

VERSLAG van de vergadering van de statencommissie Infrastructuur, Mobiliteit en Economie van 27 april 2006**Aanwezig:**

J.L.M.M. Damen (VVD, voorzitter), dr. G. Mik (gedeputeerde), mw.drs. M.C. Das (GroenLinks), drs. J.H. Gaaikema (D66), mw. D. Lamers-Tiecken (VVD), M. van der Kolk (PvdA), mr. A.G. van Malenstein (PvdA), mw. H. Nap (CDA), drs. W.M. van der Poel (CDA), E.E.M. Rateland (VVD), mr.drs. F.Th.M. Rohof (VVD), L. de Vries (SP), drs. R.E. de Vries (D66)

Van ambtelijke zijde aanwezig:

H. Schoen (adjunct griffier)

Afwezig:

A.J. van Bokkem (PvdA), ing. C. van Iersel met bericht (ChristenUnie), M.F. drs. J.A.J. Konings (VVD), J. Konijnenbelt (CDA), C.J. Van Tuijll (SGP), dr. R. Poort (adjunct griffier)

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom.

2. Mededelingen

- Bericht van verhindering is ontvangen van de heren Van Bokkem (PvdA), Konings(VVD), Konijnenbelt (CDA) en Van Tuijll (SGP).
- Op voorstel van de voorzitter wordt besloten namens de commissie IME een blijk van medeleven te sturen richting de heer Van Bokkem.
- Op voorstel van de voorzitter wordt besloten dat na afloop van deze vergadering een korte besloten vergadering zal plaatsvinden inzake de stand van zaken met betrekking tot de Verkenning Mobiliteit Utrecht.
- De voorzitter deelt mede dat het stuk ten behoeve van agendapunt 6, Pieken in de Delta, pas na 25 april jl. is toegezonden. Op grond hiervan stelt spreker voor de behandeling uit te stellen tot de volgende vergadering.
De heer De Vries (D66) pleit in dat geval voor een update van de informatie.
De heer Mik deelt mede dat de thans toegezonden stukken de meest actuele stand van zaken betreft.
De voorzitter concludeert dat de commissie ermee instemt de behandeling van dit onderwerp uit te stellen tot de volgende vergadering.
De heer De Vries (SP) hecht eraan op te merken dat hij het hele pakket stukken voor deze vergadering pas een week geleden heeft ontvangen. Mevrouw Nap geeft aan ze pas 6 dagen geleden te hebben ontvangen.
De voorzitter betreurt deze gang van zaken, omdat de afspraak is dat stukken minimaal 10 dagen voor de vergadering in bezit moeten zijn van de leden van de commissie. Hij zegt toe het vorenstaande aan de orde stellen in zijn overleg met de griffier.
- Met betrekking tot de brief van dhr. J.C.J. Bonarius inzake behandeling onveiligheid Maarsbergseweg deelt de voorzitter mede dat een woordvoerderoverleg heeft plaatsgevonden met de heer Mik. Naar aanleiding hiervan is een notitie opgesteld, dat met de woordvoerders zal worden besproken.

- Met betrekking tot de brief van dhr. T.J. van Eyden inzake melding geluidsoverlast deelt de voorzitter mede dat de brief ter beantwoording in handen is gesteld van GS en tevens in afschrift is gegaan naar de commissie WEM.
- De voorzitter deelt mede dat gedeputeerde Mik op verzoek van het CDA in deze vergadering een korte mondelinge toelichting zal geven over de stand van zaken met betrekking tot Randstadspoor. Door het CDA is eerder om agendering van dit onderwerp gevraagd, hetgeen ten onrechte tot op heden nog niet is gebeurd. Spreker stelt thans een korte behandeling voor om dit onderwerp vervolgens – conform de afspraken – te agenderen voor de volgende vergadering.

De heer Van der Poel memoreert dat dit onderwerp stond geagendeerd voor een vergadering van de commissie IME die niet is doorgedaan. Het CDA heeft naar aanleiding hiervan aangegeven dat zij hecht aan nader overleg met de gedeputeerde voordat de overeenkomst zou worden ondertekend. Het CDA heeft begrepen, dat inmiddels een bijeenkomst heeft plaatsgevonden op 18 april jl.

De heer Mik bevestigt dat dit onderwerp eerder is geagendeerd. Achteraf bekeken bleek dit te prematuur, omdat de onderhandelingen over het contract op dat moment nog niet waren afgerond. Er is op het laatste moment een ‘kink’ in de kabel gekomen op grond waarvan vorige week een nieuw besluit is genomen, dat overigens nagenoeg gelijk is aan het oude besluit. Dat besluit is inmiddels naar de commissie toegezonden en zal voor de volgende vergadering worden geagendeerd. Vooruitlopende daarop licht spreker toe, dat een flinke stap vooruit is gemaakt. Er is met de NS intensief overleg gevoerd over de businesscase Breukelen (de lijn Breukelen – Utrecht). Met de NS is overeengekomen dat de trein vier keer per uur zal stoppen in Breukelen op Randstadspoorfrequentie. Aan de extra kosten die dit voor de NS meebrengt zal de regio, met name de provincie, mee betalen. Indien het vorenstaande niet zou zijn overeengekomen, zou een en ander niet voor 2015 tot stand zijn gebracht. Voor de regio betreft het op zich een budgettair neutrale operatie, omdat tegelijkertijd met de NS is afgesproken dat het buslijnnet gaat ‘feederen’ op Breukelen. Het heeft geen zin bus- en NS-lijnen evenwijdig aan elkaar te laten rijden. Een en ander heeft wel tot gevolg dat de reiziger een keer extra moet overstappen in Breukelen (van de bus op de trein). De totale reistijd op de routes wordt echter sterk verkleind. Bovendien neemt het aantal OV reizigers belangrijk toe, hetgeen feitelijk de doelstelling is van Randstadspoor. Voorts zijn afspraken gemaakt over station Lage Weide. Er wordt bij de bedrijven een actie gevoerd 1600 jaar kaarten af te nemen, waarmee het voor de NS financieel haalbaar wordt daar te stoppen. Deze actie wordt met name door het BRU en de stad Utrecht getrokken. Indien het aantal jaar kaarten de komende jaren onder het aantal van 1600 zakt, garanderen het BRU en de stad Utrecht de meerkosten te dekken.

Er wordt ook gewerkt aan de businesscase voor het hele Randstadspoor. Dat wordt dit jaar afgerond. Voorgestaan wordt dat in 2008 overal frequenties tussen de 4 en 6 keer per uur worden gereden. Hiertoe is inmiddels een contract getekend tussen de NS en de betrokken partijen.

De heer Rohof spreekt in de eerste plaats zijn waardering uit voor het bereikte resultaat. De keerzijde is echter wel, dat busverbindingen verslechteren. In dit kader hebben de VVD enige bezorgde berichten bereikt, waarover zij in de volgende vergadering graag van gedachten wil wisselen.

Mw. Nap steunt het betoog van de VVD. Zij vraagt zich echter af wat hieraan nog kan worden gedaan nu de overeenkomst al op 18 april jl. is ondertekend.

De heer Mik zet uiteen, dat het ondertekenen van de overeenkomst behoort tot de bevoegdheid van GS. In de volgende vergadering zal spreker in deze trachten de

commissie te overtuigen dat sprake is van een enorme verbetering. Dit laat onverlet dat PS daarin verandering kan brengen omdat zij de kaders voor de concessieverlening bepalen. Binnen die kaders stellen GS het bestek vast. Overigens wordt de eventuele verandering van het bussennet pas na 2008 doorgevoerd omdat de concessie tot die tijd doorloopt.

De heer Van der Poel pleit ervoor de commissie ten behoeve van de behandeling in de volgende vergadering zo uitvoerig mogelijk te informeren over de eventuele gevolgen voor de busfrequenties en de financiële en procedure gevolgen indien PS anders zouden willen besluiten, hetgeen door de heer Mik wordt toegezegd.

- In verband met de zwaarte van de onderwerpen die voor de vergadering van 22 juni a.s. staan gepland, wordt op voorstel van de voorzitter besloten de aanvang van deze vergadering te vervroegen naar 19.00 uur.

3. Vaststellen van het verslag van 2 maart 2006 + geactualiseerde lijst van toezeggingen

Het verslag wordt conform vastgesteld.

Geactualiseerde lijst van toezeggingen

De punten 2 en 4 kunnen worden afgevoerd.

Met betrekking tot punt 3 is de commissie geïnformeerd over de evaluatie Winkelbus Amersfoort; het vervolgetraject komt in november aan de orde.

De heer Rohof heeft in de pers gelezen, dat GS voornemens zijn in dit kader ook iets met Wijk bij Duurstede te gaan doen. Spreker informeert of dit ook in november aan de orde komt.

De heer Mik bevestigt het vorenstaande. De 9 mogelijkheden die in de evaluatie worden genoemd zullen worden doorgerekend en vervolgens aan de commissie worden voorgelegd.

Termijnagenda

De voorzitter deelt mede dat in het Presidium is gesproken over de termijnagenda tot het einde van de zittingsperiode. Het is de bedoeling, dat de definitieve termijnagenda zo spoedig mogelijk wordt opgesteld. Indien de leden nog suggesties hebben ten aanzien van onderwerpen die zij besproken willen hebben, verzoekt hij dit zo snel mogelijk kenbaar te maken.

Tot slot deelt spreker mede te zijn benaderd door GL en PvdA met de vraag waarom binnen de commissie IME nog geen aandacht is besteed aan het onderwerp Groene Werklandschappen. Spreker wijst er in deze op, dat het aan de commissie is aan te geven wanneer zij dit onderwerp aan de orde wil hebben.

TER BESPREKING

Portefeuillehouders dr. G. Mik

4. PS-voorstel Voorjaarsnota 2006

De heer Van der Poel constateert in de Voorjaarsnota voor wat betreft de IME onderwerpen een gecontroleerde uitvoering, hetgeen het CDA verheugt. Anderzijds geeft de inhoud het gevoel dat een en ander voortkabbelt tot het einde van de zittingperiode. Er komt weliswaar nog een aantal notities maar de sprankeling ontbreekt. Die sprankeling zou bijvoorbeeld hebben kunnen zitten in het breder trekken van de voorstellen rondom breedband zoals wat wordt gedaan met breedband infrastructuur in de toekomst? Hoe wordt ingespeeld op nieuwe wireless mogelijkheden? Wordt internet gratis aan iedereen aangeboden?

Het CDA zal bij de behandeling in de staten nader terugkomen op dynamisch vervoersmanagement.

Het CDA informeert naar de inhoud van de kennisagenda en wanneer deze tegemoet kan worden gezien. Grote zorg van het CDA is dat een en ander erg institutioneel wordt belegd en te weinig zichtbaar is voor het midden- en kleinbedrijf en de burgers.

Met betrekking tot het Verkeers- en Vervoersmanagement pleit het CDA voor het ontwikkelen van meer voorstellen op basis van de 'Luteijn-aanpak'. De inspanningen die nu worden verricht zijn pas op de langere termijn zichtbaar. Het op kortere termijn optimaliseren van het regionaal wegennetwerk levert mogelijkserwijs een bijdrage aan een betere doorstroming.

Het CDA acht € 1 miljoen voor de stimulering breedband infrastructuur (5.1) een fors bedrag. Geïnformeerd wordt naar de inhoud van de studie naar de stand van zaken op het gebied van breedband in de provincie en de verdere ontwikkelingsmogelijkheden.

De heer Van Malensteyn deelt mede, dat de PvdA zich in grote lijnen aansluit bij het betoog van het CDA.

De zin in de oplegnotitie dat er geen echt fundamentele beleidsontwikkelingen zijn bevreemdtd de PvdA. Deze zijn er wel degelijk op het gebied van de mobiliteit. De provincie dreigt in deze achter de feiten aan te lopen. De PvdA is zich ervan bewust dat bepaalde zaken landelijk spelen en niet door de provincie kunnen worden opgelost. Geconstateerd wordt echter dat drie overheidsorganen zich bezighouden met de uitwerking van de voorstellen van de Commissie Luteijn. Mede in het kader van mogelijke decentralisatie van Rijkstaken pleit de PvdA ervoor samenwerking tussen genoemde overheidsorganen te bevorderen, zodat de lijnen korter worden.

De PvdA informeert hoe het project spoor kruisingen bij Maarsbergen, Driebergen-Zeist en Bunnik (blz. 27) zich verhoudt ten opzichte van de plannen van Rijkswaterstaat met betrekking tot de verbreding van de A12. Voorts wordt in deze geïnformeerd naar de stand van zaken met betrekking tot het al in 2001 aangekondigde Wegaanpassingsbesluit. Spreker maakt van deze gelegenheid gebruik op te merken dat de PvdA met verbazing kennis heeft genomen van de opmerking in de Notitie stand van zaken Spoor kruisingen Bunnik, Driegergen-Zeist en Maarsbergen (agendapunt 12), waarin ter zake de A12 staat dat de problematiek rond de luchtkwaliteit opgelost lijkt. In de visie van de PvdA is dat niet het geval en zijn er nog veel burgers langs de A12 die zich daarover zorgen maken.

In het kader van de stimulering breedbandinfrastructuur (blz. 27) informeert de PvdA wat bedoeld wordt met vraagbundeling van burgers en bedrijven.

De heer Rohof sluit zich aan bij het betoog van voorgaande sprekers met betrekking tot de vraag wat het ambitieniveau in deze Voorjaarsnota is als het gaat om het Verkeers- en Vervoersbeleid. Het is helder dat er veel gebeurt. In de Voorjaarsnota wordt nadrukkelijk aangegeven dat hard wordt gewerkt aan de Noordvleugelstudie. Bekend is dat bij het Rijk middelen worden gereserveerd om de eventuele voornemens te kunnen uitvoeren. Indien de provincie in deze een gebiedsgerichte aanpak en integrale benadering voorstaat, kan de VVD zich voorstellen dat ook de provincie financiële middelen beschikbaar stelt.

Gelet op het positieve financieel perspectief van de provincie vraagt de VVD zich af waarom in de Voorjaarsnota geen enkele claim is opgenomen ten aanzien van toekomstige ontwikkelingen.

De VVD informeert naar de overwegingen om – in tegenstelling tot de afspraken die daarover zijn gemaakt – voor te stellen ook na 2007 nog een financiële bijdrage te leveren aan het Plassenschap Loosdrecht terwijl het gebied nu buiten de provincie Utrecht ligt.

Met betrekking tot de stimulering breedbandinfrastructuur sluit de VVD zich aan bij het betoog van voorgaande sprekers.

De VVD informeert of de kosten voor het ondersteunend onderzoek voor Driebergen te maken heeft met het inpassen van regionale wensen.

De VVD informeert of de extra € 102.000 voor de afstandsbediening Eembruggen niet had moeten worden meegenomen in Agenda 2010.

Mevrouw Das informeert naar de reden dat het op afstand besturen van de Eembruggen zo weinig scheelt in de exploitatie.

GroenLinks kan zich vinden in de extra claim voor het beheer en onderhoud van wegen (blz. 25). Het heeft GroenLinks wel enigszins verbaasd omdat in het kader van Kwatta nog een voorstel voorlag, waarin stond dat op dit onderdeel zonder problemen kon worden bezuinigd. GroenLinks staat echter op het standpunten dat structurele kosten uit structurele middelen moeten komen. Geïnformeerd wordt of het budget beheer en onderhoud wegen inclusief fietspaden is overeenkomstig de normen die nu uit de fietsbalans zijn gekomen.

Geïnformeerd wordt of niet meer geld kan worden uitgetrokken voor verkeersveiligheid zodat verbeteringen op dit punt sneller kunnen worden aangepakt dan het tempo dat in SMPU is voorzien. Spreekster onderbouwt haar voorstel door te wijzen op een artikel in het UN waarin op basis van de tussenstand van de analyse verkeersdoden is geconstateerd dat het aantal verkeersdoden in de provincie Utrecht ten opzichte van vorig jaar weer enigszins is gestegen. GroenLinks pleit ervoor dit onderwerp een keer afzonderlijk in de commissie te behandelen, zodra de analyse volledig is afgerond.

Met betrekking tot de Kenniseconomie pleit GroenLinks voor aandacht voor de creative industry mede gelet op het feit dat de stad Utrecht de meest populaire stad onder jongeren is om te wonen.

De heer De Vries (D66) merkt ter zake het programma Economische zaken op dat geen sprake is van ambitie. Het is voortkabbelen beleid. D66 mist een visie met betrekking tot kenniseconomie en innovatie. Op blz. 6 wordt wel gezegd dat een belangrijke stap voorwaarts zal worden gezet in het kader van Pieken in de Delta en de EFRO. Opgemerkt wordt dat het IPO een belangrijke rol ziet voor het middenbestuur. Het is een ieder echter bekend dat het IPO het zwakke broertje is van de VNG en wat dat betreft daarvan niet heel veel mag worden verwacht. D66 is van mening dat de provincie ten aanzien van dit beleid veel meer haar eigen koers moet varen en, los van Amsterdam en de Noordvleugel, een eigen visie moet ontwikkelen. D66 pleit ervoor aan te haken op de presentatie van de heer Groen, die heeft aangegeven dat een volgende fase moet worden ontwikkeld met de Taskforce richting een kennismaatschappij die veel meer vorm kan geven aan hoe hier met kenniseconomie en innovatie in de provincie aan de slag kan worden gegaan. Het is van belang dat de Utrechtse economische positie veel structureler wordt aangepakt. D66 sluit zich aan bij de opmerking van GroenLinks over de creative industry.

D66 staat op het standpunt van breedband infrastructuur een zaak is van marktpartijen. De provincie moet zich niet op dat gebied begeven. Zeker niet als daarmee verwachtingen worden geschept dat verschillende maatschappelijke knelpunten worden opgelost.

Desgevraagd door heer Van der Poel antwoordt spreker, dat indien marktpartijen geen glasvezel aanleggen er vaak andere, goedkopere, alternatieven zijn die ook goed functioneren. De provincie moet zich afvragen of zij als overheid zoveel geld moet investeren in een product waaraan wellicht geen behoefte bestaat omdat er een beter alternatief is. Daarnaast heeft D66 moeite met het feit dat € 1 miljoen wordt gevraagd terwijl nog een studie moet plaatsvinden. D66 acht dit prematuur.

Geïnformeerd wordt waaraan het bedrag van € 1,5 miljoen voor innovatie (blz. 31) wordt besteed.

D66 is voorts van mening dat uit de passage over de Kennisagenda geen ambitie om door te gaan blijkt.

De heer Gaaijkema vestigt de aandacht op de N201 omleiding Uithoorn (blz. 24). In de eerste plaats merkt spreker op dat Uithoorn niet onder de provincie Utrecht valt. In de tweede plaats kan spreker zich daar geen ecodeuct voorstellen.

Spreker memoreert dat ter zake het stationsgebied Driebergen een aantal jaren geleden een motie is ingediend, die statenbreed is ondersteund, om te bekijken of de ongelijkvloerse spoorwegovergang niet versneld kan worden gerealiseerd. D66 informeert wanneer de resultaten van de eerste fase van dit onderzoek tegemoet kunnen worden gezien. D66 mist in de Voorjaarsnota in deze eventuele financiële middelen.

D66 sluit zich aan bij de opmerking van GroenLinks over het extra budget voor beheer en onderhoud van wegen (blz. 34).

De heer De Vries (SP) sluit zich in grote lijnen aan bij voorgaande sprekers. De SP heeft geen moeite met de € 1 miljoen extra voor het beheer en onderhoud van wegen, maar pleit in dat geval ook voor een structureel hoger bedrag voor de exploitatie van het openbaar vervoer zodat een kwaliteitsslag kan worden gemaakt.

Het meest opvallende in de Voorjaarsnota is de aankondiging van enorme investeringen in de dienstverlening, die vervolgens in het kader van de Voorjaarsnota niet verder worden uitgewerkt. De SP kan zich voorstellen dat hierbij wordt gedacht aan het openbaar vervoer.

De SP heeft moeite met het verdienen van € 20.000 middels afstandsbediening Eembruggen, omdat dit ten koste gaat van arbeidsplaatsen.

De SP mist in de Voorjaarsnota het vermelden van zaken zoals de dienstreizen naar China. De SP mist tevens de uitvoering van het goederenvervoer waarop statenbreed al verschillende keren is aangedrongen. Alles bevindt zich nog steeds in een studiefase.

De heer Mik constateert een discussie over de status van de Voorjaarsnota. Die discussie dient echter in de commissie BEM te worden gevoerd. In de visie van spreker moet de Voorjaarsnota vooral een instrument zijn om richting GS signalen te kunnen afgeven ter voorbereiding van de begroting. Het gevoel dat verschillende fracties hebben geuit over de inhoud van de Voorjaarsnota kan spreker zich voorstellen. De provincie is met een aantal grote zaken bezig, hetgeen redelijk op schema ligt. De Verkenning Mobiliteit Utrecht, waarin goed wordt samengewerkt met het Rijk, is een hele belangrijke stap vooruit. Randstadspoor, waarvoor hele belangrijke stappen worden gezet, wordt uitgevoerd. Met het TFI is een forse impuls gegeven aan de innovatieve ontwikkeling van deze regio. In tegenstelling tot vroeger kunnen de verschillende partijen zich in deze inmiddels snel vinden en is sprake van constructief overleg.

Het verheugt spreker dat de commissie met dezelfde onderwerpen komt waarop GS aan het inzetten zijn. Stimulering breedbandinfrastructuur is één van de onderwerpen waarop in het kader van de Begroting uitvoerig zal worden teruggekomen. De studie naar de stand van zaken op het gebied van breedband in de provincie en de verdere ontwikkelingsmogelijkheden is afgerond en zal – nadat het in GS is besproken – aan de commissie worden toegezonden. Op basis daarvan kan de discussie worden gevoerd wat de provincie al dan niet zou moeten doen op dit gebied. Vooruitlopende hierop blijkt uit de studie dat de provincie Utrecht geen gebrek aan infrastructuur heeft op het gebied van glasvezel en andere verbindingen. Het probleem ligt met name bij de grote versnippering in het gebruik daarvan. Dat vraagt coördinatie en op dat punt zou een rol kunnen zijn weggelegd voor de provincie. Daar ligt ook de diepere betekenis van de term vraagbundeling. Indien een aantal gebruikers met een zelfde soort doelstelling met elkaar kan worden gebundeld, kan een behoorlijke slag worden gemaakt. In de studie wordt op dat punt een aantal suggesties gedaan. Desgevraagd door mevrouw Lamers antwoordt spreker dat hij meent dat het wireless aspect in genoemde studie is meegenomen.

De heer De Vries (D66) merkt op dat € 1 miljoen wordt gevraagd voor verschillende maatschappelijke knelpunten waarbij specifiek ouderenzorg en onderwijs worden genoemd. Spreker hoort hierover niets in het betoog van de gedeputeerde.

De heer Mik licht toe dat ouderenzorg en onderwijs integraal zijn opgenomen in de stimulering breedbandinfrastructuur. Ter illustratie wijst hij op Domotica dat één van de toepassingsvormen van breedband is. Een Voorjaarsnota is geen Begroting. Indien GS aangeven daarvoor € 1 miljoen te willen uittrekken zijn het PS die daarover in november beslissen.

Onder leiding van een hoogleraar ICT bekijkt de provincie Utrecht in samenwerking met o.a. Rijkswaterstaat, bedrijfsleven of door middel van dynamisch vervoersmanagement de doorstroming kan worden verbeterd door op een slimmere manier met het hoofd- en het onderliggende wegennet om te gaan. De voorstellen die thans worden voorbereid, zullen te zijner tijd aan de commissie worden voorgelegd.

Via Pieken in de Delta wordt nogal wat werk verricht om de Kennisagenda op een rij te zetten. In de desbetreffende notitie staat welke thema's worden gekozen om de € 42 miljoen op een goede wijze te besteden. Er wordt nog bekeken of een specifieke Utrechtse Kennisagenda moet worden opgesteld. Hierbij hoort de discussie op welke wijze projecten van de plank kunnen worden gehaald. Creative industry is een belangrijk item. Op grond van de criteria heeft Utrecht grote kansen. Met die constatering is nog geen sprake van concrete projecten. Daarover wordt thans met TFI en andere partners zoals KvK en BRU gesproken. Diezelfde discussie over het van de grond krijgen van projecten vindt plaats in Pieken in de Delta.

Het dynamisch verkeersmanagement is voortgekomen uit de commissie Luteijn. De commissie Luteijn is een groot succes geweest in deze regio. De quickwins zijn nagenoeg uitgevoerd. Eén van de onderwerpen, waarmee thans voortvarend wordt doorgegaan, is dynamisch verkeersmanagement. De betrokken partijen werken op dit punt uitstekend samen. De stand van zaken met betrekking tot de ongelijkvloerse spoor kruisingen Bunnik, Driebergen-Zeist en Maarsbergen is terug te vinden in de notitie die ter kennisneming is toegezonden (agendapunt 12). Er wordt overigens niet gezegd dat de problematiek van de luchtkwaliteit is opgelost. Het leek erop dat op Rijksniveau wettelijk in de verhouding tussen het verbeteren van de luchtkwaliteit en de RO-maatregelen een paar stappen verder was gekomen. Op dit moment geldt bij de verbreding van de A12 voor de spitsstroken nog steeds hetzelfde milieuprobleem.

Met betrekking tot de ongelijkvloerse spoor kruising Driebergen-Zeist is een belangrijke stap voorwaarts gezet. Over hetgeen daar moet worden gerealiseerd, een convenant op welke wijze dat moet worden geregeld en de financiën is overeenstemming bereikt tussen alle partijen inclusief het Rijk.

Desgevraagd door de heer Van Malenstein deelt spreker mede op dit moment geen zicht te hebben op hoe het project ongelijkvloerse spoor kruisingen zich verhoudt tot de verbreding van de A12.

Spreker deelt mede dat ook binnen GS is gesproken over de vraag of in de Voorjaarsnota al iets zou moeten worden gezegd over het reserveren van financiële middelen voor de Verkenning Mobiliteit. Er is voor gekozen dit niet te doen, omdat dit voor andere partijen bijv. het Rijk aanleiding zou kunnen zijn daarvoor minder te reserveren. Dat de provincie op dit punt een taak heeft is evident.

GS hebben het Collegebesluit dat een aantal jaren geleden is genomen met betrekking tot het Plassenschap Loosdrecht herroepen, omdat het terugtrekken uit het Plassenschap door de provincies Utrecht en Noord-Holland waarschijnlijk tot gevolg zou hebben dat het Plassenschap zou worden opgeheven. Dit zou betekenen dat de voorzieningen, die nu door het Plassenschap worden onderhouden, terugvallen naar de gemeenten w.o. Breukelen. De

gemeente Breukelen zal in dat geval bij de provincie aankloppen, omdat zij die kosten niet zelf kunnen dragen. Daarbij komt dat er in dat geval geen infrastructuur meer is om de recreatievoorzieningen daar te onderhouden. GS hebben voor de continuering van de bijdrage wel de voorwaarde gesteld dat ook de provincie Noord-Holland hun destijds genomen besluit moeten intrekken en het grootste deel moeten bijdragen aan het Plassenschap. Noord-Holland heeft daarmee ingestemd.

De € 330.000 ter zake Driebergen betreffend met name projectkosten die voor de regio worden gemaakt omdat de provincie het voortouw heeft genomen bij Driebergen-Zeist. Overigens is ook aan de gemeenten gevraagd daarin bij te dragen.

Met betrekking tot de claim ten aanzien van het beheer en onderhoud van de wegen memoreert spreker dat in het kader van de behandeling van de vorige Begroting al is gediscussieerd over het feit dat meer geld nodig zou zijn. Spreker bevestigt dat in de Kwatta discussie mogelijke bezuinigingen op dit punt aan de orde zijn geweest. Op grond van een inventarisatie van de onderhoudsituatie en de progressie daarin is echter geconcludeerd, dat indien op deze wijze wordt voortgegaan de wegen verslechteren en een inhaalslag zal moeten worden gemaakt. Met € 1 miljoen wordt nog niet het voorgestane topniveau bereikt maar wel voldaan aan een redelijk aanvaardbaar onderhoudsniveau.

GS hebben ter zake de verkeersveiligheid de cijfers gezien die landelijk door de Minister zijn gepresenteerd. Spreker onderschrijft dat ten opzichte van vorig jaar sprake is van een lichte stijging van het aantal verkeersdoden. Het aantal niet dodelijke slachtoffers laat een behoorlijke stijging zien (20%). Deze ongevallen gebeuren met name in de gemeenten Woerden en Utrecht. Op dit moment is nog geen onderscheid gemaakt tussen gemeentelijke, provinciale en rijkswegen. Zodra dat onderscheid is gemaakt, hetgeen later dit jaar gebeurt, kan de provincie een en ander analyseren en daaraan conclusies verbinden. Dit is overigens een van de zaken waar PS in het kader van de actualisatie van het SMPU ook zelf naar kunnen kijken.

Er wordt hard gewerkt alle veiligheidsprojecten uit te voeren. Eén van de veiligheidsprojecten is om de snelheid op de parallelwegen van de provinciale wegen terug te brengen van 80 naar 60 km. Een aanpassingsbesluit is in voorbereiding.

In het Stimuleringsfonds zit nog € 1,5 miljoen niet besteed voor Kenniseconomie. Spreker zou dit bedrag graag willen aanwenden voor het SciencePark. Over de stand van zaken Science Park is de commissie geïnformeerd middels een schrijven. Korthedshalve zij verwezen naar de inhoud.

De heer De Vries (D66) deelt mede dat hij naar aanleiding van de informatie over de stand van zaken een aantal vragen heeft. Hij zal deze schriftelijk indienen, zodat hierop bij een volgende gelegenheid nader kan worden teruggekomen.

De heer Mik merkt op dat zowel de kwaliteitsslag openbaar vervoer als het onderhoud en beheer van wegen aandacht verdienen. Het BDU biedt een aantal mogelijkheden iets aan het openbaar vervoer te doen. Ter illustratie wijst spreker op de buurtbus en Randstadspoor.

De heer Kok licht toe dat in het kader van de omleiding van de N201 (Uithoorn richting Mijdrecht) een aantal ecologische voorzieningen moeten worden getroffen. Het betreft geen ecoduct. De omleiding ligt op Utrechts grondgebied, zodat deze voorzieningen voor rekening komen van de provincie Utrecht.

In de € 1 miljoen voor infrastructuur zitten de quickwins. Het aangeleverde programma is nog niet geanalyseerd. Op dit moment is nog niet te overzien of alle maatregelen, die daaruit zullen voortkomen, kunnen worden gedekt binnen de € 1 miljoen. Daar wordt nog nader op teruggekomen.

De investering Eembruggen is bij de besluitvorming rond de fietsbrug over de Eem een punt van afweging geweest. De afstandbediening Eembruggen was op dat moment echter nog in voorbereiding. GS hebben expliciet besloten dat onderdeel er op dat moment uit te lichten.

Ook in het geval van automatisering zijn nog steeds mensen nodig om de bruggen te bedienen. Het gebeurt echter op een efficiëntere manier. Dat lijkt op korte termijn wellicht een beperkte winst. Uiteindelijk is het voordeliger in de vaste kosten. Er kan een aantal dienstwoningen worden verkocht. Dat geld valt weer terug in de algemene middelen. Op langere termijn is wel degelijk sprake van een goede investering.

De voorzitter constateert dat de vragen over de Voorjaarsnota in voldoende mate zijn beantwoord. Hij memoreert dat in het Fractievoorzitterconvent is afgesproken de discussie over de politieke onderwerpen in de Staten te voeren.

5. Begrotingswijziging t.b.v. de aankoop en ingebruikname van een nieuw provinciaal steunpunt wegenbeheer in Huis ter Heide

Mevrouw Das verzoekt om een nadere toelichting ten aanzien van de post vermindering personele lasten.

Mevrouw Lamers informeert waarom is gekozen voor dit pand.

De heer De Vries (SP) sluit zich aan bij de vraag van de GroenLinks ten aanzien van de personele consequenties.

De heer Gaaikema deelt mede dat D66 zich inhoudelijk kan vinden in het voorstel. De financiële constructie komt wat ingewikkeld over.

De heer Van der Kolk merkt op dat de PvdA de voorgestane kwaliteits- en efficiencyverbetering er niet uit haalt, terwijl het wel veel geld extra kost. Voor het overige sluit de PvdA zich aan bij de vragen van voorgaande sprekers.

Mevrouw Nap deelt mede dat het CDA zich aansluit bij de vragen van voorgaande sprekers.

De heer Mik licht toe dat het financieel ingewikkeld is, omdat veel structurele en incidentele bedragen door elkaar lopen. Per saldo kost het echter niet meer geld. Hierbij zij echter opgemerkt dat het niet wordt gedaan omdat het meer of minder kost, maar om een bepaalde beweging tot stand te brengen.

De heer Kok licht toe dat al langer werd gezocht naar een mogelijkheid om de kantons verder op te schalen. Dat is de kern van het verhaal. Er is gezocht naar een sterk steunpunt aan de oostelijke- en aan de westelijke kant van Utrecht met een volume dat past bij de huidige methodiek van aanpak van een en ander. Dat vraagt een bepaalde operationele schaal. De schaal van de kantons Woudenberg en Soest waren in feite te klein. Er is eerder sprake geweest van een opschaling (van 6 naar 3 en nu van 3 naar 2). Het is derhalve een beweging die al langer gaande is. De provincie heeft het goede moment afgewacht. Het pand kwam vrij en had bij Rijkswaterstaat precies dezelfde functie. Het pand is aan de grote kant. Het wordt echter gezien als een investering in de toekomst omdat de provincie verwacht in het kader van de ICT op termijn meer ruimte nodig te hebben. In de tussentijd wordt de ruimte die over is tijdelijk verhuurd. In personele zin moet worden meegegaan met de maatschappelijke ontwikkeling. De kantonier van 10 jaar terug is niet mee de kantonier van vandaag. Deze beweging, die al in 2000 is ingezet, wordt thans afgemaakt. Dat gebeurt langs natuurlijke weg. Er vinden geen gedwongen ontslagen plaats. De € 5 ton is nodig voor een goede sociale afwikkeling. Met voornoemde beweging wordt centralisatie van taken en functies bereikt. De provincie wordt daarmee minder kwetsbaar. Tegelijkertijd wordt getracht in de personele sfeer een kwalitatieve slag te maken.

De voorzitter concludeert dat de commissie zich kan vinden in het onderhavige voorstel en ermee instemt dat het als sterstuk naar de staten gaat.

6. Pieken in de Delta

De behandeling is uitgesteld tot de volgende vergadering.

7. OV-fiets

Mevrouw Das zet uiteen dat GroenLinks zeer tevreden is met dit voorstel. Wellicht verdient het aanbeveling het project in 2007 te evalueren om te kijken of meer budget nodig is dat wellicht nog uit Op de Fiets kan komen of andere SMPU budgetten. GroenLinks zou zich kunnen voorstellen dat de eigen bijdrage van de gemeente, zeker als het gaat om de locaties op korte termijn, een probleem oplevert. De gemeente heeft dit voorstel niet verwacht en heeft hiervoor wellicht vooraf geen bedrag kunnen reserveren. Mogelijk is dat geval als het gaat om een zeer kansrijke locatie voorfinanciering door de provincie een optie. Tot slot verneemt GroenLinks graag wanneer het eerste punt opengaat.

De heer De Vries (SP) deelt mede dat de SP tevreden is met dit voorstel. Een verbinding tussen het OV en het fietsgebruik wordt zeer nuttig geacht om het vervoersprobleem op te lossen. Graag had de SP gezien dat van een dergelijk voorstel gebruik was gemaakt om ook de recreatieve functie van de fiets te stimuleren. Dit voorstel spitst zich met name toe op het oosten van de provincie (de Heuvelrug). De SP kan zich voorstellen dat de locaties voor uitgiftepunten wordt uitgebreid met bijvoorbeeld IJsselstein, Bodegraven, Montfoort, Oudewater. De SP mist bij de genoemde betrokken partijen de provincie.

De heer Mik deelt mede, dat de provincie automatisch betrokken partij is vanwege de financiële middelen.

De heer Gaaijkema deelt mede dat D66 zich inhoudelijk kan vinden in het voorstel. D66 ziet de openstelling van de 9 of 10 locaties met vertrouwen tegemoet. Er zit wel een aantal slordigheden in de notitie. Er wordt bijvoorbeeld 10 locaties genoemd en vervolgens gesproken over 9 locaties. Met betrekking tot de financiering lijkt het alsof gelden van 2006 naar 2007 worden doorgeschoven gelet op de verhouding van de te openen punten (3 in 2006 en 6/7 in 2007). Het was de bedoeling dat te voorkomen.

De heer Rateland merkt in reactie op het betoog van de SP op er geen voorstander van te zijn te investeren in locaties die buiten de provincie Utrecht vallen (Bodegraven) en het recreatief fietsen erbij te betrekken. Ten aanzien van het laatst moet worden gewaakt voor concurrentievervalsing. De VVD kan zich vinden in het onderhavige voorstel. Hierbij zij wel opgemerkt dat de VVD cofinanciering als belangrijke voorwaarde stelt. Op blz. 2 van het voorstel staat dat de provincie het initiatief heeft genomen. De VVD had zich kunnen voorstellen dat de OV-fiets met een begroting was gekomen waaruit zou blijken dat zij extra geld nodig zouden hebben, dat de provincie gedeeltelijk voor haar rekening zou hebben genomen. Nu lijkt het alsof de provincie het heeft verzonnen, daarna is gaan praten met OV-fiets op basis waarvan het onderhavige voorstel voorligt. Verzocht wordt om een nadere toelichting.

De heer De Vries (SP) informeert waarom een fiets voor recreatieve doeleinden concurrentievervalsing in de hand zou werken.

De heer Rateland licht toe dat de commerciële fietsverhuurbedrijven bij de stations vaak ook de lokale fietsmakers zijn. Indien daar gesubsidieerde fietsen voor recreatieve doeleinden komen te staan, ligt die prijs wellicht lager dan de prijzen die de lokale ondernemer voor het verhuren van een fiets moet berekenen.

De heer Van der Kolk merkt op dat de markt hier zijn werk juist niet doet, omdat op de aangegeven plekken geen commerciële of door de NS gesubsidieerde fietsenstalling is. De PvdA is tevreden met het onderhavige voorstel. Geïnfomeerd wordt of Maarn eventueel als locatie kan worden toegevoegd.

Mevrouw Nap deelt mede, dat het CDA zeer tevreden is over dit voorstel. In het voorstel staat, dat de planning mede afhankelijk is van de bereidheid van gemeenten en BRU tot medefinanciering. Het CDA informeert of alleen de planning daarvan afhankelijk is of de hele uitvoering. Het CDA informeert in hoeverre de OV-fiets een bedreiging is voor de buslijnen.

De heer Mik is van mening, dat ten aanzien van de tot standkoming van dit voorstel sprake is geweest van een goed samenspel tussen PS en GS. Gemeenten moeten bijdragen. In het voorstel wordt een vorm van stimuleringssubsidie voorgesteld. Onderhandelingen met gemeenten over fietsprojecten lopen in algemene zin moeizaam. Spreker verwacht derhalve nog wel gesprekken die de voortgang kunnen beïnvloeden. Spreker plaatst een kanttekening bij de vraag of gekozen moet worden voor voorfinanciering door de provincie. Elke gemeente kan in wezen zelf voorfinancieren op grond van de investeringsplanning. De locatie is gebonden aan treinstations. Daarmee wil spreker niet zeggen dat elders het fietsen niet zou moeten worden bevorderd. Dat gebeurt ook in het kader van het Agenda 2010 project. Spreker is persoonlijk van mening dat de provincie hiermee een onvolledige markt beïnvloedt en geen sprake is van concurrentievervalsing. Het is spreker niet bekend of de OV-fiets een bedreiging is voor buslijnen. Het lijkt hem overigens geen reden om het niet te doen. Het streven is erop gericht zoveel mogelijk alternatieve vormen van vervoer te bieden voor de auto. De OV-fiets wordt tot 1-1-2007 door Pro Rail gesubsidieerd. Het initiatief ligt niet bij de provincie; de provincie neemt het als het ware gedeeltelijk over. De provincie zal OV-fiets, de initiatiefnemer van dit idee, niet verdringen. In de notitie voor de commissie heeft spreker willen aangeven dat de provincie hierin actief wil optreden. Alle stations zijn gescreend. Of Maarn hieraan zou kunnen worden toegevoegd, durft spreker niet te zeggen.

De voorzitter concludeert, dat de commissie zich kan vinden in het onderhavige voorstel.

8. Antwoorden op vragen notitie stimuleren van het goederenvervoer over water

De heer Gaaijkema memoreert dat bij de behandeling van de SMPU in 2003 een motie is ingediend om met name te gaan kijken naar een integrale visie op het gebied van goederenvervoer. De motie is door GS overgenomen. Begin 2005 hebben PS een visie voorgelegd gekregen van GS. Bevestigd werd dat in 2020 sprake zou zijn van een verdubbeling van het goederenvervoer. Tevens werd aangegeven dat het aantal vrachtwagens bij ongewijzigd beleid zou verdubbelen. Een ontwikkeling die D66 zorgen baart. Dat heeft niet alleen gevolgen voor de files op de weg. Het heeft ook een drastische verslechtering van de luchtkwaliteit tot gevolg ondanks de maatregelen op het gebied van roetfilters.

De heer De Vries (SP) betwijfelt of meer inzet van de binnenvaart zal bijdragen aan een mindere roetuitstoot. Hij heeft niet de indruk dat de binnenvaart iets doet aan roetfilters of schone brandstoffen.

De heer Gaaijkema vervolgt dat in 2005 is geopperd te kijken naar goederenvervoer over water om de luchtkwaliteit te verbeteren en de files tegen te gaan. Bij de begrotingsbehandeling van 2006 is dat opnieuw aangekaart. GS zegden een concrete visie in deze toe. In de commissie van februari jl. is een notitie ter zake ter informatie toegezonden. Naar aanleiding daarvan heeft D66 vragen gesteld. Die zijn beantwoord en thans geagendeerd. D66 heeft naar aanleiding hiervan de commissie per e-mail een voorstel toegezonden. Het voorstel is nadrukkelijk gericht op het beïnvloeden van de modal split en met name ten gunste van het watertransport. In het voorstel komt D66 tot een concrete uitwerking in de zin van een netwerk van binnenvaarthavens in de provincie waarbij het goederentransport over water zo ver mogelijk de eindbestemming bereikt. Het is op korte termijn, zeker tot 2020, niet mogelijk om alle bedrijven aan het water te krijgen. Het laatste stukje (10 – 15 km) zal derhalve per vrachtwagen moeten of op een andere manier

bijvoorbeeld per goederentram. Met dit voorstel verwacht D66 dat het aantal tonnen kilometer per vrachtwagen niet zal stijgen tussen nu en 2020. Dat beïnvloedt positief de files op de weg en de uitstoot van de luchtverontreiniging. Een binnenvaartschip heeft een capaciteit van ca. 50 – 250 vrachtwagens. Vanuit het Rijk wordt inmiddels ook nadrukkelijk gekeken naar de mogelijkheden de uitstoot van de binnenvaartschepen met roetfilters te verbeteren; daarvoor is ook subsidie beschikbaar gesteld.

De heer Rohof spreekt namens de VVD zijn waardering uit voor het initiatief van D66. Er moet wel voor worden gewaakt dat niet vanuit een ivoren toren wordt gepraat. De VVD merkt op dat goederenvervoer niet alleen afhankelijk is van prijs. Zaken als de soort goederen en de hoeveelheid spelen ook een rol bij de keuze van het vervoermiddel. Vervoerders kunnen niet worden gedwongen het vrachtverkeer op te geven. Dat zal vanuit een positieve invalshoek moeten worden benaderd. Het voorstel van D66 het goederenvervoer over de weg met de helft te verminderen acht de VVD erg ambitieus. Voorts vraagt de VVD zich af of het haalbaar is conform het voorstel van D66 met binnenhavens te gaan werken. Dit betekent dat met grote tankers door de provincie Utrecht zal moeten worden gevaren. De VVD is van mening dat in het vrachtvervoer wel degelijk een hele grote slag is gemaakt met milieumaatregelen. Een binnenvaartschip is in de visie van de VVD nog steeds aanzienlijk meer vervuilend dan een heleboel vrachtwagens bij elkaar.

De heer Gaaijkema informeert of de VVD daar cijfers van heeft.

De heer Rohof verwijst in deze naar het nationaal Mobiliteitsplan. Daar worden cijfers genoemd over wat in de afgelopen jaren is bereikt met milieumaatregelen. De VVD is van mening dat GS een verstandige weg zijn ingeslagen. Het moet worden gestimuleerd maar wel met een realistisch scenario. De VVD pleit ervoor dat beleid voort te zetten. De markt niet negeren, maar positief trachten te beïnvloeden.

Mevrouw Nap vraagt zich af waarom bedrijven nu niet kiezen voor vervoer over water. De vraag is of dit alleen te maken heeft met de aanwezige faciliteiten of dat het ook om de kosten, snelheid, betrouwbaarheid gaat. Dat zou het CDA eerst willen zien alvorens te beoordelen of het haalbaar is meer vervoer over water te stimuleren. Hoewel de visie van D66 wellicht erg rooskleurig is, acht het CDA het wel gewenst het vervoer over water meer te stimuleren. De 5 punten die worden genoemd acht het CDA een goede richting om mee te gaan werken.

De heer Van der Kolk zet uiteen dat de voorziene toename van het vrachtverkeer dusdanig zal zijn dat men er niet zal komen met het uitbreiden van wegen. Alternatieve infrastructurele vormen zijn noodzakelijk. Vervoer over water zou daaraan een bijdrage kunnen leveren en het voorstel van D66 zou wellicht een mogelijkheid kunnen zijn. Er zijn onderzoeken over de wijze waarop men 't Klooster in Nieuwegein wil inrichten en ook in Lage Weide is men nog bezig. Binnenkort wordt hierover een rapport gepresenteerd door GS. De vraag is of deze maatregelen daarin zijn meegenomen. Wat de milieueffecten betreft moet worden geconstateerd dat de binnenvaart ernstig achterloopt. Het zou goed zijn indien op dat gebied ook iets zou worden gedaan op het gebied van de roetfilters.

Mevrouw Das deelt mede dat GroenLinks zich kan vinden in de richting van de visie zoals door D66 neergelegd. GroenLinks sluit zich aan bij voorgaande sprekers die hebben aangegeven dat de doelstellingen wellicht niet helemaal reëel zijn. Wat GroenLinks in het stuk mist is de focus op transportorganisaties. De provincie zal niet zelf moeten gaan 'hobbyen', maar vooral goed in overleg moeten treden met transportorganisaties als TLN, EVO, Govera.

De heer De Vries (SP) spreekt zijn waardering uit voor het initiatief van D66. Een verwachte toename van het vervoer met 100% kan niet over de weg worden afgewikkeld. Er zullen maatregelen moeten worden getroffen. In de richting die D66 aangeeft, kan de SP zich

vinden. De SP plaatst hierbij de volgende kanttekeningen. In principe is het vervoer over water vrijwel alleen geschikt voor het vervoer van massagoed, bulkgoederen. Wat dat betreft zou het vervoer moeten worden georganiseerd door zoveel mogelijk bulkvervoer over water te vervoeren, gevaarlijke stoffen onder een streng veiligheidsregiem over het spoor en de rest van het vervoer over de weg. Daarin zou de samenwerking moeten worden gezocht met de transportorganisaties. Over de winst die zou kunnen worden gemaakt op het gebied van het milieu onderschrijft spreker dat één vaartuig heel wat minder zal vervuilen dan een x aantal vrachtvoertuigen. Vrachtvoertuigen zijn de laatste jaren echter wezenlijk gemoderniseerd; de uitstoot is echt gereduceerd en die slag heeft de binnenvaart nog lang niet gemaakt. Die ontwikkeling zal daar moeten worden ingezet.

De heer Mik spreekt zijn waardering uit voor het initiatief van D66. Spreker hecht er wel aan in deze op te merken dat de rol van de provincie vrij beperkt is. De provincie kan het goederenvervoer over water niet als enige partij stimuleren. Dat wil echter niet zeggen dat de provincie daarin geen initiatieven kan nemen. Binnen het verband van Govera kan daarin worden samengewerkt met andere partijen. Overigens is de provincie trekker van het kwaliteitsnet goederenvervoer, waarvan water ook onderdeel uitmaakt. Dat is één van de belangrijkste onderwerpen van Govera. D66 vraagt zich af of niet nog een aantal andere invalshoeken kan worden bedacht. Spreker kan thans geen uitspraken doen over het realiteitsgehalte van de te bereiken vermindering van het goederenvervoer op de weg. Hetgeen D66 stelt lijkt spreker wat optimistisch. Spreker memoreert dat de commissie nog een rapport is toegezegd over de stand van zaken Govera. Hij stelt voor dat GS de ideeën die door D66 naar voren worden gebracht daarbij te betrekken.

De heer Gaaijkema deelt mede dat D66 zich ervan bewust is dat de rol van de provincie slechts beperkt is. De provincie heeft echter wel een belangrijke regierol richting gemeenten met name op het gebied van bedrijventerreinen. D66 kan zich vinden in het voorstel van de gedeputeerde.

D66 weet niet of haar voorstellen haalbaar zijn. D66 heeft geredeneerd vanuit het doel dat zij wil bereiken. D66 wil voorkomen dat het goederenvervoer per vrachtwagen verder stijgt. Dat is het uitgangspunt geweest. D66 heeft bij de tot standkoming van haar voorstel twee keer overleg gevoerd met EVO. D66 komt met dit voorstel, maar staat open voor andere mogelijkheden die tot hetzelfde resultaat leiden. De VVD gaf aan dat de ondernemer wel de vrije keus moet hebben. D66 onderschrijft dit. D66 wil de ondernemers verleiden. Ze moeten spontaan gaan kiezen voor het goederenvervoer over water. Waarom nu niet wordt gekozen voor watervervoer vraagt verdere studie. D66 heeft wel een indicatie gekregen. Er zijn twee belangrijke redenen. De kosten van de overslag zijn op dit moment hoog. Daar kan de overheid een belangrijke rol in spelen door met innovatieve creatieve oplossingen te komen om de overslag goedkoper te maken. Dat is een belangrijke voorwaarde voor succes. De tweede reden is 'onbekend maakt onbemind'. Het is niet zo dat alleen bulkvervoer over water gaat. Het goederenvervoer over water neemt steeds meer de vorm aan van containervervoer. D66 is ervan overtuigd dat goederenvervoer over water goede mogelijkheden biedt.

De voorzitter concludeert, dat de commissie instemt met het voorstel van gedeputeerde Mik de voorstellen mee te nemen in het kader van het rapport over de stand van zaken Govera.

9. 4^e Kwartaalrapportage 2005 Programma Agenda 2010

D66, SP, CDA, VVD, GroenLinks delen mede dat de inhoud hen geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.

De heer Van der Kolk vestigt de aandacht op het project Wandelen (blz. 26). Daarin staat dat

de feitelijke uitvoering van het coördinatiepunt voor de routestructuren extern zal worden uitgevoerd voor een periode van 6 jaar. De PvdA vraagt zich af of de provincie dit niet zelf kan doen.

De heer Mik merkt op dat de vraag van de PvdA onder de portefeuille van gedeputeerde Van Bergen valt. Hij zegt toe dat de vraag schriftelijk zal worden beantwoord.

Geen portefeuillehouder

10. Zelfevaluatie statencommissies

Mevrouw Das merkt op dat er goede aanbevelingen in staan en pleit ervoor die op te volgen. De heer Rohof onderschrijft de opmerking van GroenLinks. De VVD heeft echter geen behoefte aan voorstel 2. Het integraal toesturen van alle stukken is de VVD uit het hart gegrepen.

Mevrouw Nap informeert wanneer gestopt wordt met alle evaluaties en een keer aan het werk wordt gegaan.

De heer De Vries (D66) antwoordt tot misschien echt een debat wordt gevoerd en niet alleen een vraag - antwoord spel wordt gespeeld.

Mevrouw Nap is van mening dat de statenleden dat zelf in de hand hebben.

De heer Van der Kolk merkt op dat de voorstellen 1 en 3 al ten uitvoer worden gebracht. De PvdA sluit zich voor wat betreft voorstel 2 aan bij het standpunt van de VVD. De PvdA sluit zich aan bij het betoog van het CDA dat de commissie het zelf moet doen. De voorzitter kan dat stimuleren.

De heer De Vries (D66) deelt mede dat D66 zich kan vinden in de inhoud van het onderhavige stuk. D66 ondersteunt voorstel 2, maar onderschrijft dat dit niet per vergadering moet gebeuren. D66 is van mening dat zeker wat moet worden gedaan met het advies ter zake het experimenteren met de spelregels voor het debat om een typische vergadergedrag te vermijden. Wellicht dat hiernaar in het voorzittersoverleg serieus kan worden gekeken met ondersteuning vanuit de griffie.

De heer De Vries (SP) hecht eraan te memoreren, dat hij dit agendapunt overbodig vindt en zonde van de tijd.

De voorzitter deelt mede uiteraard bereid te zijn de ruimte te bieden voor het debat. Hij zal daarbij wel de tijd in acht nemen. Voor het overige liggen de initiatieven bij de commissieleden.

TER KENNISNEMING

11. Convenant samenwerking Kenniscentra Beroepsopleiding Bedrijfsleven

12. Notitie stand van zaken Spoorkruisingen Bunnik, Driebergen-Zeist en Maarsbergen

13. Dekking roetfilters in streekbussen uit “BDU/Groei OV”

14. Publieke private samenwerking (PPS) bij infrastructuur projecten

De heer Van der Poel pleit ervoor dit stuk ook ter kennisneming toe te zenden aan de overige Statenleden, omdat hierin – naast een aantal suggesties die de commissie IME aangaat – ook andere voorstellen worden gedaan. Voor deze commissie beveelt spreker de passage over de ICT en de PPS-constructie onder de aandacht aan.

De voorzitter zegt toe dat het stuk aan alle Statenleden zal worden toegezonden.

15. Plannen Imagoverbetering ov en sociale veiligheid ov

16. Stand van zaken SciencePark Utrecht

De heer De Vries (D66) deelt mede, dat D66 ten aanzien van dit onderwerp conform de procedure vragen zal stellen en op basis van de beantwoording desgewenst om agendering zal verzoeken.

17. Rondvraag

- In verband met de te behandelen onderwerpen in de vergadering van 22 juni a.s. verzoekt de voorzitter vragen van ambtelijke aard tijdig van tevoren te stellen, zodat in de commissie de inhoudelijke discussie kan worden gevoerd.
- Mevrouw Nap heeft vernomen dat de wethouder Verkeer van de gemeente Bunnik verkondigt, dat de provincie niet met Bunnik wil overleggen over A12 Salto. Het CDA verzoekt om een toelichting. Overigens wil het CDA nader worden geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot de A12 Salto.
- De heer Van der Poel informeert of contact is geweest tussen GS en de directie van Polynorm over het verdwijnen van 100 arbeidsplaatsen bij Polynorm.
- De heer Van Malenstein informeert waarom de werkzaamheden op de N230 niet in één keer zijn uitgevoerd. Voorts viel op dat de borden 'werk in uitvoering' na afronding van de werkzaamheden nog een hele tijd zijn blijven staan. De PvdA vraagt daarvoor aandacht.
- De heer De Vries (SP) merkt op dat in de verschillende concessies staat dat streekbussen niet ouder mogen zijn dan 4 jaar. De SP heeft grote moeite met deze vorm van kapitaalvernietiging en informeert naar de visie van GS in deze.

De heer Mik begrijpt het bericht van de wethouder uit Bunnik niet. Spreker heeft regelmatig contact met de wethouder; ook via de Stuurgroep A12 Salto die kortgeleden nog bijeen is geweest. Over de verkeersproblematiek in Bunnik is goed overleg. Met betrekking tot de stand van zaken A12 Salto is niet veel nieuws te melden. In het kader van de voorbereiding is door GS een MER-aanvraag goedgekeurd, waarin ook wordt gekeken naar de invloed op de Hollandse Waterlinie, Groenraven, e.d. Voor het overige staan GS nog steeds op het standpunt dat de resultaten van de Verkenning Mobiliteit en de Verstedelijking moet worden afgewacht alvorens tot definitieve besluitvorming kan worden gekomen ten aanzien van A12 Salto.

Spreker is op de hoogte van de ontslagen bij Polynorm. Hij heeft dit echter in de krant gelezen. De directie van Polynorm heeft zich voor zover spreker bekend niet bij de provincie gemeld. Over het algemeen is het zo dat bedrijven zich, indien iets bijzonders verandert, melden bij EZ. Bijvoorbeeld als een nieuwe buitenlandse eigenaar iets wil gaan doen waardoor arbeidsplaatsen verdwijnen, zoals bij Polynorm het geval is. De provincie kijkt in dat geval wat zij kan doen. Hierbij gaat het nooit om het verstrekken van financiële middelen, omdat dit niet past binnen het provinciale beleid.

Het antwoordt op de vraag van de PvdA met betrekking tot de N230 moet spreker schuldig blijven. Hij zal dit nagaan.

Spreker heeft begrip voor de opmerking van de SP. Over het algemeen is de trend in Nederland bij een concessie nieuwe bussen te vragen. Ook de provincie Utrecht heeft daarom gevraagd. Spreker onderschrijft dat sprake is van kapitaalvernietiging. De vraag is of dat niet zodanige extra kosten met zich meebrengt, dat de kosten van het OV stijgen. Dat moet worden afgewogen tegen het voordeel van de nieuwe bussen. Er zijn een paar manieren om daarmee om te gaan. Accepteren dat de bussen iets ouder zijn of de concessieduur verlengen. Binnenkort komen GS met een notitie naar de commissie ter zake uitgangspunten voor concessieverlening voor de toekomst.

18. Sluiting

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