

VERSLAG van de vergadering van de statencommissie Infrastructuur, Mobiliteit en Economie van 22 mei 2006

Aanwezig:

J.L.M.M. Damen (VVD, voorzitter), dr. G. Mik (gedeputeerde), mw.drs. M.C. Das (GroenLinks), drs. J.H. Gaaikema (D66), M. van der Kolk (PvdA), drs. J.A.J. Konings (VVD), J. Konijnenbelt (CDA), mw. D. Lamers-Tiecken (VVD), mw. H. Nap (CDA), drs. M. Odijk (GroenLinks), drs. W.M. van der Poel (CDA), E.E.M. Rateland (VVD), mr. J.J.J. Streefland (Christenunie)

Van ambtelijke zijde aanwezig:

dr. R.J. Poort (adjunctgriffier), mw. W.D. Voorneman-Rikkers (verslag)

Afwezig:

A.J. van Bokkem (PvdA), ing. C. van Iersel (Christenunie), M.F. van Leeuwen (SGP), mr. A.G. van Malenstein (PvdA), mr. F.T.M. Rohof (VVD), L. de Vries (SP), drs. R.E. de Vries (D66)

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom in het bijzonder het nieuwe commissielid de heer Odijk (GroenLinks)

2. Mededelingen

- Bericht van verhindering is ontvangen van de heren Van Leeuwen (SGP), Van Malenstein (PvdA), Rohof (VVD) en De Vries (D66).
- De vergadering op 22 juni a.s. begint om 19.00 uur.
- Op 12 juni a.s. vindt de gezamenlijke excursie met de commissie WEM plaats (9.00 – 13.00 uur).
- Het verslag van de vorige vergadering is alleen digitaal verstrekt. Het verslag zal nog worden toegezonden en in de volgende vergadering worden vastgesteld.
- Naar aanleiding van de klachten in de vorige vergadering ten aanzien van de aanlevering van vergaderstukken deelt de voorzitter mede dat de stukken wel tijdig door de griffie waren ingeleverd bij de repro en de verzendkamer. Er is derhalve blijkbaar in het vervolgtraject fout gegaan. In voorkomende gevallen wordt verzocht dit tijdig en rechtstreeks door te geven aan de griffie.
- De heer Mik deelt mede dat ter vergadering de buswijzer van de provincie Utrecht voor de verschillende regio's is rond gedeeld waarin voor het eerst alle busmaatschappijen gezamenlijk het hele lijnennet en alle informatie hebben gebundeld, hetgeen voor de klant zeer overzichtelijk is. De buswijzer is gefinancierd uit het marketinggeld dat de provincie ter beschikking stelt aan de busmaatschappijen.

3. Vaststelling verslag van 27 april 2006 + geactualiseerde lijst van toezeggingen

Wordt doorgeschoven naar 22 juni a.s.

TER BESPREKING

Portefeuillehouders dr. G. Mik

4. PS-voorstel jaarrekening 2005 en afrekenvoorstel 2005

De heer Van der Kolk deelt mede, dat kan worden vastgesteld dat het geld dat door PS beschikbaar is gesteld voldoende is besteed conform de doelstellingen die zijn geformuleerd op het gebied van het mobiliteitsbeleid en economische zaken. De projecten lopen allemaal aardig in de pas. Met betrekking tot het openbaar vervoer is de doelstelling het gebruik van de bus toe te laten nemen. Het lijkt erop dat de provincie daar nog niet echt in slaagt (3,7% begroot; werkelijk in 2004 3,3%). Geïnformeerd wordt wanneer de cijfers over 2005 komen. Spreker verwijst naar een artikel in de krant over de voornemens van minister Peijs met betrekking tot proeven met variabilisering van het OV-tarief. De PvdA is van mening dat de provincie Utrecht daarop moet inspelen om de geboden mogelijkheden zo goed mogelijk te benutten.

Blz. 107, toelichting op de verschillenanalyse. Onder punt één staat dat ingehuurde derden geen tijd schrijven. In de visie van de PvdA kan de inhuur van derden eenvoudig op de projecten worden geschreven, waardoor hierin een beter inzicht ontstaat.

Spreker memoreert dat de PvdA in november 2005 in de rondvraag aandacht heeft gevraagd voor de haltestopknoppen. Het verheugt de PvdA dat deze inmiddels zijn gerealiseerd.

De heer Van der Poel deelt mede dat het CDA in algemene zin pleit voor een discussie over het aantal doelstellingen en de prestatie-indicatoren. De vraag is of toch niet nog een keer een slag kan worden gemaakt om de prestatie-indicatoren meer 'burger proof' te maken. Indien de prestatie-indicatoren wat scherper zouden worden geformuleerd in terminologie van de burger, zou de jaarrekening ook kunnen worden gebruikt als een soort verantwoording richting de burger. Op dit moment hebben de prestatie-indicatoren meer het karakter van het formuleren van hetgeen wenselijk is binnen de ambtelijke organisatie.

De heer Gaaijkema verzoekt het CDA een voorbeeld te noemen van een indicator die de burgers aanspreekt.

De heer Van der Poel vestigt in deze de aandacht op het onderhoud. De burger vindt zaken zoals de verbetering van gaten in de weg, de belijning, de verlichting, belangrijk.

Spreker informeert vervolgens welke 4 starterprojecten zijn overgedragen aan de TFI. Het CDA mist in de jaarrekening het effect van de automatisering van de bruggen en de gevolgen daarvan. Het CDA zou dit expliciet willen monitoren omdat de beslissing is genomen zonder dat de prestaties daarvan in voldoende mate zijn gedefinieerd.

De heer Streefland merkt in algemene zin op dat de jaarrekening qua uitvoering het karakter heeft van een vertraging (nog niet afgeronde projecten, achterblijvende realisatie).

Het valt het Christenunie op dat het aandeel van de bus binnen het totaal aantal reiskilometers fors achterblijft bij de beoogde doelstelling (meer dan 10%). Verzocht wordt om een toelichting.

Met betrekking tot de indicator gemiddelde wegvak onveiligheid (blz. 98) vraagt de Christenunie zich af of inmiddels recentere cijfers beschikbaar zijn.

De heer Gaaijkema deelt mede dat D66 met name heeft gekeken naar de voortgang van de afgesproken prestatie-indicatoren. Op grond hiervan plaatst D66 de volgende vragen en opmerkingen.

Blz. 98, in algemene zin gaat het doel van de prestatie-indicatoren over de langere termijn. D66 acht het van belang dat tussentijds kan worden gemeten of een en ander nog op koers ligt, zodat zonodig kan worden gestuurd.

Blz. 100, inzake vertraagde realisering bij projecten van aanleg en reconstructie wegen. In deze passage staat dat de betrokkenheid van de burgers leidt tot vertragingen en aanpassingen bij de uitvoeringsprojecten. D66 begrijpt wat inhoudelijk wordt bedoeld. Er had echter ook kunnen staan dat de betrokkenheid van burgers leidt tot nieuwe inzichten en verbeteringen in de inrichting van het wegvak.

Blz. 101, voor de realisatie jaarlijkse kasritmes is 65% begroot; 45% werkelijk blijft daar erg ver bij achter. Verzocht wordt om een toelichting.

Blz. 103, in algemene zin valt op dat veel indicatoren nog niet zijn ingevuld, hetgeen D66 betreurt. Zo staat het percentage wegverharding met de kwalificatie matig of voldoende niet begroot. Bij werkelijk staat 89%. D66 informeert of dit nu wel of geen goed nieuws betreft.

Blz. 106, verwezen zij naar de opmerking bij blz. 103. Een aantal indicatoren is PM begroot en de cijfers zijn nog niet bekend (stiptheid uitvoering en sociale veiligheid objectief). Een aantal zaken gaat echter ook goed zoals de kostendekkingsgraad en het % kleine kernen. Met betrekking tot het aandeel bus in totaal reizigerskilometers is de vraag of naar de begrote 3,7% is gegaan.

Blz. 110/111, D66 is van mening dat een aantal indicatoren wat scherper geformuleerd had kunnen worden. Er wordt veel conform beleidsplan uitgevoerd, maar over hetgeen inhoudelijk gebeurt hadden betere cijfers kunnen worden afgesproken. Met betrekking tot recreatie en toerisme zijn wel cijfers afgesproken. Die cijfers zijn nog niet bekend. D66 informeert wanneer deze beschikbaar komen.

Blz. 187, inzake reserve rond- en randwegen. D66 constateert dat met de € 5 miljoen niets wordt gedaan. Verzocht wordt om een nadere toelichting.

Blz. 188, inzake reserve stimulering openbaar vervoer. Ook met dit bedrag ad € 477.000 wordt niets gedaan.

Blz. 194, voorziening onderhoud vaarwegen. Vanaf 2008 is € 3 ton minder beschikbaar dan nodig is. Dat baart D66 zorgen. Geïnformeerd wordt hoe dat wordt gerepareerd.

Mevrouw Das merkt op, dat GroenLinks zich in algemene zin aansluit bij de opmerkingen die zijn gemaakt over de vertraging en de onvoldoende uitputting van de middelen.

In vergelijking met bijvoorbeeld het hoofdstuk Milieu acht GroenLinks de onderhavige informatie nogal summier. Zo mist GroenLinks bijvoorbeeld achtergrondinformatie over waarom iets achter loopt.

GroenLinks plaatst vervolgens de volgende vragen en opmerkingen.

Blz. 98, verkeersveiligheid. Over de indicator is al een aantal zaken gezegd. GroenLinks onderschrijft dat wellicht moet worden getracht daarvoor een betere indicator te bedenken en in ieder geval een actuelere. Nu is sprake van een gemiddelde per kilometer. In de visie van GroenLinks zegt dit getal te weinig over de black spots of hele specifieke wegvakken waar iets aan de hand is terwijl dat juist de manier is waarop de onveiligheid wordt aangepakt. Wellicht kan het aantal black spots als indicator worden aangemerkt met daarbij als doel over 3 jaar een aantal black spots te hebben opgelost. De staten kunnen dit ook goed monitoren.

Blz. 103, indicator percentage wegverharding. De vraag is welke kwalificatie die krijgt. GroenLinks heeft moeite met een doelstelling matig. Wellicht moet alleen het percentage voldoende worden gehanteerd of een percentage met een onvoldoende terugbrengen.

Blz. 109, inzake ontwikkeling regionaal bedrijventerrein Woerden. GroenLinks heeft het gevoel dat de commissie IME hierover niet voldoende is geïnformeerd. Het is een project waar in de regio veel over is te doen.

Blz. 109, inzake Food Valley. GroenLinks verzoekt om nadere informatie over de stand van zaken.

Mevrouw Lamers merkt op dat de VVD zich in algemene zin aansluit bij de vragen van voorgaande sprekers.

In aanvulling daarop plaatst de VVD de volgende vragen en opmerkingen.

De VVD mist een indicator minder files als gevolg van de genomen maatregelen.

Blz. 98, geïnformeerd wordt naar de negatieve effecten van optrekkend- en stilstaand verkeer.

Blz. 98, het ROV is opgeheven als zelfstandig bestuursorgaan. Geïnformeerd wordt hoe een en ander thans loopt.

Blz. 100, vertraagde realisering bij projecten van aanleg. In de visie van de VVD wordt met de betrokkenheid van de burgers gedoeld op de inspraakprocedures. De VVD hecht daar zeer aan. Wel stelt de VVD voor eerder met de projecten te starten, zodat geëindigd wordt binnen de tijd die daarvoor is uitgetrokken.

Blz. 108, de werkgelegenheid en de aanwas van de beroepsbevolking loopt niet synchroon. Wellicht moet dit landelijk worden bekeken, omdat niet alle werknemers en bevolking die in de provincie Utrecht wonen ook in de provincie Utrecht werken.

Blz. 109, de VVD sluit zich aan bij de vraag van GroenLinks met betrekking tot de ontwikkeling van het regionaal bedrijventerrein Woerden.

Blz. 187, inzake reserve rond- en randwegen. Wellicht moet worden bekeken of de regels voor de gemeenten die daaraan willen deelnemen niet te streng zijn.

Blz. 188, inzake reserve stimulering openbaar vervoer. Verzocht wordt om een toelichting waarom in 2005 geen mutaties hebben plaatsgevonden.

De heer Mik memoreert dat vorig jaar een aantal indicatoren is vastgesteld. Uiteraard kunnen indicatoren gaandeweg worden verfijnd. Het bezwaar daarvan is echter dat dan geen reeks kan worden opgebouwd. Spreker pleit er derhalve voor de afgesproken indicatoren een tijdje te handhaven. Het is een groeiproces. Indien indicatoren worden aangepast, zal dit statenbreed moeten gebeuren. Spreker onderschrijft dat niet elke indicator even scherp is geformuleerd. Het CDA heeft gepleit voor meer op de burger gerichte indicatoren. Die zijn er in de visie van spreker wel. Ter illustratie wijst hij op blz. 106, kwaliteit: waardering van de reiziger. Deze moeten in samenhang worden gezien met de technische indicatoren.

Bepaalde indicatoren zijn nog niet ingevuld. Voor een deel komt dat, omdat cijfers van buiten moeten komen.

Met betrekking tot de inhuur van derden (blz. 107) licht spreker toe dat indien iemand wordt ingehuurd dit voor een bepaald bedrag gebeurt en derhalve geen tijd hoeft te worden geschreven.

De heer Van der Kolk memoreert dat het met name gaat om de toedeling naar de verschillende projecten en posten.

De heer Mik zegt toe, dat hiernaar zal worden gekeken.

Spreker neemt het inzicht in de (maatschappelijke) effecten van de automatisering van de bruggen mee en komt hierop nader terug.

De vertraging in de projecten is de reden dat gekozen wordt voor overplanning. De provincie heeft een vertraging niet altijd in de hand. Ter illustratie wijst hij op de invoering van de OV Chipcard. Over het algemeen is overigens geen sprake van vertragingen waar spreker zich zorgen om maakt. Wel wordt getracht een en ander beter te monitoren om vertragingen binnen de perken te houden.

De heer Gaaijkema merkt op, dat de overplanning een bekend gegeven is. D66 was er echter wel vanuit gegaan dat 65% van de jaarlijkse kasritmes zouden worden gerealiseerd. In de

praktijk blijkt dat 45% te zijn. De vraag is of de 65% met alle bekende inzichten te hoog is ingeschat.

De heer Mik antwoordt, dat alle projecten worden uitgevoerd. Op de systematiek van de kasritmes komt de heer Kuypers nader terug.

Het niet beschikbaar zijn van een cijfer waaruit kan worden opgemaakt of het OV wel/niet is achtergebleven is een punt waar GS en PS bovenop zitten. In relatie tot de reserve stimulering openbaar vervoer wordt hard gewerkt aan een aantal zaken zoals de Buurtbus. De Buurtbus kon uit de eigen middelen worden gefinancierd. Met betrekking tot het gratis openbaar vervoer is naar aanleiding van de proef in Amersfoort afgesproken, dat GS met een voorstel zullen komen ten aanzien van vervolgacties van variabelisering dan wel vormen van gratis OV. Na de zomer kan een voorstel tegemoet worden gezien. Daarvoor is de reserve ook bedoeld. Er zit derhalve een aantal projecten in de pijplijn. Ook de haltestopknop is uit de reserve betaald.

Er zijn nog geen recentere cijfers over de wegvak onveiligheid.

Spreker onderschrijft, dat sprake is van lange termijn indicatoren. De stand van zaken wordt waar mogelijk echter jaarlijks gemeten. Er zijn echter geen tussentijdse indicatoren.

De heer Gaaikema pleit ervoor op blz. 98 toe te voegen hoeveel het in 2003 was, zodat kan worden vastgesteld of een en ander op koers ligt. Het trendmatige inzicht ontbreekt nu.

De heer Mik neemt dit mee. Spreker vervolgt, dat de indicator stiptheid in de huidige concessievoorwaarden nog niet is opgenomen. In de nieuwe concessievoorwaarden zal dit wel gebeuren, zodat het vervoersbedrijf daarop kan worden gestuurd.

De heer Gaaikema pleit voor inzicht in de ontwikkeling van de afgesproken indicatoren.

De heer Mik zegt toe dit te zullen nagaan. De cijfers met betrekking tot recreatie en toerisme komen – evenals vorig jaar het geval is geweest – in september.

Er komen weinig aanvragen van de gemeenten voor de reserve rand- en rondwegen. In de visie van spreker zijn de voorwaarden niet te streng. Wel wordt bekeken of het echt om een rond- of randweg gaat. Het betreft een Coalitieafspraken. Spreker kan zich voorstellen, dat de nieuwe Coalitie het effect bekijkt en daarover al dan niet een nieuwe afspraak maakt.

Desgevraagd door mevrouw Lamers memoreert spreker, dat ten tijde van de onderhandelingen twee concrete rondwegen in discussie waren, t.w. Loenen en Harmelen.

Deze zijn afgehandeld. De reserve is derhalve al voor een groot deel aangesproken. Er wordt echter pas betaald als de rekening er is. Daarna zijn geen nieuwe initiatieven binnengekomen.

De heer Van der Poel had zich op grond van vorenstaande toelichting kunnen voorstellen, dat bij de reserve de verplichting ter zake Loenen en Harmelen zou zijn aangegeven.

De heer Mik onderschrijft het vorenstaande. Spreker merkt op, dat het onderwerp Vaarwegen tot de portefeuille van gedeputeerde Binnekamp behoort.

Met betrekking tot het regionaal bedrijventerrein Woerden is de commissie twee keer schriftelijk geïnformeerd over de stand van zaken. Er wordt op dit moment een aantal haalbaarheidsonderzoeken gedaan. De resultaten worden in de zomer verwacht. Op basis daarvan zal de Stuurgroep een voorstel formuleren ten behoeve van de betrokken partijen.

Spreker zegt toe de commissie schriftelijk informatie te verstrekken over de stand van zaken met betrekking tot Food Valley.

Een indicator minder files als gevolg van alle maatregelen zou een goede zijn. Een dergelijke indicator zou echter wel betrekking hebben op het hele netwerk van wegen (Rijks-, provinciale- en gemeentelijke wegen) die als communicerende vaten soms elkaars problemen aan het oplossen c.q. versterken zijn. Dat is de reden van de Verkenning. De autonome groei is erg hoog en dat is de reden dat hiermee fors aan de slag moet worden gegaan de komende jaren.

De heer Konijnenbelt vestigt de aandacht op de centrale regelkamer. De bewegingen die daar plaatsvinden kunnen wellicht een impressie geven of de bewegingen in mobiliteit toenemen, afnemen en wat het effect is qua vermindering van de stilstand.

De heer Mik onderschrijft dat hiernaar gekeken kan worden; hij neemt deze suggestie mee. Hij memoreert overigens dat daarover bij de Voorjaarsnota afspraken zijn gemaakt naar aanleiding van de motie van het CDA. Dat loopt parallel aan het ICT project bij verkeer om te kijken of het verkeer via slimme methoden beter is te sturen, de capaciteit is te verhogen en de doorloopsnelheid van het verkeer kan worden verbeterd.

Spreker zegt toe het negatieve effect van stilstaand en optrekkend verkeer voor het leefmilieu te zullen nagaan.

Het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid (ROV) is niet opgeheven maar, in overleg met de gezamenlijke partners, ondergebracht bij de provincie. Het personeel van het ROV maakt nu onderdeel uit van de dienst WVV. Het samenwerkingsverband (provincie, BRU, Rijkswaterstaat en Eemland) functioneert nog wel als zodanig in de vorm van een dagelijks bestuur. De subsidies van het rijk aan provincie en BRU zijn samengevoegd. Het ROV is een aparte eenheid binnen WVV met een eigen secretaris, die tevens secretaris is van het dagelijks bestuur. Een en ander loopt goed.

De heer Kuypers licht met betrekking toe dat een aantal gegevens, die door derden moeten worden aangeleverd, nog niet beschikbaar zijn op het moment dat de Jaarrekening wordt opgesteld. Spreker zegt toe, dat zodra de cijfers beschikbaar zijn deze ook aan de commissie zullen worden verstrekt.

Kasritme betekent dat aangegeven moet worden hoeveel geld gedacht wordt uit te geven in een bepaald jaar aan een project dat overigens een veel langere periode kent. Zichtbaar is dat een groter project wat vertraging oploopt, waardoor het percentage een stuk lager uitkomt dan verwacht. Een ander jaar kan dat percentage fors omhoog gaan op het moment dat wel geld wordt uitgegeven. Bovendien is het zo dat om dergelijke vertragingen te voorkomen in organisatorische zin een aantal maatregelen wordt getroffen. Nu kent de organisatie een bepaald werkproces om een project tot stand te brengen. Deze werkprocessen zijn allemaal achter elkaar aan geschakeld. Bekeken wordt in hoeverre zaken geparallelliseerd kunnen worden, zodat de doorlooptijd van verschillende projecten veel korter kan worden.

De heer Gaaike begrijpt dat geen aanleiding wordt gezien de indicator van 65% te verlagen, omdat alles in het werk wordt gesteld ervoor te zorgen dat volgend jaar de 65% kan worden gepresenteerd.

De heer Kuypers bevestigt het vorenstaande.

De heer Snel zet uiteen dat met de komst van de TFI het starterbeleid is overgedragen naar de TFI. Binnen de TFI zitten op dit moment twee heel concrete starterprojecten: Biotech Fonds voor Life Science bedrijven en de Utrechtse Innovatiepartner, dat afgerond is en nu ook met Pieken in de Delta geld zal worden verlengd. Daarnaast wijst spreker op het Science Parc, waarvoor een subsidieaanvraag loopt. Voorts is nog een aantal projecten dat niet expliciet voor starters is bedoeld maar waarvan wel gebruik kan worden gemaakt zoals bijvoorbeeld kennisvouchers en de MKB-Servicedesk die met behulp van de TFI tot stand is gekomen.

De heer Van der Poel stelt vast dat de TFI daarmee enigszins de uitvoeringsorganisatie wordt voor de provinciale organisatie op het gebied van innovatie en ICT.

De heer Mik antwoordt dat dit voor alle partners geldt. Er is sprake van een businessplan, dat wordt uitgevoerd.

Desgevraagd door de heer Van der Poel licht spreker toe, dat voor de TFI prestatie-indicatoren zijn geformuleerd. Ieder kwartaal moet de TFI daarover rapporteren.

De heer Van der Poel vraagt zich af wat precies de rijkwijdte is van de controlerende functie van PS.

De heer Mik erkent, dat GS en PS in deze meer op afstand zitten. Dat moet worden geaccepteerd. Er wordt gecontroleerd op basis van een aantal basale criteria, die met de TFI zijn afgesproken. De gedetailleerde controle wordt niet gedaan.

Naar aanleiding van een desbetreffende opmerking van de heer Van der Poel zet spreker uiteen, dat de discussie over de rijkwijdte van de rol van controlerende functie binnen GS is besproken bij de goedkeuring van de TFI. De vraag is of overall dezelfde controlerende functie moet worden uitgevoerd. Die discussie is ook gevoerd in het kader van de UTR. Tot nu toe is gekozen voor maatwerk.

De voorzitter concludeert dat op een aantal vragen nog schriftelijk zal worden gereageerd en stelt vast, dat dit onderwerp hiermee voldoende is behandeld.

5. Overeenkomst treindienst Breukelen – Utrecht

Mevrouw Nap merkt op, dat in het definitieve voorstel voor 2008 en het lijnenvoorstel per 2005 sprake is van nogal wat wijzigingen. Lijn 140 rijdt nu pas vanaf station Breukelen; lijn 35 is geheel verdwenen; lijn 27/38 reed 8 x per uur en nu rijdt alleen nog maar lijn 38 4 x per uur; lijn 124 reed 4 x per uur en heet nu lijn 37 en is teruggegaan naar 2 x per uur; lijn 120/124 reed vanaf station Maarssen 4 x per uur en dat is nu lijn 144 geworden en 2 x per uur. Indien dit allemaal bij elkaar wordt opgeteld, zal het aandeel bus in totaal reizigerskilometers zeker niet worden gehaald. Het aantal buskilometers zal hierdoor alleen maar lager worden. Dat wil overigens niet zeggen dat het totaal aantal reizigerskilometers in het OV lager wordt, aangezien Randstadspoor ervoor terugkomt. Randstadspoor is echter niet voor de hele kleine afstanden die mensen nu per bus afleggen. Het CDA informeert derhalve naar de gevolgen voor de kleine afstanden. Daarbij komt dat alles richting Randstadspoor wordt gestuurd. Dat betekent meer overstappen. Alhoewel dit niet het geval behoeft te zijn, geeft dit het gevoel dat men langer onderweg is. Voorts komt het nogal eens voor dat een bus te laat aankomt bij een station waardoor een trein wordt gemist en de reistijd wel degelijk langer wordt. Het CDA informeert derhalve in hoeverre de tijdswinst reëel is rekening houdende met vertraging met de bus.

Het CDA informeert of overleg is gevoerd met de gemeenten.

In de jaarrekening staat dat er bijna € 500.000 reserve is voor OV. Op grond van het vorenstaande vraagt het CDA zich af waarom bezuinigd moet worden op buslijnen om te investeren in Randstadspoor. Indien het probleem niet zozeer financieel is, pleit het CDA ervoor meer te investeren in het OV. De buslijnen die echt vervangen worden door Randstadspoor, kunnen worden opgeheven. Het CDA pleit ervoor voor de stukken waar geen Randstadspoor langs gaat komen de bussen te handhaven (m.n. lijn 35 en lijn 140).

De heer Van der Poel informeert tot slot waarom de gedeputeerde er bij dit onderwerp voor heeft gekozen de commissie achteraf te informeren.

De heer Van der Kolk is van mening, dat niet moet worden geïnvesteerd in lege bussen. De PvdA betreurt, dat dit voorstel geen inzicht geeft in de gevolgen voor de reiziger. In de beleving van de PvdA is dit wel toegezegd door de gedeputeerde. Er wordt wel iets aangegeven over de reistijden, maar het is veel interessanter te zien of het inderdaad niet de moeite waard is lijn 35 in stand te houden omdat er te weinig reizigers gebruik van maken. De PvdA begrijpt dat alles naar de stations moet worden geleid om een beter samenhangend vervoer te kunnen bewerkstelligen. Voor de individuele reiziger kan een en ander echter wel

heel ongunstig uitpakken. De PvdA wil inzicht om hoeveel het gaat en of het de moeite waard is daarin te investeren door een buslijn in stand te houden.

De heer Konings heeft begrepen, dat een en ander eind 2008 van start gaat en dat voor die tijd een overzicht wordt opgesteld dat inzicht biedt in eventuele bereikbaarheidsproblemen voor specifieke reizigers en specifieke gemeenten. De VVD acht het vorenstaande van groot belang en sluit zich in deze aan bij de vragen en opmerkingen van voorgaande sprekers. Spreker vestigt vervolgens de aandacht op het bij de stukken gevoegde contract m.n. Lage Weide. Geïnformeerd wordt waar in deze in deze het ondernemerschap van de NS ligt. Tot slot informeert spreker of een evaluatiemoment is voorzien.

Mevrouw Das deelt mede dat GroenLinks zich aansluit bij voorgaande sprekers voor wat betreft de wens ter zake meer inzicht in de gevolgen van de aanpassingen in de busfrequentie en het belang van monitoring daarbij ter zake de gevolgen voor de reizigers. Bepaalde groepen reizigers moeten in de visie van GroenLinks niet onevenredig worden getroffen. Wellicht is het goed daarbij ook te kijken naar voor- en natransport mogelijkheden zoals de fiets. Overigens vond GroenLinks het stuk over de overeenkomsten erg informatief. Het geeft een goed inzicht in de rollen en inspanningen van de partijen. Gelet op het feit dat de risico's, die eventueel bij de provincie liggen, de komende jaren mogelijk gaan spelen acht GroenLinks het van belang dat straks ook de nieuwe statenleden, die de commissie IME vormen over deze overeenkomst worden geïnformeerd.

De heer Gaaikema deelt mede dat D66 zich kan vinden in de achterliggende visie, dat gezocht wordt naar een op het netwerk ingerichte structuur waarbij de bussen zo snel mogelijk naar bepaalde knooppunten in het OV (over het algemeen treinstations) geleid worden om het op die manier aantrekkelijker te maken voor reizigers en daarmee meer reizigers te trekken. Voor het overige sluit D66 zich aan bij voorgaande sprekers.

De heer Streefland constateert dat enorm wordt ingezet op vermindering van reistijd, hetgeen de Christenunie ondersteunt. Daarnaast spelen echter ook factoren als kwaliteit en gemak. Overstappen wordt niet als zodanig ervaren. Het Christenunie acht het op zich een goede zaak dat het voor het merendeel van de reizigers op het traject sneller gaat. Er moet echter ook worden gekeken naar die minderheid (tussentraject Breukelen – Maarssen). Gesproken wordt over 13%; dit betreffen echter de cijfers van nu. De vraag is of de bezettingsgraad tot 2008 toeneemt.

Artikel 8 van de overeenkomst, waarin wordt gesproken dat de NS de mogelijkheid heeft bij een achterblijvende bezetting de frequentie van de treinen terug te brengen van 4 naar 2, baart de Christenunie zorgen.

De heer Mik licht toe dat dit het eerste stukje invulling betreft van de afspraak met PS om Randstadspoor daadwerkelijk Randstadspoor te laten zijn. Via de spoorverdubbelingen wordt thans de infrastructuur aangelegd. Het is een deel van de € 950 miljoen, die in het MIT staat. Daarmee is er nog geen Randstadspoor. Naast de overeenkomst met de Minister is ook een overeenkomst met de NS gesloten, dat zij in ieder geval de basisbediening op de Randstadspoorstations zou realiseren (2 keer per uur). Dat heeft echter niets met Randstadspoor als zodanig te maken. Met PS is afgesproken dat GS met de NS zouden onderhandelen over een mogelijke frequentieverhoging naar 4 – 6 keer per uur. Dat is het kader dat PS hebben gesteld. Dat wordt op dit moment ingevuld.

In algemene zin staat spreker voor alle te nemen stappen zo goed mogelijk in overleg met PS te doen. De onderhavige onderhandelingen zijn echter dusdanig hectisch verlopen, dat dit niet

mogelijk was. Om te komen tot de frequentieverhoging zijn twee mogelijkheden. Veel bouwen in de buurt van het station of de provincie vangt een deel van het negatief rendement op van de NS. Het laatste bleek het enige middel om te komen tot het laten rijden van Randstadspoor op Breukelen. De onderhandelingen verliepen niet makkelijk en hebben veel langer geduurd dat gedacht. Op een bepaald moment is de ondertekeningdatum afgesproken (22 april) om een en ander nog te kunnen afronden met de bestaande gemeentebesturen. Pas twee dagen voor 22 april hebben GS een besluit genomen op grond waarvan het niet meer mogelijk was de commissie te informeren. Spreker had de commissie van het bovenstaande in kennis willen stellen in een voorgaande vergadering. Dit zou echter in vertrouwelijkheid moeten gebeuren. Gelet op het aanwezig publiek is in overleg met de voorzitter besloten dat niet te doen op dat moment. Voor de volgende businesscase is meer tijd, zodat de mogelijkheid van het verstrekken van tussentijdse informatie aan de commissie aanwezig zal zijn.

De vraag is wie er in dit geheel heeft gewonnen. In de visie van spreker hebben alle partijen gewonnen. Er komt een frequentieverhoging van Randstadspoor tot stand, die heel belangrijk is. De provincie betaalt de NS in verband met rendementsverlies een bedrag van € 3,6 miljoen voor de periode tussen 2008 – 2015. Dit komt per jaar neer op een bedrag van ongeveer 6 ton; de besparing op het lijnennet is ca. € 7 ton per jaar. Dat voordeel komt weer ten goede aan de provincie.

Volgens spreker heeft de provincie geen veer moeten laten voor wat betreft de busverbindingen. In de onderhavige notitie is getracht de problematiek zo compact mogelijk te schetsen. Spreker kan zich voorstellen dat de commissie per buslijn wil weten wat de winst dan wel verlies is. Hij zegt toe informatie te zullen verstrekken. Daaruit zal blijken dat per buslijn bekeken sprake is van enorme reistijdwinst voor de reizigers.

De heer Konings pleit ervoor ook een overzicht op te stellen vanuit de verschillende gemeenten beredeneerd.

De heer Mik merkt op dat dit automatisch wordt meegenomen in het overzicht per buslijn. Voor het overgrote deel van de reiziger geldt, inclusief overstappen, een tijdswinst. Op het moment dat wordt gefeederd om het totale systeem beter te maken is er altijd een groep mensen die daar nadeel van heeft. In het onderhavige geval zijn dat de ca. 200 reizigers die alleen maar gebruik maken van buslijn 120. Voor dit aantal kan geen buslijn 4 keer per uur worden ingezet. Er is derhalve gekozen voor 2 keer per uur, hetgeen overigens nog een behoorlijke frequentie is voor een dergelijk aantal reizigers. De vrijheid is aanwezig de frequentie bij een nieuwe concessie te verhogen naar 4 keer per uur. Dat kost echter wel ca. € 240.000. GS zijn daar geen voorstander van. Een reserve van € 500.000 voor het OV is niet veel. GS staan derhalve voor een en ander eventueel pas te wijzigen op basis van een evaluatie. Dat onderzoek kan pas worden gedaan als de nieuwe situatie is gestart (vanaf 2008).

Door het BRU is overleg gevoerd met de gemeenten; de provincie is daar ambtelijk bij aanwezig geweest. Spreker heeft geen geluiden gehoord dat de gemeenten belangrijke bezwaren hadden.

Lage Weide was een station dat de NS absoluut niet wilde vanwege te weinig gebruikers. De provincie en de stad Utrecht hebben echter aangegeven daar potentie te zien, gelet op de bedrijvigheid. De stad heeft aangeboden ervoor te zorgen dat 1600 jaarkaarten worden afgenomen door het bedrijfsleven. De NS heeft toegezegd op Lage Weide te zullen stoppen indien de 1600 OV jaarkaarten voor 1 juli a.s. rond zijn.

Mevrouw Nap deelt mede, dat de discussie voor het CDA niet is afgerond. Het CDA wacht de aanvullende informatie af en zal dat toetsen. Het CDA onderschrijft, dat sprake is van een moeilijk proces. De gedeputeerde had echter kunnen overwegen de vervallen vergadering van

23 maart jl. tot vertrouwelijke vergadering uit te roepen, zodat de commissie wel vooraf geïnformeerd had kunnen worden.

De heer Konings onderschrijft het betoog van het CDA qua procedure. Hij informeert of de desbetreffende gemeenten zijn gekend in de mogelijke kwaliteitsvermindering.

De heer Mik antwoordt dat uitvoerig overleg is gevoerd met Maarssen en Breukelen.

De voorzitter stelt vast dat dit onderwerp hiermee in voldoende mate is behandeld.

6. Pieken in de Delta

De voorzitter licht toe, dat dit onderwerp op verzoek van D66 is geagendeerd.

De heer Gaaikema zet uiteen dat de heer De Vries in verband met de commissie ZCW afwezig is. Door omstandigheden heeft spreker de behandeling niet met de heer De Vries kunnen voorbereiden. De heer De Vries heeft wel een aantal vragen geformuleerd, die spreker thans naar voren zou kunnen brengen. Indien de andere fracties geen behoefte hebben aan behandeling van het onderhavige stuk, kan spreker zich voorstellen dat de vragen van D66 schriftelijk worden afgedaan.

De heer Van der Poel deelt mede dat het CDA zich kan vinden in schriftelijke afdoening. Aanvullend wil het CDA graag een visie op de ontwikkelingsfunctie ontwikkelingsbedrijf rondom Pieken in de Delta.

De voorzitter constateert dat de overige fracties geen opmerkingen hebben over het onderhavige stuk en voorstander zijn van schriftelijke afdoening van de vragen van D66.

TER KENNISNEMING

7. Alternatieve werkmethode

8. Jaarrekening 2005 Facilitaire Dienst Utrechtse Recreatieschappen

9. Borging Loket Plattelandstoerisme

10. Fietspad Wulfse Pad Houten

11. Evaluatie en actualisatie SMPU

De heer Konings begrijpt dat een tussenbalans komt en op basis daarvan een notitie van wijzigingen, die vervolgens de inspraak in gaat. Maart volgend jaar vinden echter de verkiezingen plaats. Tussen de tussenbalans en de notitie van wijzigingen zou de VVD graag met de diverse fracties in de gemeenten overleggen.

De heer Mik merkt op dat de discussie nog met deze staten zal worden gevoerd, alvorens een en ander de inspraak ingaat. De vaststelling van de notitie van wijzigingen vindt echter, evenals de vorige keer, plaats door de nieuwe staten.

De heer Konings merkt op dat de tijd tussen de tussenbalans (september/oktober) en de notitie van wijzigingen (december) zeer kort is.

De heer Mik memoreert dat met de vorige SMPU ook vrij krachtadig aan de slag is gegaan. Eind 2003 lag de SMPU er. Spreker zou die snelheid erin willen houden. Daarbij komt dat niet het hele SMPU wordt veranderd. Er moet een aantal zaken worden geactualiseerd.

De voorzitter memoreert dat dit onderwerp altijd conform de regels door de commissie kan worden geagendeerd.

12. Rondvraag

De heer Van der Kolk deelt mede vernomen te hebben, dat buslijn 51 tussen Doorn – Elst wordt opgeheven. Het is spreker bekend dat deze buslijn in het concessiegebied van het BRU zit. De gemeenten die het betreffen liggen echter wel in de provincie en die zijn ernstig verontrust omdat zij niet betrokken zijn bij deze voorstellen tot wijziging van de buslijnen. Spreker informeert of de gedeputeerde hiervan wel op de hoogte is, hierbij betrokken is en hierop wellicht invloed kan uitoefenen.

De heer Mik antwoordt, dat het vorenstaande hem bekend is. Spreker heeft reeds verzocht om overleg met het BRU, omdat dit een buslijn betreft die over 2 jaar overgaat naar de provincie in het kader van de nieuwe gemeente die daar is ontstaan.

13. Sluiting

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