; het onderzoek wordt op dit moment geformuleerd.

Ter zake de ontvlechting met het BRU blijken de financiële problemen minder groot te zijn dan spreker had verwacht. Dit punt heeft de aandacht. Of het echt een groot tekort oplevert is nog niet bekend, omdat spreker nog niet over de cijfers beschikt. Dat is ook de reden dat het nog niet in de begroting is verwerkt.

Als sprake is van voorfinanciering van Randstadspoor gebeurt dat via het SMPU en niet via deze begroting. De heer Kok vervolgt, dat over de luchtverontreiniging al veel informatie bekend is. Het is een thema waar de provincie in feite heel weinig mee kan doen omdat de oplossing moet worden gevonden in de techniek van het voertuig. Hierover wordt overleg gevoerd met rijkswaterstaat omdat de grootste problematiek en de dichtheden liggen langs de rijkswegen.

De heer Van Malenstein merkt op dat het een integraal probleem betreft. Het is een aantal zaken die bij elkaar komt: milieu, verkeer, gezondheid. De vraag van de PvdA-fractie is gericht op de gezondheid van die mensen die heel dicht bij de verkeersintensieve wegen wonen.

De voorzitter verwacht ook dat dit onderwerp in meerder commissies zal terugkomen.

De heer Kok merkt op dat de Joosendambrug van origine beweegbaar is, maar niet meer functioneert. Bekeken gaat worden of de verplichting om deze brug beweegbaar te houden kan worden opgeheven, mede gelet op de lage intensiteit van gebruik.

De baten/lasten op blz. 106 moet worden gezien als de op dat moment gepleegde storting in het fonds grote wegen werken. De specificatie staat in het UMP op blz. 7.

De voorzitter geeft de commissie in tweede termijn het woord.

De heer Gaaijema stelt, met betrekking tot de indicatoren, voor gewoon te beginnen met de tabel op blz. 102 waarin een aantal indicatoren staat die in 2002 zijn gemeten, daarbij streefwaarden aan te geven en aan het eind van 2004 te meten wat is gehaald met de afspraak dat PS GS daarop zullen afrekenen. Op deze wijze kan in de visie van spreker de noodzakelijke ervaring met deze methodiek worden opgedaan.

De heer Van Tuijll acht dit voorstel niet duaal. In het duale stelsel stelt de commissie de gedeputeerde voor over een aantal maanden te komen met de ervaringscijfers 2001/2002 waarbij de commissie vervolgens streefwaarden aangeeft. Indien daaraan extra financiële middelen moeten worden gekoppeld dan ziet de commissie dat vertaald in de begroting van 2005. Indien voor die werkwijze wordt gekozen dan is sprake van een echte duale begroting waarin de staten meer invloed krijgen op het beleid en op de inzet van de middelen.

Gedeputeerde Mik is er geen voorstander van zomaar indicatoren en streefwaarden in te vullen. Men moet iets hebben om naar te streven, maar het moet wel realiteitswaarde hebben.

Er is een aantal goede doelstellingen en met indicatoren moeten worden geformuleerd om te kunnen beoordelen of de doelstellingen kunnen worden bereikt. Spreker verzoekt de commissie GS de kans te geven daarnaar te kijken. De voorzitter stelt voor de beraadslagingen te sluiten, waarmee wordt ingestemd.

5. Jaarrekening 2002 van de Recreatieschappen

De heer Bernard merkt op dat de LPF-fractie geen vragen heeft over het financiële beleid. Wel viel op dat de gedeputeerde deel uitmaakt van alle DB's van de schappen. In het bestuur kan invloed worden uitgeoefend op het beleid. In het jaarverslag van Stichtse Groenlanden wordt gevraagd om extra toezichthouders en meer bevoegdheid. De LPF-fractie steunt dit verzoek gelet op het aantal verrichtingen en geeft de gedeputeerde mee dit ook te steunen.

Voorts pleit spreker ervoor in de provincie één HOP aan te wijzen die gedoogd wordt en op niet aangewezen gedeelten hiertegen harder op te treden.

De heer De Vries deelt mede, dat de recreatieschappen goed werk leveren voor een luttel prijs per burger. Toch is er altijd weer sprake van oplopende bestuurskosten. De SP-fractie vraagt zich af waarom recreatieve zaken niet gewoon een provinciale aangelegenheid zouden kunnen zijn.

De heer De Vries merkt in procedurele zin op moeite te hebben met het feit dat de commissie stukken ontvangt, die feitelijk al een zekere goedkeuring van GS hebben gekregen. Spreker benadrukt dat onderhoud behoud is. Het is van belang dat de recreatieschappen een aantal onderhoudstaken nu echt uitvoert. Spreker informeert waarom bij het recreatieschap Groenlanden wel een financiële analyse is bijgevoegd en bij de overige schappen niet.

De heer Kloppenborg deelt mede dat de GL-fractie het betoog over het belang van tijdig onderhoud, voldoende toezicht en groene handhaving in de recreatiegebieden ondersteunt.

De heer Konings merkt op dat de Utrechtse Heuvelrug een budgetbegroting hanteert, hetgeen eind 2004 wordt geëvalueerd. Spreker informeert wanneer de resterende recreatieschappen volgen. Met betrekking tot de aanbeveling van de accountants gaat de VVD-fractie er vanuit dat de provincie, vanuit haar toezichthoudende taak, datgene dat de accountants hebben aangegeven zullen volgen en erop zullen toezien dat dit ook wordt nageleefd.

De heer Van Bokkem memoreert dat de gedeputeerde bij het vorige agendapunt aangaf niet voornemens te zijn de subsidie terug te nemen de komende jaren. De PvdA-fractie acht het van belang dat het geld op een goede manier wordt gebruikt en vindt de recreatieve doeleinden een belangrijk onderwerp. Voor het overige wacht de PvdA-fractie het bij het vorige agendapunt aangekondigde onderzoek af.

De heer Konijnenbelt merkt op dat in de programmabegroting een opmerking wordt gemaakt dat er behoefte is aan de aansturing van de schappen bijzondere aandacht aan te besteden. De CDA-fractie informeert wat daarmee wordt bedoeld, omdat de onderhavige stukken daar niet direct aanleiding toe geven.

Gedeputeerde Mik deelt mede, dat de discussie over de bevoegdheden van de toezichthouders wordt gevoerd met de politie. Het gaat hierbij met name over de vraag of toezichthouders mogen verbaliseren, gewapend zijn e.d. De politie is daar uiterst terughoudend in. Uitbreiding van de bevoegdheden zit er op dit moment derhalve niet in. Het onderzoek om extra toezichthouders heeft spreker goed begrepen. Het moet echter wel binnen de budgetten passen. Zoals gezegd is het vooralsnog niet de bedoeling de budgetten voor de recreatieschappen omlaag te brengen, tenzij uit het onderzoek blijkt dat dit wel mogelijk is. Spreker verwacht persoonlijk niet dat uit het onderzoek komt dat recreatie zaken beter zouden kunnen worden ondergebracht bij de provincie. Bij het vormgeven van een recreatiegebied zijn verschillende partijen nodig. Het schap is in feite een vorm van een gemeenschappelijke regeling, waarbij betrokken partijen (o.a. meerdere gemeenten, provincie) zaken met elkaar afstemmen. Ter illustratie wijst spreker op het fietspad door de Heuvelrug.

Dat de één wel een financiële analyse heeft en de ander niet is de variatie tussen de verschillende recreatieschappen. In het kader van het onderzoek zal ook naar de gehele financiële systematiek worden gekeken. Spreker vindt op zich het principe van budgetfinanciering goed, omdat het enerzijds meer vrijheid geeft en anderzijds een goede methode is om de financiën in de gaten te houden. Van de aanbevelingen van de accountant zal goede nota worden genomen; de provincie zal zich daaraan houden voor zover zij dat kan beïnvloeden in de recreatieschappen. De opmerking in de programmabegroting over de aansturing is spreker ontgaan. De aansturing wordt in ieder geval in het onderzoek betrokken. Spreker hecht eraan hierbij op te merken dat heel veel zaken goed gaan in de recreatieschappen en hij vooralsnog niet de indruk heeft dat er zaken mislopen die een ingrijpen eisen.

De voorzitter stelt vast dat de commissie ermee instemt dat tegen de jaarrekeningen 2002 van de recreatieschappen geen bezwaren worden gemaakt.

6. A12 Bravo, bestuursovereenkomst en financiering

De heer Konings spreekt in de eerste plaats zijn waardering uit voor de inhoud van het onderhavige stuk, waarin de VVD-fractie zich in principe kan vinden. In eerste aanleg wordt gesproken over tien projecten, waarvan drie worden uitgesteld. Spreker informeert naar de reden van het uitstel. Spreker hoopt niet, dat uitstel afstel wordt of dat het totaal pakket van de voorgestelde aanpak hierdoor geweld wordt aangedaan. Spreker informeert hoe de onzekerheidsmarge van 40% bij de ramingen en planningen (blz. 8) zich verhoudt met het taakstellend bedrag in het contract (blz. 7).

Spreker verzoekt om een nadere toelichting van de zin achter het 2^e gedachtestreepje onder risico's (blz. 8). Project 4, de westelijke randweg bij Woerden, betreft een uitgesteld project. Op een gegeven moment zal aan de provincie de vraag worden gesteld ook financieel bij te dragen aan dit project. Spreker informeert hoe daarmee zal worden omgegaan. Onder financiën (blz. 9) wordt een tweedeling gemaakt in het bedrag waarin al was voorzien en het bedrag dat via het SMPU gaat worden gedekt. In deze passage wordt de oude '5 miljoen gulden toezegging' genoemd. Spreker informeert of dit de f 5 miljoen betreft van de verplaatsing van de glastuinbouw naar de Haarlemmerwaard. In dezelfde passage staat € 222.000 vanuit de GDU. Spreker informeert of al inzicht bestaat of dit al dat niet beschikbaar komt en zo ja, wanneer. Tot slot informeert spreker welke activiteiten de provincie als initiator en stimulator onderneemt om de uitgestelde projecten op de lijst van uit te voeren projecten te krijgen.

De heer Kloppenborg zet uiteen dat de doelen van dit project liggen op het gebied van verbetering van mobiliteit, maar ook veiligheid en het beperken van doorgaand verkeer door kernen, e.d. De GL-fractie kan zich vinden in het project, maar heeft wel moeite met het enorme bedrag dat hieraan is gekoppeld en met name met de onzekerheidsmarge van 40%. Spreker verzoekt om een nadere toelichting ten aanzien van de hoogte van de provinciale bijdrage. De GL-fractie acht het van belang dat naast dit project tegelijkertijd een kwaliteits-slag wordt gemaakt op het gebied van het openbaar vervoer (Randstadspoor) en op die manier een corridorgewijze aanpak van Woerden-Utrecht zichtbaar wordt. Tot slot informeert spreker naar de reden dat project 3, de aansluiting Nieuwerbrug richting Woerden Middelland, een dergelijke substantiële bijdrage vereist.

De heer Gaaijkema deelt mede, dat het voorstel de D66-fractie inhoudelijk aanspreekt. Spreker heeft er echter moeite mee dit project, dat een enorm bedrag behelst, te prioriteren, vooruit-lopende op de vaststelling van het SMPU waarvan het onderdeel uitmaakt. De D66-fractie is voorstander van een integrale aanpak. Spreker is nog niet overtuigd van de noodzaak om voor dit project een voorsprong te nemen op het SMPU; van de noodzaak van Randstadspoor is spreker wel overtuigd en dat wordt ook niet dit jaar uitgevoerd. Ten aanzien van de overeenkomst maakt spreker zich zorgen over art. 12, lid 3, waarin staat dat iedere partij gerechtigd is deze bestuursovereenkomst tussentijds op te zeggen. Hieraan zijn geen financiële consequenties verbonden. Het vorenstaande brengt een risico voor de voortgang van het project met zich mee. Tot slot vestigt spreker de aandacht op blz. 1 van de bijlage m.n. rijkswaterstaat bijdrage, lid 3 waarin een bedrag van € 100 wordt genoemd; dit dient te worden gewijzigd in €100.000.000.

De heer De Vries deelt mede, dat de SP-fractie zich kan vinden in het onderhavige voorstel. De onbereikbaarheid van Woerden is klassiek en de verkeersoverlast van Harmelen in de Dorpsstraat is al vele jaren onacceptabel. Het aanleggen van de parallelstructuur heeft de instemming van de SP-fractie. Spreker vermoedt echter wel dat de geluidsoverlast in Harmelen hierdoor toe zal nemen, waardoor een geluidswal noodzakelijk zal zijn. Dit mist spreker in de plannen. Met betrekking tot de effecten op de wegeaanleg plaatst spreker een kanttekening bij de ontwikkeling van het regionale bedrijventerrein Woerden-West. Hij is hiervan geen voorstander en acht het beter iets te doen aan het verwaarloosde terrein Barwoutswaarder en aan de mogelijkheden van de bestaande bedrijven daar. In algemene zin mag de aanleg van deze wegestructuur niet leiden tot het oprekken van de stedelijke contour. In dit plan ziet spreker de windmolens genoemd, die in de visie van de inwoners van Woerden worden gezien als een symbool van de 'verrommeling' van het Groene Hart, hetgeen wordt betreurd. Met betrekking tot de randweg van Harmelen ziet spreker met vreugde de f 5 miljoen van de provincie en de f 3 miljoen van de NS tegemoet. Het onderhavige plan heeft de instemming van de SP-fractie.

De heer Bernard spreekt zijn waardering uit voor het onderhavige plan, dat de instemming heeft van de LPF-fractie.

De heer Van Tuijll deelt mede dat de SGP-fractie zich kan vinden in het voorstel. De uitvoering van project 3, de westelijke randweg Woerden, is een zorgpunt in verband met de financieringsproblematiek. Het betreurt spreker te moeten constateren dat het plan slechts een positief effect heeft op de middellange termijn. Kennelijk is de mobiliteit in en rond Woerden van een dusdanige omvang dat het heel lastig is een duurzame oplossing te vinden. Overigens is spreker er wel van overtuigd dat de onderhavige aanpak een zinvolle bijdrage betekent voor de mobiliteit en met name het doorgaande verkeer in de gemeente en de kernen van de gemeente Woerden. Dat komt het leefklimaat zeker ten goede. Waar tot op heden geen aandacht aan is besteed, is de samenloop met het ontwerp-streekplan. In dit kader is o.a. het regionale bedrijventerrein aan de westkant van Woerden nog een punt van discussie. Hetzelfde geldt voor de windturbines. Spreker hecht eraan nadrukkelijk het voorbehoud te maken dat de discussie rond de locatie van de windturbines nog niet is afgerond. De passage ter zake op blz. 2 van het onderhavige statenvoorstel gaat de SGP-fractie te ver.

De heer De Jong deelt mede dat ook de CU-fractie het onderhavige plan noodzakelijk acht. Het is een voorbeeld van een goede invulling van de provinciale regierol. Spreker is wel bezorgd over de risico's voor de provinciale begroting en sluit zich op dit punt aan bij het betoog van voorgaande sprekers ter zake. In de stukken staat dat wellicht ook nog een bijdrage aan de provincie Zuid-Holland kan worden gevraagd. Hij pleit ervoor hierop in te zetten, omdat het onderhavige plan ook leidt tot een gewenste verbetering van de doorstroming. Spreker sluit zich aan bij de sprekers die hebben gezegd dat het mooier zou zijn geweest als eerst de integrale afweging had kunnen worden gemaakt in het kader van het SMPU, maar gezien de noodzaak kan spreker zich tegelijkertijd

voorstellen dat in deze om snelle besluitvorming wordt gevraagd. De CU-fractie kan zich vinden in het onderhavige plan.

De heer De Niet spreekt zijn waardering uit voor het onderhavige plan, waarmee de CDA-fractie kan instemmen. Indien de provincie veel gaat voorfinancieren mist de provincie rente, waartegen spreker geen bezwaar heeft indien de prijsindexering hoger is dan de rente. Spreker pleit ervoor de vinger flink aan de pols te houden en stelt voor de commissie bijvoorbeeld halfjaarlijks op de hoogte te houden van de financiële stand van zaken. Met betrekking tot de overeenkomst informeert spreker hoe het staat met het publiek- of privaatrechterlijk karakter van de ondertekenaars.

De heer Van der Kolk deelt mede dat het met de ontwikkeling van Leidsche Rijn en Woerden absoluut noodzakelijk is dat rond de A12 maatregelen worden getroffen. Ook de PvdA-fractie is bezorgd over de omvang van het bedrag en de toch nog grote financiële onzekerheden waarmee dit plan is omgeven. Spreker informeert hoe de gedeputeerde daarmee om denkt te gaan. De PvdA-fractie stemt overigens in met het voorstel.

Gedeputeerde Mik zet uiteen dat in het SMPU naast een groot aantal nieuwe projecten ook een aantal al lang lopende projecten staat. Deze projecten zouden zondermeer in het UMP zijn opgenomen, indien geen sprake was geweest van het SMPU. In die zin behoeft de commissie zich niet al te veel zorgen te maken over het feit dat het SMPU nog niet is vastgesteld. In principiële zin heeft de commissie gelijk dat geen integrale afweging kan plaatsvinden, maar in de praktijk is een aantal zaken die gewoon doorlopen. Dit is er één van en PS waren op de hoogte van dit lopende project. De reden voor het uitstel van de 3 projecten is louter financieel. Het is niet de bedoeling, dat uitstel afstel betekent maar spreker kan die vraag op dit moment niet concreet beantwoorden. In de 1^e fase zullen met name de gangbare robuuste zaken worden uitgevoerd. Er heeft nog geen overleg plaatsgevonden over de volgende fase en de financiële consequenties daarvan. De onzekerheidsmarge van 40% zit standaard in een beginfase van de projectformulering. In de loop van de projectinvulling loopt de onzekerheidsmarge terug naar 25% en verder tot 0%, hetgeen het moment is dat het project is uitgevoerd. De ervaring is dat die marges, waarbij een goede monitoring nodig is, over het algemeen uitkomen. Het verbaast spreker niet dat het om een dergelijk hoog bedrag gaat, omdat het gaat om het tot stand brengen van een stukje provinciale infrastructuur. Het betreft een provinciale weg, waardoor een groot deel van de kosten voor rekening komt van de provincie. Zoals al eerder door spreker is meegedeeld, maakte dit bedrag al onderdeel uit van de € 269 miljoen van het SMPU; het gaat derhalve niet ten koste van andere zaken. De f 5 miljoen heeft inderdaad betrekking op de verplaatsing van de glastuinbouw. De GDU-aanvraag moet worden ingediend bij het BRU. Spreker verwacht dat de aanvraag zal worden gehonoreerd. Over de overeenkomst is nogal wat discussie gevoerd, omdat de provincie deze zo hard mogelijk geformuleerd wilde zien. Het resultaat hiervan is de onderhavige overeenkomst. In een overeenkomst zitten altijd ontsnappingsclausules die risico's met zich mee-brengen. Volgens de juristen is een hardere vorm tussen de bestuurlijke partners niet mogelijk. Rijkswaterstaat draagt € 10 miljoen uit de eigen A12-gelden bij. Dat is vrij uniek in Nederland en het verheugt spreker dan ook dat Rijkswaterstaat hiertoe bereid is. Het heeft nog wel enige tijd gekost om een en ander goed schriftelijk vast te leggen en om de hoogte van de bijdrage vastgelegd te krijgen. De streekplandiscussie is hiermee niet aangegeven. Zowel ten aanzien van de bedrijventerreinen als de windturbines wordt een afzonderlijk goedkeurings-traject gevolgd. Echter, de provincie zou niet goed integraal bezig zijn indien in het onderhavige plan geen rekening wordt gehouden met de mogelijkheid dat er windturbines komen. Daarover is de provincie met het rijk een verplichting aangegaan die in het streekplan moet worden verwerkt, hetgeen ook gebeurt. Van de opmerking met betrekking tot de monitoring van de voorfinanciering heeft spreker goede nota genomen. Een eventuele geluidswal bij Harmelen is niet in het onderhavige plan meegenomen. De overeenkomst is inmiddels door alle bestuurders goedgekeurd, met uitzondering van de provincie en de stad Utrecht, die hierover binnenkomt spreken.

De voorzitter stelt vast dat de commissie instemt met de punten 1 t/m 5 in het behandelingsvoorstel.

7. Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsplan 2004-2008 (UMP 2002-2008)

De heer Rohof vestigt de aandacht op blz. 4 waarin wordt geconstateerd dat met de instemming van dit stuk al voor € 106 miljoen aan projecten in het Richtprogramma wordt opgenomen. Spreker begrijpt dat dit niet anders kan. Wel hecht spreker eraan het recht voor te behouden bij de bespreking van het SMPU daarvan wellicht op onderdelen af te wijken. Dat zou z.i. recht doen aan de procedure. Bij de behandeling van de begroting is al een groot aantal projecten doorgenomen, die spreker niet zal herhalen. De VVD-fractie acht het UMP een redelijk evenwichtig voorstel waarin ook recht wordt gedaan aan alle uitgangspunten en waarin duidelijk wordt verwezen naar de beëindiging van de BOR-regeling als reden voor het feit dat het openbaar vervoer misschien wat minder goed aan bod komt. Op blz. 34 wordt gesproken over het MAVI-project. Het is spreker bekend dat het project energieopwekking door asfalt bij de N201 is mislukt. Hij informeert waaraan het geld, waarmee de staten ooit hebben ingestemd, thans wordt besteed.

Spreker informeert of het bedrag, dat op blz. 50 is opgenomen voor de rondweg bij Loenen, vrijvalt als de rondweg niet wordt gerealiseerd.

Op blz. 44 wordt gesproken over de aansluiting bij Teckop/Oortjespad. Op grond van gemaakte afspraken wordt de flitspaal weggehaald en moeten vervolgens door de provincie voor € 6 ton voorzieningen worden getroffen. Spreker informeert of hiervoor geen andere oplossing is te vinden.

Spreker informeert waarom bijna € 3 miljoen moet worden geïnvesteerd in het fietspad Harmelen/Woerden (blz. 42), terwijl er een mooi en veilig fietspad ligt.

De heer Kloppenborg deelt mede dat de GL-fractie moeite heeft met het vaststellen van een uitvoeringsprogramma, waarin al een enorme invulling wordt gedaan van het SMPU. Spreker pleit ervoor het UMP alleen als uitvoeringsprogramma te behandelen van al vastgestelde projecten en een aantal nieuwe projecten, die gekoppeld zijn aan beleidsuitspraken van het SMPU, op dat moment te behandelen. De GL-fractie kan zich inhoudelijk in de meeste projecten van het UMP vinden, met uitzondering van de gesplitste aansluiting N225/A12. Het standpunt van de GL-fractie in deze is bekend. Voorts heeft spreker moeite met de directe fietsverbinding Zeist/Uithof in die zin dat de GL-fractie pleit voor een goed inpasbare oplossing die geen brede strook asfalt tot gevolg heeft in een ecologische verbindingzone.

In algemene zin vraagt spreker aandacht voor het cultuurhistorische- en ecologische belang van bomen langs provinciale wegen. Uitgangspunt zou moeten zijn de monumentale boomstructuren langs provinciale wegen zoveel mogelijk te behouden.

De heer Gaaijkema deelt mede dat het UMP en het SMPU onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. De D66-fractie sluit zich aan bij de opmerking van de VVD-fractie ter zake. De commissie heeft verzocht het SMPU later te behandelen in verband met afstemming met de achterban. Spreker wil dat afwachten alvorens inhoudelijk op het UMP in te gaan. Wel hecht spreker eraan de aandacht te vestigen op de pm post bijdrage Randstadspoor. Er staat een bedrag van € 48 miljoen vermeld. Indien de weg van de voorfinanciering wordt bewandeld wordt het bedrag hoger nl. € 50 miljoen. Spreker verzoekt om een nadere toelichting in deze. Tot slot merkt spreker op dat de indicatoren voor maatschappelijke effecten in het UMP niet zijn genoemd. Daarin wil de D66-fractie toch heel graag inzicht krijgen omdat het UMP thans erg input-gericht is en spreker de effecten van de output wil zien.

De heer De Vries deelt mede dat de SP-fractie geen voorstander is van de gesplitste aansluiting bij Driebergen/A12. Spreker is van mening dat erg veel prioriteit wordt gelegd bij de automobilititeit en relatief weinig aan openbaar vervoer wordt gedaan. Met betrekking tot € 20.000 voor het haalbaarheidsonderzoek van de PON-lijn heeft spreker inmiddels begrepen dat meer sprake is van een onhaalbaarheidsonderzoek, omdat het gaat om een onderzoek naar de verkeersafwikkeling van het oosten van de provincie Utrecht.

De heer Bernard sluit zich in grote lijnen aan bij het betoog van VVD- en de D66-fractie. Op hoofdlijnen vindt de LPF-fractie het een evenwichtig plan.

De heer Van Tuijl deelt mede dat de SGP-fractie instemt met het onderhavige plan. Hij sluit zich aan bij de opmerking van de VVD-fractie ten aanzien van de aansluiting Teckop.

De heer De Jong sluit zich aan bij de VVD-fractie met betrekking tot de opmerking van de behandeling van dit plan in relatie tot de behandeling van het SMPU. Op blz. 12 wordt gesproken over middelen beschikbaar voor rond- en randwegen aangevuld tot € 5 miljoen. Vermeldt staat dat voor de besteding van die gelden een verordening zal worden opgesteld. Spreker informeert of deze verordening nog aan de commissie wordt voorgelegd. Indien dit niet het geval is, zou spreker wellicht in SMPU-verband over de criteria van toekenning van die gelden willen spreken.

De heer Konijnenbelt deelt mede dat de CDA-fractie zich aansluit bij de opmerking over de behandeling van het UMP in relatie tot het SMPU. Hetzelfde geldt voor de vraag over het fietspad bij Harmelen. Tot slot deelt spreker mede dat de CDA-fractie zich in het bijzonder kan vinden in de passages onder de paragraaf risico op blz. 7 van het behandelingsvoorstel.

De heer Van der Kolk deelt mede dat de PvdA-fractie moeite heeft met het voorstel van VVD-fractie, ondersteund door een aantal andere fracties, met betrekking tot de behandeling van het UMP in relatie tot het SMPU. In zijn visie betekent vaststelling ook vaststelling.

De heer Rohof bevestigt het laatste. Het is echter niet geheel consistent dat de commissie het SMPU dat de basis vormt voor het UMP later vaststelt. De VVD-fractie stelt thans voor het UMP wel vast te stellen met behoud van de mogelijkheid om op onderdelen op het UMP terug te komen, hetgeen met name de nieuwe projecten betreffen.

De heer Van der Kolk verwijst voor het overige naar de opmerkingen die de PvdA-fractie ter zake al bij de behandeling van de programmabegroting naar voren heeft gebracht.

Gedputeerde Mik licht toe dat het UMP deel is van de begroting. Op het moment dat in november de begroting wordt vastgesteld, wordt het UMP vastgesteld, inclusief de nieuwe projecten van ca € 50 miljoen. De nieuwe projecten zouden eruit kunnen worden gehaald tot na de vaststelling van het SMPU. Dat zou echter wel nogal wat vertraging opleveren voor de nieuwe projecten, hetgeen spreker zou betreuren. Overigens zaten de nieuwe projecten ook in het in de inspraak gebrachte SMPU. In algemene zin heeft de commissie inzicht in de projecten,

omdat deze allemaal zijn gespecificeerd. Spreker heeft wel begrip voor de aarzeling maar wijst op het budgetrecht van de staten. Hij zou het in dat kader willen zien, omdat vaststellen inderdaad vaststellen is. Het eventueel niet doorgaan van de rondweg Loenen staat los van € 5 miljoen die beschikbaar is voor rond- en randwegen. Spreker ondersteunt het betoog van de GL-fractie met betrekking tot monumentale bomen langs provinciale wegen. Dit heeft de aandacht. Ten aanzien van het Randstadspoor licht hij nogmaals toe dat een bedrag is voorgefinancierd ten behoeve van het gedeelte Leidsche Rijn. Dat kwam uit een bedrag van € 50 miljoen dat GS in algemene zin voor voorfinanciering ter beschikking heeft. Alle andere mogelijke voorfinancieringen naar aanleiding van het overleg met de Minister over het Randstadspoor komen uit een aparte post die is opgenomen in het SMPU omdat de € 50 miljoen niet toereikend is.

Spreker onderschrijft dat in het UMP relatief weinig aandacht wordt besteed aan het openbaar vervoer. Dat komt door het grote beslag van de A12 Bravo. Overigens worden alle projecten uit het SMPU, waarin sprake is van een goede balans tussen autoinfrastructuur en openbaar vervoer, uitgevoerd. Indien er een verordening voor rond- en randwegen komt, zal deze zeker aan de commissie worden voorgelegd. Er is bewust gekozen voor de methodiek van de overplanning omdat de ervaring is dat projecten vaak worden vertraagd en overplanning dan de methode is om het geld op te maken.

De heer Kok voegt hieraan toe dat het project MAVI bij IJsselstein niet is doorgegaan. Het budget is toch gehandhaafd om dezelfde proef te herhalen in de rondweg bij Veenendaal. Indien de rondweg bij Loenen niet wordt gerealiseerd dan moeten aldaar de aangegeven voorzieningen worden getroffen. Indien de randweg er wel komt dan hebben GS zich bereid verklaard het budget dat daarvoor staat in te brengen in de financiering van de randweg. De flitspaal is geen duurzame, veilige oplossing. De provincie heeft niet de bevoegdheid de flitspaal aan of uit te zetten. Die bevoegdheid ligt bij het Openbaar Ministerie. Indien men de investering duurzaam wil maken, zal het op een andere manier moeten gebeuren en die is in het onderhavige plan aangegeven. In het fietspad Harmelen/Woerden is nog sprake van een ontbrekende schakel bij de Groepenbrug. Daarvoor is de investering bedoeld.

9. Nota bedrijventerrein en kantoorlocaties in de provincie Utrecht 2003

De voorzitter memoreert dat de gedeputeerde bij de behandeling van de programmabegroting heeft toegezegd ten aanzien van de bedrijventerreinen te komen met een nader voorstel. Spreker stelt voor dit voorstel af te wachten. Aldus wordt besloten.

10. Rondvraag

De heer Van der Kolk memoreert dat de heer Kok de proef met de collectoren in asfalt in Veenendaal heeft genoemd. De PvdA-fractie heeft vernomen dat er rondom de subsidie van het rijk problemen zijn ontstaan omdat de subsidie, conform een nieuwe regeling, niet meer collectief, maar door de individuele huishoudens van de te bouwen woonwijk zou moeten worden aangevraagd. Hierdoor zou het hele project op losse schroeven staan. Spreker informeert of het vorenstaande bekend is en zo ja, wat de provincie hieraan gaat doen.

De heer De Vries verzoekt om het thans ter kennisneming geagendeerde onderwerp 13, Subsidieaanvraag vierde tender TIPP en verdeling subsidie over de vier ingediende projecten, te agenderen.

De voorzitter informeert of de commissie dit verzoek ondersteunt.

De heer Rohof is in principe van mening dat aan een dergelijke vraag van een fractie moet worden voldaan. Spreker heeft er echter wel moeite mee dat in toenemende mate stukken, die ter kennisneming worden toegezonden, worden opgevoerd ter bespreking. Daarmee moet op een verantwoorde wijze omgegaan worden. Indien het om inhoudelijke vragen gaat is het terecht dat om agendering wordt gevraagd; feitelijke vragen moeten z.i. op ambtelijk niveau kunnen worden afgehandeld.

De heer De Vries zal de vragen schriftelijk aan de statengriffie doen toekomen.

De heer Rohof informeert of het wellicht mogelijk is de commissie de onderdelen van het SMPU te doen toekomen die naar aanleiding van de inspraak zijn gewijzigd.

Gedeputeerde Mik antwoordt dat het hem niet bekend is, dat de subsidie niet meer collectief kan worden aangevraagd. Dit zal worden nagegaan.

In het 2^e hoofdstuk van het SMPU staan alle wijzigingen ten opzichte van het vorige SMPU; daarnaast zijn de wijzigingen ook aangegeven in de indpraaknota.

14. Sluiting

De voorzitter sluit de vergadering om 23.15 uur onder dankzegging voor ieders komst en inbreng.