

Verslag van de vergadering van de Statencommissie Milieu, Mobiliteit en Economie van 15 februari 2016

Voorzitter:

mw. D.J. Dorrestijn-Taal

Aanwezig:

drs.ing. P. van den Berg (gedeputeerde), mw. mr. J. Verbeek-Nijhof (gedeputeerde), mw. F.M. Arissen LLB (PvdD), mw. A.C. Boelhouwer (GroenLinks), G.J. Bosman (SP), ing. D.G. Boswijk (CDA), mw. drs. A.W.T. Dercksen (D66), ing. L.C. van den Dikkenberg (SGP), ir. H.P. van Essen (GroenLinks), mw. N. de Haan (ChristenUnie), mw. W.M.M. Hoek (50PLUS), mw. drs. J.P. d'Hondt (PvdA), ir. H. IJssennagger (PVV), J.M.W. Jansen (CDA), W.J. Joustra (VVD), drs. A. Nicolai (ChristenUnie), mw. M.G. Noordenbos (SP), R. Van Reenen (VVD), A.J. Schaddelee (ChristenUnie), dr. I. Thonon (D66), drs. W.J. Ubaghs (PVV), ir. J.C.V. Vaessen (VVD), drs. W. Wagenmans (PvdA),

Van ambtelijke zijde aanwezig:

dr. R.J. Poort (adjunctgriffier), W. Voorneman-Rijkers (verslag)

1 ALGEMEEN

1.1. Opening

Mevrouw Dorrestijn, voorzitter, opent de vergadering met een woord van welkom.

1.2. Vaststellen agenda

De voorzitter memoreert dat via de voorzittersmail de onderbouwingen zijn ontvangen van de diverse ter bespreking voorgedragen agendapunten.

De agenda wordt vastgesteld.

1.3. Mededelingen

De voorzitter deelt het volgende mede.

- Gedeputeerde Pennarts heeft zich wegens ziekte afgemeld; zij wordt vervangen door gedeputeerde Van den Berg.
- Na afloop van de vergadering zijn er nog twee bijeenkomsten: Actieplan Fiets en Rondweg Veenendaal.
- Met betrekking tot de BOB-energietransitie heeft op 8 februari jl. een succesvolle sessie plaatsgevonden, waarin 140 mensen vanuit de gehele provincie de Staten van brede input hebben voorzien. Hedenavond zal worden besproken wat daarmee zal worden gedaan. De Staten zullen zo spoedig mogelijk worden geïnformeerd over de volgende stap daarin.

Gedeputeerde Van den Berg vestigt de aandacht op de Statenbrief internationale acquisitieresultaten. Daarin staat dat de provincie in deze op zoek gaat naar verdere samenwerking. Een eerste bijeenkomst daarover vindt hedenmiddag plaats. Na ondertekening zal de commissie hierover nader schriftelijk worden geïnformeerd.

1.4. Verslag Statencommissie Milieu, Mobiliteit en Economie van 11 januari 2016

Via de voorzittersmail heeft de commissie kennis kunnen nemen van de tekstuele opmerking van de heer Joustra. De voorzitter constateert dat de commissie hiermee instemt. Voorts heeft mw. Brinksma aangegeven aanwezig te zijn geweest.

Met in achtneming van voornoemde wijzigingen, wordt het verslag vastgesteld.

1.5 Rondvraag

Mevrouw d'Hondt vestigt de aandacht op een artikel in de Volkskrant d.d. 5 februari jl., waarin staat dat het RIVM en TNO in twijfel trekken of de Europese luchtkwaliteitsnormen wel worden gehaald als de snelheid op diverse trajecten wordt verhoogd naar 130 km/u. In november jl. is in de Staten een motie aangenomen, waarin is afgesproken een zienswijze in te dienen als het Verkeersbesluit voorligt om de snelheid op de A2 te verhogen. Geïnformeerd wordt of het College bereid is de twijfels over het halen van de Europese luchtkwaliteitsnormen mee te nemen in de zienswijze.

Voorts informeert de PvdA of dit voor andere fracties ook aanleiding geeft om hun standpunt ten aanzien van deze snelheidsverhoging aan te passen. Vanaf 18 februari a.s. ligt nl. een volgend Verkeersbesluit voor om de snelheid op een verlengd traject van de A2 te verhogen (tot Holendrecht). Daarop zou ook een zienswijze kunnen worden ingediend.

Gedeputeerde Van den Berg antwoordt dat het College bekend is met het feit dat RIVM en TNO een kanttekening plaatsen bij de berekeningwijze van Tauw Infra Consult dat het Ministerie in deze adviseert. Het Rijk geeft aan dat de berekeningen en onderbouwing van Tauw Infra Consult uitwijzen dat binnen de wettelijke normen wordt gebleven. Het Ministerie heeft aangekondigd voor de zomer met een monitor te komen en, als daaruit blijkt dat sprake is van overschrijdingen, aanpassingsmaatregelen te treffen. Op grond van het vorenstaande, acht het College het prematuur hierop te acteren.

De heer IJssennagger verzoekt in de zienswijze mee te nemen dat 64% van de totale Nederlandse bevolking voor het verhogen van de maximum snelheid naar 130 km/u is; dit blijkt uit een enquête van Maurice de Hond d.d. 15 november jl.

Desgevraagd door de heer Thonon, antwoordt mevrouw d'Hondt dat het nieuwe Verkeersbesluit, waarop de provincie een zienswijze zou kunnen indienen, over hetzelfde traject gaat als in de motie; het betreft het verlengen van het traject waar nu 's nachts al 130 km/u mag worden gereden tot aan Holendrecht. Gezien de strekking van de aangenomen motie, is de vraag of het niet in de rede ligt ook ten aanzien van dit besluit een zienswijze in te dienen.

De heer Schaddelee memoreert dat de ChristenUnie destijds voor de motie heeft gestemd en zich op grond daarvan kan vinden in het voorstel voor het verlengde deel ook een zienswijze in te dienen.

De heer Bosman deelt mede dat de SP zich aansluit bij het betoog van de ChristenUnie.

De heer Van den Dikkenberg deelt mede dat de SGP zich niet aansluit bij het voorstel van de PvdA.

Mevrouw Arissen deelt mede, dat de PvdD het verzoek van de PvdA ondersteunt.

De heer Van Essen memoreert dat GroenLinks destijds de motie heeft ondersteund en derhalve positief staat tegenover het verzoek van de PvdA.

Voorts merkt spreker op dat GroenLinks naar aanleiding van het artikel in de Volkskrant schriftelijke vragen heeft gesteld. Zij ziet de beantwoording met belangstelling tegemoet.

Mevrouw Hoek deelt mede dat 50PLUS positief staat tegenover het verzoek van de PvdA.

Overigens pleit 50PLUS ervoor er bij het Ministerie op aan te dringen eerst te onderzoeken of aan de Europese regelgeving wordt voldaan, alvorens het Verkeersbesluit in te laten gaan.

Gedeputeerde Van den Berg zegt toe dat het College, als er een Rijkswegenbesluit wordt genomen waarop door de provincie een zienswijze moet worden ingediend, de thans naar vorengebrachte aspecten daarin zal meewegen.

Spreker is vooralsnog geen voorstander van het voorstel van 50PLUS. Er is sprake van Rijksregelgeving; als die regelgeving binnen de Wet past, is de provincie daaraan gehouden.

Zoals gezegd heeft de Minister aangegeven de monitor te gebruiken om eventuele overschrijdingen naar beneden toe bij te stellen.

De voorzitter rondt de bespreking over dit onderwerp af.

1.6 Termijnagenda (versie 9 februari 2016)

De heer Thonon vestigt de aandacht op de toezegging met betrekking tot de tunnel Maarsbergen. Geïnformeerd wordt naar de stand van zaken.

De heer Van Essen merkt op dat bij het onderwerp Mobiliteit een aantal onderwerpen staat met als datum afdoening eerste kwartaal 2016. Geïnformeerd wordt naar de stand van zaken. Spreker memoreert dat over het BOB-energietraject vorige week een goed bezochte bijeenkomst heeft plaatsgevonden. Geïnformeerd wordt of er, om de vaart erin te houden, al verdere ideeën zijn over de volgende stappen en of er wellicht al maatregelen zijn geïdentificeerd waarmee sneller zou kunnen worden gestart.

Tot slot vestigt spreker de aandacht op de motie leren voor windenergie met draagvlak, waarachter pm staat. Geïnformeerd wordt of al bekend is, wanneer dit wordt opgepakt.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof deelt mede dat op 17 februari a.s. Bestuurlijk Overleg plaatsvindt over de tunnel Maarbergen. De toegezegde notitie kan derhalve naar verwachting deze week tegemoet worden gezien.

Met betrekking tot de onderwerpen, waarachter de datum afdoening eerste kwartaal 2016 staat, deelt spreekster mede dat haar geen berichten hebben bereikt dat dit niet haalbaar is. Zij gaat er derhalve vanuit dat de toegezegde termijn zal worden nagekomen.

Gedeputeerde Van den Berg zet, met betrekking tot her BOB-energietraject, uiteen op dit moment nog punten te verzamelen; er komen vanuit vele fronten ideeën, waaraan een nadere uitwerking zal worden gegeven in een voorstel dat aan de commissie zal worden voorgelegd. De vraag over de motie windenergie kan spreker op dit moment niet concreet beantwoorden. Hij heeft recent met de wethouder van Houten gesproken over het traject aldaar. In Amersfoort start eveneens een traject rondom windenergie, met name gericht op participatie en draagvlak. Voornoemde casussen wil spreker meenemen als bouwstenen voor het stimuleren van windenergieprojecten dan kansrijker is en kan rekenen op meer draagvlak dan in de afgelopen tijd, zodat de provincie aan haar taakstelling kan voldoen. Er zal derhalve binnenkort invulling worden gegeven aan de motie, maar spreker is in deze enigszins afhankelijk van de planning van voornoemde gemeenten.

De voorzitter stelt vast dat de commissie de Termijnagenda voor kennisgeving aanneemt, met in achtneming van het besprokene.

2. MOBILITEIT

2.1 Verkeersproblematiek Cothen

De voorzitter licht toe dat dit onderwerp is geagendeerd, omdat zich hiervoor een inspreekster heeft gemeld; zij geeft de inspreekster het woord.

De inspreektekst van mevrouw Hissink, namens de Werkgroep Handen af van de Boomgaard, is als bijlage bij het verslag gevoegd. Korthedshalve zij verwezen naar de inhoud.

De voorzitter stelt de commissie in de gelegenheid vragen te stellen aan de inspreekster.

Mevrouw Hoek informeert of er in de Dorpsstraat winkels, een school of andere openbare gebouwen zijn waardoor er veelvuldig een gevaarlijke situatie zou kunnen ontstaan bij het passeren, op grond waarvan maatregelen zouden moeten worden getroffen. Voorts informeert spreekster naar de lengte van de boomgaard in de Dorpsstraat.

Mevrouw Hissink antwoordt dat de boomgaard iets korter is dan de Dorpsstraat; de boomgaard maakt ongeveer voor driekwart deel uit van de Dorpsstraat.

Er zijn een paar winkels, w.o. de enige supermarkt, de Spar. De Dorpsstraat moet worden gepasseerd om door Cothen heen te komen.

Over waarom de Dorpsstraat niet zou moeten worden verbreed, is de werkgroep uitgebreid in gesprek. Er is ruimte genoeg om te passeren en het is ook niet zo druk; het betreft 3000 bewegingen per maand. Over het algemeen wordt er niet geparkeerd, waardoor er in de visie van de Werkgroep meer dan voldoende ruimte is om elkaar te passeren; de weg is 6 meter breed. Als er wel een voertuig staat geparkeerd en verkeer elkaar wil passeren, dan moet erj even op elkaar worden gewacht. De Werkgroep vindt dit geen enkel probleem, omdat dit in haar visie mag in een verblijfsgebied.

De heer Joustra merkt op dat de boomgaard er altijd is geweest. Congestie treedt alleen op als er geparkeerd wordt voor de slager of de Spar, de enige twee winkels in de Dorpsstraat. De VVD vraagt zich af waarom de situatie zou moeten worden veranderd en of het niet eenvoudiger is het parkeren te verbieden.

Mevrouw Hissink antwoordt dat de Werkgroep er voorstander van is de huidige situatie te handhaven. Dat standpunt wordt door meer mensen gesteund. Op een of andere manier wil de wethouder de verbreding perse doorzetten. Nu is echter niet het moment om dat uitgebreid te behandelen. Het is de Werkgroep in ieder geval gelukt om de gemeenteraad ervan te overtuigen, dat er op z'n minst naar alternatieven moet worden gekeken indien wordt vastgehouden aan de constatering dat er een probleem is. De verbreding van de Dorpsstraat is een te grote stap. Het is in het kader van het kijken naar alternatieven dat de Werkgroep wat beter in staat wil zijn om daarover te praten; PS horen daar ook bij. Als er daadwerkelijk een probleem is, is de vraag wat een alternatief zou kunnen zijn.

De voorkeur van de Werkgroep gaat echter in de eerste plaats uit naar niets doen, maar zij moet serieus rekening houden met het feit dat het College hiermee wil doorgaan en dan moeten er alternatieven komen.

De heer Bosman informeert of het niet wat prematuur is hierover thans te praten. Volgens de SP fractie in WbD is de procedure nog niet afgerond. De gemeente gaat de alternatieven bespreken en kijken of zij er met de Werkgroep en andere belanghebbenden uit kunnen komen. De SP heeft zelfs vernomen dat er, als er gezamenlijk niet uit wordt gekomen, een referendum zou kunnen worden gehouden. Geïnformeerd wordt hoe de inspreker daar tegenover staat.

Mevrouw Hissink antwoordt dat er straks alternatieven moeten worden besproken. Een van de alternatieven is een andere aansluiting op de provinciale weg. Al jarenlang hoort de Werkgroep, hetgeen ook in notulen is vastgelegd, dat PS dat nooit zullen goedkeuren. De Werkgroep is thans hier om van de Staten zelf te vernemen hoe zij tegenover een eventuele andere aansluiting staan.

De heer Schaddelee geeft aan dat de Staten wat de ChristenUnie betreft nog geen mening hebben over al dan geen andere aansluiting op de provinciale weg. De ChristenUnie is wel gevoelig voor het verhaal over de boomgaard. In een rapport van de Grontmij d.d. december 2015, opgesteld door de gemeente WbD, wordt gesteld dat er feitelijk geen boom behoeft te

worden gekapt voor de verbreding; alleen de omheining moet iets worden verplaatst. Geïnformeerd wordt of dat klopt.

Mevrouw Hissink antwoordt dat er meer dan een boom zal worden gekapt. Het gaat de Werkgroep in deze echter niet om de boomgaard. De Werkgroep maakt zich zorgen over de veiligheid van de Dorpsstraat, die nu al 6 meter breed is. Het wordt niet meer van deze tijd gevonden om die weg nog breder te maken. Daarmee wordt schade toegebracht aan een beschermd dorpsgezicht, dat niet meer terug te draaien is. Het is een heel monumentaal dorp.

De heer Van den Dikkenberg informeert of dit de eerste keer is dat de Werkgroep in contact treedt met de provincie.

Mevrouw Hissink bevestigt het vorenstaande.

De heer Van den Dikkenberg informeert of bij de Werkgroep de indruk bestaat dat er een soort waakhond ligt te wachten op alle goede voorstellen die worden afgeschoten.

Mevrouw Hissink antwoordt dat de Werkgroep dit altijd als zodanig van de gemeente Wbd heeft gehoord.

De heer IJssennagger vraagt zich af of dit het juiste platform is om dit onderwerp te bespreken. In de visie van de PVV maakt de gemeenteraad de afweging tussen veiligheid en bomen. Geïnformeerd wordt in hoeverre de gemeenteraad is benaderd en of de Werkgroep niet hier aanwezig is, omdat zij haar gelijk niet krijgt bij de gemeenteraad.

Voorts is het zo dat een verzoek voor een eventuele andere aansluiting op de N229 vanuit de gemeente moet komen. De vraag is in hoeverre een dergelijke verzoek door de gemeente Wbd zou worden gesteund. Er ligt een aansluiting en teveel aansluitingen op provinciale wegen wordt door de provincie niet voorgestaan, zodat het waarschijnlijk op het verplaatsen van de aansluiting zal neerkomen. Op grond van de situatie, vraagt de PVV zich af of dat nu de meest verstandige optie is.

Mevrouw Hissink licht toe dat de Werkgroep de gemeente probeert te overtuigen dat er alternatieven zijn voor het oplossen van de problemen, waarvan de gemeente vindt dat deze bestaan. Een alternatief, in feite de belangrijkste, betreft een andere aansluiting op de N229. Daarvan heeft de gemeente aangegeven dat dit geen haalbaar alternatief is, omdat PS dit zullen afkeuren. De Werkgroep wilde dit verifiëren en heeft daartoe een e-mail gestuurd naar de provincie. Daarin is de vraag gesteld of iemand kon bevestigen dat hierover contact is geweest tussen de gemeente Wbd en de provincie en of het klopt dat PS hebben gezegd, dat het alternatief niet haalbaar is.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof memoreert dat, zoals ook door mevrouw Hissink is aangegeven, de problematiek op het gebied ligt van de gemeente Wbd. Naar aanleiding van een meningsvormende vergadering op 5 januari jl., waaraan is gerefereerd, is door de wethouder de toezegging gedaan dat er nog een overlegronde zal plaatsvinden waarin alle verbetervoorstellen worden besproken; alle belanghebbenden worden daarvoor uitgenodigd en het overleg vindt plaats onder leiding van een onafhankelijk voorzitter.

In de mail heeft de Werkgroep de vraag gesteld of er correspondentie is geweest met de provincie. Spreekster is dat nagegaan. Er is geen eerdere correspondentie over dit onderwerp bekend. Wel is er contact met de gemeente over landbouwverkeer op provinciale wegen; dit is een provinciebreed onderwerp waarover de provincie in gesprek is met de eigenaren van de landbouwgebieden, LTO en de wethouders om te bekijken hoe het landbouwverkeer zoveel mogelijk kan worden weggehouden van de provinciale wegen uit oogpunt van veiligheid en doorstroming; dat betekent echter ook wat voor de andere wegen.

Voor wat betreft de oplossingsrichtingen, kijkt de Werkgroep ook vooral naar de provincie. Algemeen provinciaal beleid is om het aantal aansluitingen op provinciale wegen zoveel

mogelijk te beperken uit oogpunt van verkeersveiligheid en doorstroming. Als op die regel een uitzondering wordt gemaakt, dan moet de oplossing wel in verhouding staan tot het probleem.

De Werkgroep geeft duidelijk haar zorgpunten aan over het proces. Zoals de provincie het proces nu ziet, kan zij op grond van de rolverdeling niet anders zeggen dan dat zij op dit moment nog vertrouwen heeft in het proces zoals dat nu naar aanleiding van de bijeenkomst op 5 januari jl. wordt ingestoken.

De heer Thonon informeert of de provincie zich bij het door de wethouder aangekondigde overleg aansluit, in verband met het feit dat een alternatief, een andere aansluiting op de provinciale weg, de provinciale verantwoordelijkheid raakt.

Mevrouw Verbeek-Nijhof antwoordt dat het haar goed lijkt dat de provincie voor dat overleg wordt uitgenodigd als in het kader van de oplossingsrichting wordt gedacht aan een andere aansluiting op de provinciale weg. Bij oplossingsrichtingen in de lokale sfeer heeft de provincie geen rol en heeft haar aanwezigheid bij het overleg geen toegevoegde waarde.

De voorzitter bedankt mevrouw Hissink voor haar komst en inbreng; hierna sluit zij de bespreking over dit onderwerp af.

2.2. Ingekomen brief van FNV Streekvervoer aan de PU

De voorzitter memoreert dat deze brief is geagendeerd op verzoek van de SP en de PvdA. Er heeft zich een inspreker gemeld, die spreekster vervolgens het woord geeft.

De heer Kressin, FNV Streekvervoer, zet uiteen dat thans via de website Syntus.nl gedeeltelijk inzicht is verkregen in het Vervoersplan. De FNV is daarvan geschrokken en heeft naar aanleiding daarvan gevraagd om te mogen inspreken. Zoals in de toegezonden brief staat, ziet de FNV een landelijke tendens om lijnen te verkorten, te strekken en te vervangen door buurtbussen. Wat de FNV betreft is dat verdringing van regulier OV-werk, hetgeen niet de bedoeling kan zijn. De inhoud van de brief van de FNV is in de visie van spreker helder. De FNV verzoekt om overleg en overeenstemming met de provincie over het inrichten van buurtbuslijnen gereden door vrijwilligers. Het Vervoersplan van Syntus gaat uit van tien buurtbuslijnen. De FNV heeft het complete Vervoersplan nog niet mogen inzien, maar volgens een eerste inschatting gaat het hier om regulier werk van ca 40 chauffeurs. Voor FNV Streekvervoer is dat onacceptabel.

Op grond van eigen ambitie, staat volgens de provincie de reiziger centraal. Wat de FNV ziet in het Vervoersplan wordt, door het inrichten van de buurtbus, de reistijd voor de reiziger uit de betrokken kernen verdubbeld zo niet verdrievoudigd; worden instellingen als scholen, ziekenhuizen etc. minder makkelijk bereikbaar. Dat maakt het OV onaantrekkelijk en jaagt de mensen de bus uit en de auto in; niet goed voor de filedruk en de duurzaamheid, ook een ambitie van de provincie.

Dit geldt overigens niet alleen voor buurtbuslijnen; ook het strekken van lijnen zorgt ervoor dat kernen steeds meer verstoken blijven van redelijke verbindingen. Dit Vervoersplan is voor Syntus wel zeer reëel en begrijpelijk. Immers, als bedrijf moeten zij aan het OV verdienen. Logisch dat zij zoveel mogelijk dienstregelingen en rendabele dikke lijnen pakken en dru's besparen op dunne lijnen door het strekken van lijnen en het inrichten van buurtbuslijnen. In de marktwerking staat niet de reiziger centraal, maar de kosten voor wat betreft de provincie en de winst voor wat betreft de vervoerder. In de visie van de FNV Streekvervoer is het OV een nutsvoorziening voor iedere burger. De solidariteit zit daarin dat de dikke lijnen de dunne lijnen bekostigen, in het kader van het recht op mobiliteit voor iedereen.

Het inrichten van OV moet dan ook niet gaan om besparing van de kosten en het verhogen van de winst. Het moet gaan om een goede bereikbaarheid, betrouwbaarheid en betaalbaarheid. Zo worden nieuwe reizigers aangetrokken en dat is goed voor de werkgelegenheid, de duurzaamheid en het verminderen van de filedruk. Dat zou de provincie o.a. kunnen doen door de onuitputtelijke kennis van de chauffeurs te gebruiken. De chauffeur kent het gebied als geen ander en staat het dichtst bij de reiziger.

FNV Streekvervoer biedt de commissie aan om op korte termijn, zodra het Vervoersplan volledig bekend is, de harde consequenties voor de reiziger van het Vervoersplan te laten zien. Vooruitlopende daarop enkele voorbeelden: lijn 104 van Woerden via Linschoten, Montfoort, Benschop, IJsselstein naar het Stadscentrum Nieuwegein, met o.a. het Anthoniusziekenhuis en scholen; dat wordt nu buurtbuslijn 504 van Montfoort via Benschop naar IJsselstein; mensen van Woerden en Linschoten moeten in de nieuwe situatie twee keer extra overstappen, nl. in Montfoort van de gewone lijn naar de buurtbuslijn en dan nog een keer van IJsselstein om naar Nieuwegein te kunnen; mensen uit Montfoort, Benschop moeten nog een keer extra overstappen in IJsselstein; voor minder valide mensen, die waarschijnlijk wat meer gebruik zullen maken van het Anthoniusziekenhuis, is er geen mogelijkheid meer direct daar naartoe te komen, omdat de kleine busjes geen rolstoel- en zelfs geen rollatorgebruikers kunnen vervoeren. Een ander voorbeeld is lijn 81 Woudenberg – Zeist; die wordt opgeheven; daarvoor in de plaats komt een buurtbus van Austerlitz naar Driebergen, waardoor de verbinding Austerlitz – Zeist geheel verdwijnt en de daarachterliggende gebieden zoals Woudenberg, Scherpenzeel ook worden verstoken van een directe verbinding naar Zeist waar een polikliniek ligt.

De situatie De Ronde Venen is bekend.

FNV Streekvervoer vraagt zich af hoe de provincie, c.q. Syntus, de bereikbaarheid van de betrokken kernen blijven garanderen, indien wordt bedacht dat continu grofweg 200 vrijwilligers nodig zijn om de buurtbuslijnen te bedienen. In Zeeland moet de provincie, c.q. Connexxion, betaalde krachten inzetten op buurtbuslijnen, omdat ze niet voldoende vrijwilligers konden werven.

De voorzitter stelt de commissie in de gelegenheid vragen te stellen aan de inspreker.

De heer Thonon merkt op dat het betoog van de inspreker heel inhoudelijk is en feitelijk in een debat in de commissie had kunnen worden gevoerd. Geïnformeerd wordt naar de achterliggende redenen dat FNV Streekvervoer hier zit als vakbond. D66 is van mening dat FNV Streekvervoer zou moeten opkomen voor de belangen van de buschauffeurs, hetgeen spreker slechts in geringe mate terug hoort in het betoog, in de zin dat de vrees is dat door buurtbussen regulier werk wordt verdrongen.

De heer Kressin verwijst naar de brief van FNV Streekvervoer; dat is de basis. Daarin wordt het een en ander duidelijk uitgelegd als het gaat om vrijwilligerswerk als vervanging voor regulier werk. Voorts ziet FNV Streekvervoer, hetgeen zij aan de hand van voorbeelden duidelijk probeert te maken, een gezamenlijk belang. FNV Streekvervoer komt uiteraard in eerste instantie op voor de chauffeurs en hun werkgelegenheid. FNV Streekvervoer ziet in deze tendensen dat eerst werkverdringing plaatsvindt, vervolgens buurtbuslijnen ophouden te bestaan en het aanbod steeds kleiner wordt, hetgeen uiteindelijk ook weer de werkgelegenheid van dezelfde chauffeurs betreft. Voorts staat FNV Streekvervoer op het standpunt dat altijd aan één touw wordt getrokken als het gaat om werkgelegenheid, duurzaamheid en bereikbaarheid van het OV. Het moet samen worden gedaan.

De heer Schaddelee sluit zich aan bij het betoog van D66. Volgens de ChristenUnie is de hoofdzorg van FNV Streekvervoer verlies aan werkgelegenheid. Geïnformeerd wordt of al

bekend is hoeveel arbeidsplaatsen er concreet verloren gaan. Voorts vraagt de ChristenUnie of FNV Streekvervoer in gesprek is met Syntus. In de visie van de ChristenUnie is de normale procedure dat eerst met de werkgever in gesprek wordt gegaan om te kijken wat er wordt gedaan om het werkgelegenheidsverlies op te vangen.

De ChristenUnie proeft in de brief van FNV Streekvervoer enige gretigheid om te gaan staken. Geïnformeerd wordt hoeveel leden FNV Streekvervoer heeft in dit vervoersgebied.

De heer IJssennagger merkt op dat het uitvoerige betoog van de inspreker goed is gemotiveerd, maar feitelijk gaat het daar niet om. In de politiek gaat het om het maken van keuzes. Thans is sprake van een politiek platform, dat andere keuzes maakt. FNV Streekvervoer zou de Staten helpen met bv. argumenten waarom het vervoer van en naar een bepaalde plaats dan wel de arbeidsbetrekkingen van de vrijwilligers belangrijker zijn dan het aanleggen van ecoducten. Daar besteedt deze provincie geld aan en dat betekent dat er niet genoeg geld is voor het OV. De vraag is waarom FNV Streekvervoer het betoog niet richt op de wijze waarop deze provincie haar geld besteedt.

De heer Jansen memoreert dat recent in het nieuws was dat er tussen 2016 - 2026 ca 40% van de buschauffeurs met pensioen gaat. Geïnformeerd wordt hoe die ontwikkeling zich verhoudt tot de zorg voor werkgelegenheid. Het lijkt er eerder op dat er straks heel veel vacatures zijn in plaats van een overschot aan buschauffeurs.

Mevrouw d'Hondt memoreert dat de Staten enkele weken geleden een toelichting hebben gekregen op de concessie. De PvdA heeft op dat moment aan Syntus gevraagd hoeveel arbeidsplaatsen zouden worden ingenomen door vrijwilligers. Het antwoord van Syntus luidde geen enkele, omdat het alleen maar nieuwe lijnen betreft. Het alternatief, als niet voor de buurtbus wordt gekozen, is dat er überhaupt geen bus rijdt. Nu begrijpt de PvdA uit het betoog van de inspreker dat het toch veertig arbeidsplaatsen betreft. Geïnformeerd wordt om hoeveel arbeidsplaatsen het nu feitelijk gaat.

Dat het alleen maar nieuwe lijnen betreft en er op grond daarvan geen sprake is van directe verdringing, wordt vaker als argument gebruikt. Dat betreft echter vaak concessies waar in eerdere perioden al is bezuinigd op die lijnen. Als eerst een lijn wordt weggehaald en daarna groots wordt aangekondigd dat wel met de bus kan worden gereden, omdat deze worden gereden door vrijwilligers, dan is er wel indirect sprake van werkverdringing. Geïnformeerd wordt of FNV Streekvervoer van mening is dat hiervan in dit geval sprake is.

Mevrouw Hoek informeert of FNV Streekvervoer al overleg heeft gevoerd met de gemeentebesturen, in de zin dat onderzocht is hoe de gemeenten er in staan.

De heer Van Essen memoreert dat de inspreker een uiteenzetting heeft gegeven over de dikke en dunne lijnen. Er wordt feitelijk voor gepleit ook de dunne lijnen in stand te houden, o.a. vanwege duurzaamheidsoverwegingen. Gezien de lage bezettingsgraden van die dunne lijnen, kan echter wel een kanttekening worden geplaatst bij die duurzaamheidsoverwegingen. Spreker citeert vervolgens uit de brief van FNV Streekvervoer: "Als er nog maar de prilste overwegingen zijn binnen uw provincie om regulier OV te vervangen door vrijwilligers, daarover in overleg te gaan met de FNV." Volgens GroenLinks zaten die prilste overwegingen al in het PvE. Daaruit blijkt duidelijk dat de provincie met name de dikke lijnen belangrijk vindt, vanwege het aantal reizigers dat kan worden bediend.

Naar aanleiding van het gestelde in de brief van FNV Streekvervoer, informeert GroenLinks welke condities voor FNV Streekvervoer een acceptabele oplossing zouden zijn voor buurtbussen gereden door vrijwilligers.

De heer Bosman memoreert dat de SP heeft verzocht om agendering, omdat het van belang wordt geacht te weten hoe de direct betrokkenen, de chauffeurs, over de concessie denken. Het is feitelijk vreemd dat de werknemers helemaal niet betrokken zijn bij de hele voorbereiding van het proces om te komen tot een goede concessie. Nu pas hoort de SP hoe zij erover denken: bang voor werkverdringing en een grote werkdruk. Over de werkverdringing is door de inspreker het een en ander gezegd. Met FNV Streekvervoer vindt de SP arbeidsverdringing geen goede zaak. De SP pleit voor een andere financiering, waardoor er meer ruimte komt voor verantwoord OV, gereden door beroepschauffeurs. Over de werkdruk is niets gezegd. Geïnformeerd wordt hoe FNV Streekvervoer daarover denkt in het kader van deze concessie. De SP heeft getracht daarover een enquête te houden. Zij heeft enkele chauffeurs ondervraagd; van het antwoord is de SP geschrokken. Daarbij komt dat de volgende dag bij Connexxion in de kantine een bericht stond dat de chauffeurs, als er vragen over dit onderwerp zouden worden gesteld, geen antwoord moesten geven, maar door moesten verwijzen naar de mensen op kantoor.

De heer Kressin gaat als volgt in op de vragen.

Met betrekking tot de onderbouwing van de werkgelegenheid, wordt er voor deze provincie bij deze concessie vanuit gegaan dat er bij tien buurtbuslijnen per lijn werk wordt verdrongen van ca vier mensen. Dit is een grove aanname, omdat de frequenties en het aantal haltes nog niet bekend zijn.

Gesprekken met Syntus is precies wat met de marktwerking is gebeurd, omdat de provincies de werknemers zijn kwijtgeraakt bij het introduceren van de marktwerking. De provincies hebben aangegeven dat dit met name een zaak is tussen werknemers en werkgever. De provincie heeft zich vooral gericht op kostenbesparing. De werkgever, de vervoerder, die heeft vooral het belang om er nog winst uit te halen. Die winst halen ze uit de buurtbuslijnen met werkverdringing tot gevolg. Ook de werkdruk is echter een gevolg. Het ziekteverzuim in het OV is over het algemeen behoorlijk hoog; boven de 10%, ook in de provincie Utrecht. Dat heeft alles te maken met werkdruk en wellicht door de vergrijzing. Aansluitingen moeten heel snel; de rijtijden worden dermate krap bemeten dat het nagenoeg niet wordt gehaald en in de spits al helemaal niet. Er wordt bv. geen rekening gehouden met het instappen van de reizigers. Daardoor ontstaan veel vertragingen, rituitvallen omdat chauffeurs het gewoon niet halen. Dat leidt ook weer tot een hoog ziekteverzuim.

FNV Streekvervoer is inhoudelijk in zaken gedoken om aan te tonen dat het om gezamenlijke belangen gaat. Als het bij FNV Streekvervoer gaat om het behouden van werkgelegenheid en misschien zelfs uitbreiden, dan hebben provincie en bonden daarbij een gezamenlijk belang. Dat heeft hij overal aangegeven.

Het klopt dat de buurtbuslijnen geen arbeidsplaatsen kost. Er wordt dan uitgegaan van de chauffeurs die nu rijden; die worden allemaal overgenomen en vervolgens ingezet op de dikkere lijnen door hogere frequenties. Dat zijn de lijnen waarop de vervoerder de winst maakt. Vanaf 15 reizigers in de bus maakt de vervoerder winst. Daarom zijn hogere frequenties voor de vervoerder interessant. Van het huidige bestand van chauffeurs zullen geen arbeidsplaatsen verdwijnen, maar als de provincie ook bij de kernen bereikbaarheid aanbiedt, dan ontstaat er werkgelegenheid bij die verschillende buurtbussen. Het is regulier OV werk. Er is een dienstregeling; er is een gezagsverhouding. Op grond daarvan is FNV Streekvervoer van mening dat er extra chauffeurs aangenomen dienen te worden; buurtbussen moeten niet worden gereden door vrijwilligers.

Over het overleg met gemeentebesturen heeft FNV Streekvervoer niet veel informatie. Spreker gaat er vanuit dat de gemeenten zelf kijken bij de provincie hoe het met het Vervoersplan zit en sommige gemeentebesturen melden zich ook al in de pers.

Op de vraag of FNV Streekvervoer niet te laat is, licht spreker toe dat de brief is geschreven aan GS en vervolgens werd aangegeven dat de brief aan alle Statenleden zou moeten worden gestuurd. Dat is gebeurd. FNV Streekvervoer heeft eveneens een brief gestuurd naar aanleiding van het PvE. Die brief met tien vragen is beantwoord. De meeste antwoorden waren dat de provincie daar niets mee te maken heeft en er vanuit wordt gegaan dat de Vervoerder zich aan de wettelijke regelgeving houdt. Op grond daarvan was FNV Streekvervoer min of meer uitgepraat. Dat gebeurt overal. Vandaar dat FNV Streekvervoer landelijk de brief aan alle provincies heeft gestuurd en op 18 januari jl. heeft overhandigd aan het IPO.

Het doel van de brief is in de eerste plaats in gesprek te raken. FNV Streekvervoer biedt haar kennis aan; oplossingen hoe een en ander slimmer kan worden ingericht. FNV Streekvervoer heeft heel veel voorbeelden van situaties, ook in dit Vervoersplan, die vooral zijn gericht op het besparen van dru's om ze vervolgens in de dikke lijnen te stoppen. FNV Streekvervoer is desgewenst bereid die voorbeelden te overhandigen. FNV Streekvervoer weet veel. Er zijn veel vreemde dingen aan de hand, die schade toebrengen aan de duurzaamheid waarvan de Staten niet op de hoogte zijn.

FNV Streekvervoer gaat nu niet aangeven wat zij acceptabel vindt. Zij is wel bereid het gesprek te voeren.

FNV Streekvervoer heeft bij Syntus aangegeven geen voorstander te zijn van vrijwilligerslijnen, in verband met werkverdringing. Hangende het bezwaar, is Syntus echter niet bereid daarover verder te spreken. Het Vervoersplan wil Syntus niet verstrekken, op grond van bedrijfsgevoelige informatie. Voor het overige is FNV Streekvervoer wel in gesprek met Syntus.

Waarschijnlijk kunnen de bezuinigingen en de buurtbuslijnen worden opgevangen door natuurlijk verloop. De chauffeurs voeren hun beroep echter ook uit vanuit een roeping. Zij staan heel dicht bij de reizigers; weten wat reizigers normaal vinden en het liefst van de provincie willen; zij zijn trots op hun beroep en willen goed OV afleveren; zij zijn ook diegenen die de eerste klappen moeten opvangen als de nieuwe dienstregeling ingaat. De chauffeurs willen de vragen van reizigers goed kunnen beantwoorden. Op dit moment kunnen ze niets anders zeggen dan als het via hen was gegaan het anders, logischer, zou zijn ingericht. In dat geval wordt ook de reiziger centraal gesteld en niet de effectiviteit, de kostenbesparing en de winst.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof deelt mede het op prijs te stellen dat FNV Streekvervoer, maar ook de huidige Connexxion buschauffeurs die op de publieke tribune zitten, hun zorgen met de provincie willen delen. Het garanderen van een goede regionale bereikbaarheid ziet de provincie als een van haar kerntaken; zij stelt de reiziger daarbij centraal.

Begin dit jaar is de Nota van Uitgangspunten voor de aanbesteding vastgesteld. Spreekster hecht eraan te benadrukken dat er in de provincie Utrecht in de concessie geen sprake is van een bezuiniging. Het is zelfs zo dat het budget, dat de provincie daarvoor ter beschikking heeft gesteld, wat is gegroeid. Bij de door de Staten vastgestelde uitgangspunten is een keuze gemaakt om in te zetten op de reizigersvraag. In de Nota van Uitgangspunten staat dat lijnen die gemiddeld minder dan zes reizigers bedienen niet meer voor de reguliere lijnen in aanmerking komen. De provincie had daarbij wel de zorg dat daardoor kernen niet meer bereikbaar zouden zijn. Lijn 104 Montfoort – IJsselstein is een van de lijnen die gemiddeld minder dan zes reizigers heeft en in de huidige concessie niet zal terugkomen als reguliere lijn. Het verheugt de provincie dat deze lijn in het aanbod van Syntus zal blijven rijden, maar dan met buurtbus 504.

Het klopt derhalve dat huidige lijnen straks worden vervangen door buurtbussen, maar dat zijn allemaal lijnen die gemiddeld minder dan zes reizigers hadden en dus in de concessie niet terug zouden komen als reguliere lijn.

Alle Connexxion chauffeurs uit de huidige concessie gaan bij de concessiewisseling in december 2016 over naar Syntus. Dat is wettelijk geregeld in de Wet Personenvervoer 2000. Met het aanbod van Syntus, met meer vervoersaanbod dan verwacht, is de verwachting van de provincie dat zelfs extra chauffeurs op de arbeidsmarkt geworven moeten gaan worden. Het blijkt dat er een tekort is aan een instroom van jonge chauffeurs. Daar ligt misschien een mooie rol voor FNV Streekvervoer om jongeren te enthousiasmeren voor het beroep van buschauffeur.

Feitelijk is de conclusie dat de provincie met de Nota van Uitgangspunten geen besluit heeft genomen dat tot verdringing op de arbeidsmarkt leidt. Het is wel zo dat straks lijnen vervangen gaan worden door buurtbussen, maar dat zijn lijnen die sowieso niet waren teruggekomen als reguliere lijnen. Alle buschauffeurs gaan over in de nieuwe concessie. Gezien het vervoersaanbod, verwacht de provincie dat er zelfs een extra vraag zal zijn naar buschauffeurs.

De heer Bosman merkt op dat de SP denkt dat er wel degelijk sprake is van arbeidsverdringing. Immers, de chauffeurs die op de dunne lijnen reden gaan nu naar de dikke lijnen, waar meer gereden wordt, en op de dunne lijnen gaan vrijwilligers aan het werk. De SP betreurt dit. De SP zou graag zien dat op de buurtbussen ook beroepspersoneel zou worden ingezet, omdat buschauffeur een volwaardig en verantwoordelijk beroep is; met vrijwilligers zal dat minder zijn.

Desgevraagd door de heer Jansen, antwoordt spreker dat de SP uiteraard niet tegen vrijwilligerswerk is. De SP heeft ook waardering voor deze vrijwilligers, die het gat opvangen en ervoor zorgen dat de kleine kernen bereikbaar blijven. Dat laat onverlet dat deze mensen het werk van volwaardige, verantwoordelijke beroepschauffeurs innemen. Dat betreurt de SP. De SP heeft altijd gepleit voor een andere financiering, waardoor er meer ruimte komt voor een verantwoord OV, gereden door beroepschauffeurs. Dat zou mogelijk zijn met een hele kleine verhoging van de opcenten.

De heer Thonon memoreert dat het Mobiliteitsplan, waarin ook deze keuze is vervat, twee jaar geleden is vastgesteld. Die keuze is destijds door een grote meerderheid in de Staten gesteund. Op grond hiervan ziet spreker de meerwaarde van dit debat op dit moment niet. De heer Bosman licht toe dat de meerwaarde voor de SP is dat zij haar standpunt in deze nogmaals duidelijk naar voren heeft gebracht.

De voorzitter bedankt de inspreker voor zijn komst en inbreng; hierna sluit zij de discussie over dit onderwerp af.

2.3 Stand van zaken en procedure concessie Syntus

De voorzitter memoreert dat zich voor dit onderwerp een drietal insprekers heeft gemeld, die spreekster vervolgens het woord geeft.

De inspreektekst van mevrouw Grondijs, raadslid PvdA-GroenLinks De Ronde Venen, is als bijlage bij het verslag gevoegd. Korthedshalve zij verwezen naar de inhoud.

De inspreektekst van de heer Lugtmeijer, fractievoorzitter VVD gemeente De Ronde Venen, is als bijlage bij het verslag gevoegd. Korthedshalve zij verwezen naar de inhoud.

De inspreektekst van de heer Kroon, fractievoorzitter CDA De Ronde Venen, is als bijlage bij het verslag gevoegd. Korthedshalve zij verwezen naar de inhoud.

De voorzitter stelt de commissie in de gelegenheid vragen te stellen aan de insprekers.

De heer Bosman informeert hoe de provinciale CDA fractie staat tegenover de petitie van het CDA De Ronde Venen.

De heer Joustra merkt op dat er voor het industrieterrein Mijdrecht uitgestapt kan worden bij twee haltes. Aan de inspreker namens de CDA-fractie stelt hij de vraag hoe lang het vanaf daar lopen is naar de bedrijven.

Voorts wordt aangegeven dat er 5000 arbeidsplaatsen zijn op het industrieterrein. Geïnformeerd wordt of al die arbeidsplaatsen afhankelijk zijn van de bus.

De heer Thonon deelt mede dat D66 zich aansluit bij de laatste vraag van de VVD. Voorts wordt geïnformeerd of de rotonde, waar de andere bushalte wordt voorgestaan, is gekozen omdat die veiliger is. Eveneens is de vraag wat de consequenties zouden zijn van een bushalte aldaar.

De heer Schaddelee kan zich voorstellen dat hetgeen thans door de insprekers naar voren wordt gebracht wellicht wat prematuur is, omdat GS hebben aangekondigd nog een aantal zaken te zullen onderzoeken.

Het OV-knooppunt Abcoude wordt prominent naar voren gebracht. Abcoude is een vrij klein dorp, dat wel op drie manieren wordt ontsloten, nl. met twee buslijnen en een treinstation. Feitelijk wordt aangegeven dat de verbinding tussen die twee buslijnen en het station ontbreekt, waardoor er geen sprake is van een OV-knooppunt.

De ChristenUnie acht bereikbaarheid van zorg van belang. Spreker begrijpt van de inspreker namens de CDA-fractie dat dit onder druk staat. Geïnformeerd wordt op welke ziekenhuizen de inwoners van De Ronde Venen het meest zijn aangewezen en hoe de OV-verbindingen daar naartoe precies zijn.

De provincie trekt veel geld uit voor deze concessie; meer dan voor de huidige concessie. De provincie is derhalve bereid te investeren in OV, maar er is een bovengrens. Geïnformeerd wordt hoeveel de gemeente zelf bereid is om te investeren in verbetering van de prangende knelpunten die thans naar voren worden gebracht.

Mevrouw Hoek informeert of de CDA fractie De Ronde Venen het verkiezingsprogramma van 50PLUS niet heeft gelezen. Zij acht het een gemiste kans, dat dit niet wordt genoemd. In het verkiezingsprogramma staat o.a. dat 50PLUS het ook noodzakelijk vindt om te blijven investeren in OV in de regio's. Dit is essentieel voor het behoud van voorzieningen in de kernen en bevordert mobiliteit voor oudere bewoners die geen eigen vervoer hebben. Voorts informeert spreekster of de de PvdA-GroenLinks fractie De Ronde Venen op de hoogte is van het feit dat indertijd ook vanuit Stichtse Vecht het verzoek is ingediend via buslijn 120 aan te haken op station Abcoude.

Mevrouw d'Hondt memoreert dat GS altijd hebben gezegd dat het niet mogelijk is om met een buslijn langs station Abcoude te rijden. Geïnformeerd wordt wat de inspreker van de PvdA-Groenlinks fractie vindt van de argumentatie van GS daarbij.

De pilot met buslijn 126 is mislukt. Aan GS wordt de vraag gesteld of het niet mogelijk is de goede pilot te doen, met de goede buslijn en op grond van die bevindingen te bekijken wat er al dan niet mogelijk is.

De heer Van Essen memoreert dat GS in hun brief van 8 februari jl. aan het College van de gemeente een drietal onderzoeken noemen die de provincie wil gaan doen. Indien deze onderzoeken leiden tot het gewenste resultaat van de insprekers, is de vraag hoeveel dit van de onvrede wegneemt en wat de eerste prioriteit zou hebben.

Met betrekking tot lijn 120 langs het station van Abcoude, heeft GroenLinks begrepen, dat in het PvE staat dat de route van lijn 120 ongewijzigd blijft. Dat is derhalve wellicht een lastig te nemen hobbel. Geïnformeerd wordt hoe daar tegenaan wordt gekeken.

De inspreker namens de CDA-fractie De Ronde Venen geeft aan dat de gemeente zwaar is getroffen met deze dienstregeling. In een eerdere bespreking is door GS aangegeven dat 95% van de reizigers er uiteindelijk op vooruit gaat en een en ander in lijn is met het eigen Mobiliteitsplan van de gemeente De Ronde Venen. GroenLinks kan zich voorstellen dat er onvrede is, maar hetgeen door GS is aangegeven en datgene dat thans door de CDA-fractie De Ronde Venen naar voren wordt gebracht, lopen wel erg ver uit elkaar. Geïnformeerd wordt of de door GS genoemde verbeteringen worden erkend.

De heer Kroon spreekt in de eerste plaats zijn waardering uit voor het feit dat 50PLUS aanwezig was tijdens het bezoek van de gedeputeerde en de commissiebehandeling. De CDA-fractie De Ronde Venen is 50PLUS zeer erkentelijk voor haar steun.

Met betrekking tot de vraag hoeveel de gemeente bereid is om zelf te investeren, merkt spreker op, dat de totale aanbesteding € 31,5 mln. bedraagt; het was € 28 mln. De CDA-fractie vraagt niet om extra- maar om andere lijnen. De CDA-fractie is niet ontevreden, hetgeen GS ook weten. De vervoerder heeft gekozen voor de route over de N201. De vrees bestaat dat de bussen daar stil komen te staan. De CDA-fractie ziet mogelijkheden zaken te verminderen en die besparingen te investeren in het stukje dat moet worden omgerekend. Spreker onderschrijft dat hij grote woorden heeft gebruikt, maar de kern van het bestaan van De Ronde Venen wordt ook geraakt. Er rijden geen bussen meer langs het ziekenhuis, de enige middelbare school in de gemeente en het bedrijventerrein worden niet meer aangedaan. Het kan de gemeente niet kwalijk worden genomen als alle inwoners straks twee of drie auto's voor de deur hebben, omdat zij genooddaakt worden om met de auto te gaan.

De CDA-fractie ziet echter ook mogelijkheden als de gedeputeerde, het liefst vandaag, de drie gevraagde extra onderzoeken toezegt; dan is lijn 123 aangepast in 130. Op dat moment durft spreker met recht de vlag uit te steken in De Ronde Venen voor de provincie, omdat De Ronde Venen dan in ieder geval bereikbaar is, de veiligheid is gewaarborgd, ziekenhuis en de middelbare school kunnen worden bereikt en het bedrijfsleven bereikbaar blijft met het OV. Spreker daagt de Staten uit ervoor te zorgen dat die drie onderzoeken ook zullen leiden tot aanpassingen.

De rotonde ligt thans rechtstreeks aan de afslag van de A2 met ca 10.000 auto's per uur. De halte verplaatsen naar achter de rotonde in het dorp is een stuk veiliger. Het betreft een hele kleine aanpassing met een grote effectiviteit, omdat er sociale controle is in het dorp.

Het ziekenhuis in Woerden is vertrokken naar Leidsche Rijn; daar rijdt geen bus naartoe. Het AMC is het enige rechtstreeks bereikbare ziekenhuis voor De Ronde Venen.

Indien een bedrijf aan het eind van het industrieterrein zit en er uitgestapt moet worden bij Wilnis halte Veldzijde, is het ca 25 minuten lopen; indien bij de andere halte wordt uitgestapt, is het nog verder lopen. De Ronde Venen is met 117 km² de grootste gemeente in de provincie Utrecht.

Niet alle 5000 arbeidsplaatsen zijn afhankelijk van het OV; het betreft echter wel een dusdanig groot aantal dat zelfs de VVD-fractie De Ronde Venen thans komt inspreken.

Mevrouw Grondijs zet uiteen dat de treinen vanaf station Abcoude drie richtingen uitgaan.

Het heet een OV-knooppunt, maar het station is nergens aan vastgeknoopt; er komt geen bus

langs. Indien iemand naar station Abcoude wil, is het advies van 9292 om met de bus naar Amsterdam te reizen om daarna langs het eigen station Abcoude heen te reizen. In de visie van de PvdA-GroenLinks fractie hoort bij een OV-knooppunt een bus en die wens leeft in de gemeente al acht jaar.

Spreekster onderschrijft dat er qua aanbesteding sprake is van een groei, maar de PvdA-GroenLinks fractie denkt niet dat die groei te vinden is in de gemeente De Ronde Venen. Spreekster veronderstelt dat het sneller laten rijden van lijn 126 (niet meer langs een woonwijk met een 30 km zone en drempels) een beperking oplevert voor De Ronde Venen, maar zij beschikt niet over de cijfers.

Op de vraag of de gemeente bereid is er zelf aan mee te betalen, merkt spreekster op dat een dergelijk model niet schijnt te bestaan. Dat is indertijd aangeboden om buslijn 120 langs het station te kunnen laten rijden.

De argumenten van GS om de buslijnen niet langs het station te laten rijden zijn bekend. De pilot met buslijn 126 heeft aangetoond dat er geen behoefte is om langs het station te rijden. Onder verwijzing naar haar inspreektekst, memoreert spreekster dat de pilot met de verkeerde bus is gehouden. Voorts is een argument dat het PvE het niet toestaat om de route van lijn 120 te wijzigen. In het PvE (punt 16) staat inderdaad dat alles blijft zoals het was in de huidige dienstregeling. GS lichten toe dat dit met name op verzoek van Stichtse Vecht is gebeurd. Het heeft vooral te maken met het stuk van Breukelen – Utrecht CS. De bevolking heeft zich daar hard voor gemaakt indertijd. Terwijl de concessie al was vergegeven, is er toch een aanpassing gedaan in december 2008. Dat was dezelfde tijd dat De Ronde Venen vroeg om een buslijn langs het station. Dat werd enigszins naar de achtergrond geduwd door alle commotie rondom de lijn Breukelen – Utrecht. Daarbij is gezegd dat het zo zou blijven, maar dat sluit in de visie van spreekster niet uit dat de bus niet langs het station zou mogen rijden; dat wijzigt nl. niets aan het stuk Breukelen – Utrecht CS.

Een ander argument van GS is dat de grootste groep reizigers doorgaande reizigers zijn naar Amsterdam Zuid-Oost die niet naar station Abcoude gaan. Omdat de bus niet naar station Abcoude gaat, zullen daar ook geen reizigers worden aangetroffen. Daarbij worden alleen instapmomenten gemeten en nooit uitstapmomenten. In de visie van de PvdA-GroenLinks-fractie kan de conclusie niet gebaseerd zijn op een goed onderzoek.

Overigens wordt aangegeven dat de stations Holendrecht en Bijlmer zoveel meer overstapmogelijkheden bieden dan Abcoude NS. Dat klopt; dat geldt ook voor NS station Utrecht. Het gaat er echter om dat de inwoners van de Ronde Venen per bus naar hun eigen station willen en reizigers/gasten niet altijd met de auto van en naar het station behoeven te worden gehaald/gebracht.

GS merken tenslotte op dat het niet mogelijk is om lijn 120 aan te laten sluiten op de treinen op station Abcoude, omdat er met Breukelen harde afspraken zijn. Spreekster geeft aan dat er drie treinen per uur vanuit Abcoude vertrekken en er twee bussen per uur door Abcoude rijden. Op grond hiervan kan de PvdA-GroenLinks fractie zich niet voorstellen dat er geen goede aansluiting op de trein mogelijk is.

Er zullen in de visie van GS met het rijden van de bus via station Abcoude naar verwachting geen extra reizigers kunnen worden gegenereerd. De verwachting is zelfs dat dit het aantal reizigers zal doen afnemen. De PvdA-GroenLinks fractie betreurt het dat dit standpunt sinds 2008 door de provincie wordt ingenomen. Op grond hiervan vraagt spreekster hiervoor aandacht van de Staten; het gaat om een eenvoudige, kleine aanpassing.

De heer Lugtmeijer merkt, in aanvulling op het betoog van voorgaande sprekers, op dat er sprake is van drie parallelle lijnen in Abcoude; twee buslijnen en een trein. Die lijnen gaan feitelijk zonder enkele connectie langs elkaar lopen.

De VVD-fractie staat op het standpunt dat er verbeteringen te halen zijn in de voorliggende concessie als er wat minder traditioneel wordt gedacht. Thans is alles via een strakke dienstregeling geregeld, maar er zou bv. kunnen worden nagedacht over de mogelijkheid om tussen 7.00 – 10.00 uur wat meer bussen te laten rijden en later op de dag wat minder met inzet van wat kleinere bussen. Er kan op allerlei manieren naar een concessie worden gekeken, waaruit wellicht voordeel kan worden gehaald, zonder dat er direct geld bij hoeft.

Mevrouw Hoek hecht eraan op te merken dat bij de tellingen de contante betalingen niet worden meegenomen, omdat deze niet digitaal worden geregistreerd.

De voorzitter memoreert dat de ChristenUnie een rondvraag heeft ingediend dat met dit onderwerp te maken heeft, maar andere lijnen betreft. Voorts licht spreekster toe dat dit onderwerp is opgewaarderd van een mededeling tot een agendapunt. Op grond daarvan heeft de commissie dit onderwerp niet verder kunnen voorbereiden dan de binnengekomen brieven. Na afloop van de bespreking zal spreekster nagaan of dit onderwerp wellicht nogmaals, wat beter voorbereid, moet worden geagendeerd.

De heer Schaddelee vestigt de aandacht op Renswoude, Woudenberg en Scherpenzeel (Gld). Op de route Veenendaal De Klomp – Renswoude – Scherpenzeel – Woudenberg dreigt de frequentie van de OV-verbinding omlaag te gaan. De exacte gevolgen zijn nog niet geheel duidelijk, maar het was o.a. voor de burgemeester van Ede wel reden om namens de regio Food Valley al een dringend appel te doen op de provincie om oog te hebben voor Renswoude en Scherpenzeel. Wat voor Scherpenzeel het belangrijkste is, is een goede aansluiting op andere dienstregelingen, m.n. op de treinen op Veenendaal De Klomp maar ook op Woudenberg op de buslijnen richting Zeist. Met het wegvallen van een van die lijnen (lijn 83) vermindert de frequentie van het busvervoer naar een keer per half uur. De ChristenUnie zou daar op zich mee kunnen leven als dat maar goed aansluit. Dat is echter niet het geval. De overblijvende lijn 80 wordt ingekort en rijdt dan niet meer door naar Rhenen en Wageningen en op bepaalde tijden zelfs niet meer naar De Klomp.

De ChristenUnie pleit ervoor in te zetten op de kwaliteit van de dienstregeling en niet zozeer op de kwantiteit; die kwaliteit staat nu echter ook flink onder druk.

Namens de ChristenUnie stelt spreker de volgende vragen:

- wat is al bekend over de buslijnen die door Renswoude en Scherpenzeel gaan; klopt de informatie dat de frequenties omlaag gaan;
- zijn de cijfers bekend over de huidige bezetting op die lijnen;
- op welke wijze lopen de contacten op dit moment met de gemeente Renswoude en het Gelderse Scherpenzeel?

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof memoreert dat zij vorige week, naar aanleiding van de concessie, bij de gemeente De Ronde Venen is geweest. Dat aanbod heeft de provincie aan alle gemeenten gedaan. De Ronde Venen is een van de gemeenten die wat minder blij is over het aanbod dat Syntus heeft gedaan.

Wat ook vandaag duidelijk blijkt, is dat het over een drietal punten gaat: buslijn 120 althans dat er geen busverbinding is naar het NS station Abcoude, de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Mijdrecht en de bereikbaarheid van en naar Abcoude.

Met betrekking tot het bedrijventerrein Mijdrecht is er op basis van het reizigersaantal een aanbod gedaan door Syntus. Dat komt erop neer dat via lijn 121 nog steeds het hart van het bedrijventerrein wordt aangedaan; met de andere buslijnen worden voornamelijk de randen van het bedrijventerrein aangedaan. Omdat op het bedrijventerrein, m.n. Mijdrecht-Oost ook een zwembad is, heeft de provincie aangegeven in ieder geval te willen laten onderzoeken of

buslijn 123 ook via het bedrijventerrein kan gaan lopen. Er wordt thans gevraagd of het onderzoek kan worden uitgebreid met buslijn 130. Spreekster memoreert ook tijdens de bijeenkomst in De Ronde Venen te hebben aangegeven dat hiermee een grotere groep zou worden benadeeld (m.n. uit de woonwijk Molenland en uit Wilnis) ten opzichte van het voordeel.

Buslijn 126 gaat niet alleen sneller, maar ook met een dubbele frequentie naar Amsterdam en voldoet daarmee aan de uitgangspunten die De Ronde Venen o.a. ook zelf heeft gesteld in haar Verkeersvisie 2030. De rechtstreekse lijn doet op dit moment het ziekenhuis aan. Op grond daarvan heeft de provincie aangegeven eveneens te willen laten onderzoeken of het mogelijk is om lijn 126 via de achterzijde van het AMC te laten rijden. Tijdens de bijeenkomst in De Ronde Venen werd vanuit de VVD-fractie het verzoek gedaan de bus niet af te laten buigen naar het AMC maar door te trekken naar de rotonde. Spreekster heeft tijdens de bijeenkomst toegezegd om dat te onderzoeken.

In het kader van de verbinding met Abcoude, kan worden geconstateerd dat lijn 120 nog steeds door Abcoude rijdt. Daarnaast is er een overstapmogelijkheid bij de A2; daarvoor moet wel een stukje worden gelopen naar de halte.

Ten aanzien van de halte A2, is de zorg uitgesproken over de sociale veiligheid. Over de sociale veiligheid zou geen zorg moeten bestaan, op grond waarvan de provincie dit zal laten onderzoeken. Indien de zorgen terecht zijn, zal worden bekeken hoe daaraan tegemoet kan worden gekomen. De halte moet veilig zijn.

Het VeenLandencollege heeft 30 leerlingen uit Vinkeveen en 30 leerlingen uit Mijdrecht. Vooral in de wintermaanden maken die leerlingen gebruik van het OV.

Indien wordt gekeken naar de opstappers vanuit Abcoude, betreft het aantal ca 42, waarvan er 21 een halte hebben binnen een straal van 600 m lopen en 20 binnen een straal van 400 m lopen. De provincie heeft aangegeven dit op grond van de richtlijnen acceptabel te achten. Het totaal afwegende bevat de concessie ook een groot aantal voordelen voor De Ronde Venen, maar spreekster heeft er begrip voor dat de vinger wordt gelegd bij datgene dat als een achteruitgang wordt gezien. Vandaar dat spreekster het eerdergenoemde drietal onderzoeken heeft toegezegd.

De uitkomst van het drietal onderzoeken wordt medio maart verwacht. De Staten en De Ronde Venen zullen hiervan in kennis worden gesteld.

Met betrekking tot de verbinding naar station Abcoude, memoreert spreekster dat er in 2011 een jaar lang een pilot is gedaan naar aanleiding van een motie destijds om te kijken of een busverbinding naar het station een haalbare optie zou zijn. Er waren op dat moment twee buslijnen in beeld, t.w. de lijnen 120 en 126. Uiteindelijk is er destijds, in samenspraak met De Ronde Venen, voor gekozen om de proef met buslijn 126 te doen. De conclusie was niet dat de proef was mislukt, maar dat het niet haalbaar werd geacht daarvoor een buslijn te laten rijden.

Vanuit De Ronde Venen is een verzoek gedaan om een aanvullende proef te doen met buslijn 120. Omdat de uitgangspunten van lijn 120 niet verschillen van buslijn 126, heeft de provincie aangegeven dat een nieuwe pilot met lijn 120 naar verwachting geen andere uitkomst zal opleveren.

Vervolgens is in februari 2015 het PvE vastgesteld. Daarin is expliciet aangegeven dat lijn 120 niet mag wijzigen ten opzichte van de dienstregeling 2015. Dat maakt dat de provincie juridisch geen ruimte heeft om gedurende deze concessie daarin andere uitgangspunten aan te nemen. Dat ligt nu eenmaal vast. Er is een keuze gemaakt waarbij alle afwegingen, die ook vandaag weer de revue passeren, zijn betrokken.

Mevrouw Hoek hecht eraan te memoreren dat lijn 126 in de periode van de pilot niet bij het station kon komen vanwege wegwerkzaamheden. De vraag is derhalve hoe de haalbaarheid kon worden gemeten.

De heer Schaddelee merkt op dat lijn 126 vanaf de A2 komt; lijn 120 ontsluit juist het gehele omliggende gebied (de kleinere kernen die om Abcoude heen liggen). De vraag is of een bus van het verzorgingsgebied van NS station Abcoude niet leidt tot een andere wegging van GS dan een bus die vanaf de A2 het station aandoet.

Mevrouw d'Hondt plaatst een kanttekening bij de opmerking dat sprake is van vergelijkbare buslijnen. Het zijn twee hele andere lijnen met hele andere vervoersdoelen. Dat de pilot met de verkeerde bus is gedaan en daarover geen overleg heeft plaatsgevonden met de Staten, leidt er in de visie van de PvdA toe dat het aanbeveling verdient de pilot opnieuw te doen met de goede buslijn, zodat bekeken kan worden of er echt behoefte aan deze verbinding bestaat.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof bevestigt dat er wegwerkzaamheden werden uitgevoerd ten tijde van de pilot. Dat is ook geconstateerd en de reden dat de pilot een heel jaar heeft gelopen; de wegwerkzaamheden hebben gedurende een klein gedeelte van dat jaar plaatsgevonden.

De discussie over het al dan niet aandoen van station Abcoude is bij de Nota van Uitgangspunten gevoerd. In februari 2015 is de keuze gemaakt om lijn 120 te laten rijden conform de dienstregeling 2015. Er zijn geen juridische mogelijkheden om daarin nu veranderingen aan te brengen.

Destijds is de keuze voor de pilot met lijn 126 niet alleen door de provincie gemaakt, maar samen met De Ronde Venen; aan die situatie kan ook niets worden veranderd.

Op de vragen met betrekking tot de buslijnen die door Renswoude en Scherpenzeel rijden gaat spreekster als volgt in. Er is bewust gekozen voor een vraaggericht OV om zoveel mogelijk mensen zo goed mogelijk te bedienen. Binnen dit kader heeft Syntus ervoor gekozen om reizigers vanuit Woudenberg via Doorn en Driebergen naar Zeist te laten reizen, omdat er te weinig vraag is op de rechtstreekse lijn. Wel zullen er rechtstreekse recreatielijnen komen en er komt ook een nieuwe sneldienst (buslijn 280). Tussen Renswoude en Veenendaal rijden twee bussen per uur, in plaats van de huidige drie of vier in de spits. Die frequentieverlaging heeft o.a. te maken met die nieuwe sneldienst 280, die op maandag tot en met vrijdag in de spitsperiode in beide richtingen via de A12 van Veenendaal naar Amersfoort gaat rijden.

De bussen in Renswoude sluiten altijd aan op de treinen van en naar Arnhem.

Ook de huidige lijn 83 tussen Veenendaal De Klomp en Amersfoort komt te vervallen. De nieuwe lijn 80 heeft dezelfde frequentie als de huidige lijn 80 op het traject Veenendaal – Renswoude; dat is maandag tot en met zaterdag twee bussen per uur; op zon- en feestdagen een bus per uur. Lijn 80 sluit in Veenendaal De Klomp aan op de treinen van en naar Arnhem en Nijmegen.

Er rijden in de spits extra bussen (vier per uur per richting) tussen Renswoude – de Dennen – Amersfoort.

Syntus heeft op basis van chipcardgegevens vastgesteld dat tussen Scherpenzeel – Renswoude een half uur dienst volstaat qua reizigersvraag.

Nadat Syntus de Staten op 11 januari jl. heeft geïnformeerd over het aanbod dat zij heeft gedaan, hebben er vier regiosessies met gemeenten plaatsgevonden. Daarvoor waren Renswoude en Scherpenzeel ook uitgenodigd; Scherpenzeel was mede namens Renswoude aanwezig. Tijdens die regiosessies was er gelegenheid om Syntus over het aanbod te spreken, maar eveneens de provincie; dat is gebeurd. Daarnaast is nog algemene informatie beschikbaar op www.syntusutrecht.nl.

Inmiddels heeft het College van Scherpenzeel de provincie een brief gestuurd; de provincie zal daarover contact opnemen met de gemeente.

Op verzoek van een aantal gemeenten zullen er informatiebijeenkomsten, zoals vorige week in de Ronde Venen, worden gehouden. Indien daarin nog zaken naar voren komen, zal spreekster de Staten daarvan in kennis stellen.

Met betrekking tot de juridische implementatie, licht spreekster toe dat er een beroep loopt tussen Syntus en Connexxion; de gronden moeten uiterlijk op 19 februari a.s. zijn ingediend. Daarna zal het CBB de behandelingsprocedure starten. Over het verloop van dat proces heeft de provincie nog geen nieuwe informatie voorhanden. Wel is het zo dat de provincie, evenals Syntus, heeft aangedrongen op een spoedprocedure; dat is niet gehonoreerd door het CBB. Spreekster zal de Staten over het verdere verloop op de hoogte houden.

De beschikbare informatie staat, zoals gezegd, op www.syntusutrecht.nl. Dit betreft informatie op hoofdlijnen, zoals die op dit moment door Syntus kan worden gedeeld.

De heer Bosman memoreert dat de SP schriftelijke vragen heeft ingediend, waarvan het merendeel inmiddels is beantwoord. Geïnformeerd wordt wanneer de SP daarop eventueel terug kan komen.

De vraag of Syntus, evenals Connexxion, ook van plan is om lijnen uit te besteden is nog niet beantwoord. Geïnformeerd wordt of daarover al iets bekend is.

De heer Jansen zet uiteen dat onderwijs, zorg en werkgelegenheid thema's zijn die de aandacht hebben van het CDA. Als binnen de concessie mogelijkheden kunnen worden gevonden om die thema's aandacht te geven (AMC, rotonde, bedrijventerrein) zou het CDA dat toejuichen.

De heer Van Essen deelt mede dat de toezegging door de gedeputeerde voor de drie onderzoeken GroenLinks verheugt. GroenLinks spreekt de hoop uit dat met de uitkomst aan de wensen van De Ronde Venen tegemoet kan worden gekomen.

Mevrouw d'Hondt memoreert dat in het kader van de pilot destijds in samenspraak met de gemeente, niet met de Staten, is gekozen voor buslijn 126. Bovendien is de petitie destijds door een andere gemeente (Abcoude) aangeboden. De gemeente De Ronde Venen, die in het kader van de pilot voor buslijn 126 heeft gekozen, is drie keer zo groot. In die gemeente wonen derhalve ook mensen met hele andere belangen dan de mensen uit alleen Abcoude. Voorts wordt aangegeven dat het juridisch niet mogelijk is om daarin nu nog iets te veranderen. Dat heeft vooral te maken met de bezwaren vanuit de Stichtse Vecht, maar ook vanuit de Stichtse Vecht bestaat de wens dat de bus naar station Abcoude gaat. Het kost nagenoeg geen extra geld noch tijd. Het kost in ieder geval minder tijd extra dan de tijdwinst die wordt gemaakt om 130 km/u langs de A2 te rijden. Op grond van het vorenstaande begrijpt de PvdA niet wat het probleem is om een tijdelijke pilot te doen, zodat hiernaar nogmaals goed wordt gekeken.

De heer IJssenagger memoreert nogmaals dat de provincie het geld niet heeft om veel meer aan de OV-concessie uit te geven, omdat het een feit is dat deze Staten de keuze hebben gemaakt het geld uit te geven aan andere zaken. Dat is het probleem.

De heer Thonon beluistert bij het College dat er geen ruimte meer is, omdat in het PvE staat dat lijn 120 conform de huidige dienstregeling moet blijven rijden. D66 meent echter dat ieder jaar een aanpassing kan worden gedaan op het Vervoerplan.

Mevrouw Hoek vestigt de aandacht op motie 41, die met een meerderheid in PS is aangenomen. In het dictum staat: "Zodra de concessie gegund is, in gesprek te gaan met de concessiehouder om te bezien of alle in 'kleine' kernen en wijken vitale voorzieningen bereikbaar zijn met een vorm van openbaar vervoer en, indien dit niet volledig het geval is, een voorstel te doen aan PS." Geïnformeerd wordt hoe met die motie wordt omgegaan.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof zet uiteen dat nog niet bekend is of Syntus ook lijnen gaat uitbesteden.

Desgevraagd door de heer Bosman, antwoordt spreekster dat Syntus lijnen mag uitbesteden. Spreekster bevestigt dat motie 41 gaat over de bereikbaarheid van de kleine kernen. De conclusie van het College is dat alle kleine kernen bereikbaar zijn via een vorm van OV. Bij Abcoude gaat het om de verbinding tussen de kernen onderling. De provincie geeft aan dat deze kernen wel bereikbaar zijn, maar kan er niet omheen dat er sprake is van een achteruitgang voor Abcoude; er moet nl. of een stuk worden gelopen naar de bushalte (400 of 600 m) of een overstap worden gemaakt.

Spreekster memoreert de uitkomst van de drie onderzoeken medio maart te verwachten. Op basis van die uitkomst, zal het College het gesprek met de Staten aangaan en bekijken wat de voor- en nadelen zijn om het een en ander wel of niet te doen.

Spreekster zou de Staten niet willen adviseren alsnog een pilot te doen, omdat daarmee een verwachting wordt gewekt die de provincie niet kan nakomen, nu expliciet in het PvE is opgenomen dat buslijn 120 conform de dienstregeling 2015 moet rijden. Er is juridisch navraag gedaan of er in andere jaren een wijziging mag worden aangebracht. De eerste inventarisatie daarvan is dat ook dat niet mag, op basis van hetgeen in deze expliciet in het PvE is opgenomen. Door PS is een afweging gemaakt om het PvE vast te stellen, zoals die is vastgesteld.

De heer Schaddelee vraagt zich af wat precies de juridische beperking is om geen pilot te doen tijdens een concessieperiode. In de visie van de ChristenUnie is er, op het moment dat de concessie is gestart, ruimte om in overleg met de vervoerder pilots uit te voeren. Dat is in de afgelopen concessieperiode ook verschillende keren gebeurd. Geïnformeerd wordt op welk moment die ruimte zich weer voordoet en wat dit zou kosten.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof antwoordt dat het verschil met de vorige concessie is dat expliciet in het PvE is opgenomen dat buslijn 120 conform de dienstregeling 2015 moet blijven rijden. Op grond daarvan kan juridisch gezien ook een pilot met lijn 120 pas weer na zeven jaar plaatsvinden.

Mevrouw d'Hondt memoreert dat in 2008 op hetzelfde traject, nl. tussen Breukelen en Utrecht, ook iets is aangepast dat in het PvE stond. In het PvE is de dienstregeling van buslijn 120 expliciet opgenomen, omdat de bewoners van Stichtse Vecht niet willen dat er iets verandert in het traject tussen Breukelen – Utrecht. Dat heeft niets te maken met NS station Abcoude. Iedereen wil een aansluiting op NS station Abcoude, behalve Connexxion. Zoals al door D66 is aangegeven, zijn aanpassingen mogelijk via het jaarlijkse Vervoersplan; dat gebeurt ook. Het betreft voortschrijdend inzicht, ook van de gemeente die wellicht voor de pilot qua buslijn een verkeerde keuze heeft gemaakt. De PvdA hecht eraan het College mee te geven er nogmaals over na te denken.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof is van mening, dat het PvE in deze heel duidelijk is. Gedurende deze concessie van zeven jaar is opgenomen dat lijn 120 moet blijven zoals die was in de dienstregeling 2015. Deze lijn kan derhalve zeven jaar lang niet worden aangepast; dat is juridisch nagegaan.

Op 11 december 2016 gaan de bussen rijden met een dienstregeling die tot 11 december 2017 loopt. Op andere lijnen kan bij nieuwe inzichten van de vervoerder een ander aanbod worden gedaan, omdat deze niet specifiek zijn opgenomen in het PvE. Het feit dat lijn 120 specifiek in het PvE is opgenomen, maakt deze lijn echt anders.

Mevrouw d'Hondt citeert uit het PvE: "De route van buslijn 120 Utrecht – Maarsen – Breukelen – Loenen – Abcoude – Amsterdam Bijlmer – Amsterdam Arena blijft zoals die is in de dienstregeling 2015." Er staat derhalve niets in over het slechts 600 m verplaatsen van een bushalte.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof wijst erop dat het voor de volledigheid goed is de Nota van Inlichtingen hierop na te slaan, waar over deze buslijn specifiek een vraag is gesteld waarop ook antwoord is gegeven.

De voorzitter sluit de discussie over dit onderwerp af met de conclusie dat de uitkomst van het drietal onderzoeken medio maart wordt verwacht en dit onderwerp derhalve naar verwachting kan worden geagendeerd voor de vergadering in april.

Zij stelt tot slot de heer Kroon, fractievoorzitter CDA De Ronde Venen, in de gelegenheid de petitie voorzien van 3500 handtekeningen aan te bieden aan gedeputeerde Verbeek-Nijhof.

3. ECONOMIE

3.1 Statenbrief China missie november 2015

De voorzitter memoreert dat dit onderwerp is geagendeerd op verzoek van de ChristenUnie en de SP.

De heer Schaddelee merkt op dat Utrecht er trots op is dat zij de eerste fair trade provincie van Nederland is. Dat is volkomen terecht, maar er is nog een klein onderdeel dat ook onder fair trade mag worden geschaard, t.w. het thema mensenrechten en geloofsvrijheid. Dat zijn volgens de ChristenUnie integrale onderdelen van maatschappelijk verantwoord ondernemen. De ChristenUnie heeft daarvoor al een keer eerder aandacht gevraagd. Wereldwijd zijn allerlei problemen zichtbaar rond mensenrechten, christenvervolging en vrijheid. De ChristenUnie vindt dat de provincie daarin ook haar verantwoordelijkheid moet nemen, in het kader van haar internationale contacten.

Eind 2014, bij de behandeling van de Begroting 2015, is door gedeputeerde Van Lunteren de toezegging gedaan dat hij het thema mensenrechten en geloofsvrijheid zou meenemen in contacten met en in China. In het thans ontvangen verslag leest de ChristenUnie daar niets over, maar spreker hoopt dat wellicht tussen de regels door toch iets is te melden over dit thema dat de ChristenUnie belangrijk en actueel vindt.

Spreker maakt van deze gelegenheid gebruik de gedeputeerde te herinneren aan de toezegging van zijn voorganger, dat de provincie zich erop zou beraden hoe ze geloofsvrijheid zou meenemen als kader bij een nieuw op te stellen Uitvoeringsplan voor internationale acquisitie.

Mevrouw Noordenbos deelt mede dat de SP zich aansluit bij het betoog over de mensenrechten hetgeen overigens niet alleen voor China geldt, maar bv. ook voor de Verenigde Staten waar zwarte mensen erg worden gediscrimineerd.

Gedeputeerde Van den Berg onderschrijft het belang van de mensenrechten. In politieke zin vindt het bespreken van mensenrechten op nationaal- en Europees niveau plaats. Het is niet de bedoeling dat provincies daarin treden. Dat is de lijn die altijd is gevolgd. De ChristenUnie overvalt spreker derhalve enigszins met de toezegging van gedeputeerde Van Lunteren, die hij overigens ook niet heeft kunnen terugvinden.

De heer Schaddelee zegt toe het verslag, waarin die toezegging is gedaan, te zullen toezenden. Mevrouw Noordenbos informeert hoeveel de China missie de provincie heeft gekost. Er wordt veel winst gemaakt door bedrijven. Als die reis ook voor bedrijven is gemaakt, is de vraag of die bedrijven de gemaakte kosten kunnen terugbetalen aan de provincie.

De heer Ijssennagger sluit zich aan bij de eerste vraag van de SP. Met betrekking tot de tweede vraag is de PVV van mening dat de bedrijven die winst maken belasting betalen en daarmee er feitelijk al voor hebben betaald.

Naar aanleiding van een desbetreffende opmerking van mevrouw Noordenbos, merkt spreker op dat de bedrijven vennootschapbelasting betalen aan het Rijk; het Rijk betaalt geld aan de provincie. De PVV acht het een goede zaak dat de provincie het geld op die manier ook weer enigszins aan die bedrijven ten goede laat komen. Dit is in de visie van de PVV typisch een van de taken op heel bescheiden niveau, waar met relatief weinig geld naar verwachting veel succes kan worden behaald en waarvoor de bedrijven graag belasting betalen om daarvoor een aantal taken door de overheid te laten uitvoeren.

Mevrouw Dercksen merkt op dat D66 onder de indruk is van de inspanningen, de activiteiten en de resultaten van de China missie. Geïnformeerd wordt hoe dit zich verhoudt tot andere regio's.

De heer Wagemans deelt mede dat de PvdA zich kan voorstellen dat regulier een korte financiële verantwoording wordt meegenomen in dit soort verslagen.

Inhoudelijk gezien heeft de PvdA de indruk dat de investering loont. Geleidelijk aan komen de relaties zodanig tot stand, dat het leidt tot concrete activiteiten van het bedrijfsleven over en weer, die vruchtbaar en zinvol zijn voor Utrecht. Dat is de publieke winst die uit dit soort activiteiten te halen valt en zich vertaalt in werkgelegenheid en in bedrijfsactiviteiten die weer gunstig zijn voor Utrecht. Op een gegeven moment kunnen de investering en de uiteindelijke opbrengst van dit soort missies aan elkaar worden gerelateerd, waarmee er wat meer basis is om hierover inhoudelijk van gedachten te wisselen.

Gedeputeerde Van den Berg memoreert ten aanzien van de financiële consequenties dat in de Statenbrief is aangegeven dat er een tweetal kostenposten is. De reis- en verblijfskosten en eventuele projectkosten. De reis- en verblijfskosten bedroegen maximaal € 8500 per bestuurder en totaal € 17.000; voorts is € 10.000 besteed aan een bijdrage aan de studenten die daar de Game Jam hebben verzorgd. Het totaalbedrag ad € 27.000 is overschreden, omdat de CvdK als gevolg van een activiteit eerder terug moest naar Nederland; het omboeken van het ticket heeft enkele honderden euro's gekost. Het vorenstaande is waar het College normaal op rapporteert.

Aan reguliere jaarlijkse acquisitiekosten, waarin de Staten niet expliciet inzicht krijgen, is € 7.000 besteed (lunch, dinerkosten, receptie, aangeboden pianoconcert, tolken, busjes).

De provincie beschouwt het als een publieke taak. Dat is ook als zodanig meegenomen in het Coalitieakkoord, maar het is ook landelijk economische zaken beleid dat de provincie dergelijke handels-/investeringsmissies doet. Daarvoor is geld beschikbaar gesteld. Dat doet de provincie om de handelsbevordering en de regionale economie te versterken. De provincie neemt daartoe bedrijven mee die daar kansen hebben, maar ook kansen hebben om hier bedrijfsinvesteringen te krijgen. Dat zijn feitelijk ambassadeurs om de Utrechtse regio nog sterker te maken. Overigens betalen die bedrijven hun kosten geheel zelf.

Spreker acht het niet verstandig om bij het uitvoeren van een publieke taak bedrijven te vragen de provincie te betalen.

Mevrouw Noordenbos merkt op dat de SP benieuwd is hoeveel banen het oplevert.

Gedeputeerde Van den Berg memoreert dat de SP ook enkele schriftelijke vragen heeft gesteld over de internationale acquisitie in de brede zin van het woord. De beantwoording is inmiddels verstuurd. Daarin wordt nader ingegaan op die vraag. Korthedshalve zij daarnaar verwezen.

De voorzitter sluit de discussie over dit onderwerp af.

4. MILIEU EN RECREATIE

4.1 Statenvoorstel Luchthavenregeling UMC Utrecht

De voorzitter stelt vast dat de commissie ermee instemt dat dit stuk als sterstuk wordt doorgeleid naar de Statenvergadering.

4.2 Statenvoorstel Omvorming Gemeenschappelijke regeling RMN

Mevrouw Arissen deelt mede dat de PvdD het van belang acht dat mensen zich verbonden blijven voelen met de natuur en daar ook kunnen recreëren. Die recreatie mag echter niet ten koste gaan van de natuur of de natuur schade toebrengen. De PvdD is van mening dat er geen ‘verpretarking’ van de natuur mag plaatsvinden.

De onschadelijke rustige recreatie dient breed toegankelijk te zijn.

De Recreatieschappen bezitten en beheren een groot deel van de recreatieterreinen, routes en paden in de provincie Utrecht zo staat in het Statenvoorstel.

Naar aanleiding van een desbetreffende opmerking van de voorzitter licht spreekster toe, dat het vorenstaande een korte inleiding betreft in aanloop naar de vragen van de PvdD ten aanzien van het voorliggende voorstel; die vragen luiden als volgt:

- als PS niet meer in het Bestuur zit van de RMN en daarmee geen directe invloed meer heeft, hoe wordt dan gewaarborgd dat de nieuwe organisatiedoelen van de provincie met betrekking tot duurzaamheid en recreatie zo kunnen worden gerealiseerd; hoe kan de provincie ervoor zorgen, dat de natuurwaarden niet ondergeschikt worden gemaakt aan de recreatie; hoe stevig zijn deze kwetsbare waarden geborgd in de voorliggende plannen?
- De PvdD heeft vernomen dat de Staten binnenkort de uitkomst van een onderzoek over toekomstige samenwerking krijgen gepresenteerd. Waarom wordt dan nu over dit onderwerp een beslissing genomen?

De heer Wagemans deelt mede dat de PvdA zich kan vinden het voorstel. De PvdA acht het verstandig om de GR om te vormen naar een BVO; daar is de wijziging van de WGR ook voor bedoeld.

Er wordt een nieuw kostenverdeelsysteem voorgesteld dat ertoe leidt dat diegene, die het meeste gebruik maakt van de arbeid die door de RMN wordt geleverd, ook de hoogste kosten moet betalen bij een nadelig saldo. Gezien bv. het negatief saldo van het recreatieschap De Vinkeveense Plassen (zie agendapunt 4.3), vraagt de PvdA zich af of dit niet een nieuw risico met zich mee zou kunnen brengen voor de nieuwe constructie.

Mevrouw Noordenbos memoreert dat in het voorliggende stuk staat dat de omvorming geen financiële gevolgen zal hebben. Geïnformeerd wordt hoe zich dit verhoudt tot de opmerking in de jaarrekeningen (agendapunt 4.3) van de Recreatieschappen Utrechtse Heuvelrug, Vallei en Kromme Rijng gebied (UHVK) en Stichtse Groenlanden (SGL), waar bij transitie RMN staat dat op dit moment nog niet bekend is hoe de transitie eruit gaat zien; dat bij de transitie een kans is op kosten voor personeel, afvloeiing, opleiding, enz. en/of andere frictiekosten.

Voorts vreest de SP dat de gebieden, waar recreatieschappen stoppen (o.a. Henschotermeer, Doornse Gat), buiten de nieuwe manier van RMN-beheer zullen gaan vallen. Aangegeven wordt dat de opzet is, dat die recreatiegebieden nog zoveel mogelijk gebruik gaan maken van het RMN. Het RMN mag echter hooguit 20% werkzaamheden verrichten voor niet-deelnemers. De vraag is hoe hiermee wordt omgegaan.

Mevrouw Vaessen deelt mede dat de VVD zich aansluit bij de vraag van de PvdD over de invloed van PS.

De heer Van den Dikkenberg informeert wie het verschil betaalt als het RMN tegen een te lage vergoeding werkzaamheden verricht voor een niet-deelnemer.

Mevrouw De Haan deelt mede dat de ChristenUnie het een goed voorstel vindt om van een juridisch ingewikkelde constructie te gaan naar een gemeenschappelijke regeling 'light'. De ChristenUnie sluit zich aan bij de financiële vragen. Voor het overige neemt de ChristenUnie aan dat de vragen over de transitie in een latere fase aan de orde komen, omdat uit de infosessie hedenmiddag bleek dat er nog veel haken en ogen zitten aan de transitie en er nog een bestuurdersconferentie moet plaatsvinden.

Mevrouw Dercksen geeft aan dat dit voorstel niets anders behelst dan het aanpassen van de GR naar een nieuwe lichtere vorm. Dat kan omdat er een Wet is aangenomen die dat mogelijk maakt. De deelnemende recreatieschappen zijn het ermee eens. Dat verheugt D66, omdat de RMN slechts bestaat ten behoeve van sturing en beheersing van ondersteunende processen en uitvoerende taken. D66 juicht toe dat dit kan.

Gedeputeerde Van den Berg memoreert dat in het kader van de aanpassing van de Wet Gemeenschappelijke Regeling per 1 januari 2015 wordt gekozen voor een lichtere vorm, omdat deze wenselijk wordt geacht voor het besturen van de uitvoeringsorganisatie van de recreatieschappen; de recreatieschappen zijn het daarmee eens. Het gaat vooral om minder bestuurlijke drukte, maar ook om een effectievere en efficiëntere uitvoering. Op de vraag ten aanzien van de invloed van PS zal nader schriftelijk worden teruggekomen. Vooruitlopende hierop wijst hij erop dat GS wel deel blijven uitmaken van het Dagelijks Bestuur.

Aan de omvorming van de GR naar een BVO als zodanig zijn geen kosten verbonden. Eventuele financiële gevolgen als gevolg van de transitie komen in dat kader terug. Op de nog openstaande vragen zal nader schriftelijk worden teruggekomen.

De voorzitter rondt de bespreking over dit onderwerp af.

4.3 Statenbrief jaarrekeningen 2014

De voorzitter memoreert dat de SP een aantal vragen heeft gesteld. Zij gaat er vanuit dat deze bij de informatiesessie zijn behandeld. Indien er bij de SP toch nog vragen leven, dan stelt zij voor deze onderbouwd in te dienen voor de volgende vergadering.

Mevrouw Noordenbos deelt mede dat de SP zich in dit voorstel kan vinden.

5. STATENBRIEVEN EN INGEKOMEN STUKKEN, DIE TER INFORMATIE WORDEN AANGEBODEN

5.1 Statenbrief Quick Scan N228 Montfoort

5.2 Statenbrief aanleg bermverharding groot onderhoud

5.3 Statenbrief Verkenning tram naar Vianen

5.4 Statenbrief internationale acquisitieresultaten 2015

5.5 Statenbrief Innovatieplan Connexxion 2016

5.6 Ingekomen Afschrift Gemeente De Ronde Venen brief betreffende OV-concessie busvervoer

5.7 Memo GS gedeputeerde Van den Berg betreffende Incubator – resultaten

6. Sluiting

De voorzitter sluit de vergadering, onder dankzegging van ieders komst en inbreng.