

Conceptverslag van de vergadering van de Commissie Infrastructuur, Mobiliteit en Economie, gehouden op 20 november 2003 in het Provinciehuis te Utrecht

Aanwezig:

J.L.M.M. Damen (voorzitter), dr. G. Mik (gedeputeerde), dr. J. Streng (gedeputeerde, gedeeltelijk), M.G.M. Bernard (LPF), A.J. van Bokkem (PvdA), mw. drs. M.C. Das (GL), mw. A.J.M. van Dongen (GL), drs. J.H. Gaaikema (D66), drs. W. de Jong (CU), J.F.M. Kloppenborg (GL), M. van der Kolk (PvdA), drs. J.A.J. Konings (VVD), J. Konijnenbelt (CDA), mw. D. Lamers-Tiecken (VVD), mw. H. Nap (CDA), drs. J.P. Overbeek (PvdA), C.J. van Tuijl (SGP), drs. R.E. de Vries (D66), L. de Vries (SP)

Van ambtelijke zijde aanwezig:

L.C.A.W. Graafhuis (adjunct-griffier), P. Kuijpers, mw. E.S. Thuis (notuliste Voorneman Van Weerd Notuleerbureau)

Afwezig met kennisgeving:

mr. A.G. van Malenstein (PvdA), W. de Niet (CDA), drs. W.M. van der Poel (CDA), mr. drs. F.T.M. Rohof (VVD)

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering met een hartelijk welkom aan de aanwezigen.

2. Mededelingen

Bericht van verhindering is ontvangen van de heren Malenstein, De Niet, Van der Poel en Rohof.

De voorzitter stelt volgens het Reglement van Orde de volgende agendawijziging aan de orde.

Na punt 5 zal de heer Sleeuwenhoek inspreken (agendapunt 9, UBT), waarna de discussie over dit onderwerp in besloten vergadering aan het eind van de avond zal plaatsvinden. Tijdens de besloten vergadering zal de heer Mik tevens mededelingen doen omtrent een aantal onderwerpen die tijdens het gesprek met minister Peijs aan de orde zijn gekomen.

De commissie gaat met dit voorstel akkoord.

3. Conceptverslag 9 oktober 2003

Tekstueel/inhoudelijk:

Geen opmerkingen.

De voorzitter concludeert dat het verslag wordt vastgesteld.

Naar aanleiding van:

De heer De Vries (D66) vraagt in zijn algemeenheid of het mogelijk is dat in de verslagen de voorletters dan wel de partijen van de heren De Vries worden aangegeven, om zodoende verwarring te voorkomen.

De voorzitter zegt dit toe.

4. Conceptverslag 3 november 2003

Tekstueel/inhoudelijk:

De heer De Vries (SP) stelt de volgende wijziging voor:

Pag. 9, na de 1^e alinea (vóór *Veiligheid*) toevoegen: 'Hij oppert – ter afsluiting van dit onderdeel – het idee om het samenhangend stelsel van rijwielstallingen uit te breiden met een stelsel van rijwielverhuur, waar de rijwielen op alle aangesloten stallingen kunnen worden ingeleverd'.

De voorzitter concludeert dat het verslag met inachtneming van de wijziging wordt vastgesteld.

Naar aanleiding van:

Geen opmerkingen.

5. Beantwoording vragen D66-fractie n.a.v. de brief van de Vereniging Leefklimaat Utrechtseweg

De voorzitter geeft het woord aan de spreker, de heer B. Hogendam, voorzitter Bewonersvereniging Leefklimaat Utrechtseweg, waarna de commissie gelegenheid krijgt tot het stellen van inhoudelijke vragen. Voor dit onderwerp zijn tevens de leden van de commissie Ruimtelijke Ordening uitgenodigd.

De heer Hogendam licht het standpunt van de vereniging als volgt toe.

De vereniging heeft op 2 augustus jl. een brief aan GS gestuurd, waarin melding wordt gemaakt van het feit dat de vereniging zich zorgen maakt over de ontwikkelingen rond de Utrechtseweg. Directe aanleiding daarvoor zijn de plannen rondom het terrein van garagebedrijf Hessing en het Rodemterrein. In het beeld/kwaliteitsplan van de gemeente De Bilt wordt duidelijk gemaakt dat er wordt aangestuurd op een grootschalige ontwikkeling van

kantoorgebouwen die niet gewenst zijn. Dit heeft geleid tot een initiatief van twee buurtbewoners voor een insprekavond waar ca. 60 personen waren. Men ziet de ontwikkeling niet zitten omdat dit 900 kantoorplekken met bijbehorende verkeersbeweging betekent. De weg is veel te druk en het leefklimaat in algemene zin staat zwaar onder druk. Eigenlijk gaat het om de totale situatie rondom de weg, van kort voor de A27 tot aan de gemeentegrens van Zeist. Indien de ontwikkeling op genoemde terreinen doorgaat, zal dit het begin van het einde betekenen, terwijl dit gebied al onder druk staat. Er hebben gesprekken met wethouders RO en Verkeer van De Bilt plaatsgevonden. Betoogd wordt dat er veel zorgvuldiger met de Utrechtseweg moet worden omgegaan. De vroegere functie van de weg (ontsluiting naar het noorden) is niet meer van toepassing na ingebruikname van de A28. Er ligt wel nog een surplus aan asfalt, inclusief ventwegen. In het middengedeelte mag 80 km/u worden gereden, daarnaast 60 km/u. Dit levert gevaarlijke situaties op. De inrichting van de weg roept op tot zeer hard rijden, vooral 's nachts. De vereniging wil vanuit cultuurhistorisch oogpunt dat er rekening wordt gehouden met de kansen rondom de Stichtse Lus en dat er serieus actie wordt genomen voor het aanleggen van de ecologische hoofdstructuur. De vereniging wil graag dat er op een integrale manier naar de weg wordt gekeken en er een aantal verbeteringen gaat plaatsvinden. Het wegprofiel mag drastisch op de schop, de snelheid omlaag, de situatie veiliger en de potenties van het gebied dienen te worden ontwikkeld. De vereniging vraagt hier graag de aandacht van de provincie voor.

De voorzitter bedankt de inspreker voor zijn bijdrage.

De heer De Vries (D66) is er blij mee dat behandeling van de brief nu kan plaatsvinden, omdat het voortraject nogal wat voeten in de aarde had. Hij bedankt het college voor het beantwoorden van de vragen, maar constateert vanuit de politiek toch geen veranderingsgezindheid ten aanzien van de problematiek rondom de Utrechtseweg. Terzake het Hessing-terrein vraagt hij of de bestemming toch een garagebedrijf of iets dergelijks blijft. Als dit zo is, is er waarschijnlijk geen sprake van een verkeerskundige invulling die zou ontstaan indien er kantoren worden bestemd. In de beantwoording over de vraag inzake de erftoegangsweg wordt gesteld dat deze geen erftoegangsweg moet worden, daar het een gebiedsontsluitende weg is. Naar aanleiding van hetgeen in het SMPU staat over benuttingmaatregelen voor de A28 en dat een erftoegangsweg de voorkeur zou hebben, vraagt spreker of dit een opening inhoudt inzake het eventueel toch ontwikkelen van de Utrechtseweg tot erftoegangsweg in de toekomst. De Utrechtseweg zou bij calamiteiten gebruikt moeten kunnen worden als er op de A28 of de Waterlinieweg iets gebeurt, maar spreker stelt dat op laatstgenoemde weg echt geen 80 km/u kan worden gereden in geval van een calamiteit. De oversteekbaarheid van de Utrechtseweg wordt niet bevorderd, omdat de 80 km/u blijft gehandhaafd. D66 is van mening dat hier toch serieus naar moet worden gekeken en dat in overleg met De Bilt een nadere studie zou moeten plaatsvinden naar de inrichting van dit stuk weg. Ook wil spreker weten wie de in de beantwoording bij dit punt genoemde onderzoeken uitvoeren en of er inzicht in de resultaten van deze onderzoeken kan worden gekregen. In de beantwoording over de op- en afritten wordt aangegeven dat een parallelsysteem niet op korte termijn is voorzien. Spreker vraagt wat het beleid van GS is. De heer Konijnenbelt verwijst naar de beantwoording van vraag 5 en stelt dat het standpunt van het CDA inzake het afwaarderen van de weg is, dat goed moet worden gekeken naar de consequenties voor de omgeving. Voorts zou de richtlijn moeten zijn dat eerst vanuit ruimtelijke ordening vastgesteld moet worden wat men daar wil gaan doen, waarna duidelijk wordt wat er wel en niet met de weg kan worden gedaan.

De heer Kloppenborg sluit zich voor een deel aan bij D66; het punt van afwaarderen speelt al langer en het is tijd dat er iets gaat gebeuren. Hij vraagt of er voortgang kan worden gemaakt met de verbeteringen in de verbindingen voor de EHS.

Mevrouw Lamers sluit zich inzake de afwaardering aan bij het CDA. Voorts vraagt zij wat de status van het Hessingterrein is.

De heer De Vries (SP) verbaast zich er over dat het Hessingterrein in het onderzoek naar Science Park wordt omschreven als een mogelijke locatie voor dit park. Dit zou een slechte zaak zijn voor de Utrechtseweg.

Gedeputeerde Streng gaat als volgt op de vragen en opmerkingen in. Er is nog geen ontwerp-bestemmingsplan. De wethouder van RO in De Bilt is gevraagd wat in principe de mogelijkheden zijn voor het Hessingterrein, omdat in eerste instantie moet worden gekeken naar de mogelijke ruimtelijke invulling ervan en daarna wat mobiliteit en bereikbaarheid met zich mee kunnen brengen. De huidige bestemming is in ieder geval ruimer dan alleen het uitoefenen van een garagebedrijf. Er is sprake van een aanmerkelijke bouwcapaciteit die op dit moment niet is gerealiseerd, maar wel in het huidige bestemmingsplan is vervat. Primair en terecht blijft de vraag wat er met het terrein gaat gebeuren, waar de gemeente in eerste instantie over beslist. Met de wethouder RO is, naast de mobiliteit en verkeersproblematiek, ook de mogelijkheid van een kantoorinvulling besproken. Daarnaast is over de mogelijkheid gesproken om het deel van het terrein langs De Grift (eigendom van Hessing) over te laten gaan naar het Utrechts Landschap, waarmee het onderdeel wordt van een versterking van de ecologische corridor aldaar. Dit hangt echter nog van heel veel zaken af, maar de ecologische versterking is punt van aandacht. Probleem vormen wel de aanwezige benzinstations, maar wellicht is het mogelijk een verbinding voor flora en fauna tussen het noorden en zuiden van de Utrechtseweg tot stand te brengen. Het is nog maar een suggestie, maar de gemeente De Bilt gaat dit nader bezien. Het vorenstaande betreft wat op dit moment

bestemmingsplantechnisch mogelijk is. Voor de gemeente geldt dat indien de betreffende gebouwen worden verlaten en op een andere wijze worden gebruikt, het aspect handhaafbaarheid en dergelijke van toepassing is, hetgeen geen sinecure zal zijn. De gemeente gaat plannen maken die op een gegeven moment in deze commissie terug zullen komen.

Gedeputeerde Mik vult als volgt aan.

Hij kan zich vinden in hetgeen de inspreker stelt inzake de inrichting van de weg. De vraag is of dit gepaard kan gaan met een verkeerskundige afwaardering. Dit zou weliswaar een goede zaak zijn, maar er moeten andere zaken worden gerealiseerd om te voorkomen dat er sluijverkeer door De Bilt gaat. In ieder geval zullen – in 2004 - de onderzoeken plaatsvinden en wel door de provincie zelf; deze zullen gericht zijn op de vraag of er binnen de bestaande profielen HOV kan worden gerealiseerd. Bij de eventuele herinrichting zal dan zoveel mogelijk met de omwonenden rekening worden gehouden, hetgeen iets anders inhoudt dan afwaardering waarbij veel ingrijpendere maatregelen noodzakelijk zijn. Voor het overige moet de weg niet onnodig worden opgewaarderd om er ruimtelijke ordeningsontwikkelingen mogelijk te maken. Eerst zal de gemeente bezien wat men wil en daarna zal de weg daaraan worden aangepast.

Tweede termijn

De heer De Vries (D66) stelt dat de status van de weg ook 'sec' kan worden genomen, hetgeen niets te maken heeft met ontwikkelingen aldaar; het betreft dan gewoon een keuze.

De heer Bernard vraagt of er nog bodemsanering op het Hessingterrein plaatsvindt. Tevens vraagt hij hoe er onderzoek kan worden gedaan, als nog niet bekend is wat de bestemming van het terrein wordt.

Mevrouw Lamers sluit zich aan bij de vorige spreker en zij wijst met name op de verkeersstroom indien er kantoren worden bestemd.

De heer Van der Kolk is van mening dat de infrastructuur in deze ook leidend kan worden gemaakt.

Gedeputeerde Streng herhaalt dat op dit ogenblik de exacte bestemming en aanduiding niet bekend is. Er is nu sprake van een bestemming garage, maar breder dan alleen garagebestemming met de mogelijkheid – in het huidige bestemmingsplan – om naast de nu aanwezige bebouwing aanmerkelijk uit te breiden. Er is zeker geen sprake van kantorenbestemming.

Er zal eerst onderzoek moeten plaatsvinden naar mogelijke verontreiniging alvorens er bodemsanering plaatsvindt.

De heer Mik vult aan dat er in het BOR-contract afspraken zijn gemaakt over hoe met de weg om te gaan en de plaats van hoogwaardig OV daarin.

De voorzitter vraagt de adjunct-griffier het verslag van dit onderdeel tevens naar de leden van de commissie RO te sturen. Spreker bedankt de heer Streng voor zijn bijdrage.

9. Fusie Utrechts Bureau voor Toerisme, Regio VVV Utrecht-Amersfoort en bezoekerscentrum RonDom

De voorzitter geeft het woord aan de heer H.C.L. Sleuwenhoek, secretaris van de Regionale VVV Utrechtse Heuvelrug (opgericht op 1 juli 2001) waarna hij de commissie gelegenheid geeft tot het stellen van inhoudelijke vragen.

De heer Sleuwenhoek verwoordt het standpunt van de Regionale VVV Utrechtse Heuvelrug aan de hand van een notitie. Deze notitie is als bijlage aan dit verslag gevoegd. Korthedshalve zij verwezen naar de inhoud ervan.

De heer Van Bokkem vraagt wat de concrete vraag van de inspreker is en wat het antwoord per 1 januari a.s. moet zijn.

De heer Sleuwenhoek antwoordt dat de vraag is wat in de fase van besluitvorming tot 1 januari a.s. de rol van de VVV Utrechtse Heuvelrug kan zijn terzake de marketingplannen voor besteding van het geld en de wijze waarop er promotie wordt gevoerd. Het gevaar is nu dat dit buiten de VVV om gaat gebeuren.

De heer Gaaikema vraagt of er met het college al over betrokkenheid is gesproken.

De heer Sleuwenhoek stelt dat er gesprekken met ambtenaren hebben plaatsgevonden, die toen meldden dat één en ander niet zo'n haast had. In het laatste gesprek met de heren Mik en Sietsma is gezegd dat op de betrokkenheid van de VVV nader zou worden terug gekomen. De VVV wil graag weten wanneer dit is en of dit een rol kan spelen in de samenstelling na 1 januari 2004.

Mevrouw Van Dongen vraagt wat de genoemde andere gemeenten kan overtuigen om niet op te stappen.

De heer Sleuwenhoek stelt dat het met name gaat om het punt dat deze gemeenten het gevoel hebben dat Amersfoort en Utrecht gaan meebepalen wat er voor hen aan regionale promotie plaatsvindt (met name terzake beschikbare financiën), hetgeen zij niet gewenst en acceptabel achten.

Mevrouw Lamers kan zich dit gevoel – waarmee zij nu voor het eerst wordt geconfronteerd – voorstellen. Zij vraagt of de koepel van 11 gemeenten zich wellicht als koepel kan aansluiten.

De heer Sleuwenhoek antwoordt dat de koepel ook de woordvoerder is namens de 11 VVV's en 13 gemeenten. In de fase naar de fusie zijn de lokale VVV's onderdelen van die koepel. In de tussentijd wordt zonder deze VVV's overlegd over de promotie van De Heuvelrug. Indien de koepel als eerste bij het overleg wordt betrokken, kan één en ander weer worden vertaald naar de achterban, zoals die nu nog in de coöperatieve vorm samenwerkt.

De voorzitter bedankt de inspreker voor zijn bijdrage en deelt mee dat het verslag van het openbare gedeelte inzake dit agendapunt bij de griffie kan worden opgevraagd.

6. Tweede termijn bespreking Strategisch Mobiliteitsplan Utrecht (SMPU).

De voorzitter stelt dat het nu de tweede termijn betreft naar aanleiding van de reactie van de gedeputeerde op de eerste termijn (vergadering 3 november 2003).

Spreker geeft het woord aan de inspreker, de heer L. Smolders, hoofd Bureau Verkeer en Vervoer van de gemeente Veenendaal, waarna de commissie de gelegenheid krijgt tot het stellen van inhoudelijke vragen.

De heer Smolders verwoordt het standpunt van de gemeente Veenendaal als volgt.

In mei 2002 hebben PS gevraagd naar een haalbaarheidsonderzoek naar de spoorlijn Amersfoort/Veenendaal (Ponlijn). In plaats hiervan is volstaan met een quick scan, op een wijze die de gemeente Veenendaal met name methodisch gezien als onvoldoende heeft gekwalificeerd. Ook andere partijen zijn deze mening toegedaan. Op 12 mei 2003 is de quick scan in de commissie WVV uitvoerig besproken, waarbij Rover en de gemeenten Rhenen en Veenendaal hebben aangegeven waarom zij de quick scan onvoldoende vonden, maar ook hebben laten zien dat er meer winst valt te behalen dan alleen een spoorlijntje. De betreffende commissie heeft toen geconcludeerd dat voor het oostelijk deel van de provincie Utrecht in breder kader onderzoek moet worden gedaan naar de mogelijkheden van OV. De gedeputeerde (mw. Kallen) heeft daarbij expliciet gezegd dat er geen eigenstandig onderzoek komt naar de rectificering van de Ponlijn, maar dat er wel een onderzoek zou komen naar het OV op de noord-zuid as. De mogelijkheden van de Ponlijn zouden daar deel van gaan uitmaken. Indien het brede onderzoek er aanleiding toe zou geven, zou dit kunnen leiden tot een haalbaarheidsstudie zoals vorig jaar bedoeld. Dit staat ook als zodanig in het verslag van de vergadering van 12 mei 2003 kort verwoord. In de schriftelijke reactie van de gemeente Veenendaal op het SMPU is hier ook aan gerefereerd. In het afgelopen halve jaar heeft de gemeente niets vernomen dat er dergelijke activiteiten zijn ontplooid.

Spreker stelt dat de gemeente Veenendaal nogmaals vraagt het besluit van 12 mei 2003 ten uitvoer te brengen. De gemeente Rhenen schaaft zich achter dit verzoek. Binnen WERV is ook het belang van OV in dit deel van de provincie Utrecht heel nadrukkelijk aan de orde. Deze gemeenten vragen dan ook een start te maken met een serieus onderzoek en daarbij alle partijen te betrekken.

De heer Konijnenbelt vraagt of ook de gemeenten aan de andere kant van de spoorlijn het verzoek van Veenendaal steunen.

De heer Smolders antwoordt dat deze gemeenten met de quick scan nogal zijn overvallen en snel een antwoord hebben moeten geven. In de tussentijd hebben besprekingen met hen plaats gevonden en de algemene tendens is dat zij de voordelen van de Ponlijn beginnen in te zien.

Desgevraagd door de voorzitter stelt spreker dat hij spreekt namens de gemeente Veenendaal, daarbij gesteund door de gemeente Rhenen. Met de overige gemeenten is geen vooroverleg gevoerd.

De voorzitter bedankt de inspreker voor zijn bijdrage en gaat over tot behandeling van het SMPU.

De heer Van der Kolk bedankt de gedeputeerde voor diens uitgebreide beantwoording.

Hij vraagt, mede naar aanleiding van het gestelde door de inspreker, wanneer het betreffende onderzoek kan worden verwacht en of de situatie is zoals de inspreker heeft verwoord.

Spreker stelt dat tijdens de vorige vergadering het CDA kanttekeningen plaatste bij de middelen voor de verkeersveiligheid; deze zouden wat minder mogen zijn dan wordt voorgesteld ('tandje minder'). Hij is van mening dat er alles aan moet worden gedaan om te zorgen dat de wegen veilig zijn, dat ze zijn ingericht op het doel: duurzaam veilig, hetgeen nu eenmaal veel geld kost.

Mevrouw Nap merkt bij interruptie op dat het niet gaat om 'een tandje minder op het gebied van verkeersveiligheid', maar dat de bestuurders en niet de wegen ongelukken maken. Bezien moet derhalve worden in hoeverre de maatregelen voor de verkeersveiligheid noodzakelijk zijn en hoeverre ze echt doel hebben en nodig zijn.

De heer Van der Kolk is tevreden met dit antwoord.

De heer Gaaijkema zegt dat er een toekomstig debat met visieontwikkeling zou moeten worden gehouden. In het antwoord van de heer Mik wordt hier echter niet voldoende nader op ingegaan. Het is voor D66 belangrijk dat het benodigde bedrag voor de faunapassage N225 wordt vrijgemaakt. De fractie blijft de maatregelen aangaande het OV aan de magere kant vinden en zal derhalve zelf initiatieven ontplooiën. Zij zal hiertoe samenwerking met andere fracties en instanties zoeken.

De heer De Jong sluit zich aan bij hetgeen eerder is gezegd terzake de Ponlijn. Hij verzet zich tegen hetgeen in de eerste termijn is gesteld over het beprijzen ('van de auto geen melkkoetje maken') en citeert uit hetgeen het BRU hierover in het concept regionaal vervoersplan heeft gepubliceerd. De fractie is van mening dat PS en GS (en mogelijk andere fracties) wat meer zouden mogen meebewegen met de gedane suggesties.

De heer De Vries (SP) merkt over de Ponlijn op dat het een spoorverbinding met intercity-potentie is. Hij vindt het zeer noodzakelijk dat in het kader van een doorkijk naar 2030 de drager van het OV-systeem op deze wijze wordt uitgebreid. Spreker sluit zich aan bij de vorige spreker terzake de beprijzing, maar dat het dan wel een heffing op gereden kilometers naar gewicht en soort brandstof moet betreffen. De wens van de SP is om voor de 86% groei van het autogoederenvervoer maatregelen te treffen. Er wordt naar sprekers mening toch nog te weinig actie genomen. Hiermee samenhangend is hem niet duidelijk genoeg wat aangaande de veiligheid van vervoer per spoor en water wordt gedaan. Tot slot vraagt hij of het rangeerterrein in Amersfoort en de functie ervan in de goederenoverslag nog wel een wenselijke situatie is in een dergelijke stedelijke omgeving. De heer Konijnenbelt is gelukkig met de reactie van de gedeputeerde op het dynamisch verkeersvervoer. Hij vraagt welke initiatieven GS voorstaat terzake het eoduct in De Heuvelrug en welke realiteitswaarde het bedrag van € 2 mln. hiertoe heeft.

Inzake de Ponlijn zegt spreker dat het geen breed, maar gericht onderzoek betreft waarbij het gaat om de OV-verbinding. Het afwaarderen moet naar de mening van de CDA niet te snel gebeuren, maar in goede balans met andere zaken. Terzake de bereikbaarheid van de kleine kernen met buslijnen wordt gesteld dat deze lijnen exploitabel moeten zijn. Spreker vraagt hier meer duidelijkheid over.

De heer Van Tuijl kan zich volledig vinden in hetgeen mevrouw Nap heeft gesteld over de investering in verkeersveiligheid. Hij merkt naar aanleiding van de eerste termijn op dat men helder moet zijn in de keuzes ten aanzien van de vormen van vervoer, waar de wijze van omgang met beprijzing mee samenhangt. Het autovervoer heeft veruit de voorkeur boven andere vormen van vervoer, waarbij uiteraard wel aandacht moet worden besteed aan deze andere vormen – de groeimogelijkheden daar zijn echter beperkt. Een strategische keuze hiertoe heeft consequenties voor het categoriseren van de wegen, waarbij deze niet zonder meer kunnen worden afgewaardeerd. Goede afwikkeling van de mobiliteit maakt af en toe een keuze ten koste van de natuur noodzakelijk. Spreker vindt het in het kader van de beprijzing van met name het autoverkeer reëel dat het grootste deel van de beprijzing ten goede komt aan de automobilititeit die het meeste geld in het laatje brengt. Hij vraagt zich dan ook af of het bedrag dat voor een faunapassage wordt vrijgemaakt, deze passage rechtvaardigt. De heer Kloppenborg merkt bij interruptie op dat de passages juist in de EHS als zeer belangrijke gebieden worden gewaardeerd.

De heer Van Tuijl zegt dat moet worden afgevraagd wat het realiteitsgehalte van zo'n faunapassage is, als er geen goed zicht is op de potentie van het gebied. De discussie hierover dient breed te worden gehouden. Spreker kan zich aansluiten bij hetgeen is opgemerkt terzake het onderzoek naar de Ponlijn en de aanvulling daarop van de SP.

De heer Kloppenborg verbaast zich over het overhevelen van geld voor verkeersveiligheid en leefbaarheid naar aanleg van nieuwe wegen etc. Hier zullen dan toch ook maatregelen voor veiligheid moeten worden begroot. Hij sluit zich aan bij het CDA inzake de zorgen rond het OV voor bereikbaarheid van de kleine kernen. In dat kader is hij bezorgd over hoe het, door de voortdurende aanslagen op de exploitatie door het kabinetsbeleid, verder gaat met het kwaliteitsniveau van het OV. Spreker wil weten welke extra inspanningen er in de provincie nodig zijn om het voorzieningenniveau op peil te houden. Inzake het beprijzen denkt de fractie met name aan het uitbouwen van een zeer goed OV-alternatief (o.a. invoering van de chipcard). In die zin zou samen met het BRU een goede slag kunnen worden gemaakt om het OV als product te promoten. Spreker vraagt in dit kader of er al iets kan worden gezegd over het RVVP en de aansluiting op het SMPU. Spreker is benieuwd naar de ontwikkeling met betrekking tot de Stichtse Lijn; het is belangrijk de ambities naar Flevoland te handhaven. Hij wil nog graag meer weten over de max. snelheid van 80 km/u langs de A2 en N230. De N201 mag dan wel gefinancierd worden vanuit Noord-Holland, er is wel sprake van een specifiek probleem voor de inwoners van de provincie Utrecht. Wellicht dat het zinvol is hierover nog eens met collega's uit Noord-Holland te spreken. Tot slot is spreker blij met het gestelde over de fietsroute naar de Uithof.

De heer Konings is verheugd over hetgeen de gedeputeerde stelt over de categorisering van de wegen. De VVD blijft zich afvragen of de € 2 mln. extra voor het Randstadspoor niet doelmatiger kan worden aangewend voor de automobilititeit. Ook de VVD ziet eveneens graag een concrete uitwerking van plannen voor stimulering van het gebruik van de binnenvaart om het wegennet in de provincie te ontlasten. Spreker wil terzake de mobiliteitstoets graag meer concrete criteria horen die wellicht als richting bij de toets kunnen worden gehanteerd. Hij vraagt in hoeverre Hoewelaken serieus als pilot voor het DVM in overweging wordt genomen.

Gedeputeerde Mik gaat als volgt op de vragen en opmerkingen in.

Aan alle betrokken gemeenten is een bezoek gebracht inzake de Ponlijn. Veenendaal en Rhenen zijn grote voorstanders, de andere gemeenten echter niet. Spreker heeft niet geconstateerd dat de meningen inmiddels anders liggen. Er is binnen de Staten discussie over dit onderwerp geweest en de uitkomst was dat er geen

eigenstandig onderzoek naar de Ponlijn zal plaatsvinden, maar dat de provincie meedoet aan en middelen reserveert voor een onderzoek naar de OV-verbinding tussen Rhenen en Amersfoort, dat door de regio zelf wordt geïnitieerd. Als hier plannen of voorstellen uit komen, komen deze weer hier terug. Het voortouw wordt derhalve door de regio zelf genomen. Het college wacht voorts met belangstelling de voorstellen van de diverse fracties over de diverse onderwerpen af. Het college zal echter het voorstel zoals het hier is gepresenteerd, verdedigen. Er is € 1 mln. als bijdrage vanuit het SMPU extra vrijgemaakt voor een ecoduct (hetgeen wat anders is dan een faunapassage). De discussie over de toekomstvisie is feitelijk al gevoerd. Spreker is van mening dat de visie in het beleids- en analysestuk goed wordt verwoord en vertaald in het uiteindelijke actieplan. Het initiatief terzake de beprijzing ligt bij het Rijk. GS zullen niet eigenstandig initiatieven terzake nemen. Het goederenvervoer verplaatsen naar water of spoor is niet middels het SMPU te regelen; eventueel wel de wijze waarop dit kan gebeuren, bijvoorbeeld door op één of meer plaatsen multimodale overslagpunten te creëren. Eén van de mogelijkheden is bij Lage Weide en er zijn dan ook serieuze gesprekken met de stad Utrecht om dit van de grond te krijgen. Ook Amersfoort is nog een mogelijkheid. Het rangeerterrein bij Amersfoort is geen SMPU-zaak en spreker is niet met de situatie bekend. Het is een zaak van Amersfoort zelf. Het is noch in het SMPU, noch in de beantwoording van de vragen inzake de bereikbaarheid van de kleine kernen bedoeld om enige twijfel te laten bestaan over het belang van deze bereikbaarheid. Met exploitatie wordt een totaalgebied bedoeld en niet de bereikbaarheid van één kern. De bezuinigingen van het Rijk voor het OV zijn enorm hoog en spreker acht het dan ook niet acceptabel deze bezuinigingen door te geven, wanneer net een deel van het OV van het BRU is overgenomen. Er komt een voorstel van GS om de tekorten in 2004 als provincie op te vangen, voorzover dat nodig is. Het voorzieningenniveau voor 2004 moet op peil worden gehouden en de insteek zal dan ook hierop gericht zijn. Als er één manier is om het OV als product op de markt te zetten is dat bij de concessieverlening, dat een belangrijk instrument is om te zorgen dat er opwaardering plaatsvindt. Voorts vindt overleg met het BRU plaats om te bezien wat de afstemmingsmogelijkheden zijn. Tot op heden zijn geen tegenstrijdigheden ontdekt inzake de aansluiting RVVP en SMPU. Wel kunnen uiteraard de ambities verschillen. Het college is bereid om met het Rijk te spreken over 80 km/u en wat dit uithaalt (positief én negatief). De N201 ligt in Noord-Holland maar heeft inderdaad gevolgen voor inwoners van Utrecht. De positie van GS is 'postillon d'amour' tussen De Ronde Venen en de provincie Noord-Holland. Er hebben gesprekken plaatsgevonden, maar de situatie kan niet door Utrecht worden opgelost (en betaald). GS zal wel blijven helpen. Voor de mobiliteitstoets dienen criteria te worden opgesteld, maar daar moet nog mee worden begonnen. Het dynamisch vervoersmanagement zal rond Utrecht en Amersfoort worden toegepast. In december zal meer bekend zijn over de pilots.

De voorzitter zegt toe dat het gedeelte van het verslag van de vergadering van mei van dit jaar van de commissie WVV inzake de Ponlijn bij dit verslag wordt gevoegd.

Hij stelt voor dat de heer Van Rooijen een korte presentatie houdt over de werkwijze van de commissie Luteijn. De commissie stemt hiermee in.

De heer Van Rooijen geeft vervolgens de presentatie aan de hand van een notitie, die aan de commissieleden wordt uitgereikt.

De voorzitter bedankt de heer Van Rooijen voor zijn bijdrage en schorst voor enige minuten de vergadering. De voorzitter heropent de vergadering.

7. Brief van de Stichting Heiligenbergerbeekdal

De voorzitter stelt vast dat de inspreker niet aanwezig is en geeft de commissie gelegenheid tot het stellen van vragen.

De heer De Vries (D66) vraagt wat een marginale verbreding is in de ogen van het college.

De heer Mik weet dit niet uit zijn hoofd, maar het zou gaan om een heel klein stukje. Desgewenst kan dit worden opgezocht, hetgeen wordt toegezegd.

8. Een Science Park in de provincie Utrecht, haalbaarheidsstudie

Mevrouw Nap gaat ervan uit dat de discussie over het rapport zelf gaat en niet over het feit of er een Science Park in Utrecht moet komen, waar het CDA absoluut vóór is. Spreekster zegt zelden zo'n slecht rapport te hebben gelezen: de conclusies zijn open deuren en de vraag met het antwoord waar het om gaat komt zij niet tegen. Zij vraagt wat er bij het onderzoek is beloofd en wat ervoor is betaald.

De heer Van Tuijl vraagt zich af of de provincie niet te ambitieus is en of er zoveel energie in het plan moet worden gestoken, omdat er voor bedrijven kennelijk veel redenen zijn om voor andere locaties te kiezen. De vraag is of deze 'leuke wens' wel realiseerbaar is en wat daar voor nodig is, hetgeen niet uit het rapport blijkt. Mevrouw Van Dongen zegt dat naar aanleiding van het eerste (economische) rapport is toegezegd dat er gefundeerde nieuwe economische gegevens zouden worden aangeleverd – die niet in het onderhavige rapport zijn opgenomen – maar dat ook is toegezegd dat indien een Science Park zou worden opgezet, deze ook

vernieuwend zou zijn. Ook dit komt niet uit het rapport naar voren. Op de aangewezen plek is sprake van een hoogwaardige kwaliteit natuur die bescherming verdient en er wordt naar spreeksters mening te ruimhartig omgegaan met het feit dat er nieuw terrein wordt ontwikkeld. Zij vraagt zich af hoe men dit ziet in relatie tot bescherming van het gebied.

De heer Konings vraagt hoe de 'go no go'-beslissing zich verhoudt tot de financiering en hoe de opsteller van het rapport de marktomvang heeft vastgesteld. Hij vindt de veelgeprezen unique selling points overigens niet zo 'unique'.

De heer Van Bokkem is van mening dat de Staten zich zouden moeten afvragen wat zij met het Park willen. Wellicht moet men in deze mindere economische situatie juist meer investeren en ruimhartiger zijn. Het is van belang dat er een goede aftrap worden gemaakt en dat er niet op basis van het onderhavige rapport wordt 'gerommeld'. De vraag concreet is wat men wil en wat men daarvoor over heeft in tijd, energie en middelen. De heer De Vries (D66) zegt dat zijn fractie warm voorstander is van een Science Park, maar niet omdat Utrecht zo nodig zo'n Park nodig heeft. Hij ziet het meer in een bredere kader voor het ontwikkelen van kennis en economie in de regio. De provincie moet een beleid ontwikkelen dat erop is gericht om kennisintensieve bedrijven te houden dan wel naar de provincie toe te halen. Spreker vindt het rapport achterhaald, er zijn inmiddels allerlei ontwikkelingen op de Uithof gaande. Hij vindt de locatie een goede keuze en is verheugd dat de Hogeschool Utrecht aan het bestuurlijk overleg meedoet. Het feit dat de universiteit het marketingplan gaat maken doet bij hem de vraag rijzen of de universiteit dan ook het Science Park gaat trekken, of dat het een gezamenlijke inspanning blijft – waar D66 voorstander van is. De fractie vindt de doelgroepen vrij breed van opzet en stelt dat hier kritisch naar moet worden gekeken. Hij ziet het meer als een opstart voor bedrijven die voortkomen uit een universiteit of gelieerde organisatie, dan dat zich volwassen bedrijven gaan vestigen. De doorstroming naar de regio ziet hij niet in het rapport terug. Spreker verzoekt tot slot om meer snelheid met de realisering te betrachten en meer druk op de ontwikkeling te houden.

De heer De Vries (SP) vindt het een 'verschrikkelijk en onleesbaar rapport, vol met stompzinnig jargon'. De SP kan de doeleinden van het Park niet onderschrijven en ziet graag dat er meer aandacht wordt besteed aan het behoud van de bestaande bedrijvigheid, productie en landbouw, met mogelijkheden voor groei en ontplooiing. Ook doemt het spookbeeld bij de fractie weer op dat bedrijventerreinen worden opgewaardeerd en de bestaande werkgelegenheid van de arbeidersklasse wordt opgeofferd aan deze 'achterhaalde droom' van de provincie. Bovendien wordt er weer concurrentie aangegaan. De SP is tegen het Science Park.

De heer Bernard verwijst naar blz. 3 (Ambitie) en stelt dat deze van zijn fractie wel hoger mag zijn. Bij de financiële onderbouwing wordt ervan uitgegaan dat er per jaar 10 bedrijven 300 m² gaan gebruiken. Dit betekent dat binnen 7 jaar 3 ha vol zijn. Met de subsidie wordt uitgegaan van € 25,- en € 75,- per m² (marktprijs is € 175,-), hetgeen betekent dat er op termijn moet worden gesproken over een bedrag van € 3 mln. Deze onderbouwing staat niet in het rapport opgenomen en de fractie sluit zich dan ook aan bij D66 dat volwassen bedrijven te zijner tijd het Park moeten verlaten, hetgeen contractueel kan worden vastgelegd.

Gedeputeerde Mik gaat als volgt op de vragen en opmerkingen in.

Er wordt sinds mei hard gewerkt om het Science Park tot stand te brengen en de universiteit is, tot grote vreugde van de overige betrokken partijen, inmiddels enthousiast over het plan. Het is nu het goede moment om met de bestuurlijke partners (gemeente, universiteit en Hogeschool) tot daden te komen. Bij het eerste go no go-moment is afgesproken dat het Park geen doel op zichzelf is, maar dat het innovatieve karakter van de regio moet worden verbeterd. Wat tot stand moet worden gebracht is op een terrein bedrijven zich zelfstandig te laten ontwikkelen, met een duidelijke relatie naar de faculteiten. Bovendien is het zo dat er al een aantal bedrijven op het terrein is gevestigd, die echter niet worden gepromoot als een Science Park en waar geen business- of marketingplan voor is opgesteld. De activiteiten vinden verspreid over het Uithofterrein plaats. Om de verdere ontwikkeling te realiseren is een huisvestingsplan noodzakelijk (per jaar 2000 m² ter beschikking stellen) en een business- en marketingplan. Besloten is dat de universiteit het laatste plan maakt, met behulp van de provincie en de gemeente. De universiteit is dus initiatiefnemer en aanjager, en het feit dat de universiteit eigenaar van het terrein is, is een goede voorwaarde voor succes.

Dit eerste go no go-moment was erg belangrijk. Het business- en marketingplan (inclusief een financieel plan) moet eerst worden gemaakt, waarna het volgende go no go-moment zich aandient. Het streven is dat dit ergens in de eerste paar maanden van volgend jaar het geval is. Het belangrijkste is dat één en ander nu systematisch en snel wordt aangepakt en dat het niet bij goede bedoelingen blijft. De samenwerking gaat eendrachtig en de twijfels bij de universiteit zijn geheel verdwenen. Het moment dat het business- en marketingplan wordt gepresenteerd kan worden aangenomen om onderling informatie uit te wisselen. Er moet wel voor worden gewaakt de indruk te wekken dat het initiatief wordt overgenomen. Bovendien ontwikkelt de provincie zelf geen Scienceparken of bedrijventerreinen. Het uitgangspunt is dat Scienceparken niet onafhankelijk van elkaar moeten worden ontwikkeld, omdat dit niet goed is voor de kenniseconomie van het land. Er zijn geen plannen bekend om nieuwe gedeelten buiten de Uithof in gebruik te gaan nemen. In de huidige huisvestingsplannen van de universiteit voor de toekomst is ruimte over die men mede ter beschikking wil stellen voor dit soort projecten.

In het marketingplan zal uiteraard ook over de doelgroepen worden gesproken en dit komt dus nog aan de orde. Er moet inderdaad worden getracht om wat er aan productie in de regio is, ook te behouden. Binnen het Science Park zullen ook kleinere productiebedrijven komen.

Tweede termijn

De heer Van Bokkem wil graag op een volgend belangrijk beslismoment op een andere manier betrokken worden dan nu, om alsdan een fundamentele discussie te kunnen voeren.

De heer De Vries (D66) vreest dat er een probleem kan ontstaan omdat er, gekeken naar bedrijvigheid binnen MKB en wat op de universiteit aan technologie en kennis wordt ontwikkeld, sprake is van een enorm gat. In het kader van het economisch beleidsplan (kennisregio van Nederland) zal er meer dan alleen een Science Park nodig zijn om dit probleem aan te pakken. Er zal derhalve inhoudelijk over moeten worden doorgepraat.

De heer Bernard is het er absoluut niet mee eens dat de actie bij de universiteit blijft. Binnen de provincie is grote werkloosheid en de provincie moet daaraan werken; de actie moet volgens spreker derhalve bij de provincie liggen en zeker bij de gedeputeerde.

De heer Mik kan zich nauwelijks voorstellen dat hij nóg meer actie kan ondernemen dan hij de laatste maanden heeft gedaan. De provincie kan niet zelf een bedrijventerrein aanleggen, de gemeente en de universiteit wel. De functie van de provincie is om de partijen bij elkaar te brengen en hen voldoende gegevens aan te reiken om hen enthousiast te maken. Dit is precies wat is gebeurd, hetgeen tot nu toe succesvol is geweest. Het college en spreker zelf zullen bovenop het project blijven zitten.

De wens van de commissie om nader te praten over Science Park is goed begrepen en wellicht dat dit aan de hand van het marketingplan kan gebeuren (kenniseconomie als item, Science Park als case).

De voorzitter doet een ordevoorstel voor behandeling van de resterende agendapunten. Hij stelt voor agendapunt 10 (Statenwerkplan) te verschuiven naar de commissievergadering van 18 december a.s. Spreker vraagt de fracties hierbij nadrukkelijk om bij de voorbereiding alert te zijn op de onderdelen: competentie van GS en PS, de instrumentaria die men daarvoor wil inzetten, en de zaken die nog niet zijn ingevuld. Op deze drie aspecten – aangaande uiteraard alleen datgene wat binnen de commissie IME thuishoort - kan alsdan expliciet worden gereageerd.

De commissie gaat met dit voorstel akkoord.

Niets meer aan de orde zijnde, dankt de voorzitter de aanwezigen voor de inbreng en sluit om ca. 22.30 uur de vergadering.