

VERSLAG van de vergadering van de statencommissie Infrastructuur, Mobiliteit en Economie van 22 september 2005

Aanwezig:

J.L.M.M. Damen (VVD, voorzitter), dr. G. Mik (gedeputeerde), mw.drs. M.C. Das (GL), drs. J.H. Gaaikema (D66), M. van der Kolk (PvdA), drs. J.A.J. Konings (VVD), mr. A.G. van Malenstein (PvdA), mw. H. Nap (CDA), drs. J.P. Overbeek (PvdA), dhr. Rateland (VVD), mr.drs. F.Th.M. Rohof (VVD), mr. J.J.J. Streefland (CU), L. de Vries (SP), drs. R.E. de Vries (D66)

Van ambtelijke zijde aanwezig:

dr. R. Poort (wnd adjunct griffier), mw. W. Voorneman-Rikkers (verslag)

Afwezig:

A.J. van Bokkem (PvdA), mw. A.J.M. van Dongen (GL), D. van Iersel (CU), J. Konijnenbelt (CDA), drs. W.M. van der Poel (CDA), C.J. van Tuijl (SGP), ir. B.A. Witteman (SP)

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom.

2. Mededelingen

- Bericht van verhindering is ontvangen van mevrouw Van Dongen (GL), de heren Van Bokkem (PvdA), Van Iersel (CU), J. Konijnenbelt (CDA), Van Tuijl (SGP), Van der Poel (CDA) en Witteman (SP).
- Te behoeve van agendapunt 5 zijn een inspreker, de heer Bonarius, en een aantal belanghebbenden aanwezig. In verband hiermee wordt op voorstel van de PvdA na agendapunt 3 eerst agendapunt 5 behandeld.
- De voorzitter deelt voorts mede, dat ter vergadering de Nota Mobiliteit deel III is uitgereikt. Gelet op het belang van deze nota en de tijdsdruk in verband met de behandeling in de Tweede Kamer stelt spreker voor dit onderwerp te behandelen in een extra IME-vergadering. Aan het einde van deze vergadering zal de heer Kuypers, door middel van een presentatie, een korte toelichting geven over de stand van zaken met betrekking tot de mobiliteit in de provincie Utrecht. Spreker geeft de commissie in overweging agendapunt 7, Preverkenning Ring Utrecht, te betrekken bij de behandeling van de Nota Mobiliteit deel III.

De heer Mik ondersteunt het voorstel een en ander in onderlinge samenhang met elkaar te bespreken in een extra IME-vergadering.

De voorzitter concludeert dat de commissie instemt met zijn voorstel, waarvoor aan het eind van de vergadering een datum zal worden afgesproken.

- De voorzitter deelt mede dat door het CDA schriftelijke vragen zijn gesteld aan GS over de Taskforce Innovatie. Daarover zijn hedenmiddag tevens via de mail ambtelijke vragen gesteld door D66. Spreker deelt mede dat genoemde fracties afhankelijk van de beantwoording kunnen aangegeven of agendering voor de volgende vergadering gewenst wordt geacht.
- De voorzitter deelt mede, dat de leden van IME van SER Utrecht een advies hebben ontvangen over verstedelijking.
- De voorzitter deelt mede dat de Adviescommissie Utrechtse Heuvelrug is ingesteld. Deze commissie gaat zich buigen over de ontwikkeling van de verblijfsrecreatie en natuur in dit gebied. De commissie IME zal hierbij ook worden betrokken.

3. Conceptverslag 16 juni 2005

Het verslag wordt conform vastgesteld.

TER BESPREKING

Portefeuille dr. G. Mik

5. Categorisering N226 A12 -Leersum

De voorzitter deelt mede, dat ter vergadering een brief van Staatsbosbeheer ter zake is uitgereikt. Spreker geeft vervolgens de heer Bonarius het woord.

De heer Bonarius licht het standpunt namens de bewonersgroep Maarsbergseweg toe aan de hand van een pleitnotitie. De pleitnotitie is als bijlage bij dit verslag gevoegd. Korthedshalve zij verwezen naar de inhoud.

De voorzitter gaat over tot inhoudelijke behandeling.

Mevrouw Nap merkt op dat het probleem met de N226 is, dat het zowel een gebiedsontsluitingsweg (GOW) als een erftoegangsweg (ETW) is. Het CDA is geen voorstander van het afwaarderen van wegen, indien geen sprake is van een oplossing voor het andere verkeer. Daarbij gaat het CDA er echter wel vanuit, dat een weg echt een gebiedsontsluitende weg is. De N226 is weliswaar benoemd als een GOW, maar de vraag is of deze weg dat daadwerkelijk is. Persoonlijk heeft spreekster vastgesteld dat er iets moet gebeuren aan de veiligheid van deze weg, met name op het wegvak van ca. 2 km waarop de bewonersgroep doelt. Hierbij zou gedacht kunnen worden aan o.a. een fietspad aan beide kanten van de weg of een ventweg. Het CDA verzoekt GS in overleg met de bewoners te komen met oplossingsvoorstellen ter bevordering van de veiligheid van de weg voor met name kinderen.

De heer Van Malenstein deelt mede dat ook de situatie daar persoonlijk heeft waargenomen. De situatie is niet van de ene op de andere dag ontstaan, maar langzaam gegroeid. Met de toename van het verkeer is de onveiligheid toegenomen en door toename van de overtreders in het verkeer is de onveiligheid nog verder gegroeid. Dat is een lastig punt, dat de overheid niet altijd in de hand heeft. De PvdA informeert, in aansluiting op het betoog van het CDA, welke veiligheidsbevorderende maatregelen mogelijk zijn en welke kosten hiermee zijn gemoeid.

De heer Konings deelt mede dat ook de VVD persoonlijk heeft ondervonden, dat de veiligheid en de leefbaarheid ter plaatse in het geding is. De vraag is hoe dat kan worden opgelost. De VVD denkt hierbij aan de lange en de korte termijn. Voor wat betreft de langere termijn kunnen onderzoeken en verkenningen worden gedaan, hetgeen de VVD ook wenselijk acht. Op de korte termijn moet in de visie van de VVD serieus worden onderzocht wat de voor- en nadelen zijn van de invoering van een 60 km zone voor de ca. 2 km waar het om gaat. Voorwaarde hierbij is wel dat een en ander wordt gehandhaafd. De VVD informeert voorts naar de onderliggende argumenten op grond waarvan het fietspad niet zou kunnen worden verbreed. Overigens sluit de VVD zich aan bij het CDA en de PvdA.

De heer Gaaijkema stelt vast, dat PS unaniem van mening zijn dat verkeersveiligheid een belangrijk onderwerp is. Hij spreekt zijn waardering uit richting de bewonersgroep van de N226 dat zij met dit initiatief is gekomen en de volhardendheid die is getoond met de vele

correspondentie richting de gemeente en de provincie. Hierbij moet het D66 van het hart, dat het tempo van beantwoording door de provincie (3 – 6 maanden) wel iets sneller had gekund. In de stukken is sprake van een groot aantal problemen. Er wordt gesproken over de parkeerproblematiek bij het Pannenkoekenhuis, de breedte van het fietspad en de verkeersveiligheid met betrekking tot de N226 m.n. het stuk van ca. 2 km. Zonder afbreuk te willen doen aan de andere problemen, acht D66 het probleem van de verkeersveiligheid het meest urgent. Deze conclusie is tot stand gekomen op grond van persoonlijke waarneming. In het SMPU is de N226 benoemd als een GOW. D66 wil dat in principe handhaven. Het pleidooi van de bewoners is ook niet gericht op afwaardering van de GOW maar op invoering van een 60 km zone voor een deel van de N226. De provincie stelt dat dit niet mogelijk is, tenzij sprake is van een onveilige situatie. In de visie van D66 is het laatste het geval. Zij baseert dit op:

1. de eigen waarneming;
2. de statistieken. Het aantal doden op dit stukje weg is gemiddeld 1 per jaar in de afgelopen 5 jaar;
3. de mening van de politie, die aangeeft dat dit een onveilige weg is.

De investering om van de ca 2 km zone een 60 km weg te maken is in de visie van D66 niet groot. Ook D66 acht handhaving van belang en pleit in deze voor het plaatsen van een flitspaal.

In de stukken lijkt het erop dat GS de weg wel veilig vinden. Als dat zo is, informeert D66 op welke gronden dat wordt gebaseerd mede gelet op het feit dat de politie tot een andere conclusie komt. Met voorgaande sprekers staat D66 open voor eventuele andere oplossingsvoorstellen van GS.

De heer Streefland spreekt in de eerste plaats zijn waardering uit voor het feit dat burgers zich melden bij het provinciaal bestuur om hun zorgen kenbaar te maken. Verkeersveiligheid en leefbaarheid zijn onderwerpen, die mensen direct raken. Er heeft al een briefwisseling inclusief een ontmoeting plaats gehad tussen de bewonersgroep en de gedeputeerde en een deel van PS. Het is goed dat leden van de commissie ter plekke zijn gaan kijken. De CU informeert of GS binnen de huidige categorisering nog ruimte ziet om de verkeersveiligheid te verbeteren.

De heer De Vries (SP) sluit zich aan bij de waarderende woorden richting de bewonersgroep. De suggestie van de bewonersgroep op de laatste ca. 2 km van deze weg een 60 km zone in te voeren lijkt de SP buitengewoon zinnig voor de veiligheid van bewoners en het verkeer. Hij wijst in dit kader op het SMPU, waarin de verkeersveiligheid en leefbaarheid ook voorop worden gesteld.

Mevrouw Das sluit zich aan bij voorgaande sprekers, die ervoor pleiten dat er iets moet gebeuren aan de veiligheid op deze weg. Er zijn teveel ongevallen. GL staat op het standpunt dat een pakket van maatregelen moet worden genomen. Van dat pakket zal het invoeren van een 60 km zone voor het wegvak van ca. 2 km zeker deel moeten uitmaken, temeer omdat B&W en gemeenteraad van Leersum unaniem zijn over die maatregel. GL heeft in de beantwoording van GS geen enkele goede reden kunnen vinden, waarom dat niet zou kunnen/mogen. Los van de discussie over de status van de weg moet in de visie van GL als de verkeersveiligheid daarom vraagt 60 km als maximum gelden.

In de brief wordt verwezen naar de veel meer omvattender studie naar de mobiliteit op de Heuvelrug. GL informeert wanneer de resultaten van die studie tegemoet kunnen worden gezien. Overigens pleit GL ervoor in het onderhavige geval niet op het resultaat van deze

studie te wachten. Over de Maarsbergseweg moet op korte termijn en concreet besluit worden genomen.

De heer Mik stelt voorop dat, indien het gaat om verkeersveiligheid, alle partijen hetzelfde uitgangspunt hebben nl. een zo veilig mogelijke weg. Toen de bewoners vorig jaar bij hem kwamen met een aantal problemen rond de verkeersveiligheid is niet alleen gekeken naar een structurele oplossing maar ook naar maatregelen die zouden kunnen worden uitgevoerd om de situatie zo snel mogelijk te verbeteren. Er is inmiddels ook een aantal maatregelen getroffen, waarvoor spreker verwijst naar de onderhavige notitie. De bewonersgroep heeft dit gewaardeerd, maar heeft aangegeven dat het belangrijkste punt is dat de snelheid omlaag moet. Op grond hiervan is dit onderwerp opnieuw aan de orde bij GS en deze commissie. In de discussie die door de bewondersgroep en de commissie wordt gevoerd, wordt de inrichting van de weg en snelheid losgekoppeld. Uitgangspunt in het kader van duurzaam veilig is echter, dat de inrichting van de weg en de snelheid bij elkaar moeten passen. Zo geldt voor een snelweg 120 km, een GOW 80 km en een ETW 60 km. Een weg kan bij elke snelheid veilig worden gemaakt, omdat de inrichting van de weg zodanig is opgezet. De snelheid op een GOW met die inrichting kan niet zomaar worden teruggebracht naar 60 km, omdat:

1. bij een bepaalde inrichting een bepaalde snelheid hoort;
2. het niet wordt gehandhaafd door het OM op grond van punt 1.

Dat betekent dat de GOW, indien wordt gekozen voor 60 km, moet worden afgewaardeerd naar een ETW.

De heer Gaaikema wijst op de N212 bij het Oortjespad waar wel sprake is van de combinatie GOW en 60 km inclusief handhaving.

De heer Mik antwoordt, dat deze uitzondering hem niet bekend is. Hij verwoordt thans het algemeen beleid van het OM.

De heer Van Malenstein kan zich voorstellen dat het beleid van het OM in deze wordt gevoerd op grond van financiële overwegingen. Wellicht kan de handhaving bij het OM worden ingekocht.

De heer Konings wijst er op dat de inrichting van de N226 niet op orde is.

De heer Mik vervolgt door de feiten aan te duiden, waarmee de provincie rekening dient te houden. Het is zo dat de ideale ETW of GOW niet bestaat. Zeker in een drukke provincie als Utrecht worden op dat punt compromissen gesloten. De N226 is een GOW waarop ook een aantal uitritten uitkomt. GS staan op het standpunt dat deze weg als GOW kan worden gehandhaafd. Zij baseert dit o.a. op de veiligheid in vergelijking met andere provinciale wegen. Uit de jaarlijkse statistieken blijkt dat deze weg gemiddeld genomen niet onveiliger is dan andere provinciale wegen. Dit neemt niet weg dat bekeken kan worden op welke wijze de bestaande situatie zo veilig mogelijk kan worden gemaakt. GS hebben in dat kader een aantal mogelijkheden afgewogen, waaronder de aanleg van parallelwegen. In de onderhavige notitie is verwoord, waarom GS van die optie afzien. Kortheidshalve zij hiernaar verwezen.

De Maarsbergseweg staat op de nominatie voor het aanbrengen van stil asfalt. Indien hiertoe wordt besloten, kan worden bekeken of tegelijkertijd een aantal maatregelen kan worden genomen dat tot een verbetering van de veiligheid kan leiden. Hierbij wordt o.a. gedacht aan aparte linksaf opstelstroken voor de uitritten Valkenheide en het Leersumse Veld en het plaatsen van een aantal borden. Principiële vraag is of je hiernaast nog meer wilt doen en daarmee een precedent schept t.o.v. andere wegen.

De studie zuidelijke Heuvelrug wordt niet hieraan gekoppeld.

De voorzitter geeft de commissie het woord in tweede termijn.

Mevrouw Nap betreurt de in haar visie nogal bureaucratische beantwoording door de gedeputeerde. Spreekster heeft een aantal zeer gevaarlijke oversteken waargenomen. Het feit dat niet meer ongevallen zijn gebeurd, kan in haar visie alleen maar worden toegeschreven aan de bewoners die erop toezien dat hun kinderen goed uitkijken bij het oversteken. Spreekster staat op het standpunt dat de veiligheid van de weg niet moet worden gemeten aan de statistieken maar moet worden beoordeeld op basis van de feitelijke waarneming. Uit het laatste blijkt, dat de weg niet veilig is. Daaraan moet iets veranderen. De weg wordt niet veiliger van de aanleg van stil asfalt, zodat het CDA dat niet als oplossing ziet. Het CDA voelt veel voor hetgeen door de VVD in eerste termijn naar voren is gebracht. Op korte termijn naar 60 km en een voor de langere termijn een studie hoe de weg structureel kan worden verbeterd door bijv. ventwegen, fietspaden, drempels.

In de visie van de heer Van Malenstein klopt de conclusie, dat deze weg gemiddeld niet onveiliger is dan andere provinciale wegen in de provincie Utrecht, niet omdat het in het onderhavige geval slechts om een wegvak van ca. 2 km gaat. Spreker heeft moeite met het feit dat de koppeling van inrichting en snelheid als een stelling wordt gebracht. Dit zou betekenen, dat de Minister van VWS op rijkswegen ook niet naar 100 of 80 km zou kunnen. Dit gebeurt echter wel. Als op bepaalde plaatsen zeer onveilige situaties bestaan, hetgeen op de N226 het geval is, dan moet hetgeen het zwaarst is het zwaarst wegen. In de visie van de PvdA weegt de verkeersveiligheid het zwaarst. Op grond van het vorenstaande is de PvdA van mening dat voor dit wegvak een 60 km zone moet worden ingevoerd. Voor wat betreft de handhaving de provincie kunnen overwegen op dit wegvak van ca. 2 km een proef in te stellen met trajectcontrole. De opmerking over de aanleg van stil asfalt heeft spreker niet begrepen, omdat die los staat van iedere vorm van verkeersveiligheid.

De heer Mik bevestigt dat stil asfalt niets heeft te maken met verkeersveiligheid. Hij heeft bedoeld te zeggen dat op het moment dat stil asfalt wordt aangelegd tegelijkertijd een aantal andere zaken kan worden meegenomen.

De heer Konings memoreert in eerste termijn het belang van handhaving te hebben aangeduid. Als er niet wordt gehandhaafd, hebben maatregelen geen zin. Dat laat onverlet dat, gelet op de onderhavige situatie, de gedeputeerde in de visie van de VVD alle mogelijke maatregelen moet nemen om de verkeersveiligheid positief te beïnvloeden. Wat de statistieken niet tonen, zijn de bijna-ongelukken.

De VVD is voorstander voor het invoeren van een 60 km zone voor dat wegvak mits gekoppeld aan een vorm van handhaving. Spreker vraagt zich ook af of er geen andere snelheidsbeperkende maatregelen zijn te nemen die toch passen binnen de inrichting van een GOW. Naast signaleringsborden geeft de VVD in deze in overweging het fietspad aan beide zijden met ca. 40 cm te verbreden. Tot slot pleit de VVD voor een evaluatiemoment.

De heer Gaaijkema deelt mede dat ook D66 enigszins teleurgesteld is in de beantwoording door de gedeputeerde. Voor wat betreft de statistieken sluit D66 zich aan bij de opmerking van voorgaande sprekers. Dat een 60 km zone op een GOW in combinatie met handhaving niet mogelijk is, bestrijdt spreker. Hij wijst in deze nogmaals naar de N212.

In geval van de aanleg van stil asfalt is het wellicht mogelijk de weg zo in te richten dat op dat wegvak 60 km kan worden gereden bijv. drempels. Met betrekking tot de door de heer Mik genoemde vrees voor precedentwerking, is de heer Gaaijkema van mening dat dit niet telt, sterker nog juist goed zou zijn.

De heer Streefland merkt op een ieder het onderwerp verkeersveiligheid omarmt. De vraag is alleen hoe het wordt bereikt. De CU acht invoering van de snelheidsverlaging niet zinvol, indien niet wordt gehandhaafd. De CU is in deze wel benieuwd naar de reactie van de gedeputeerde op het door D66 naar voren gebrachte voorbeeld op de N212.

De gedeputeerde heeft aangegeven dat tegelijkertijd met het aanleggen van stil asfalt eventueel andere veiligheidsbevorderende maatregelen kunnen worden getroffen. De CU verwacht echter, dat dit het gevoel van onveiligheid bij de bewoners niet zal wegnemen. In de visie van de CU zal meer moeten worden gekeken naar de mogelijkheden binnen de categorisering.

De heer De Vries (SP) bevestigt de opmerking van D66 ten aanzien van de N212. De beantwoording van de gedeputeerde is voor spreker aanleiding ervoor te pleiten van de GOW een ETW te maken.

Mevrouw Das merkt op in de beantwoording door de gedeputeerde geen argumenten te hebben gehoord tegen invoering van een 60 km zone voor dit wegvak. GL blijft daarvoor derhalve pleiten. Voor wat betreft de statistieken wijst spreekster erop dat in de onderhavige notitie sprake is van cijfers tot en met 2003; in het stuk van de bewonersgroep staan de cijfers tot en met 2004. De vraag is of het laatste jaar is meegenomen in het gemiddelde, waarnaar de gedeputeerde verwijst. Met betrekking tot de handhaving vraagt GL zich af of het richting OM niet uitmaakt dat ook de politie, die in de Verkeersadviescommissie zit, pleit voor invoering van de 60 km zone.

De voorzitter resumeert dat de commissie de gedeputeerde verzoekt op korte termijn te komen met voorstellen ter bevordering van de verkeersveiligheid op de N226.

De heer Mik bevestigt, dat de cijfers van de monitoring tot en met 2003 zijn. Jaarlijks vindt een monitoring plaats. Indien de cijfers veranderen, wijzigt tegelijkertijd de prioritering van de weg. PS kunnen GS vragen de GOW te wijzigen in een ETW. In de onderhavige notitie is getracht aan te geven waarom dat niet zomaar kan worden gedaan. Er moet dan een andere GOW zijn die een en ander opvangt. Dat is niet zondermeer mogelijk. Men zit derhalve binnen de categorisering van een GOW. Spreker zal, gehoord hebbende de discussie in deze commissie, proberen te komen met een nader voorstel met betrekking tot een pakket maatregelen die op niet al te lange termijn kunnen worden genomen om de verkeersveiligheid verder te verbeteren; hij zal hierbij de suggesties, die door de commissie naar voren zijn gebracht, meenemen.

De heer Gaaijkema merkt op dat D66 zich hierin kan vinden indien de commissie voor de volgende vergadering een concreet plan van aanpak tegemoet kan zien, waarin de mogelijke maatregelen worden opgesomd.

De heer Mik deelt mede die toezegging niet te kunnen doen.

De heer Gaaijkema pleit ervoor te voorkomen, dat een en ander thans weer maanden wordt vertraagd. In het kader van de invoering van een 60 km zone op een GOW beveelt spreker nogmaals de vergelijkbare situatie op de N212 onder de aandacht van de gedeputeerde aan.

De heer Van Maleinsein memoreert zijn opmerking over trajectcontrole.

De heer Mik deelt mede, dat ook voor trajectcontrole de medewerking van het OM nodig is.

De voorzitter sluit de discussie af met de conclusie dat een nader voorstel van de gedeputeerde wordt afgewacht.

Spreker bedankt de heer Bonarius en overige belanghebbenden voor hun komst en inbreng.

4. PS-voorstel projectvoorstel Stimuleringsfonds thema Versterking Utrechtse Economie

De heer Rateland merkt op dat de VVD het eens is over het nut en de noodzaak van herstructurering van bedrijventerreinen. Het heeft een duidelijke meerwaarde voor het terrein zelf maar zeker ook voor de daar gevestigde ondernemers. De VVD zal de argumenten die in het onderhavige stuk zijn genoemd derhalve niet herhalen. Veel is echter nog niet geregeld of niet bekend, terwijl toch goedkeuring wordt gevraagd € 5 miljoen beschikbaar te stellen uit het Stimuleringsfonds. Voorstellen zijn nauwelijks concreet. Er is nog geen uitvoeringsprogramma, waarin bijvoorbeeld samenwerking tussen de lokale overheid voor het openbare deel en de lokale ondernemers voor de privé-terreinen en gebouwen is geregeld. Ook de projectkosten zijn niet bekend.

Het verheugt de VVD wel dat in het stuk terugkoppeling wordt aangekondigd. De VVD hoopt echter dat de gedeputeerde nu al wat kan zeggen over de verdeling van het bedrag en de overige vragen die zijn gesteld.

De heer Van der Kolk zet uiteen dat ook de PvdA herstructurering van de bedrijventerreinen belangrijk vindt, temeer omdat binnen de provincie sprake is van beperkte ruimte. Eén van de ook in het Streekplan vastgelegde doelstellingen van de provincie is minimaal 15% ruimtewinst op geherstructureerde bedrijventerreinen. Die winst moet leiden tot meer bedrijven en meer werkgelegenheid op het desbetreffende bedrijventerrein. Het vorenstaande mist de PvdA in het onderhavige stuk. De PvdA pleit met de VVD voor een wat duidelijker kader ten aanzien van de besteding van het geld en – in navolging van het CDA – voor besteding aan uitvoering en niet aan overhead.

Met betrekking tot het voorstel tot wijziging van de Algemene Subsidieverordening stelt de PvdA ter zake art. 29, eerste lid, punt g voor na ‘De Kronkels’ toe te voegen ‘of Zuidwenk’, omdat de plannen van de gemeente in deze nog niet duidelijk zijn.

Mevrouw Nap memoreert de vragen van het CDA ter zake het vorige project uit het Stimuleringsfonds. Zij onderstreept in deze dat het CDA pleit voor besteding van de gelden aan uitvoering en niet aan overheid en projectkosten. Daarnaast sluit spreekster zich aan bij voorgaande sprekers, die hebben verzocht om een concretere uitwerking van de kaders. Het CDA mist in het stuk het onderdeel parkmanagement. Voorts vraagt het CDA aandacht voor de mogelijkheden van beveiligd parkeren, hetgeen Europees subsidiabel.

De heer De Vries (D66) deelt mede dat D66 de herstructurering van bedrijventerreinen een belangrijk onderwerp vindt en het goed acht dat dit in het kader van het Stimuleringsfonds wordt opgepakt. Gelet op de omvang van de hier genoemde bedrijventerreinen is het goed dat de provincie een bijdrage levert om de doelstelling van de herstructurering te realiseren. D66 informeert of voor Lage Weide de aanvullende financiering vanuit het Stimuleringsfonds naast de Topper-regeling voldoende is. D66 sluit zich aan bij de vragen van voorgaande sprekers met name de vraag met betrekking tot Bunschoten. Wellicht is het wenselijk zowel de mogelijkheid van de Zuidwenk als de Kronkels vooralsnog open te laten.

Mevrouw Das sluit zich aan bij de opmerkingen over het nut en de noodzaak van herstructurering van bedrijventerreinen. GL acht het goed gebruiken van de ruimte op bedrijventerreinen van belang. Het is ook in het Streekplan als streven vastgelegd. Uit het voorliggende voorstel blijkt niet duidelijk dat het vorenstaande een hard criterium is in de uitvoering. GL onderschrijft dat sprake is van weinig onderbouwing van een dergelijk groot bedrag. GL pleit voor meer kaders en criteria.

De heer De Vries (SP) deelt mede dat de SP zich kan vinden in de besteding van geld aan herstructurering van bedrijventerreinen. Spreker sluit zich aan bij de vragen van voorgaande sprekers over de concreetheid van dit project. Met betrekking tot Lage Weide pleit de SP ervoor dat de provincie vasthoudt aan de multimodale functie.

De heer Streefland deelt mede dat de CU positief staat tegenover het voorliggende voorstel, dat probeert een impuls te geven aan de bedrijventerreinen. De traditionele sectoren zoals productie en industrie hebben daar een plek en zijn pendant van alle dienstverlenende bedrijven in de provincie Utrecht. Het is goed te proberen eventuele verpaupering tegen te gaan. De CU is ook van mening dat de nodige vitalisering voorkomt dat een uitloop ontstaat naar nieuwe bedrijventerreinen met alle gevolgen van dien voor de weer wat oudere bedrijventerreinen. De CU vond het stuk niet vaag. In ieder geval 50 % van de niet-rendabele investeringskosten worden vergoed; er ontstaat een bepaald kasritme. De verdeling over de te verwachten projecten in Utrecht, de Ronde Venen en Bunschoten ligt niet vast. Spreker vraagt zich af of het theoretisch mogelijk is dat al het geld gaat naar diegenen die het eerst komt. Dat lijkt de CU niet wenselijk.

De heer Mik deelt mede dat de provincie nog een behoorlijke herstructureringsopgave heeft voor wat betreft de bedrijventerreinen. Door het wegvallen van de TIPP-regeling en doordat alleen in het geval van Lage Weide een aanspraak kan worden gemaakt op de nieuwe Topper-regeling, zijn GS van mening dat het goed zou zijn als de provincie in dat gedeeltelijke gat zou springen. Dat kan niet voor het hele bedrag. Hier wordt het Stimuleringsfonds echt gebruikt waarvoor het bedoeld is nl. om te stimuleren. Op grond van een inventarisatie van de te herstructureren bedrijventerreinen is voorgesteld het geld in te zetten voor Lage weide, Mijdrecht en De Kronkels. Het is aan de desbetreffende gemeentebesturen om met een herstructureringsplan te komen. Op basis daarvan wordt de aanvraag voor een provinciale bijdrage beoordeeld en het geld verdeeld. Op grond van het vorenstaande omvat het onderhavige voorstel nog geen concreet plan.

De 15% ruimtewinst geldt alleen voor nieuwe bedrijventerreinen.

Met betrekking tot de wijziging van de Algemene Subsidieverordening pleit spreker ervoor de voorgestelde tekst te handhaven, omdat zowel Bunschoten als de provincie in principe voorstaan De Kronkels te herstructureren. Indien dat niet zou lukken zou Bunschoten misschien naar een ander terrein willen overstappen. Indien onverhoopt toch moet worden gekozen voor Zuidwenk kan een en ander op dat moment alsnog worden aangepast. Spreker onderschrijft de opmerking van het CDA en de PvdA over de besteding van het geld. GS delen de mening dat parkmanagement dient te worden meegenomen in het kader van de herstructurering. De suggestie met betrekking tot beveiligd parkeren neemt spreker mee. In hoeverre de bijdrage uit het Stimuleringsfonds voldoende is zal moeten blijken uit de plannen.

Over de doelstelling van Lage Weide is spreker het eens met de opmerking van de SP.

Overigens wil ook de gemeente Utrecht het multimodale overslagpunt.

Voor wat betreft de besteding van het geld is het niet de bedoeling dat wie het eerst komt, het eerst maalt. De aanvragen worden ten opzichte van elkaar gewogen.

De heer Rateland merkt op dat de VVD in het onderhavige stuk een checklist had verwacht waarop wordt beoordeeld of een plan goed is en hoe het bedrag wordt verdeeld.

De heer Van der Kolk deelt mede, dat de PvdA het pleidooi van de VVD steunt.

Dat geldt eveneens voor de fracties van D66, de CU, GL en de SP.

De heer Mik antwoordt dat GS een checklist hebben, waarvan hij de commissie tijdig voor de PS-vergadering ter informatie een afschrift zal doen toekomen. Wel zij hierbij opgemerkt, dat het de taak van GS is ervoor te zorgen dat de plannen voldoen aan de checklist.

De voorzitter sluit de discussie af met de conclusie dat de commissie ermee instemt dat het onderhavige voorstel naar PS gaat. Indien de gevraagde checklist wordt bijgevoegd kan dit mogelijk een sterstuk worden.

Geen portefeuillehouder

6. Initiatiefvoorstel PvdA inzake uitwerking GS voorstelt tot vorming van een klantenpanel Openbaar Vervoer in de provincie Utrecht

De heer Van der Kolk licht het initiatiefvoorstel kort toe. De PvdA vindt het van belang dat ook de reizigers worden gehoord en invloed kunnen uitoefenen op het OV-beleid. Met de laatste concessieverlening is goede ervaringen opgedaan met een klantenpanel, waarbij diverse reizigersorganisaties betrokken waren.

Mevrouw Nap deelt mede dat het CDA instemt met het initiatiefvoorstel; de heer Rohof deelt mede dat de VVD zich hierbij aansluit.

De heer Gaaikema deelt mede het onderhavige voorstel meer als een motie aan te merken. Een initiatiefvoorstel zou in de visie van D66 een meer concreet uitgewerkt voorstel moeten bevatten met daarin opgenomen de kosten. Het stuk geeft voorts geen antwoord op de vraag of de betrokken partijen behoefte hebben aan de instelling van een klantenpanel. D66 vraagt zich af of partijen hun wensen niet via de reeds bestaande communicatiekanalen binnen de provincie kenbaar kunnen maken.

Mevrouw Das deelt mede dat GL het voorstel steunt. Voor deelnemende partijen acht GL het wel van belang dat helderheid wordt verschaft over de status van het panel en de financiële (on)mogelijkheden, zodat geen onterechte verwachtingen worden geschapen. GL informeert of het de bedoeling is één klantenpanel voor de hele provincie in te stellen en daarmee derhalve ook tegelijk voor het BRU gebied. Zo ja, is de vraag hoe dat is te realiseren samen met het BRU.

De heer De Vries (SP) deelt mede moeite te hebben met dit initiatiefvoorstel. Spreker verwacht niet dat het OV daardoor beter zal functioneren. De SP sluit zich aan bij de vraag over de status van het panel. Bij de opsomming van eventuele vertegenwoordigers van reizigers mist de SP de scholieren- en studentenbonden.

De heer Streefland merkt op dat het klantenpanel mogelijkwijs een waardevol adviesorgaan is. Het klinkt sympathiek. De CU sluit niet uit dat zij, als het uitgewerkt voorstel van GS er is, daar positief tegenover staat.

De heer Van der Kolk merkt op dat z.i. alleen een motie mag worden ingediend op een onderwerp dat op dat moment aan de orde is in de Statenvergadering. Mede gelet op de ervaring met het burgerinitiatief destijds is bewust gekozen voor deze wijze van aanpak. Betrokken partijen hebben te kennen gegeven dat zij goede ervaringen hebben opgedaan met het panel in het kader van de concessieverlening. Zij hebben te kennen gegeven dat zij voorstander zijn een klantenpanel op het gebied van openbaar vervoer. In de visie van de

PvdA zou het panel zich moeten buigen over het hele gebied van de provincie Utrecht inclusief het BRU. De PvdA nodigt de gedeputeerde dan ook uit daarover in overleg te treden met het BRU. Spreker onderschrijft dat het kader waarbinnen het klantenpanel opereert van te voren duidelijk moet worden gemaakt. Dat punt zal in de nadere uitwerking aan de orde moeten komen.

De heer Gaaijkema begrijpt dat thans dat de behoefte aan de instelling van een klantenpanel openbaar vervoer vanuit partijen zelf komt. Op grond hiervan steunt D66 het onderhavige voorstel.

De heer De Vries deelt mede dat hij het initiatiefvoorstel zal voorleggen aan zijn fractie.

De voorzitter concludeert dat de meerderheid instemt met het onderhavige voorstel.

De heer Mik deelt mede, dat GS een nader voorstel zullen uitwerken.

TER KENNISNEMING

7. Preverkenning Ring Utrecht

8. 1^e Kwartaalrapportage 2005 Agenda 2010

Naar aanleiding van een desbetreffende opmerking van de heer De Vries (D66) over de leesbaarheid zegt de voorzitter toe dat aan de commissie een kleurencopie zal worden toegezonden.

9. Voortgang subsidiegroepen Innovatieve Acties

Mevrouw Nap vestigt de aandacht op het virtueel kennisloket. Meegedeeld wordt dat het kennisloket waarschijnlijk zal worden ondergebracht bij de Taskforce Innovatie (TFI) omdat Unité wordt opgeheven. Het CDA vraagt zich af of dit wenselijk is, omdat de TFI ook een tijdelijk project is.

De heer Mik merkt in algemene zin op dat het de bedoeling is zoveel mogelijk van de versnipperde organisaties in de regio onder te brengen bij de TFI. TFI is juist bedoeld om de langs elkaar werkende organisaties en netwerken te bundelen.

10. Rondvraag

De heer De Vries (SP) memoreert de toezegging aan de commissie een bezoek te brengen aan een productielocatie, waarbij spreker destijds de suggestie heeft gedaan een bezoek te brengen aan de Nedal aluminiumfabriek.

De voorzitter antwoordt, dat op korte termijn in het Presidium wordt gesproken over de te organiseren excursies voor de 2^e helft van 2005 en de 1^e helft van 2006.

De heer De Vries (SP) deelt vervolgens mede te hebben vernomen, dat Stadsvervoer Nederland (SVN) niet precies schijnt te voldoen aan de concessies. Er wordt o.a. verouderd en ingehuurd materiaal ingezet waar nieuwe bussen zijn beloofd. Daarbij schijnen in de dienstregeling wijzigingen te zijn aangebracht. Op grond van het vorenstaande vraagt de SP zich af of nog wel wordt voldaan aan de normen die de provincie heeft gesteld bij de aanbesteding.

De heer De Vries (D66) memoreert op 21 september jl. een bijeenkomst te hebben bijgewoond over de NV Utrecht. De NV Utrecht is een onderwerp, dat met name in de

commissie REG wordt besproken. Procedureel informeert spreker op welke wijze dit onderwerp wordt behandeld in relatie tot de Nota Mobiliteit deel III en de Preverkenning Ring Utrecht.

De voorzitter antwoordt dat in het Presidium in algemene zin is afgesproken dat bekeken wordt in welke commissie een onderwerp het meest thuishoort. Indien dit de commissie REG betreft wordt de andere commissies, die het tevens aangaat, uitgenodigd bij de behandeling.

De heer De Vries (D66) merkt vervolgens op dat de bewonersvereniging Leefbaarheid Utrechtseweg zich met het Utrechts Landschap hebben gebogen over de wijze waarop zij de verdere invulling van het gebied Utrechtseweg zien. De rapportage komt op 1 oktober a.s. uit. Het is spreker bekend, dat de gedeputeerde in het verleden contact heeft gehad met deze bewonersgroep. Hij informeert of de gedeputeerde bereid is, nadat deze rapportage is uitgekomen, wederom met de bewonersgroep in contact te treden om naar een oplossing toe te werken.

Mevrouw Das vestigt de aandacht op het ter vergadering uitgereikte artikel: meer ruimte voor de wandelaar. Daarin wordt een aantal obstakels gesignaleerd tijdens een wandeling in noord-oost Utrecht (Veenweidegebied). Spreekster vraagt zich in algemene zin af of dergelijke zaken binnen het programma Wandelen in Utrecht worden aangepakt.

De heer Mik deelt mede dat hem de informatie over Stadsvervoer Nederland niet heeft bereikt. Hij zegt toe een en ander te zullen nagaan.

De heer De Vries (SP) licht ter verduidelijking toe dat de opmerking over het verouderde- en ingehuurde materiaal betrekking heeft op lijn 180. Over de wijzigingen in de dienstregeling zal spreker via de e-mail nadere informatie verstrekken.

De heer Mik vervolgt dat goed contact wordt gehouden met de Bewonersgroep Leefbaar Utrechtse weg over de stand van zaken.

Tot slot deelt spreker mede dat het Project Wandelen in Utrecht niet tot zijn portefeuille behoort.

De voorzitter zegt toe dat de griffie ervoor zal zorgdragen, dat de vraag ter zake wordt beantwoord.

11. Stand van zaken mobiliteit in de provincie Utrecht

De heer Kuypers licht aan de hand van een presentatie de stand van zaken mobiliteit in de provincie Utrecht toe.

De voorzitter deelt mede, dat de hand out van de presentatie aan de commissie zal worden toegezonden ten behoeve van de behandeling van de Nota Mobiliteit in de extra vergadering. Op voorstel van de voorzitter wordt besloten de extra IME-vergadering aansluitend aan de PS-vergadering d.d. 10 oktober a.s. te laten plaatsvinden.

11. Sluiting

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

Wijzigingen op het verslag van de statencommissie IME van 22 september 2005

Dhr. L. de Vries (SP)

Agendapunt 4, blz. 9, 1^o alinea. Dhr. De Vries heeft de volgende aanvulling. "De SP constateert dat in het RSP van het BRU een andere opvatting staat als in het Streekplan van het BRU over het Industriegebied Lage Weide". Dhr. De Vries verzocht de gedeputeerde om vast te houden aan de opvatting van het Streekplan.