

Verslag van de vergadering van de Statencommissie Milieu, Mobiliteit en Economie van 4 april 2016

Aanwezig:

Voorzitters:

mw. A.C. Boelhouwer en mw. D.J. Dorrestijn-Taal

Leden van GS:

drs.ing. P. van den Berg (gedeputeerde), mw. A.M.A. Pennarts (gedeputeerde) en mw. mr. J. Verbeek-Nijhof (gedeputeerde)

Commissieleden:

mw. F.M. Arissen LLB (PvdD), G.J. Bosman (SP), D.G. Boswijk (CDA), mw.dr. E. Brinksma (GroenLinks), ing. L.C. van den Dikkenberg (SGP), ir. H.P. van Essen (GroenLinks), drs. C. de Heer (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), C. de Kruif (PvdA), P. van Leeuwen (SGP), drs. A. Nicolai (ChristenUnie), R. van Reenen (VVD), A.J. Schaddelee (ChristenUnie), dr. I. Thonon (D66), ing.dr. A. Travaille (PvdD), drs. W.J. Ubaghs (PVV), mw. ir. J.C.V. Vaessen (VVD), drs. W. Wagenmans (PvdA)

Van ambtelijke zijde aanwezig:

dr. R.J. Poort (adjunctgriffier) en mw. G. van Weerd (verslag)

1. OPENING EN ALGEMEEN

1.1 Opening

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

1.2 Vaststellen agenda

De agenda wordt vastgesteld.

1.3 Mededelingen

BOB (Beeldvorming, Oordeelsvorming, Besluitvorming) Energietransitie

Mevrouw Boelhouwer memoreert dat de overleggroep BOB Energietransitie vanmorgen een gesprek heeft gehad. Zoals eerder aangekondigd, vindt er 's avonds op 21 april a.s. een woordvoerdersoverleg plaats waarin een deel van de oordeelsvormende fase zal plaatsvinden. Naar aanleiding van het op 21 maart jl. in PS aangenomen amendement, zal de oordeelsvormende fase worden afgesloten in een openbare commissievergadering, bij voorkeur op 23 mei a.s.

BOB Luchtkwaliteit/Leefomgeving

De heer Poort memoreert dat PS onlangs voor dit BOB-onderwerp hebben gekozen, naast twee andere onderwerpen. Er zal een meedenkgroep worden gevormd uit 4 of 5 statenleden. Hij zal de commissieleden via een email uitnodigen zich daarvoor beschikbaar te stellen. Ter vergadering melden de heren Ubaghs en De Heer zich aan.

Besluitvormingstraject ondertunneling Maarsbergen

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof gaat in op het besluitvormingsproject rond de ondertunneling Maarsbergen dat op dit moment, via het zgn. BOB model, in de gemeente Utrechtse Heuvelrug wordt doorlopen. De Klankbordgroep heeft een advies uitgebracht met daarin een voorkeursvariant, nl. de westelijke variant. Het college van B&W van Utrechtse Heuvelrug heeft inmiddels ook een voorkeursvariant uitgesproken en heeft dat ter besluitvorming voorgelegd aan de gemeenteraad. Er hebben beeldvormende en oordeelsvormende bijeenkomsten plaatsgevonden waarbij ook enkele PS leden aanwezig waren. Op 14 april a.s. vindt er een besluitvormende vergadering van de gemeenteraad Utrechtse Heuvelrug plaats en op 27 april zal de uitkomst naar de provincie worden gecommuniceerd. Op 23 mei zal daarover worden gesproken in de commissie MME en op 6 juni is er besluitvorming voorzien in PS.

“Hekken” voormalig Bestuur Regio Utrecht (BRU)

De accountant EY heeft onderzocht of er rond de ‘hekkens’ van het voormalig BRU risico’s aanwezig waren waarop de provincie zou moeten acteren. De conclusie was dat er geen risico’s zijn. Naar aanleiding van het OV en de motie die was ingediend, werd in PS geconstateerd dat de eerdere uitgangspunten van het BRU (nl. dat de vervoersvraag zou toenemen en met gelijkblijvende exploitatiekosten zou kunnen plaatsvinden) niet geheel juist zijn. De vervoersvraag neemt wel toe, maar de exploitatiekosten blijven niet gelijk. Spreekster heeft PS daarover geïnformeerd. Onderzocht wordt hoe de financiën er binnen de “hekkens” van het BRU uitzien. Voor de proef met de Uithoflijn was er een PM-post opgenomen, maar dienaangaande was er niet in een bedrag voorzien. De provincie zal ook daarvoor bedragen moeten gaan begroten. Dat alles maakt dat de provincie met de voormalige BRU-gemeenten in overleg is om na te gaan hoe de middelen binnen de ‘hekkens van het BRU’ gealloceerd gaan worden. Er zullen geen nieuwe voorstellen worden gedaan, totdat er duidelijkheid is over de allocatie van BRU-middelen. Eerst moeten de knelpunten, waarover reeds besluitvorming heeft plaatsgevonden, worden opgelost. Zij zal de commissie over de voortgang van dit proces informeren.

Op een vraag van mevrouw d’Hondt, antwoordt gedeputeerde Verbeek-Nijhof dat het vervoersplan 2016 deel 2 binnen de bestaande begroting is opgelost.

1.4 Verslag Statencommissie MME 15 februari 2016

Het verslag van deze commissievergadering wordt vastgesteld.

1.5 Rondvraag

De heer Boswijk deelt mede dat hij samen met de heer Van Reenen in een andere vergadering zal terugkomen op het onderwerp **drones**.

Namens GroenLinks stelt de heer Van Essen de volgende vraag:

GroenLinks heeft de antwoorden op de schriftelijke vragen van de SGP over de bijdrage vanuit de provincie aan het onderhoud van de **Wieksloterweg** met belangstelling gelezen. Hij begrijpt hieruit dat de provincie nu 25% van de kosten voor haar rekening neemt. In de verordening Actieplan Fiets, waaruit die 25% nu betaald wordt, staat als criterium: Subsidie kan worden verstrekt voor activiteiten als bedoeld in artikel 37 van de Asv die gericht zijn op het veiliger, vlotter en comfortabeler maken van fietsroutes en in samenhang daarmee het oplossen van verkeersveiligheidsknelpunten op gemeentelijke infrastructuur binnen de provincie Utrecht, conform de doelstellingen en streefwaarden zoals vastgelegd in het Mobiliteitsprogramma en de Mobiliteitsvisie provincie Utrecht. Van de GroenLinks-raadsleden in Soest begrijpt hij dat het nu geplande onderhoud aan de Wieksloterweg enkel het opknappen van de hoofdrijbaan betreft en niet, of slechts zeer beperkt, van

het naastgelegen fietspad. Wat is de reden dat de provincie dit toch cofinanciert vanuit het Actieplan Fiets & Veiligheid?

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof antwoordt dat er bij de Wieksloterweg, aan de overzijde van de naastgelegen Wiexsloot, een recreatief fietspad is, waar zich nu een onveilige situatie voordoet. Dat fietspad is niet in eigendom van de gemeente Soest of van de provincie maar van het Goois Natuurreservaat. Zij willen dat fietspad recreatief houden, maar fietsers gaan toch hun eigen weg. Met de gemeente Soest is er in overleg voor gekozen de Wieksloterweg, met behulp van markeringen, te downgraden tot een fietsstraat, zodat er een veilige route ontstaat voor het doorgaande fietsverkeer, juist omdat er geen mogelijkheden zijn het onverharde fietspad te kunnen upgraden. Zo wordt voldaan aan de criteria “veiliger, vlotter en comfortabeler maken van de fietsroute”, al is het niet op een naastgelegen fietsverbinding. Het gaat nu om de fietsroute die fietsers naar verwachting zullen gaan kiezen. De Wieksloterweg wordt derhalve afgewaardeerd tot een fietsstraat.

De heer Van Essen merkt op dat GroenLinks onlangs een mail ontving van de Verkeerswerkgroep Ondiep waarin zorg werd geuit over de transparantie van de procedure voor het vaststellen van het **vervoersplan** in de U-OV-concessie en de manier waarop ingediende zienswijzen daarbij worden meegenomen. Naar aanleiding hiervan heeft GroenLinks de volgende vragen:

1. Hoe en door wie worden de reacties en zienswijzen van bewoners, bewonersgroepen en andere partijen op het concept vervoersplan beoordeeld?
2. Krijgen de indieners een reactie waarin wordt aangegeven wat er met hun inbreng is gebeurd en een onderbouwing daarvan? Waarom wel/niet?
3. Wanneer kunnen PS een overzicht ontvangen van de reacties en zienswijzen en hoe en waarom deze al of niet tot aanpassingen hebben geleid?

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof waardeert het dat mensen zienswijzen indienen; zij besteden daar veel tijd en energie aan. Zij is het er mee eens dat een indiener van een zienswijze recht heeft op een goede reactie van de provincie. De bewoners van Ondiep hebben haar een brief gezonden die zij heeft beantwoord, en daarbij wordt ingegaan op het proces en op de inhoud. De indieners van de 500 zienswijzen die bij U-OV zijn binnengekomen, hebben een ontvangstbevestiging ontvangen via de email. Vorige week werd de indieners ook per brief uitgelegd op hoofdlijnen waarop de zienswijzen betrekking hebben; de verschillende thema's zijn daarin benoemd. Tevens werd het vervolgproces geschetst. Er zijn bijeenkomsten georganiseerd met stakeholders, o.a. met de voormalige BRU-gemeenten, waarin een terugkoppeling is gegeven naar aanleiding van de ingediende zienswijzen. Op 19 april a.s. neemt het college van GS een besluit over het vervoersplan 2016 U-OV deel 2. Bij de besluitvorming zal ook een nota van wijzigingen worden gepresenteerd, die openbaar wordt gemaakt. Zo wordt tot op detailniveau inzichtelijk wat er met de zienswijzen is gedaan.

De heer Van Essen heeft begrepen dat de zienswijzen gericht zijn aan U-OV. De beoordeling ligt ook bij U-OV. Geldt dat ook voor de nota van beantwoording, of gebeurt dat in samenspraak met de provincie?

De heer Bosman vraagt of het vervoersplan definitief wordt vastgesteld, voordat de reacties zijn afgehandeld en de indieners de kans hebben gehad daarop te reageren.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof antwoordt dat de 500 zienswijzen worden meegenomen in de besluitvorming van GS. De aanpassingen die voort zijn gekomen uit de zienswijzen, zijn met de stakeholders en de wethou-

ders besproken. Het is niet de bedoeling dat de 500 indieners opnieuw de gelegenheid krijgen te reageren. Dat hebben ze reeds middels hun zienswijze gedaan. Er komt een nota van wijzigingen uit en deze zal onderdeel zijn van de besluitvorming van GS. Zo ziet de gangbare procedure er uit.

De heer Joustra stelt naar aanleiding van zeer recente ontwikkelingen de volgende vraag. Op 25 maart jl. nam de gemeenteraad van De Ronde Venen unaniem een motie aan waarin de volgende wens werd geuit: “Samen met de provincie Utrecht en Rijkswaterstaat te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om de **doorstroming van de N201 op Rondeveens grondgebied** te verbeteren en daarbij te kijken hoe kruispunten en op- en afritten veiliger/snelser kunnen worden gemaakt en hoe de aansluiting van de N201 op de A2 kan worden verbeterd en dit terug te koppelen naar de gemeenteraad.” Namens het CDA en de VVD stelt hij de volgende vragen:

Is het college van GS op de hoogte van deze motie? Wat gaat het college hiermee doen? Wat kan de provincie doen om de situatie te verbeteren? Verdient de N201 net zoveel aandacht aan de De Ronde Veense kant als aan de Stichtse Vecht kant?

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof antwoordt dat GS op de hoogte zijn van de motie die door de raad van De Ronde Venen is aangenomen. GS zijn van mening dat, wanneer maatregelen worden genomen om filevorming op het ene tracé van de N201 te voorkomen, het niet alsnog mag vastlopen op een ander deel van de N201. Zij doelt in dit verband op het tracé van 10 kilometer tussen Uithoorn-Loenersloot. GS gaan onderzoeken of er korte termijn maatregelen mogelijk zijn op het kruispunt, maar ook bij de aansluiting Vinkeveen. Het hele wegvak van de N201 wordt geconfronteerd met groeiend autogebruik. Naast de korte termijn maatregelen is een tracéverbreding bijna onontkoombaar. Eerst wordt bezien of met de korte termijn maatregelen, waarbij ook het tracé aan de kant van De Ronde Venen wordt betrokken, het doorstromingsprobleem en het verkeersveiligheidsprobleem kan worden opgelost. Uiteraard zullen de gemeenten De Ronde Venen en Stichtse Vecht daarbij worden betrokken.

De heer Van den Dikkenberg stelt namens D66 en de SGP het volgende.

Met name bij infrastructurele projecten, waar de provincie een rol dicht bij de burger heeft, ziet men een moeizame relatie tussen de provincie en de burger. Zijn de recente voorvallen in Maarsbergen en Veenendaal, waar de constructie met klankbordgroepen moeizaam loopt, incidenten of gaat het om een trend? Daarbij komt dat **burgerparticipatie** veelal blijft steken in het informeren van inwoners over wat er in het provinciehuis is bedacht, in plaats van vragen te stellen als “beste inwoner, wat heeft u bedacht om het probleem op te lossen”? De fracties van de SGP en D66 hebben daarbij de volgende vragen:

- Waarom is de motie ‘benut kennis van onze inwoners’, unaniem aangenomen op 7 juli 2014, waarin gevraagd wordt om voor 1 februari 2015 naar PS te komen met een Code Maatschappelijke Participatie, nog niet uitgevoerd?
- Kunt u aangeven binnen welke termijn de gevraagde Code opgeleverd kan worden met betrekking tot de maatschappelijke participatie?
- Wat doet het college er aan om de organisatie hiermee mee te krijgen, gezien het grote belang dat deze Staten hechten aan burgerparticipatie?
- Hoe brengt u de provincie weer in verbinding met de burgers, juist bij infrastructurele projecten?
- Vindt er reflectie plaats na grote infrastructurele projecten op de omgang met burgers en de inbreng van burgers, en zo ja, hoe?

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof begrijpt dat de vragen zich richten op de brede participatie. Dat hoort thuis in de commissie BEM en bij de portefeuille van gedeputeerde Pennarts. De vragen doelden ook op de ondertunneling Maarsbergen en de klankbordgroep Veenendaal. In de mobiliteitsportefeuille wordt met klankbordgroepen gewerkt, maar ook met informatieavonden, keukentafelgesprekken, bewonerswerkgroepen e.d. Een klankbordgroep is wat haar betreft niet bedoeld om gelijk te krijgen. Als het gaat om bv. een weg-aanlegging, die de directe leefomgeving van mensen raakt, dan zal dat in klankbordgroepen ongetwijfeld negatieve reacties oproepen, maar ook die geluiden kunnen in het verdere traject worden gebruikt. Bij de ondertunneling Maarsbergen hebben juist de bewoners meegedacht met varianten. Zij vindt Maarsbergen juist geen voorbeeld van een klankbordgroep waar het niet goed zou zijn gegaan. Met die klankbordgroep is het proces goed verlopen. Het is wel juist dat er op de inhoud negatieve geluiden naar boven komen, omdat mensen niet blij zijn met bepaalde uitkomsten. Dat wil dan bepaald niet zeggen dat een klankbordgroep niet zou hebben gefunctioneerd. Belangrijk is het juist dat de provincie van de direct omwonenden input krijgt. Onlangs was er een werkbezoek over de trajectaanpak. Ook daar hoorde men dat gaandeweg het proces er negatieve geluiden naar voren komen. De provincie gebruikt een klankbordgroep niet om zijn gelijk te krijgen. Er wordt bewust voor gekozen om al in een vroeg stadium contact op te nemen met bewoners en dat is zeker niet altijd gemakkelijk, zoals in Maarsbergen bleek. De provincie evalueert altijd het proces met een klankbordgroep teneinde na te gaan of er verbeteringen mogelijk zijn. Overigens is er voor klankbordgroepen altijd maatwerk nodig; er is geen blauwdruk voorhanden.

De heer Van den Dikkenberg meent dat de eerdergenoemde motie destijds bij het mobiliteitsplan aan de orde kwam; dat zou in deze commissie aan de orde komen. Participatie hoort bij de portefeuille van gedeputeerde Pennarts. Wanneer kan PS de code tegemoet zien? Vooral bij de infrastructurele projecten spelen de contacten met de burger een grote rol.

Gedeputeerde Pennarts antwoordt dat GS de vraag uit de motie heeft opgevat met een specifiek deel, dat zojuist is beantwoord, en een algemener deel. Zij zal de motie nog eens goed doornemen om de breedte van het verzoek nog eens na te gaan. Het participatievraagstuk in het algemeen hoort thuis in de commissie BEM. In de BEM commissievergadering van maandag zal zij de vraag van de heer Van den Dikkenberg beantwoorden.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof geeft nogmaals aan dat de klankbordgroepen voor de provincie van toegevoegde waarde zijn. De voor- en tegenstanders dragen bij aan een goede afweging van alle belangen; die belangen moeten ook in de klankbordgroep vertegenwoordigd zijn. PS en GS zullen uiteindelijk vooral het algemeen belang in de besluitvorming moeten afwegen.

1.6 Termijnagenda

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof verwijst naar het onderwerp 'regiotaxi'. Zij heeft eerder toegezegd de commissie op de hoogte te zullen houden van de voortgang met het contract Transvision. Het betreft de regiotaxi gemeente Utrecht en het deel Maarssen van de gemeente Stichtse Vecht. Op dit moment vindt de beoordelingsfase van de aanbesteding plaats. Naar verwachting kan binnenkort worden gemeld of de aanbestedingsronde heeft geleid tot een nieuwe aanbieder. Tot nog toe ziet dat er goed uit.

Gedeputeerde Pennarts verwijst naar de opdracht, onderaan pag. 2 van de termijnagenda, betrekking hebbend op het indienen van een zienswijze over snelheidsverhogingen. PS hebben haar in de vorige PS vergadering op dit punt aangesproken. De brief is inmiddels verzonden.

Op pag. 1, planning vergaderingen, wordt het memo 'Varend ontgassen' genoemd. Dat hebben PS ter informatie bij de stukken ontvangen. Maar voor de goede orde zal dit memo alsnog worden toegevoegd. Er heeft met andere provincies inmiddels overleg plaatsgevonden over dit vraagstuk. PS hebben GS verzocht met een wijziging op de Provinciale Milieuverordening te komen en met Zuid-Holland, Gelderland, Zeeland, Noord-Holland en Brabant in overleg te gaan omdat het probleem in meerdere provincies wordt erkend. Bij gebrek aan nationale of internationale regelgeving wordt het vraagstuk in meerdere regio's opgepakt. Het verdient nog steeds de voorkeur dat dit nationaal en internationaal wordt opgelost.

De heer Schaddelee vraagt waarom de evaluatie gebruik N421 is doorgeschoven. In augustus/september 2015 zijn daarover vragen gesteld, er zijn op die weg tellingen geweest, er zou met bewoners worden gesproken en er zou in januari een analyse komen. Hij heeft vernomen dat er nog steeds niet met bewoners is gesproken terwijl er nog geen cijfers of een evaluatie en analyse voorhanden is. Hij is daar teleurgesteld over. In het buitengebied loopt de spanning op terwijl de politie niet wil handhaven op gesloten verklaringen. Bewoners gaan zelf met landbouwvoertuigen de wegen versperren. Hij vraagt dienaangaande om een toelichting van de gedeputeerde. Indien mogelijk wil hij de cijfers en de analyse voorafgaand aan de volgende PS vergadering ontvangen.

De heer Travaille vraagt hoe de besluitvorming rond de energietransitie verloopt in commissie en PS.

De heer Thonon komt terug op de ondertunneling Maarsbergen. De gedeputeerde heeft zojuist geschetst hoe de besluitvorming in de raad loopt. Hij vraagt of het mogelijk is om tussen de besluitvorming van de raad en de behandeling in deze commissie een woordvoerdersoverleg in te lassen om de laatste stand van zaken door te nemen.

De heer Van Essen vraagt waarom het realisatieplan fiets is doorgeschoven naar het tweede kwartaal. Voorts verwijst hij naar de toezegging op pag. 2 dat met betrokken gemeenten gezocht wordt naar middelen om versoering van lijnen aldaar als gevolg van verschuiving van middelen naar de Uithoflijn tegen te gaan. Het gaat om de BRU concessie, vermeld in het tweede kwartaal. Daaronder staat een min of meer vergelijkbaar punt, maar dan voor het najaar. Hij vraagt of het hier om twee verschillende onderwerpen gaat. Zijn het toch dezelfde punten, dan hoort hij graag wat de deadline is: tweede kwartaal of het najaar.

De heer Poort geeft aan dat 23 mei op de termijnagenda voortkomt uit de gedachte dat de energietransitie voor de zomer zou zijn afgerond met het vaststellen van een Energieagenda in de staten. Dat dient dan eerst aan de orde te komen in de commissievergadering van 23 mei. Dat is de reden waarom dit op 23 mei staat. Daaraan voorafgaand zal er op 21 april een woordvoerdersoverleg plaatsvinden en daar zal o.a. over het vervolgtraject worden gesproken.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof komt terug op de vraag van de ChristenUnie. De rapporten inzake de evaluatie gebruik N421 zijn reeds beschikbaar maar de aanlevertermijn voor deze commissie kon niet worden gehaald. De rapporten worden volgende week in GS besproken en gaan daarna naar PS en de omgeving toe. Zij excuseert zich voor het feit dat PS deze documenten wat later krijgen, dan de bedoeling was. Wat betreft de ondertunneling Maarsbergen vindt zij het een goede zaak om een woordvoerdersoverleg in te lassen. Na de besluitvorming van de gemeente Utrechtse Heuvelrug kan dat worden ingepland.

Het realisatieplan fiets is een kwartaal doorgeschoven, vooral door de vele vakantiedagen in die periode. De commissie is wel regelmatig over de inhoud geïnformeerd.

Zij komt terug op de toezegging dat GS op zoek zullen gaan naar incidentele middelen voor de busverbindingen. Dat heeft prioriteit. De tweede toezegging heeft te maken met de totale middelen binnen de "hekken van het BRU", zoals zij zojuist bij de rondvraag toelichtte. Zij hoopt dat er over de totale financiën een eerder beeld te schetsen valt; in ieder geval volgt dat in het najaar.

Vervoersplan 2016 deel 2 is binnen de bestaande begroting gerealiseerd. Om die reden komt dat in het tweede kwartaal aan de orde. Het nieuwe vervoersplan gaat mee in de financiële inventarisatie binnen de "hekken van het BRU". Dat is in het najaar 2016 naar verwachting gereed.

2. ENERGIE EN MILIEU

2.1 Memo GS energiebesparing bedrijven

Dit memo is op verzoek van de SP geagendeerd.

De heer Bosman begrijpt dat er een relatie is tussen dit agendapunt en de BOB Energietransitie. De SP zal daar later op terugkomen. Hij vraagt het volgende:

1. Wat is de meerwaarde van deze maatregelen om meer dan de schamele 2.1% duurzame energie te bereiken en om hoeveel meer gaat het dan?
2. De SP zou in dit verband willen aandringen op een energiefonds van waaruit bijv. de stichting Wocozon of een dergelijke stichting de kans krijgt meer zonnepanelen te realiseren.

De heer Wagenmans merkt op dat zijn fractie niet direct behoefte had dit memo te agenderen maar nu het geagendeerd is, wil hij wel aansluiten bij de opmerkingen van de SP over de effectiviteit van de verschillende maatregelen. De vraag is of er meer informatie verstrekt kan worden in samenhang met de BOB energietransitie, over de effectiviteit van de verschillende maatregelen die nu in relatie met het bedrijfsleven aan de orde zijn. De heer Bosman verwees naar energiefondsen. De provincie is zelf bij een aantal fondsen en garantieregelingen betrokken, bv. een garantieregeling voor energietransitie voor VVE's. Bekend is dat die regeling nauwelijks wordt gebruikt. Het bedrijfsleven maakt amper gebruik van de garantieregeling. Zijn vraag is of, in het kader van de inventarisatie van maatregelen, kan worden nagedacht over het effect van de verschillende maatregelen, zoals deze nu beschikbaar zijn. Wocozon is al actief in de provincie. Tegelijkertijd is bekend dat corporaties weinig gebruik maakt van de mogelijkheden die Wocozon biedt. Hij stelt voor te onderzoeken op welke wijze de instrumenten, die landelijk en provinciaal beschikbaar zijn, meer kunnen worden gebruikt. Ook kan discussie worden aangegaan over de vraag of de instrumenten wel moeten worden gehandhaafd. Hij vraagt of deze oproep bij het vervolgtraject kan worden meegenomen.

De heer Travaille sluit zich aan bij de vraag over effectiviteit van maatregelen. Zo kan beter worden beoordeeld in hoeverre de beschikbare instrumenten helpen bij het behalen van de energieopgave, als het gaat om besparing en verduurzaming. Specifieke aandacht vraagt hij voor vergunning, toezicht en handhaving. Hij neemt deel aan een landelijke werkgroep van EZ die zich met energiebesparing bij grote bedrijven bezighoudt. Het beeld is daar dat vergunning, toezicht en handhaving in geen enkele provincie goed uit de verf komen. Hij vraagt in hoeverre VTH functioneert in deze provincie; hoe vaak is er een interventie geweest van VTH?

De heer Nicolai deelt mede dat de ChristenUnie zich bij de gestelde vragen aansluit. Op het gebied van de energietransitie is er nog veel te doen. Dit biedt een goede mogelijkheid om te kwantificeren wat er haalbaar

is. Punt 4, economisch beleid, biedt goede perspectieven om de 2,1% duurzame energie te kunnen verhogen. De ChristenUnie pleit derhalve voor meer kwantificering.

Mevrouw Brinksma sluit aan bij de heer Travaille dat het belangrijk is het deel over energiebesparing te handhaven. In de commissie BEM is toegezegd dat daarvoor extra middelen vrij zouden komen en dat dit zou worden besproken. Zij vraagt of er op dat vlak al nieuws te melden is.

Mevrouw Dercksen deelt mede dat het voor D66 duidelijk is dat er vele afspraken, maatregelen en activiteiten bestaan die goed zijn. Aansluitend aan eerdere opmerkingen, brengt ook zij naar voren dat het belangrijk is te sturen op effectiviteit van maatregelen, juist omdat daar veel geld naar toe gaat. Er moet op tijd worden gereflecteerd zodat er, wanneer nodig, kan worden bijgestuurd.

Gedeputeerde Van den Berg komt terug op de vragen over de effectiviteit van maatregelen die op stapel staan. Juist om die elementen boven tafel te krijgen vindt er een BOB energietransitie plaats. Daarvan is ook het doel goed te bewaken of de beschikbare instrumenten al dan niet effectief zijn. Spreker geeft aan dat het RABO fonds wordt gematcht met een bedrag van de provincie en in een tender wordt vervijfvoudigd. Opgelast moet worden of dat fonds ook daadwerkelijk wordt gebruikt voor de onderdelen waarvoor het bedoeld is. Effectiviteit wordt een belangrijke afweging van PS bij de keuzes die moeten worden gemaakt in de agenda die moet worden opgesteld. Dat geldt ook voor stimuleren en handhaven, zelf doen of door derden laten uitvoeren. Ook dat zal in de afwegingen worden meegenomen bij de agenda die in het kader van de Energietransitie zal worden opgesteld. Dat geldt ook voor Wocozon dat met name voor woningcorporaties interessant kan zijn, als het gaat om de financiering, het organiseren en het bij elkaar brengen van partijen. Dat instrument is voor deze doelgroep effectief gebleken; daarmee kan energie worden verduurzaamd en tegelijkertijd bespaard.

Gedeputeerde Pennarts komt terug op de vragen over de handhaving van de energiebesparing. De SP vroeg naar de meerwaarde ten opzichte van het 2,1% extra bereiken van duurzame energie. Dit gaat niet zozeer om de duurzame energiedoelstelling, maar wel om een even belangrijke doelstelling, nl. besparing van energie. Daar moeten deze maatregelen het verschil gaan maken. Formeel gezien gaat het om twee gescheiden sporen, maar beiden werken wel op elkaar in. Ook werd gevraagd informatie te verschaffen over de effectiviteit van de maatregelen. Geconstateerd moet worden dat dit in het verleden nog wel eens problematisch is geweest. Het gaat hier om een combinatie van de wortel en de stok: de handhaving is de stok maar daar moeten verleiden en informatieverschaffing tegenover staan. Mensen moet bewust worden gemaakt van het feit dat de maatregelen quick wins zijn. Dat is niet eenvoudig. In het kader van het SER-akkoord is daarvoor een bedrag beschikbaar gesteld aan alle RUD's (in Utrecht de RUD en ODRU) om de aanpak verder uit te werken en zij gaan daarmee aan de slag. De gedeputeerde zal trachten het verzoek van deze commissie om informatie over de effectiviteit van de maatregelen te adresseren in het JUP, het uitvoeringsprogramma dat in de eerste helft van dit jaar aan PS zal worden voorgelegd. Mocht dat niet lukken, dan zal zij de commissie op andere wijze aansluiten bij de vorderingen van deze maatregelen. GroenLinks vroeg of er extra middelen beschikbaar zijn gesteld voor deze vorm van handhaving. Deze zijn niet anders dan hetgeen er via het SER-akkoord is afgesproken met de uitvoeringsdiensten. Het gaat om ca. 2 x € 100.000,-. De afspraken en de activiteiten worden in een soort energieplatform op elkaar afgestemd om het geld zo effectief mogelijk te benutten.

De heer Travaille vraagt of de toegezegde informatie voorafgaand aan het woordvoerdersoverleg van 21 april beschikbaar kan worden gesteld. Een en ander kan vervolgens in het BOB afwegingsproces worden meegenomen.

Gedeputeerde Pennarts wil dat wel toezeggen maar maakt dienaangaande toch een voorbehoud. De commissie heeft behoefte aan specifieke informatie. De mate van gedetailleerdheid van de vragen moet nader worden uitgezocht. Zij weet niet zeker of dat tijdig kan worden aangeleverd.

De voorzitter rondt de bespreking van dit agendapunt af.

2.2 Statenbrief Eindverantwoording ISV

Deze brief is op verzoek van de ChristenUnie geagendeerd.

De heer De Heer wil dit punt aangrijpen om de begrotingsmethode voor bodemsanering te verbeteren c.q. te verdiepen. De provincie is nog steeds bezig met de aanpak van spoedlocaties. Er zijn daarnaast veel meer locaties waar sanering hard nodig is maar met iets minder spoed. Op veel beleidsterreinen is er de aanpak waarbij er stevast voldoende reserveprojecten worden opgevoerd, mocht er budget overblijven als projecten vertragen of als projecten goedkoper uitvallen dan verwacht. In het meerjarenprogramma kan er gemakkelijk worden bijgestuurd en kunnen er voldoende reserveprojecten worden mee begroot.

De heer De Heer vraagt hoe het mogelijk is dat het budget voor bodemsanering in de periode 2010-2014 niet is uitgeput, terwijl bekend is dat het budget in de komende jaren volstrekt ontoereikend is. Wat gaat er mis met de prioriteitstelling? Wordt er te voorzichtig begroot?

De heer Wagenmans deelt mede dat de PvdA graag van het college verneemt wat de behaalde resultaten zijn. Nu gaat het om een eindverantwoording van de ISV-gelden die zijn besteed. Bij de start van ISV zijn er duidelijke doelen gesteld maar in de totale rapportage mist een kwalitatieve verantwoording in hoeverre de inhoudelijke doelen zijn gehaald. Wel wordt er verwezen naar de mate waarin geld is besteed en aan welke projecten, maar onduidelijk is of de achterliggende kwalitatieve doelen al dan niet zijn behaald.

De heer Ubaghs verwijst naar de budgetten die aan gemeenten verleend zijn. Het blijkt dat die budgetten bij lange na niet zijn besteed maar ook komt naar voren dat er geen spoedlocaties meer zouden zijn. Is dat daadwerkelijk onderzocht of gaat het hier slechts om een vermoeden?

Gedeputeerde Pennarts deelt mede dat het hier twee verschillende programma's betreffen, die in elkaars verlengde liggen. Het eerste deel, het bodembudget ISV 3 waarover nu gerapporteerd wordt, was een programma voor gemeenten. Zij moesten onderzoeken en spoedlocaties saneren. Het tweede programma is het provinciaal uitvoeringsprogramma bodemconvenant. Dat is een ander programma en is met andere partijen vastgesteld. Het is gebaseerd op een convenant dat de provincies hebben vastgesteld met het IPO, het Rijk, VNG en de Unie van Waterschappen. De vraag werd gesteld hoe het kan dat er bij het ene programma geld wordt overgehouden terwijl er bij het andere programma van te voren al wordt geconstateerd dat er onvoldoende middelen zijn. Dat komt niet voort uit onvoldoende begroten, plannen of organiseren. Gemeenten hebben veel locaties gesaneerd. Er zijn 200 locaties onderzocht; 7 bodemsaneringen en 6 grondwatermonitoren zijn uitgevoerd. Daarmee is de opgave bijna gerealiseerd. Gaandeweg bleek echter dat een aantal vervolgonderzoeken op veel locaties niet nodig was en dat de geplande risico's bij twee bodemsaneringen niet aanwezig waren waarmee het recht op subsidie verviel. De opdrachten zijn uitgevoerd maar er bleef budget over. Dat kan ook samenhangen met het feit dat het economisch rustiger is geweest en er minder

locaties voor bouw in beeld waren. Er is dus een overschot geconstateerd in het vorige investeringsbudget stedelijke vernieuwing. Vanuit het BWM-plan is er een nieuwe uitvoeringsplan Bodem opgesteld met een grote ambitie. Er is nog een aantal (met name ecologische) spoedlocaties in beeld, dat moet worden opgelost. De gedachte is om het overschot uit het ene programma aan te wenden voor het andere programma met het geconstateerde financiële tekort. Dat veroorzaakt deze verschuiving en wordt niet veroorzaakt door een fout in de prioriteitstelling.

De commissie stelde ook een vraag over de kwalitatieve verantwoording en de resultaten die behaald zijn. Daar waar is afgerond, is er gemonitord, is er getoetst en zijn de resultaten behaald; dat komt uit de rapportage naar voren. De spoedlocaties zijn opgelost.

De heer Ubaghs begrijpt dat alle potentiële spoedlocaties, die vooraf bekend waren, daadwerkelijk zijn onderzocht.

De heer Wagenmans begrijpt dat gedeputeerde Pennarts op het standpunt staat dat de gelden zijn uitgegeven en daarmee zijn de resultaten behaald die met deze projecten werden beoogd. Zijn vraag was breder: zou de provincie een dergelijk ISV-programma in de toekomst opnieuw op deze manier willen opzetten in het licht van de resultaten die zijn bereikt? Overigens weet hij dat het hier om een hypothetische vraag gaat. De ISV-gelden hadden destijds een belangrijke functie in het stedelijke vernieuwingsproces. Zou de provincie een dergelijk instrument in de toekomst opnieuw willen inzetten of zou er dan voor een ander instrument worden gekozen?

Mevrouw Hoek vraagt of PS voortaan, met redenen omkleed, geïnformeerd kunnen worden wanneer een spoedlocatie niet langer de status van spoedlocatie heeft. De status spoedlocatie kan ook komen te vervallen, niet omdat de vervuiling is opgelost, maar omdat de grond een andere bestemming krijgt. Daarover is een lijst beschikbaar op de site van de provincie, maar zij vraagt deze aan te vullen met redenen en achtergrondinformatie. De bestemming van een locatie kan wijzigen in bv. een woonlocatie maar het is niet onmogelijk dat de bestemming later weer in een spoedlocatie wordt omgezet.

Gedeputeerde Pennarts zet uiteen dat in de rapportage duidelijk wordt aangegeven wat er per gemeente precies is aangevraagd, uitgegeven en welke doelen er zijn gerealiseerd. Dat geeft inzicht in de behaalde resultaten van de locaties. Gevraagd werd of er ooit nog een dergelijk ISV-programma tot stand zou komen. Een "als dan vraag" vindt zij moeilijk te beantwoorden. De provinciale bodemopgave bevat nog een aantal spoedlocaties en deze komen terug in het Provinciale Uitvoeringsprogramma Bodem. De provincie gaat daarmee aan de slag en daarmee wordt voorzien in het oplossen van die locaties. Mevrouw Hoek vroeg of de status van een locatie kan veranderen, afhankelijk van de bestemming van de situatie. Zij zal deze specifieke vraag schriftelijk beantwoorden.

De heer Ubaghs verwijst naar gemeente De Ronde Venen. Daar is een subsidie van € 180.000 verleend. Ooit werd dat bedrag ergens op gebaseerd. Daadwerkelijk vastgesteld en besteed werd er van dat budget nog geen € 6.000, dus nog geen 3%. Of die € 180.000 was een slag in de lucht, of er is naderhand iets gebeurd dat dit heeft doorkruist. Het verschil, niet alleen bij De Ronde Venen, maar ook bij andere gemeenten, tussen begroot en uitgegeven bedrag is te groot om met een algemeen antwoord te kunnen volstaan wat de PVV betreft.

Gedeputeerde Pennarts begrijpt dat de heer Ubaghs de toelichting per gemeente niet altijd adequaat vindt. Zij stelt voor hierover ambtelijk contact te zoeken voor een meer specifieke toelichting. Eerder gaf zij aan dat er ruim is begroot, met de kennis die op dat moment aanwezig was. Terugkijkend kan worden geconstateerd dat het werk voor minder geld heeft kunnen gebeuren of dat er aanleiding was om maatregelen niet uit te voeren.

Zij zegt toe dat de vragen van 50PLUS en de PVV alsnog schriftelijk zullen worden beantwoord.

De voorzitter rondt de discussie af. Zij gaat ervan uit dat de vraag van de heer Wagenmans op een later tijdstip zal terugkomen.

2.3 Statenbrief rapportage luchtkwaliteit 2014

Deze brief is op verzoek van de ChristenUnie geagendeerd.

De heer De Heer brengt het volgende naar voren:

Waarom geeft de rapportage over 2014 geen gegevens over roet en ultrafijnstof, terwijl juist deze kleinste deeltjes de grootste gezondheidsschade toebrengen? De statenbrief rept daar wel over, dan hoort dit toch ook thuis in de officiële rapportage? Waarom ontbreekt in deze rapportage de notie dat er voor ultrafijnstof nog geen norm is afgesproken, terwijl er volgens de Wereldgezondheidsorganisatie geen veilige grens te geven is? Waarom voeren de provincie en de gemeente Utrecht een totaal verschillend beleid als het gaat om groen gas? Kan het regionale en lokale beleid beter op elkaar worden afgestemd? TNO heeft alle gegevens over ultrafijnstof op straatniveau. Kan de provincie Utrecht gratis over deze gegevens beschikken of moeten we die gegevens aankopen? Als dat laatste het geval is, waarom trekt de provincie dan nog steeds geen geld uit ter voorbereiding van een nieuw Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit?

Voorts verwijst spreker naar de rapportage van het Kennisinstituut voor het mobiliteitsbeleid en daarin staat dat in de regio Utrecht de bijdrage van het verkeer aan ultrafijnstof 80% hoger is dan het landelijk gemiddelde. Op dit vlak is er nog veel werk aan de winkel. Daar komen de vragen van de ChristenUnie uit voort.

Hij vraagt of de gedeputeerde het met hem eens dat de rapportage voor ultrafijnstof voortaan thuishoort in iedere rapportage. Hij vraagt of de andere fracties het ermee eens zijn dat ultrafijnstof een groter aandeel moet hebben in de jaarlijkse rapportages dan in deze versie het geval is.

Mevrouw Arissen deelt mede dat de PvdD zich van harte aansluit bij de vragen van de ChristenUnie. Zij voegt daaraan toe dat haar fractie erg bezorgd is over de invloed van de landbouwsector op de luchtkwaliteit. Dat is één van de grote veroorzakers van luchtvervuiling. Haar fractie is verbaasd over het feit dat daaraan in deze rapportage nauwelijks aandacht wordt besteed.

Mevrouw Brinksma merkt op dat ook GroenLinks zich van harte wil aansluiten bij de eerder gestelde vragen. Ook haar fractie vindt de ultrafijnstofproblematiek erg belangrijk. Daar moet ook in het komende BOB-traject de nodige aandacht aan worden besteed. Het lijkt alsof het om een succesverhaal gaat maar GroenLinks wil erop wijzen dat de Europese normen veel hoger liggen dan hetgeen door de Wereldgezondheidsorganisatie wordt gerapporteerd. Er moet wel degelijk goed beleid blijven worden gevoerd. Men mag niet rusten op het moment dat de Europese normen worden gehaald.

De heer Meijer memoreert dat ChristenUnie en SP al twee jaar lang vragen hebben gesteld over de informatievoorziening rondom ultrafijnstof. Voor de verkiezingen werd er een initiatiefvoorstel ingediend en regelmatig kwamen SP en ChristenUnie op dit onderwerp terug. Hij verzoekt de gedeputeerde deze kwestie seri-

eus op te pakken en dit gestalte te geven in de opmaat naar een sterker beleid dat uiteindelijk moet resulteren in een gelijkschakeling van de Europese normen aan die van de WHO en aanpassing van de NSL, teneinde de gezondheidsschade te kunnen inperken.

De heer Wagenmans deelt mede dat de PvdA zich eveneens aansluit bij de gestelde vragen. Eerder is er in deze commissie gesproken over de normstelling, ook in het perspectief van de vraag naar de vernieuwing van het NSL-programma. Dat lijkt hem actueel en de vragen van de ChristenUnie haken daarop in. Hij is benieuwd naar het traject van een mogelijk nieuw NSL-programma; in dat kader is afgesproken dat de normering aan de orde zou komen en dat het totale programma in een integraal verband zou worden gebracht. Hij vraagt dienaangaande naar de stand van zaken.

De heer Thonon merkt op dat D66 zich aansluit bij de opmerkingen van de ChristenUnie op het gebied van roet en ultrafijnstof en het gebrek daaraan in de rapportage. Zijn fractie wil een stapje verder gaan. In het coalitieakkoord staat een passage over open data: "We zijn open en transparant over ons zelf en onze gegevens. Open data levert economisch rendement op en bevordert de democratie." De provincie Noord-Brabant heeft open kaart gespeeld over stank, lawaai en vieze lucht en alle bewoners kunnen daardoor inzien hoe de luchtkwaliteit van hun eigen locatie is. De provincie Utrecht daarentegen levert een platte PDF die bewoners geen specifieke gegevens levert, ook niet qua geografische locatie. Alles is geaggregeerd in staatjes en tabellen. Hij vraagt GS of de provincie Utrecht hetzelfde kan gaan leveren als de provincie Noord-Brabant, mede in het licht van het coalitieakkoord.

Gedeputeerde Pennarts komt terug op de vraag waarom de rapportage over 2014 geen gegevens bevat over roet en ultrafijnstof. Dat heeft te maken met het feit dat deze provinciale rapportage luchtkwaliteit is gebaseerd op het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. De landelijke rapportage neemt ultrafijnstof niet op. Mede gezien de aandacht voor de gezonde leefomgeving en de provinciale activiteiten op dat vlak, zal in de rapportage luchtkwaliteit 2015 ook inzicht worden gegeven in de concentraties roet in de provincie Utrecht. Gevraagd werd waarom in de rapportage de notie ontbreekt dat ultrafijnstof geen norm heeft en waarom dat niet wordt vermeld. Zij zegt toe dat die suggestie in de volgende rapportage zal worden meegenomen. Via het Air-netwerk wordt er in Europa aandacht gevraagd voor de rol van roet als indicator voor de gezondheidseffecten. Helaas vindt de Europese Commissie dat daarvoor eerst nog onderzoek nodig is. Ten aanzien van de nadere uitwerking, is gevraagd waarom de provincie en de gemeente Utrecht kennelijk een verschillend beleid lijken te voeren als het gaat om groen gas. Utrecht zet alleen maar in op zero emissievervoer terwijl de provincie ook de transitiebrandstoffen interessant vindt: ook deze dragen bij aan minder uitstoot en minder luchtvervuiling. De stad is radicaler in haar keuze geweest. Overigens werken stad en provincie goed samen om schone brandstoffen een betere positie te geven. Er zal worden samengewerkt in het regionale Uitvoeringsprogramma Luchtkwaliteit. Het voorbeeld werd genoemd van een tankstation. Dat voorbeeld is haar bekend. Het gaat om een bevoegdheid van de gemeente Utrecht om daarvoor de kosten vast te stellen. Daarover heeft ook een gesprek plaatsgevonden. Er is een iets ander inzicht in de vraag welke brandstoffen men wil stimuleren en welke niet. Opgemerkt werd dat TNO gegevens over ultrafijnstof op straatniveau beschikbaar heeft. Dat is niet geheel correct. Het gaat om emissiefactoren voor voertuigen die worden gebruikt in luchtkwaliteitsmodellen en daar kunnen berekeningen voor worden gemaakt. Dergelijke modellen worden overigens breed aangeboden en niet alleen via TNO. De provincie zal bij het opzetten van het nieuwe regionale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, dat ook onderdeel is van de Uitvoeringsagenda Bodem, Water en Milieu, geld beschikbaar stellen om na te gaan of dergelijke informatie kan worden opgenomen in het nieuwe programma. D66 verwees in dit kader ook naar Noord-Brabant. In Trouw stond

daarover een uitgebreid artikel en nagegaan zal worden of dat systeem ook voor de provincie Utrecht een haalbare kaart is, wat betreft uitvoering, beschikbare gegevens en kosten.

De heer De Heer sluit aan bij het pleidooi van D66 dat, hoe eerder die gegevens beschikbaar komen, hoe eerder iedereen overtuigd is van de noodzaak om het probleem van ultrafijnstof aan te pakken.

De heer Meijer komt terug op een eerdere opmerking van de voorzitter. Hij wijst erop dat het is toegestaan om in de commissievergaderingen interrupties te plegen. Hij begrijpt niet waarom hem dat eerder onmogelijk werd gemaakt. Hij doet het nu niet meer omdat dit “mosterd na de maaltijd zou zijn”.

De voorzitter vindt de opmerking van de heer Meijer terecht. Het was haar echter niet geheel duidelijk wat hij bedoelde en dat bracht haar in verwarring. Om die reden gaf zij de heer Meijer niet gelijk het woord.

De heer Wagenmans vraagt nogmaals naar de voortzetting en de mogelijkheden van het NSL.

Mevrouw Arissen komt terug op haar vraag over de landbouwsector en de invloed daarvan op de luchtkwaliteit. Zij vroeg hoe groot de invloed van de landbouwsector in dat opzicht in de provincie Utrecht is. De PvdD pleit niet voor het verhogen van het aantal luchtwassers; deze staan in de meeste gevallen uit. Haar fractie is voorstander van inperking van het aantal landbouwdieren.

De heer Thonon vraagt of de gedeputeerde zojuist heeft toegezegd dat in de volgende rapportage mensen op een kaart kunnen opzoeken wat de luchtkwaliteit ter plaatse is.

Gedeputeerde Pennarts antwoordt op de vraag van de PvdA of er sprake kan zijn van een nieuw NSL programma dat daarover overleg wordt gevoerd. De provincie is daarin geïnteresseerd maar daar moet bij het rijk dan wel weerklank voor komen. Dat signaal is nog niet gegeven. De provincie gaat zelf aan de gang met het opzetten van een regionaal Samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit. Partners zijn de gemeente Utrecht en andere gemeenten. Niet duidelijk is of er nog een nationaal programma tot stand zal komen.

De PvdD maakte een opmerking over de effecten van de landbouw. Daar waar knelpunten zijn, hetzij veroorzaakt door verkeer, hetzij veroorzaakt door landbouw, kunnen deze in de rapportage te lezen zijn. Op één punt doet zich ook een knelpunt voor wegens overschrijding van de norm bij een veehouderij. Het gaat hier om een totaalrapportage en daar waar gemeten wordt, is de informatie terug te vinden. Deels speelt de landbouw daarin een rol.

Op de vraag van D66 antwoordt ze dat zij deels een toezegging heeft gedaan. De data die er zijn, moeten op een goede manier beschikbaar worden gesteld, zoals de nu meer platte tabellenrapportage. Zij gaat de mogelijkheden na, ook met het oog op de kosten en de benodigde uitvoeringscapaciteit, of het haalbaar is het Brabantse voorbeeld naar het Utrechtse te vertalen. Zij zal de commissie daarvan op de hoogte houden. Ze doet daarmee geen toezegging voor uitvoering, maar wel een toezegging om de commissie over de mogelijkheden te informeren.

Mevrouw Arissen merkt op dat juist in het oosten van de provincie zich de meeste veehouderijen bevinden terwijl daar het minst aantal meetpunten is. Zij vraagt of het aantal meetpunten aldaar kan worden uitgebreid.

Gedeputeerde Pennarts antwoordt dat het plaatsen en kiezen van locaties voor meetpunten met enige behoedzaamheid gebeurt. De opmerking is terecht dat de spreiding juist zou moeten zijn. Daar waar concentra-

tie wordt verwacht, wordt er gemeten en geverifieerd. Waar veel veehouderijen zijn, is reeds preventief gewerkt met luchtwassers en andere maatregelen om de emissie volgens regelgeving aanvaardbaar te houden. In de gaten wordt gehouden dat er zo representatief mogelijk aan PS wordt gerapporteerd over de luchtkwaliteit.

De voorzitter rondt de bespreking van dit onderwerp af.

Mevrouw Dorrestijn overhandigt de voorzittershamer vervolgens aan mevrouw Boelhauer.

3. MOBILITEIT

3.1 Petitie Rondweg Veenendaal

De voorzitter geeft eerst het woord aan inspreker, de heer Van Doodeweerd.

De heer Van Doodeweerd deelt mede dat hij namens een groep omwonenden een petitie aan PS wil aanbieden, omdat er ernstige zorgen bestaan over plannen van de provincie inzake de verbreiding van de Rondweg Veenendaal. De bewoners begrijpen dat er een probleem ligt, maar er wordt te weinig aandacht besteed aan de gevolgen voor de bewoners, met name voor de gezondheid, het leefgenot alsmede de geluidshinder die nu al erg groot is en alleen maar zal gaan toenemen. De weg zal steeds meer als noord-zuidverbinding worden gebruikt, terwijl iedereen dat niet wil. Het verzoek aan het college en de commissieleden is rekening te houden met de bewoners en te onderzoeken of er andere mogelijkheden zijn. Veel gehoord is het doortrekken van de A30 tussen de A12 en de A15 hetgeen veel problemen zal oplossen. Bewoners begrijpen dat dit zeker niet morgen gerealiseerd zal zijn maar willen wel graag dat alle aandacht daarnaar uit gaat en dat daarvoor in Den Haag gelobbyd wordt. Voorkomen moet worden dat er een autoweg door een woonwijk heen wordt aangelegd, met alle gevolgen van dien. De geplande geluidsschermen worden misschien wel 15 meter hoog in de achtertuin van bewoners. Ook zal er dan sprake zijn van een enorme waardevermindering van woningen, die men met spaarcentjes bij elkaar heeft verdiend.

De heer Van Doodeweerd biedt namens een groep van 425 aan- en langswonenden van de rondweg PS een petitie aan.

De voorzitter neemt de petitie namens de commissie in ontvangst.

De petitie zal onder de leden van de commissie MME worden verspreid, zodat deze kan worden meegenomen in het verdere proces.

Vervolgens geeft de voorzitter de commissieleden gelegenheid vragen te stellen aan de inspreker.

De heer Schaddelee dankt de inspreker voor zijn bijdrage en de petitie. Hij deelt mede dat de ChristenUnie de oproep van de inspreker steunt om dit gebied integraal te bekijken en te zoeken naar intelligente oplossingen. Verdubbeling van een weg door een woonwijk is ongewenst. Voor alle duidelijkheid stelt hij dat het niet gaat om plannen van de provincie maar om plannen van één van de wethouders van Veenendaal.

Mevrouw Arissen vindt het verhaal van de inspreker duidelijk. Zij stelt de volgende vraag aan de gedeputeerde. Is reeds onderzocht wat de verkeerstoename zal zijn en hoeveel extra fijnstof dat met zich mee brengt? Ook is het effect op het natuurgebied De Blauwe Hel nog niet duidelijk. Is er goed naar de alternatieven die door de bewoners zijn aangedragen gekeken?

De heer Ijsennagger leest in de tekst van de inspreker dat de rondweg de verkeersader moest vormen tussen de A15 en de A12. Verder op in de tekst staat dat het nimmer de bedoeling is geweest dat de rondweg gebruikt gaat worden als verbinding tussen de noord en de zuid as. Spreker meent dat dit met elkaar in strijd is, daar de eerste tekst aangeeft dat die verbinding er is. De inspreker gaf aan dat veel vrachtverkeer de N233 gebruikt als noord/zuid verbinding tussen de A12 en de A15. Spreker meent dat er onderzoek is geweest die dat juist tegenspreekt. Wat is er nu waar? Hij vraagt dienaangaande om meer helderheid.

De heer Van Doodeweerd antwoordt dat de noord/zuid verbinding is ontstaan bij de aanleg. Dat lag ook voor de hand. In 2008 werd de weg op de A12 aangesloten. Het is een makkelijk te rijden route en zo hoeft men niet door te rijden richting A50 of via Vianen. Er is veel discussie over de interpretatie van de verkeersmetingen, met name over de 4% vrachtverkeer. Omwonenden stellen dat dit percentage niet juist. Zelf gaat hij uit van visuele waarneming. Hij woont langs de weg en ziet het 's morgens al heel vroeg gebeuren; de ene na de andere vrachtwagen komt langs. Destijds maakte hij deel uit van de klankbordgroep, maar is daar later uit onvrede uit gestapt. Van het verkeer zijn videobeelden getoond die een week lang gemaakt zijn. Op de rotondes komen vele vrachtwagens langs. Deze voertuigen komen beslist niet uit de woonwijken, zoals de wethouder uit Veenendaal altijd vertelt. Een juiste interpretatie van de metingen zal een soortgelijk beeld opleveren.

De heer Ijsenagger gaat ervan uit dat het vrachtverkeer afkomstig is van de A15 of de A12. De vraag is of dat vrachtverkeer vanaf de A15 doorrijdt naar de A12 en Veenendaal links laat liggen.

De heer Van Doodeweerd antwoordt dat wanneer de vrachtwagens worden gevolgd, deze bijna altijd richting Rhenen gaan, de Rijnbrug over. Hij weet dat een groot transportbedrijf uit Zeewolde de chauffeurs de opdracht geeft om via Veenendaal te rijden. Omrijden via de A50 kost tijd en geld; om die reden wordt gekozen voor een route door de woonwijk heen.

Mevrouw Hoek vraagt waarom de petitie aan PS is aangeboden en niet aan GS. Het is gebruikelijk dat petitieaan GS worden uitgereikt.

De voorzitter memoreert dat de petitie aan PS is aangeboden, in het bijzonder aan de woordvoerders van de commissie Mobiliteit.

De heer Thonon vraagt waarom de inspreker uit onvrede uit de klankbordgroep is gestapt. Kan hij dat nader toelichten? Heeft die onvrede betrekking op het gevoerde proces?

De heer Van Essen deelt mede dat GroenLinks op 10 februari met de klankbordgroep heeft gesproken, o.a. heeft zijn fractie de zorgen aangehoord over het proces en de mate waarin de klankbordgroep zich serieus genomen voelt. Op basis daarvan zijn er technische vragen aan de gedeputeerde gesteld, ook namens een aantal andere fracties. Hij vraagt of de inspreker heeft gemerkt of er vanuit de provincie meer aandacht is gekomen voor een zorgvuldige procesgang en of de procedure helderder is geworden. Voorts vraagt hij hoe de petitie, die door een grote groep bewoners is ingediend, zich tot de klankbordgroep verhoudt.

Tevens merkt hij richting gedeputeerde op dat lang is gewacht op de beantwoording van de technische vragen. Spreker noemt dat erg ongelukkig. Hij vraagt waar dat door werd veroorzaakt. Kan dat voortaan worden voorkomen? Zijn fractie ontving de avond voorafgaand aan de vergadering in Veenendaal een twintigtal bestanden van soms wel 100 pagina's. Dat is een ongelukkige gang van zaken.

De heer Van Doodeweerd zet uiteen dat zijn onvrede in de klankbordgroep vooral te maken had met de communicatiewijze vanuit de projectgroep. Hem is o.a. te kennen gegeven dat het niet werd gewaardeerd dat hij met de achterban of de media zou spreken. Echter, spreker leeft in een vrij land en vertegenwoordigt zijn achterban in de klankbordgroep. Hij heeft zich aan de afspraak gehouden, totdat er een groot artikel in de krant kwam te staan over de ondernemers, die kennelijk een andere klankbordgroep hebben gevormd. Persoonlijk werd hij door zijn achterban aangesproken, omdat de indruk ontstond dat er reeds besluiten genomen zouden zijn. Dat was niet het geval. De communicatie met de klankbordgroep, ook wat betreft de schriftelijke stukken, was niet goed. Deze waren erg moeilijk te volgen of te lezen, juist voor leken. Vaak werd er door bewoners om informatie gevraagd, maar dat ging erg moeizaam.

De hoofdoorzaak dat hij is opgestapt uit de klankbordgroep heeft te maken met het feit dat hij veel tromgeroffel wilde, ook in de media. Dat is gelukt en het doel daarvan was om het bewoners en aanwonenden van de rondweg duidelijk te maken wat er te gebeuren staat. Dat ging niet samen met deelname aan de klankbordgroep; om die reden is hij opgestapt om "vol gas" in de media los te kunnen gaan.

Mevrouw d'Hondt memoreert dat de PvdA al een paar keer met de inspreker heeft gesproken. Zij sluit zich aan bij de klachten van de inspreker over het participatietraject. De indruk bestaat dat er in de communicatie fouten zijn gemaakt. Pijnlijke besluiten die bewoners raken moeten goed en zorgvuldig in samenspraak met de bewoners worden gedaan. Op dat vlak is er het een en ander misgegaan. Zij sluit zich aan bij de eerdere vragen die door de SGP en D66 zijn gesteld. Wat haar betreft moeten deze in de commissie BEM worden geagendeerd om dat in bredere zin aan de orde te stellen.

Inhoudelijk gaat het wat haar fractie betreft om de vraag of de rondweg al dan niet als sluiproute wordt gebruikt tussen de A12 en de A15. Onderzoeken wijzen vooralsnog uit dat het vooral een regionale weg is en nog niet als doorgaande weg wordt gebruikt. Echter, dat kan wel gaan gebeuren, gezien de tidal flow en een verbreding naar 2 x 2 rijstroken. Die zorgen leven in de gemeenteraad. Voorkomen moet worden dat de weg nog aantrekkelijker wordt gemaakt; dit moet een regionale en provinciale weg blijven en geen verkapte snelweg. Zij stelt de volgende vragen:

De berekeningen en de modellen laten zien dat er sprake is van opstoppingen in het traject. Volgens de bewoners gaat het om een paar minuten en levert dat weinig overlast op. Zij vraagt of er in de modellen ook rekening is gehouden met de voertuigverliesuren. Om het sluiptverkeer te ontmoedigen valt ook te overwegen om de 80 km weg te wijzigen in een 50 km weg of de ontsluiting via het OV te verbeteren of een mooie snelfietsroute aan te leggen. Zijn dergelijke alternatieven overwogen?

De heer Bosman constateert dat veel mensen zich terecht zorgen maken over de stagnering in de verkeersdoorstroming. Voor de SP is de leefbaarheid van het grootste belang. Aandacht moet er zijn voor de luchtkwaliteit, ultrafijnstof e.d. Mocht men niet tot verbreding van de weg overgaan, wat zijn dan de alternatieven voor de leefbaarheid?

De heer Van Doodeweerd antwoordt dat er nu al leefbaarheidproblemen zijn. Hij woont langs de rondweg. Zijn woning heeft een tuin met terras, maar wanneer hij aan het eind van de dag van zijn werk thuiskomt kan hij niet een gesprek in de tuin houden; door het verkeer is dat onverstaanbaar. In de zomer kan er geen raam worden opengezet, al is het 30 graden; om 3.00 of 3.30 uur beginnen de eerste vrachtwagens al langs te denderen. Ze moeten allemaal remmen voor de rotonde, weer optrekken, gas geven e.d. en dat geeft allemaal geluidsoverlast. Hij moet niet aan een verbreding van de weg denken. De overlast zal daardoor nog veel meer gaan toenemen. De geluidsoverlast moet in ieder geval niet erger worden dan nu reeds het geval is.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof memoreert dat er in de zomer 2015 een van de eerste informatieavonden werd gehouden. O.a. werd gesproken over het doorgaande verkeer versus het bestemmingsverkeer, maar ook over het aantal gebruikers van de weg. De provincie stond op het standpunt dat, wanneer er getwijfeld wordt aan nut en noodzaak van de te nemen maatregelen, samen met de klankbordgroep de tellingen en het kentekenregistratieonderzoek opnieuw zouden moeten worden gedaan. Inmiddels zijn die onderzoeken gedaan en dat leverde op dat er inderdaad sprake is van een verkeerstoename. Er is sprake van een autonome groei van het verkeer. Ook bleek dat er slechts 6,5% doorgaand verkeer is tussen de A12 en de A15. Ook het zwaar verkeer komt uit op ongeveer 6,5%. De grootste groep weggebruikers is het regionale verkeer. Tijdens de bespreking in de gemeenteraad van Veenendaal is hierover een presentatie gegeven. Er heeft ook een woordvoerdersoverleg plaatsgevonden en daar zijn alle technische vragen, die eerder waren gesteld, mondeling beantwoord. Dat was de reden dat de antwoorden niet op schrift zijn gesteld. In het vervolg zullen technische vragen schriftelijk worden beantwoord, ook als deze tijdens een woordvoerdersoverleg zijn behandeld.

De heer Van Essen memoreert dat niet alle technische vragen tijdens het woordvoerdersoverleg beantwoord konden worden. Zijn eerdere opmerking heeft vooral betrekking op het feit dat het daarna nog 3 weken duurde voordat er informatie naar PS ging, terwijl de klankbordgroep de informatie al een week eerder had ontvangen; daardoor kwam de voorbereiding in de knel.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof zegt toe dat voortaan in een woordvoerdersoverleg zal worden afgestemd of technische vragen schriftelijk moeten worden afgedaan. In de toekomst zal informatie tijdig worden aangeleverd. Mocht dat om een bepaalde reden niet lukken, dan zal dat duidelijk worden gecommuniceerd.

Geluid, luchtkwaliteit en stikstofdepositie zijn onderzocht. De resultaten zijn doorgegeven aan de commissie. Uiteraard kunnen de rapportages nogmaals worden doorgestuurd, mocht daar behoefte aan bestaan. Een volledige MER wordt pas uitgevoerd wanneer besluitvorming over de maatregelen heeft plaatsgevonden.

De petitie is ingediend namens de bewoners die direct aan de rondweg en de drie kruispunten wonen (de Prins Clauslaan, de Wageningselaan en de Smalle Zijde). Vanwege de aangescherpte geluidsnormering in 2006 en in 2012 blijken de normen te worden overschreden. Wanneer een weg niet wordt aangepast heeft de overheid geen geluidsmitigerende maatregelen te nemen. Wanneer de weg wel wordt aangepast, is de overheid verplicht die maatregelen wel te nemen. Met de klankbordgroep is afgesproken dat bij de maatregelen ook geluidsreductie van belang is. Zij begrijpt dat iedere verandering of aanpassing van het verkeer voor deze groep bewoners een nadeel is. Er is sprake van autonome groei van het autoverkeer. Uiteraard wordt er gekeken naar OV en fietsroute maar deze zullen waarschijnlijk ondersteunend zijn; deze zijn niet voldoende om de doorstromingsproblemen op te lossen.

Met de klankbordgroep wordt ook gesproken over het proces. De klankbordgroep wordt in een heel vroeg stadium bij de materie betrokken. Het conceptrapport over de tellingen is in een heel vroeg stadium met de klankbordgroep gedeeld. De inhoud van de rapportages is niet altijd gemakkelijk, vooral als het om technische informatie gaat. Juist omdat informatie in een vroeg stadium met de klankbordgroep wordt gedeeld, is contact met de media in die fase niet altijd wenselijk. Zo kan een geluidsscherm van 9 meter hoog één van de mitigerende maatregelen zijn, naast vele andere opties. Wanneer daarover in een vroeg stadium in de pers wordt gecommuniceerd, ontstaat er ten onrechte het beeld alsof er reeds een besluit zou zijn genomen over een dergelijk geluidsscherm. Het is juist de bedoeling de bewoners te betrekken bij de vraag wat de meeste gewenste en effectieve opties kunnen zijn. Ook is het belangrijk dat informatie in vertrouwelijkheid met elkaar in de klankbordgroep wordt uitgewisseld, zonder daarover onmiddellijk met de buitenwereld te communiceren. Belangrijk is het dat, snel na klankbordgroepbijeenkomsten, er bredere informatieavonden voor bewoners worden georganiseerd. Zij begrijpt heel goed dat ieder lid van de klankbord een achterban heeft

die graag wil weten wat er in de klankbordgroep wordt besproken. Belangrijk is het dat een ieder goed op het proces is aangesloten. Dit is onderwerp van gesprek in de klankbordgroep.

Mevrouw d'Hondt heeft van de bewoners begrepen dat er veel misverstanden bestonden over de verwachtingen en de mate van besluitvorming in de klankbordgroep. De bewoners zijn van goede wil om mee te denken en mee te praten, maar dan moet wel duidelijk zijn waar dat betrekking op heeft. Daar heeft het aan ontbroken. Zij vraagt of de gedeputeerde dat herkent en of dat in de toekomst kan worden verbeterd.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof antwoordt dat dit signaal haar door de klankbordleden is meegegeven. Zelf is ze bij één klankbordgroepbijeenkomst geweest, samen met de wethouder van Veenendaal. Ze wil daar niet teveel bij zijn, omdat juist de klankbordleden zelf het gesprek met de projectleider moeten voeren, buiten aanwezigheid van de politiek om. Zij is toch naar de klankbordgroep toegegaan omdat ze geluiden over onvrede hoorde. De klankbordgroep is toegezegd dat de verwachtingen over besluitvorming e.d. duidelijk in beeld zullen worden gebracht. Ook was er onduidelijkheid over het conceptrapport met betrekking tot de verkeerstellingen. Zij herkent de signalen en daar zal zeker iets mee worden gedaan. Overigens is zij niet negatief over het gevoerde proces met de klankbordgroep.

Voorts geeft zij aan dat de ondernemers niet meer in de klankbordgroep zitting hebben omdat zij ervaren dat de belangen van de ondernemers ver van die van de bewoners afliggen. De ondernemers hebben de klankbordgroep niet uit onvrede verlaten; dat heeft te maken met het feit dat zij een heel ander belang vertegenwoordigen. De ondernemers blijven wel op het proces aangesloten; zij zullen t.z.t. ook met een advies komen, evenals de klankbordgroep.

De heer Van Essen meent dat vandaag niet tot in detail over nut en noodzaak van de plannen die voorliggen behoeft te worden gesproken. De commissie heeft veel doorrekeningen en technische rapporten ontvangen. Hij vindt het opvallend dat de scope van de analyse erg gericht is op doorstroming van het verkeer ter plaatse. Een bredere probleemanalyse met interactie en wisselwerking met de Rijnbrug bij Rhenen ontbreekt echter; immers, een betere doorstroming op de Veenendaalse ring kan effect hebben op het knelpunt bij Rhenen. Hij vraagt of dit nader kan worden uitgewerkt. Dat zelfde geldt voor interactie met openbaar vervoer en de fiets.

Een kanttekening plaatst hij vervolgens bij de autonome verkeersgroei. Nationaal is het verkeer in de afgelopen 10 jaar niet gegroeid, er is zelfs sprake van 1% krimp over geheel Nederland. Belangrijk is het te letten op lokale verschillen. Structureel is er in de afgelopen jaren in Nederland met veel te hoge verkeersprognoses gerekend. Ook in dit gebied wordt met hoge groeiscenario's gerekend; hij verzoekt daar nog eens heel kritisch en nauwkeurig naar te kijken.

De heer Van Essen vraagt of het nog mogelijk is een bredere analyse te laten uitvoeren, met de elementen die hij zojuist noemde. Hij vraagt of de MER is voorzien voor of na de besluitvorming in PS.

De heer Thonon legt de inspreker de volgende vraag voor. Het college van GS geeft aan de klankbordgroep zoveel mogelijk te hebben meegenomen in de informatievoorziening maar die informatie is erg technisch en voor een leek moeilijk te bevatten. Hij vraagt of er ambtelijke ondersteuning geweest of hulp van de projectleiders van Royal Haskoning/DHV of van anderen om de informatie duidelijk aan de bewoners uit te leggen.

Hij vraagt GS naar het tijdpad richting besluitvorming. Hij heeft begrepen dat er in de raad een tussenstap wordt gemaakt in juni en dat er ook naar het bredere perspectief wordt gekeken. Hoe ziet het tijdpad van PS eruit?

De heer Schaddelee komt terug op de autonome groei van het autoverkeer. Er zijn veel instituten die onderzoek doen naar autokilometers, bv. het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid van het Ministerie van Infrastructuur. Zelfs dat kennisinstituut zegt dat er sinds 2008 nauwelijks een toename is geweest van het aantal autokilometers. Evenals GroenLinks is de ChristenUnie van mening dat niet voetstoots moet worden uitgegaan van groei van het aantal auto's, dit is geen natuurwet. Het stoort hem dat het zo door de gedeputeerde wordt gepresenteerd. In aansluiting op D66 hoopt hij dat de MER eerst aan PS wordt gepresenteerd, alvorens over dit onderwerp een besluit moet worden genomen.

Mevrouw d'Hondt vraagt nogmaals naar de voertuigverliesuren.

De heer Joustra begrijpt dat er getwijfeld wordt aan de groei van het autoverkeer. Gekozen is er voor een peilmoment dat samenhangt met een wereldwijde financiële crisis waardoor er op dat moment minder autogebruikers waren. De gemeente Utrecht houdt sinds 2013 in haar cijfers rekening met groei van het autobezit per huishouden. Wanneer niet 2008 als peildatum wordt genomen, maar de periode dat Nederland groeide van 15 naar 17 miljoen inwoners, zullen ook de kennisinstituten concluderen dat er sprake is van bevolkingsgroei, meer autobezit en meer autokilometers. Autogebruik is een constante die net als de "oliebollenproductie samenhangt met de grootte van de bevolking".

De heer Van Essen verzoekt om nadere onderbouwing van de stelling van de heer Joustra, dat het autonome groei van het autoverkeer in feite een soort natuurwet is.

De heer Meijer noemt de woorden van de heer Joustra speculatie en politieke eenzijdigheid.

Mevrouw Arissen deelt mede dat ook het CBS in haar rapport 2015 Transport en Mobiliteit stelde dat steeds minder jongeren in het bezit zijn van een auto dankzij goede alternatieven en ook steeds vaker in de stad wonen. De PvdD sluit zich aan bij de vragen over de MER. Nogmaals vraagt zij naar het effect op het natuurgebied de Blauwe Hel, dat door de rondweg begrensd wordt.

De heer Van den Dikkenberg komt terug op de opmerkingen over de autonome autogroei. Hij wijst erop dat er vele woningen op deze locatie worden ontwikkeld, zodat de landelijke richtlijn op deze locatie niet van toepassing is.

De heer Van Doodeweerd merkt op dat hij heeft kennisgenomen van het meetrapport. Daarna is hij uit de klankbordgroep gestapt. Hij heeft dit rapport door verkeersdeskundige mensen laten onderzoeken, echter, als leek zijn die rapporten te complex. Deskundigen hebben hem gemeld een doorsnedetelling te missen. De tellingen zijn vooral op de kruispunten gebaseerd. Hoeveel verkeer er daadwerkelijk op de rondweg rijdt en wat daarin het aandeel zwaar verkeer is, valt in het rapport bijna niet terug te halen. Hij heeft wel begrepen dat er in de klankbordgroep inmiddels anders met de informatie wordt omgegaan, maar hij zit daar niet meer bij. Leden van de klankbordgroep zijn in deze vergadering aanwezig en eventueel kunnen zij antwoord op die vraag geven.

De voorzitter laat weten dat daarvoor de tijd ontbreekt.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof merkt op dat, om ver van speculaties, natuurwetten en dergelijke te blijven, zij op haar beurt zegt: meten is weten en dat is meerdere keren gedaan. De tellingen wijzen uit dat het autoverkeer op deze specifieke locaties toeneemt. Evenals de SGP wijst zij in dit verband ook op de 2200 geplande nieuwe woningen in Veenendaal, de woningen in Klomp-Oost en in Vogelenzang, in Rhenen en in het

nieuwe winkelcentrum. Er is meer autoverbruik en dit knelpunt kan niet alleen worden opgelost door OV en fietsmaatregelen. Derhalve wijkt deze situatie af van de landelijke situaties.

Later in deze vergadering zal worden gesproken over de Rijnbrug, de tidal flow en de aansluiting met de N233 en de N225. De onderzoeksresultaten daarover zijn bekend, zodat een integrale benadering mogelijk was. Gezamenlijk wordt er een tijdspad opgesteld. De gemeente Veenendaal heeft de provincie gevraagd, juist met de bouw van het winkelcentrum en de nieuwe woningen, rekening te houden met een verbreding van de N233. Over de planning zal ook in dat verband worden gesproken.

Uiteraard worden eventuele consequenties voor de natuur, zoals de Blauw Hel, meegenomen. Dat komt nog uitgebreid aan de orde.

Zij zal de rapporten over de fijnstof, stikstofdepositie en geluid en lucht nogmaals via de griffie naar de commissie zenden. Eerst moet de MER worden afgewacht alvorens er meer informatie kan worden verstrekt. Er heeft nog geen onderzoek naar de voertuigverliesuren plaatsgevonden; dat gaat nog gebeuren.

De voorzitter rondt de bespreking van dit agendapunt af. Zij dankt de heer Van Doodeweerd voor zijn inbreng en het beantwoorden van de vragen. PS nemen de petitie mee bij het verdere overleg over het proces.

3.2 Email N233-Rijnbrug

Dit bericht is op verzoek van D66 en de ChristenUnie geagendeerd.

De heer Thonon stelt de volgende vragen:

- Hoe kijkt het college aan tegen de opmerkingen in de email van een kritisch meedenkende burger dat het doorstromingsprobleem niet de Rijnbrug is maar de aansluiting N225-N233 bij Rhenen?
- Wat is nu de planning voor de aanleg van de tidal flowstrook op de Rijnbrug?
- Wat is de huidige begroting van de kosten en hoe strookt die met de oorspronkelijke?
- Wat is de financiële bijdrage van het bedrijfsleven aan de brug en als die er nog niet is, wat gaat de provincie eraan doen om die los te krijgen?

De heer Schaddelee memoreert dat er een aantal jaren een succesvolle lobby is gevoerd voor het oplossen van de problemen bij de Rijnbrug bij Rhenen. De provincies Utrecht en Gelderland bereikten in 2012 en in 2013 met gemeenten een akkoord en de provincie Utrecht stelde “bijna blind 10 miljoen euro beschikbaar” voor de aanleg van een tidal flow. Deze zaak kwam niet in PS aan de orde, maar wel in de commissie, zij het nogal gehaast. Afgesproken werd dat er een integrale studie zou worden gedaan naar de knelpunten in het gebied. Ook toen al werd gememoreerd dat er blijvend aan bestuurlijk draagvlak moest worden gewerkt, omdat het hier om een complexe zaak gaat. Dat bestuurlijk draagvlak dreigt wellicht af te brokkelen. Benieuwd is zijn fractie naar de reactie van GS op voornoemde email. Wanneer er heel lang aan één bepaalde oplossing wordt gewerkt, in dit geval een tidal flow, bestaat het risico van verkokering. Het is goed dat de brievenaar daar aandacht voor vraagt. De ChristenUnie sluit zich aan bij de vragen van D66. De ChristenUnie wil graag met de commissie en de gedeputeerde van gedachten wisselen over de gekozen oplossingsrichting, de gesuggereerde financiële tekorten en de urgentie in relatie tot de voortgang.

De heer Joustra begrijpt uit de email dat niet de brug als het probleem wordt gezien, maar het aansluitende kruispunt. De VVD vraagt of het kruispunt is meegewogen in de besluitvorming.

De heer Ijssennagger begrijpt dat erkend wordt dat het probleem bij het kruispunt ligt. Is het probleem bij dat kruispunt wel gemakkelijk op te lossen?

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof deelt mede dat de onderzoeksresultaten uitwijzen dat het gaat om een en/en situatie. Zowel de huidige Rijnbrug als het noordelijke kruispunt onder aan de Rijnbrug, de aansluiting N233 en N225, kunnen de toekomstige verkeersstromen tijdens de spitsen niet goed verwerken. Indien alleen de capaciteit van de noordelijke aansluiting onderaan de Rijnbrug wordt vergroot, bij de aansluiting N233 en N225, en de huidige Rijnbrug wordt niet aangepakt, dan zal dit knelpunt niet worden opgelost maar ontstaat er filevorming voor de Rijnbrug in zuidelijke richting. Om die reden is ervoor gekozen de capaciteit van de Rijnbrug te vergroten. Daardoor zullen de noordelijk gelegen kruispunten met de Achterbergsestraatweg en de Geertesteeg het toekomstige verkeer in de spitsen niet kunnen verwerken. Het is derhalve noodzakelijk ook de kruispunten aan te pakken en daar de capaciteit uit te breiden. De planning is nog steeds een openstelling van de tidal flow op 31 december 2018. Mogelijk is dit krap maar de planning ziet er nog steeds zo uit.

De kosten van realisatie voor de middenlange termijn zijn geraamd op 25 miljoen euro, prijspeil 2012. Er wordt vanuit gegaan dat alle verschillende onderdelen in het project in één keer in de markt kunnen worden gezet en dat het financieel plafond voor de aanbesteding ook op de 25 miljoen euro kan worden vastgesteld. Bekend is dat het budget van 25 miljoen krap is. Geen rekening is gehouden met de BTW-kosten ad 3,5 miljoen euro voor de brugconstructie, omdat men er toen van uitging dat dit ten laste kon worden gebracht van het BTW-compensatiefonds. De wegaanpassingen aan de brug worden wel gecompenseerd en zijn geen onderdeel van de raming. Mocht er na realisatie sprake zijn van een tekort of een overschrijding van de geraamde 25 miljoen, dan zullen de provincies Utrecht en Gelderland daarover met elkaar in overleg treden. Gevraagd werd naar de financiële bijdrage van het bedrijfsleven. Er is een fundamentele discussie gaande over de rolverdeling tussen de overheid en private partijen over investeringen in basisinfrastructuur. Destijds was de eindconclusie dat het hier om een overheidstaak gaat. Daarmee is die discussie beslecht. Het ging toen om een ontbrekend bedrag van 550.000 euro. Afsproken is dat dit bedrag door de provincies Utrecht en Gelderland zou worden betaald, ieder voor 50%.

Wat betreft de integrale benadering van de N233, merkt de gedeputeerde op dat de tidal flow niet alleen de toename van het verkeer veroorzaakt; daarvoor zijn meerdere oorzaken te noemen zoals de autonome groei in dit specifieke gebied, alsmede de bouw van vele woningen en de uitbreiding van het winkelcentrum.

De heer Thonon meent dat uitbreiding van het winkelcentrum niet meer aan de orde is. Hij vraagt hoe dat zit ten opzichte van de voorgenomen wijziging van de PRS/PRV.

De heer Schaddelee vindt 31 december 2018 een ambitieuze planning voor opening van de tidal flow. Hij vraagt of er voor die tijd besluitvorming in PS moet plaatsvinden, om maatregelen mogelijk te kunnen maken. Wat is daarvan de planning? Eerder noemde de gedeputeerde woningbouw in De Klomp. Hij vraagt wat dit met de N233 te maken heeft, daar dit gebied aan de andere kant van de A12 ligt.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof memoreerde dat er zojuist een link werd gelegd met de N233; vandaar dat zij naast de autonome groei van het autoverkeer alle ontwikkelingen in het gebied schetste qua woningbouw. Zij meent dat de besluitvorming over het winkelcentrum al achter de rug is. Dit heeft zeker consequenties voor het gebruik van de weg op dat vlak.

Zij zegt toe dat de commissie de exacte planning van de besluitvorming zal ontvangen. PS hebben nog geen besluit genomen maar de planning dienaangaande zal alsnog naar de commissie gaan.

De voorzitter rondt de bespreking van dit agendapunt af.

3.3 Ingekomen brief N411 Vrienden van Amelisweerd en Buurtschap Amelisweerd-Rhijnauwen

De voorzitter geeft eerst het woord aan de twee insprekers.

Mevrouw Visscher van het Buurtschap Amelisweerd-Rhijnauwen leest de volgende inspraaknotitie voor:

“Toen in augustus 2014 het noordelijke fietspad aan de N411 werd toegevoegd was alle aandacht vanaf dat moment daarop gericht. Ruim een jaar geleden besloten PS het fietspad te schrappen. Een goed besluit, maar nu het vervolg. De consultatiebijeenkomst die de provincie per wegdeel heeft georganiseerd in januari jl. – anderhalf jaar na toevoeging van het fietspad - was het startpunt om opnieuw inhoudelijk met elkaar in gesprek te gaan over de N411.

Tenminste, dat veronderstelden wij. Het zou toch logisch zijn dat het schrappen van het noordelijke fietspad zou leiden tot aanpassing van de verkeerskundige situatie, want wat zou anders de functie überhaupt zijn geweest van dat fietspad? Maar tot onze verbazing bleek het alleen te gaan om een landschappelijk inrichtingsplan. Als Buurtschap Amelisweerd-Rhijnauwen, Vrienden van Amelisweerd en bewoners en bedrijven van Vechten hebben wij daarna dat plan nog eens op locatie met elkaar bekeken en wij constateren dat het huidige plan met het samenvoegen van alle verkeersstromen op één kruising onveilig is.

Het plan dat nu voorligt, is dat de parallelweg vanaf Bunnik wordt doorgetrokken tot aan de oprijlaan van Oud-Amelisweerd. De Provincialeweg zal iets naar het zuiden verplaatst worden, richting A12. De fietsoversteek bij Vroeg vervalst, de T-splitsing bij Vechten ook, de oprijlaan van O-A wordt afgesloten voor alle verkeer en aangesloten op de parallelweg. En de bushalte wordt verplaatst. Alle verkeersstromen van fietsers, wandelaars, automobilisten, vracht- en landbouwverkeer worden samengevoegd op één nieuwe kruising. En daar zit nu precies het gevaar.

Over het stuk doorgetrokken parallelweg tussen de nieuwe kruising en de oprijlaan O-A worden straks alle soorten verkeer gecombineerd. Het gaat om auto's van en naar P3, het gaat om autoverkeer + al het bijkomende verkeer van en naar 11 woningen, het gaat om bedrijfsmatig verkeer, incl. landbouwvoertuigen van 4 bedrijven (MOA, Veldkeuken, Amelis'hof en boerderij De Zonnewijer) en dat in combinatie met heen-en-weer gaande fietsers en wandelaars. Al dat verkeer kruist elkaar, passeert elkaar en steekt op verschillende plekken over. Ongeveer eenzelfde situatie speelt aan de kant van Vechten omdat ook daar alle verkeerstromen gecombineerd worden. Wij vrezen voor ernstige onveiligheid.

Inmiddels heeft de gedeputeerde een antwoord op onze brief van 14 maart gegeven, maar uit dat antwoord blijkt dat onze zorgen niet goed begrepen zijn. De gedeputeerde laat weten dat een van de uitgangspunten is dat er maatregelen genomen zullen worden ter verbetering van het comfort en de veiligheid voor fietsers op de parallelweg. Maar dat is nu juist op dat stuk parallelweg en de kruising niet het geval. Het geeft de indruk dat de lokale situatie onvoldoende bekend is en daarom niet meegenomen is in een verkeerskundige oplossing.

Het is goed dat de PS al eerder besloten hebben om aanwonenden en belangengroepen in een vroeg stadium bij de planvorming te betrekken. Tot aan het moment dat het noordelijk fietspad werd toegevoegd, gebeurde dat ook. Maar daarna constateren wij, is dit helaas niet meer het geval geweest. Wij, bewoners en bedrijven van Vechten en Oud-Amelisweerd hebben met elkaar gekeken naar de veiligheid. Wij hebben ideeën voor oplossingen - simpele oplossingen, denken wij - maar wij zijn geen verkeerskundigen.

Daarom vragen wij aan PS om de gedeputeerde de ruimte te geven om juist ook naar de verkeerskundige kant van de situatie Vechten – Oud-Amelisweerd te kijken en dat wij, bewoners, bedrijven en belangengroepen daarover met de verkeerskundigen van de provincie en de gemeente in gesprek kunnen gaan om zo te komen tot een beter en vooral veiliger plan.”

Vervolgens geeft de voorzitter het woord aan de heer Kloppenborg van de Vrienden van Amelisweerd.

De heer Kloppenborg leest volgende inspraaknotitie voor:

“Enkele weken geleden stuurden wij samen met de Buurtschap een brief aan u en aan GS over het voorstel tot reconstructie van de N411. Wij waren – en zijn – buitengewoon verbaasd dat het denken over de best mogelijke oplossing kennelijk geheel bleek te zijn gestopt na het uitvoerige debat februari vorig jaar in de Staten. Dit terwijl het schrappen van het noordelijke fietspad hoe dan ook gevolgen heeft voor de verdere verkeersafwikkeling. Zoals wij in de brief hebben aangegeven zijn de consequenties van het schrappen van het noordelijke fietspad – waar wij op zich natuurlijk heel blij over zijn – niet erg doordacht. Wij achten de situatie bij de kruising bij Vroeg in het huidige voorstel niet veilig genoeg, vooral door het ongesorteerd samenvoegen van alle verkeersdeelnemers op de noordelijke parallelweg. Ook de situering van de bushaltes op de Brink lijkt ons niet handig.

Voor alle duidelijkheid: het gaat ons er niet om, om de hele discussie –die, zo ontdekten wij een kleine twee jaar geleden, al jaren tussen allerlei overheden en ambtenaren heeft gewoed voordat iemand buiten dat wereldje er iets van af wist – van voor af aan te beginnen. Met een eenvoudige ingreep, de directe ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer van Oud Amelisweerd vanaf de N411 zonder gebruikmaking van de noordelijke parallelweg, is al een verbetering voorhanden. Dat is één van de mogelijke ideeën.

De gedeputeerde stelt in haar brief dat een aangepast ontwerp “niet past binnen de vastgestelde kaders van het inrichtingsplan”. Wat geeft dat voor ruimte aan de toegezegde verkeersaudit? Wordt deze daar niet ook mee onder druk gezet? Of mag de auditeur wel voorstellen doen die een betrokken omwonende of belanghebbende niet mag maken? Wat zegt dat over de status van het amendement over participatie van omwonenden, dat twee jaar geleden is aangenomen tijdens de behandeling van de Mobiliteitsvisie?

Ik kan mij niet aan de indruk onttrekken, dat de gedeputeerde nu haast wil maken. Begrijpelijk. Maar er is misschien wel veel meer tijd te winnen door omwonenden en betrokkenen van meet af aan serieus te nemen, en daarmee een omslachtige procedure rond het inpassingsplan te voorkomen. Daarnaast is niet verkeerd om eens naar het grotere plaatje te kijken. Er is veel aan de hand in het gebied. Terwijl er verbazend weinig gebruik wordt gemaakt van de pas geopende N241, is het nog altijd druk op allerlei plekken, wegen en weggetjes die daar minder geschikt voor zijn, zoals bij Vechten, en moeten er nog altijd keuzes worden gemaakt in het kader van doorfietsroutes e.d.

Het zou goed zijn als de Staten eens tijdens een excursie of anderszins zich op de hoogte stellen van alle ontwikkelingen rond Amelisweerd en Rhijnauwen, de unieke, maar ook bedreigde parels in het landschap van de Kromme Rijn.”

Alvorens de voorzitter de commissieleden gelegenheid geeft vragen te stellen aan de insprekers, geeft zij eerst het woord aan gedeputeerde Verbeek-Nijhof.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof memoreert dat PS in februari 2015 een besluit hebben genomen over verkeersmaatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid op de N411. Daarbij is tevens een amendement aangenomen waarin gevraagd wordt om een onafhankelijke verkeersveiligheidsaudit, uitgevoerd op de vastgestelde maatregelen met als doel het ontwerp en de weginrichting te optimaliseren. Tijdens stakeholdersbijeenkomsten is gevraagd om een rotonde en een fietstunnel. Die variant is al eerder uitgewerkt, reeds in 2010. De verkeersveiligheidsaudit ziet op het besluit zoals dat is genomen in februari 2015. Toen zijn er verkeersmaatregelen vastgesteld en daar wordt nu een verkeersveiligheidsaudit op gedaan.

De heer Kloppenborg benadrukt dat het hem absoluut niet gaat om het weer opstarten van onderzoek naar allerlei varianten. Het gaat nu uitsluitend om het verbeteren van het ontwerp, zodat dit tot meer veiligheid leidt. Die mogelijkheid is de Vrienden van Amelisweerd tot nog toe compleet onthouden.

De heer Joustra vraagt of de veiligheidsrisico's, die insprekers nu in het ontwerp waarnemen, dezelfde zijn als toen er een noordelijk fietspad in het plan verwerkt was, of zijn de risico's ontstaan door het verwijderen van het fietspad uit het plan? In zijn ogen is een fietser een kwetsbare verkeersdeelnemer die bij een kruising met auto's gevaarlijker af is dan wanneer hij niet met auto's moet kruisen.

Mevrouw Arissen sluit zich aan bij de vragen van de SP en GroenLinks, ook over de bomenkap. Zij vraagt of de heer Kloppenborg weet hoeveel bomen er worden gekapt voor dit ontwerp; zijn er alternatieve scenario's bekeken waarbij zoveel mogelijk bomen behouden zouden kunnen worden?

De heer Thonon heeft begrepen dat de problemen zich voordoen op 200 meter parallelweg ten noorden van de weg. De inspreker had suggesties voor verbetering van de verkeersveiligheid; wil zij deze met de commissie delen?

De heer Schaddelee komt terug op de opmerking van de heer Kloppenborg over de samenwerking met de provincie. Hij is verbaasd over de provinciale plannen, omdat deze afwijken van eerdere scenario's. Hij vraagt dienaangaande om een nadere toelichting.

De heer Van Essen vraagt of de zorg over de verkeersveiligheid betrekking heeft op de lengterichting van de weg, dus de parallelweg, of heeft dat betrekking op de oversteek van fietsers? In de brief staat dat er ambtelijk een (voorzichtige) opening wordt geboden om de discussie over de verkeerskundige aspecten te openen. Is dat nog steeds het geval?

Er zijn onderwerpen die in PS tot grote polarisatie kunnen leiden. Dit onderwerp was daar in het verleden een voorbeeld van. Tegelijkertijd bestaat er wel unaniem overeenstemming tot het veiliger maken van de kruispunten. Er komt een verkeersveiligheidsaudit. Hij vraagt de gedeputeerde of er ruimte is de plannen aan te passen, mochten de auditresultaten daartoe aanleiding geven, teneinde de verkeersveiligheid verder te optimaliseren of vergt dat een nieuwe uitspraak van PS?

De heer Bosman sluit zich aan bij de vraag aan de gedeputeerde over de bomenkap. De SP vraagt naar de onveilige situatie wegens menging verkeer op de parallelweg. Hoe kan dat worden opgelost? Wat wordt er gedaan aan de te geringe inspraakmogelijkheden over de verkeersoplossing? Is er overleg geweest met de gemeente Bunnik? Bunnik wil heel graag een integrale visie op het gebied naar voren brengen, zo heeft hij vernomen.

De heer Kloppenborg komt terug op de vraag over de procesgang. De Vrienden van Amelisweerd hoorden pas 2 jaar geleden van de plannen; toen werden ze goed bijgepraat, ook over diverse alternatieven. Daarna kwam het debat in PS en wachtten de Vrienden vervolgens weer op hun beurt. Het duurde toen erg lang voordat ze weer iets van de provincie hoorden. Tussen februari 2015 en januari 2016 werd er niets vernomen. De direct omwonenden werden door de provincie voor een consultatie uitgenodigd, echter, de Vrienden van Amelisweerd niet. Daarna kwam er een aparte bijeenkomst voor buurtschappen en daar werd zijn organisatie wel voor uitgenodigd. Het ging toen vooral over

het planten van bomen langs de weg. Dat verbaasde hem, omdat hij twee jaar geleden aanwezig was in de PS vergadering toen het amendement werd aangenomen over meer participatie van omwonenden en betrokkenen bij dergelijke processen.

Tijdens een overleg met de projectleider kwam de indruk naar voren dat ambtenaren het wel erg rigide vonden om helemaal niet over de verkeerskundige kant te praten. Echter, de gedeputeerde gaf zojuist aan dat dit geen onderwerp van gesprek meer is. De Vrienden van Amelisweerd hebben daarover ook een brief ontvangen. Dat stelt hem buitengewoon teleur.

Door verschuiving van de weg moeten er in het gebied veel bomen worden gekapt. Wanneer de noordelijke parallelweg wat smaller kan worden aangelegd, omdat daar geen gemotoriseerd verkeer over gaat, kunnen er zeker bomen worden gered. Duidelijk is wel dat het redden van bomen geen uitgangspunt is geweest van het plan. Dat is wonderlijk omdat in het Inpassingsplan juist wordt gesteld dat er her en der weer bomen bij kunnen.

Mevrouw Visscher komt terug op de vragen over de verkeersveiligheid en de suggestie ter verbetering daarvan:

Het zou goed zijn de oversteek bij Vroeg te laten vervallen. Deze zou gecombineerd kunnen worden met één oversteek voor fietsers.

De oprijlaan van Oud Amelisweerd moet open blijven voor gemotoriseerd verkeer maar voor fietsers worden afgesloten. Er moet één veilige oversteek voor fietsers komen. Een fietser komend uit Utrecht richting Oud Amelisweerd moet kunnen oversteken bij de veilige fietseroversteekplek; die moet zichtbaar zijn, en iets verder in de richting Bunnik gerealiseerd worden.

Er moet een duidelijke goede oversteek voor fietsers komen, vergelijkbaar met de fietseroversteek die bij de Laan van Maarschalkerweerd in Utrecht is aangelegd, met stoplichten, gekleurd asfalt, drempels etc.

De snelheid op de weg kan worden verlaagd, iets voorafgaand aan de oprijlaan van Oud Amelisweerd. Daardoor krijgt ook het landbouwverkeer, met name loonwerkers in de zomerperiode, de mogelijkheid over een gedeelte van de provinciale weg te rijden.

In Vechten zijn veel wandelaars (o.a. vanwege het museum) die door het tunneltje onder de A12 moeten gaan. Daar zou een auto te gast straat van kunnen worden gemaakt. Daardoor krijgen fietsverkeer en wandelaars meer voorrang dan nu het geval is.

Het Buurtschap Amelisweerd-Rhijnauwen is er voorstander van nu een aantal relatief eenvoudige maatregelen te nemen, zoals verlaging van de snelheid en het plaatsen van een extra verkeerslicht, terwijl later de meer integrale maatregelen, passend bij het hele gebied, kunnen worden genomen. Gevraagd werd of de verkeersveiligheid in de lengterichting van de weg zit en welke oplossingen in dit plan slechter of beter zijn. De lengterichting is de weg van Bunnik naar Utrecht. Voor automobilisten wordt de weg mogelijk veiliger maar voor de kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers en wandelaars juist niet. Op een deel van de noordelijke parallelweg ontstaat een onlogische menging van verkeer, die niet op te heffen valt in dit ontwerp. Aan de zuidzijde doet zich ook iets dergelijks voor. Al die stromen moeten op een zelfde kruising de provinciale weg op. Het is niet duidelijk waarom daar een nieuwe kruising zou moeten worden aangelegd. Waarom kan niet gebruik worden gemaakt van de huidige T-splitsing in combinatie met een aantal maatregelen?

De heer Kloppenborg komt terug op de opmerking van de heer Joustra. Het noordelijk fietspad is uit het ontwerp verdwenen, waardoor er nu een zwaardere menging ontstaat op de noordelijke paral-

lelweg. Daarom was zijn verwachting dat hier nadrukkelijk naar zou worden gekeken bij de besluitvorming op 9 februari 2015.

De heer Joustra begrijpt dat de verkeersonveiligheid die nu door de insprekers wordt waargenomen, zich niet voor deed toen het noordelijke fietspad was gebleven.

De heer Kloppenborg antwoordt, naar aanleiding van een opmerking van de heer Joustra over voormalig gedeputeerde Van Lunteren, dat de gedeputeerde de oplossing zonder noordelijk fietspad met een cijfer 7,5 en met een noordelijk fietspad een cijfer 8 beoordeelde. Overigens is hij er beslist geen voorstander van de discussie over het noordelijk fietspad opnieuw te starten.

Mevrouw Visscher deelt mede dat er zeer onveilige verkeerssituaties blijven bestaan, met name voor fietsers op het noordelijke fietspad naar Utrecht en bij het behoud van het zuidelijke fietspad (bij de kersenboomgaard, de woningen van de Knapsinkel en bij Meerenveld). De gedachte van één lang fietspad zonder een mogelijkheid om de provinciale weg over te steken was een foute aanname. Een deel van het noordelijke fietspad had gemengd verkeer en ook toen werd gesproken over afsluiting van de oprijlaan.

De heer Joustra begrijpt dat het niet uitmaakt. Dat betekent dat wat de insprekers nu als verkeersonveilig inbrengen rondom Vroeg, er voorheen ook al was.

De heer Kloppenborg antwoordt dat dit geen juiste weergave van zijn woorden is. Het opheffen van het noordelijk fietspad zal een nieuw probleem opleveren waar een passende oplossing voor moet worden gevonden.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof memoreert dat er nu gewerkt wordt met het besluit uit 2015 waarin PS een keuze hebben gemaakt voor de te nemen verkeersmaatregelen. In de verslagen leest zij dat het o.a. ging om een keuze voor het behoud van de cultuurhistorische bomen of de keuze voor het fietspad. PS hebben dienaangaande een afweging gemaakt. Diverse scenario's zijn toen bestudeerd en ten dele passeren zij nu opnieuw de revue. Het besluit over de verkeersmaatregelen is het vertrekpunt, en dit fietspad zat daar niet meer in. Gesteld werd dat er een inrichtingsplan vanuit het integraal gebiedsprogramma nodig zou zijn, omdat het ging om een cultuurhistorisch en landschapelijk en ecologisch waardevol gebied. Daarvoor is een opdracht gegeven aan Landschapspartners die daarmee, samen met de omgeving, aan de slag is gegaan. Daar zijn de drietal ontwerpdialogsessies uit voortgekomen. Op 18 februari waren de ondernemers aan zet. De ervaring heeft geleerd dat belangenorganisaties en natuurorganisaties ook een algemeen doel dienen, terwijl bewoners graag over hun specifieke situatie in hun omgeving willen spreken. Naast het besluit is er ook een amendement over de verkeersveiligheid, de effecten op de verkeersveiligheid en op de wegontwerprichtlijnen. Dat is het kader waarmee PS het college van GS op pad hebben gestuurd. Gevraagd werd hoeveel bomen er uiteindelijk zullen worden gekapt. Het gaat om 37 bomen langs de N411 en 22 bomen langs de Achterdijk. Een aantal bomen is gespaard in ruil voor het fietspad. Verder worden er geen bomen gekapt. In het landschapsplan wordt momenteel bekeken of er bomen behouden kunnen worden en hoe de bomenkap gecompenseerd kan worden. Opmerkingen zijn gemaakt over de parallelweg tussen de Voorlaan P3 en de kruising. Deze is onderdeel van het vastgestelde ontwerp maar ook van de verkeersaudit. Onderzocht wordt hoe de kruising van de fietsers met het snelverkeer en het verkeer dat naar de parkeerplaatsen gaat, nog veiliger kan worden. Zij hoopt dat de zorgen over de verkeersveiligheid met de verkeersaudit en het gesprek met de verkeerskundigen weggenomen

zullen worden door een goede oplossing, dat alles binnen de door PS vastgestelde kaders. Mocht dat niet zo zijn, dan zal zij daarover uiteraard bij PS terugkomen.

De heer Bosman vraagt nogmaals of er overleg met Bunnik heeft plaatsgevonden over hun integrale kijk op het gebied. Komen er voorts nog inspraakmogelijkheden?

De heer Van Essen constateert dat er sprake is van een dilemma. GS hebben een dubbele opdracht gekregen van PS. Er moet volgens een bepaald plan worden gewerkt, maar tegelijkertijd moet het ook veilig zijn. Dat kan wellicht conflicteren. Mocht uit de audit blijken dat dit knelt, dan begrijpt hij dat de gedeputeerde daarmee terugkomt naar PS met de vraag hoe nu verder.

De heer Thonon memoreert dat het de eerste keer is dat er een dergelijke verkeersveiligheidsaudit gaat plaatsvinden. PS kijken graag mee naar de uitkomsten daarvan. Hij vraagt of en hoe de uitkomsten naar PS, de bewoners en de belangenorganisaties worden gecommuniceerd.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof deelt mede dat het realisatieplan terugkomt in PS, naar verwachting nog in dit jaar, een en ander binnen de door PS vastgestelde kaders. Valt dat buiten de kaders van PS, dan komt zij daar vanzelfsprekend op terug bij PS.

Er zijn drie dialoogsessies gehouden met omwonenden. Met bestuurders van de gemeenten Utrecht en Bunnik is vorige week overlegd en ook de bewoners worden bij het verdere verloop van het proces betrokken, inclusief de belangenvertegenwoordigers.

De heer Van Essen komt terug op de veiligheidsaudit. Dat kan op twee manieren worden opgepakt: hoe veilig is dit plan maar ook hoe veilig is dit plan en kan dat met kleine aanpassingen nog veiliger worden gemaakt? Is dat laatste onderdeel van de opdracht? Hij meent dat dit wel in lijn is met het gevoel van deze commissie.

Mevrouw d'Hondt vraagt of de resultaten van de verkeersaudit door PS kunnen worden ingezien, nog voor het realisatieplan.

De heer Bosman vraagt of er een nieuwe overlegronde van start gaat.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof antwoordt dat de uitkomsten van de verkeersveiligheidsaudit gedeeld gaan worden. Het is goed om de verkeerskundigen te laten kijken naar oplossingsrichtingen. Wellicht dat de uitkomsten in een eerder stadium met de woordvoerders kunnen worden gedeeld en daarbij wil zij direct de oplossing meenemen. De verkeersveiligheidsaudit geeft advies om het ontwerp nog veiliger te maken; dat was ook de opdracht van PS. Zij stelt voor om de resultaten van de audit met de woordvoerders te bespreken.

De heer Bosman vraagt of er ook overleg met de omwonenden en de gemeente Bunnik over de resultaten van de audit gaat plaatsvinden.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof antwoordt dat er volop overleg plaatsvindt. Onlangs vonden de dialoogsessies met omwonenden plaats; zij gaat er van uit dat er meerdere zullen volgen. Zij is bereid in principe twee keer een woordvoerdersoverleg in te lassen: één voor de verkeersaudit en de oplos-

singsrichtingen en naar behoefte een tweede voor het vervolg van het proces. De gemeenten Bunnik en Utrecht zitten met de provincie aan de overlegtafel.

De heer Van den Dikkenberg wil in principe het woordvoerdersoverleg zoveel mogelijk vermijden. PS dienen wat hem betreft tegelijkertijd geïnformeerd te worden, als de belangengroeperingen, zoals door de SP werd verzocht. Zo nodig kan er altijd nog overleg met deze commissie plaatsvinden, bij voorkeur in de openbaarheid.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof geeft aan dat het ontwerprijrichtingsplan op 12 april tijdens een inloopavond zal worden gepresenteerd, conform de gemaakte afspraak tijdens de dialogosessies. Via de griffie zal de commissie daarover een mail met nadere informatie ontvangen. De commissie is tijdens de inloopavond uiteraard welkom. Zij verneemt daarna graag of er nog een woordvoerdersoverleg gewenst is.

De voorzitter rondt de bespreking van dit agendapunt af.

Zodra de resultaten van de verkeersaudit bekend zijn, worden deze gedeeld. Op basis daarvan zal de commissie bespreken of een woordvoerdersoverleg opportuun is of dat dit in de volgende commissievergadering aan de orde kan komen.

De voorzitter dankt de sprekers voor hun inbreng.

3.4 Concessie Syntus

De commissie heeft meerdere ingekomen brieven ontvangen:

- Een brief van GS over de uitgevoerde onderzoeken in de gemeente de Ronde Venen
- Brieven van GS aan de gemeente Scherpenzeel, de Regio Food Valley en de Ouderen Belangen Vereniging Abcoude-Baambrugge.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof deelt het volgende mede.

Onlangs werd bekend dat Connexion beroep heeft ingesteld tegen de gunning aan Syntus. Op 19 februari jl. heeft Connexion het beroepsschrift met beroepsgronden ingediend. De advocaat van de provincie heeft twee weken geleden het verweerschrift ingediend bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven. Gewacht wordt op de datum waarop het beroep zal dienen. Zodra spreekster daarover meer weet, zal zij PS daarover informeren. De provincie heeft om een spoedprocedure gevraagd, maar daar heeft het College van Beroep voor het Bedrijfsleven van af gezien. Ondertussen gaan de provincie en Syntus door met de implementatie van de nieuwe concessie per 11 december 2016.

Mevrouw Hoek heeft vernomen dat Connexion de eerste fase van het beroep zou hebben gewonnen.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof antwoordt dat het beroep nog dient en derhalve nog niet is afgerond.

Het bezwaar dat door Connexion was ingediend, was in het voordeel van de provincie. Het signaal van mevrouw Hoek is haar niet bekend. Zij is benieuwd waar dat signaal vandaan komt.

De heer Schaddelee constateert dat er opnieuw veel sprekers zijn. Zijn vraag is echter wanneer PS en deze commissie formeel aan zet zijn over dit onderwerp. De sprekers leggen hun problemen op dit punt aan de commissie voor, maar tot nog toe kan de commissie dat niet in een debat laten landen. Wanneer kan dat wel?

De voorzitter licht toe dat de concessie inmiddels is verleend. De commissie neemt kennis van de problemen en gevoeligheden op dat punt, maar PS kunnen daarover geen besluit meer nemen. PS hebben wel instrumenten om onderwerpen te agenderen.

De heer Meijer wijst erop dat PS een controlerende taak hebben en dat de invulling van de gunning ook nadrukkelijk die controlerende taak raakt. PS kunnen op ieder moment dat zij dat wenselijk achten aspecten daarvan aan de orde stellen. Hij hecht eraan dat opnieuw te benadrukken.

De voorzitter onderschrijft dit.

Mevrouw Hoek herinnert eraan dat zij begin februari tijdens de PS-vergadering een motie heeft ingediend. Die motie heeft zij teruggenomen, maar wel met de toezegging dat de inhoud van de motie op de agenda zou komen van een commissie (dat is nu het geval). Daardoor kunnen insprekers die destijds geen gelegenheid kregen, nu wel tijdens de commissievergadering inspreken. Zij houdt het open of zij in navolging van vandaag alsnog met een motie zal terugkomen.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof is ervan uitgegaan dat deze vergadering ook bedoeld was voor het debat in de commissie.

De voorzitter geeft vervolgens het woord aan de insprekers.

De heer Welter van de SP Leusden gaat in op het vervoersplan van Syntus en de gevolgen daarvan voor Leusden en Woudenberg.

“Er wordt gezegd dat we met dit plan beter af zijn. Niets is echter minder waar. We zien juist een grote vershraling van het openbaar vervoer in onze beide gemeenten. De gevolgen voor Leusden zijn groot, met name omdat de lijnen 77 en 78 worden opgeheven. Er komt een nieuwe lijn, lijn 17, die een veel kleiner deel van Leusden zal gaan bedienen. Het gevolg is dat hele wijken, in het bijzonder Langebeek, Bosveld, Munnikhove, Zwanenburg, Claverenblad en Wildenburg van openbaar vervoer verstoken blijven. De geboden oplossing van Syntus om buurtbus 509 te verlengen is een slecht alternatief. Naast mogelijke verdringing van arbeidsplaatsen, wijzen wij erop dat dit kleine busje, zelfs met een rijke fantasie, niet als vervanger van bus 77 kan worden gezien. Bus 77 zit tijdens de spits regelmatig vol. Hoe is dat met het busje op te lossen? Nu reizen we nog met bus 77 en is men snel in de stad. In het nieuwe plan moet men ook nog eens overstappen, stel dat het buurtbusje door gaat. Syntus spreekt steeds van snelvervoer naar Amersfoort, maar in de praktijk lijkt dat niet juist. Voor deze wijkbewoners is er eerder sprake van een vertraging, overstappen naar een andere bus en dan naar de stad Amersfoort. De SP Leusden maakt ernstig bezwaar dat er geen enkele bus zal gaan rijden langs woonzorgcentrum het Hamersveld en winkelcentrum de Biezekamp. Dit zal een negatieve invloed hebben op de bereikbaarheid van deze voorzieningen en dat kan en mag nooit de bedoeling zijn. Ook in Woudenberg pakt het vervoersplan verkeerd uit. Zo zal zorgcentrum de Heigraaf niet meer bereikbaar zijn omdat bus 81 verdwijnt. Er wordt vaak geschermd met de regiotaxi. Dat zou een goed alternatief zijn, maar die moet minstens 1 uur van tevoren worden aangevraagd. Dat gaat voor bezoekers en bewoners grote problemen opleveren bij de aansluiting op de bus bij de poort. Daarnaast worden lijnen 81 en 83 opgeheven en ook het opheffen van lijn 82 op zaterdag en het verlagen van de frequentie van lijn 80 zijn ingrijpende veranderingen die voor Woudenbergers enorme problemen opleveren. Slachtoffers van al deze vervoersplannen zijn de Leusdenaren en Woudenbergers die vanaf december 2016 minder gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Hele wijken worden buitengesloten: een winkelcentrum, een woonzorgcentrum en een

zorgcentrum worden geïsoleerd. Dat heeft nogal wat gevolgen voor de kwetsbaren in onze samenleving. Wij noemen dat het afbreken van het openbaar vervoer in onze gemeenten. De aanbestedingen lijken te zorgen voor goedkope oplossingen en bedreigen de beschikbaarheid van het openbaar vervoer. Gevolg ervan is dat het autoverkeer juist aangewakkerd wordt en dat is niet de bedoeling, maar dat hebben we eerder in Achterveld gezien. De SP Leusden pleit per direct voor een aanpassing van de vervoersplannen van Syntus. Bus 77 moet blijven. Belangrijke voorzieningen zoals het Hamersveld, de Biezekamp en de Heigraaf dienen bereikbaar te blijven. Zo niet, dan zullen wij ons met verontruste bewoners gaan beraden over mogelijke acties.”

De heer Bosman vraagt de gedeputeerde of er aanpassingen mogelijk zouden zijn, mocht blijken dat het vervoersplan niet functioneert.

De heer Kressin van de FNV Streekvervoer memoreert dat FNV Streekvervoer een brief aan gedeputeerde Verbeek heeft gezonden. In het antwoord van mevrouw Verbeek is hij teleurgesteld. Haar werd gevraagd om het gesprek aan te gaan over de situatie van het inzetten van vrijwilligers, hetgeen volgens FNV werkverdringing is. Zowel bij de vorige commissievergadering als ook in de brief geeft mevrouw Verbeek aan dat er geen sprake is van verdringing, daar de werkgelegenheid groeit. Volgens spreker is dat niet het geval. De standpunten liggen ver uiteen. Het aanbod openbaar vervoer is in totaliteit gegroeid en daarmee ook de werkgelegenheid, ook door de inzet van vrijwilligers. Dat is gewoon werkverdringing. De vrijwilligersbusjes rijden volgens een dienstregeling, doen haltes aan en zijn derhalve onderdeel van het openbaar vervoer in Utrecht. Daar wordt ook mee geschermd. Dat kan niet de bedoeling zijn. Wanneer iemand in het openbaar vervoer rijdt, moet hij/zij onder de CAO-streekvervoer vallen en worden betaald volgens de arbeidsvoorwaarden die de CAO voorschrijft, vooral als het gaat om de arbeidstijden. Voor de FNV is het niet de vraag of er een grote of een kleine bus komt. Dat maakt niet uit. Het gaat erom dat, wanneer er een voorziening in het openbaar vervoer volgens een dienstregeling rijdt, er een buschauffeur moet zijn die onder de cao-streekvervoer valt. Na de vorige commissievergadering en na het antwoord van mevrouw Verbeek, heeft het bedrijfsafdelingsbestuur van de FNV provincie Utrecht gesproken over de vraag wat nu. Afgesproken is dat er opnieuw een brief uitgaat met een oproep met de FNV in gesprek te gaan over het probleem van werkverdringing. De FNV wil meewerken aan de oplossing van lege bussen. De kadergroep heeft besloten het actietraject in te zetten. Er worden ledenbijeenkomsten georganiseerd, waarbij gevraagd zal worden naar de actiebereidheid en de eis om werkverdringing te voorkomen.

Zojuist werd melding gemaakt van het bezwaar van Connexxion. Het College van Beroep voor het bedrijfsleven wilde geen versnelde procedure doen. Waarschijnlijk zal dat in het derde kwartaal van dit jaar plaatsvinden, wellicht augustus/september. De FNV vindt dat een probleem. De implementatie gaat wel door maar op een aantal punten wordt dat moeilijk, omdat daarvoor de medewerking van Connexxion nodig is. Zolang het bezwaar dient, werkt Connexxion niet mee.

De medezeggenschap is gevraagd instemming te verlenen aan de roosters en diensten. Dat is niet mogelijk voordat duidelijk is of het wel of niet doorgaat met Syntus. De FNV verwacht dat er bij de overgang op 11 december naar Syntus vele problemen zullen gaan komen, bv. vanwege het slechte weer en de nieuwe dienstregeling. Dat kan passagiers irriteren en dat zal door de buschauffeurs moeten worden opgevangen. FNV houdt daar ook de provincie voor verantwoordelijk.

De heer R. Berends, voorzitter van de medezeggenschap van de FNV rayon Utrecht-Oost, merkt op dat hij zich zorgen maakt over de veranderingen in de routes, de aansluitingen, de werkverdringing en de veiligheid. De chauffeurs zijn het eerste aanspreekpunt van de passagiers en krijgen alles over zich heen. Dat begint nu

al te ontstaan door de negatieve berichten in de media. Dat komt vooral omdat routes veranderen en er op sommige plaatsen geen bus meer komt, bv. Woudenberg, Austerlitz, Zeist. Dit is nu lijn 81. De mensen kunnen niet meer naar de KNVB, Woudzoom, ziekenhuis Zeist en de gehandicapteninstelling de Heigraaf. Werkverdringing is een ander punt waar de chauffeurs zich zorgen maken. Wat gaat er gebeuren met deze chauffeurs en wat heeft dat voor gevolgen voor chauffeurs van de grote bus, zoals hij zelf? Wie garandeert dat het werk niet verdwijnt? Chauffeurs van de kleine busjes, die nu de buurtbussen gaan rijden, worden straks vervangen door vrijwilligers. Dat is pure werkverdringing en daarom beraadt de FNV zich over de vraag hoe nu verder. Ook zijn er chauffeurs die 's nachts moeten gaan rijden, een nieuwe situatie. Hoe wordt hun veiligheid gegarandeerd?

De heer Jansen merkt op dat tussen 2016 en 2026 40% van de chauffeurs met pensioen gaat. Er zijn duizenden nieuwe busbestuurders nodig om de lege plekken op te vullen. Hoe verhoudt zich dat met de angst van de insprekers dat chauffeurs straks geen werk meer hebben?

De heer Schaddelee is wat teleurgesteld, omdat hij vandaag vrijwel hetzelfde verhaal van de insprekers hoorde als in de vorige commissievergadering. Is het juist dat ze weinig nieuws te melden hebben? Hij hoort vooral veel problemen. Zien de insprekers ook kansen met de nieuwe concessie?

De heer Thonon begrijpt dat de buschauffeurs zich zorgen maken over de veiligheid, zeker nu er sprake is van nachtrijden, hetgeen dan een nieuwe situatie is. Is het uit de bus halen van contant geld een mogelijkheid om de veiligheid van de chauffeur te verbeteren? Zijn er nog meer mogelijkheden om de veiligheid op de bus te vergroten?

Mevrouw d'Hondt sluit aan bij de vraag het CDA over de vergrijzing van de chauffeurs. De FNV had daar aandacht voor gevraagd en in de reactie van het college staat dat de vervoerbedrijven verantwoordelijk zijn voor de werving van nieuw personeel. Haar vraag is of het imago van buschauffeurs te lijden heeft nu chauffeurs volgens de nieuwe concessie door vrijwilligers, die daar geen betaling voor ontvangen, worden vervangen. Gaat dit ten koste van de werving van jonge, enthousiaste buschauffeurs voor een mooi en maatschappelijk relevant beroep?

De heer Van Essen gaat in op de veiligheid rond de overgang naar de nieuwe concessie. De FNV gaf in de brief aan dat de ervaring leert dat dit bij reizigers nogal eens tot irritatie kan leiden. Dit is niet de eerste overgang van de ene naar de andere concessie die plaatsvindt. Hij is benieuwd of de chauffeurs mogelijkheden zien om de veiligheid voor chauffeurs en passagiers te verbeteren. Wat kan de vervoerder en de provincie doen om de overgang zo soepel mogelijk te laten verlopen?

De heer Bosman had gehoopt dat er wat betreft de gesignaleerde werkverdringing sprake zou zijn van voortschrijdend inzicht. Dan zou men kunnen stellen dat de bussen gaan rijden volgens een vaste dienstregeling, vaste routes, vaste haltes, regulier openbaar vervoer. Wordt dat met vrijwilligers gedaan, dan is er wel degelijk sprake van werkverdringing. Bovendien zijn er chauffeurs in dienst zonder groot rijbewijs. Wanneer de lijnen door vrijwilligers worden gereden, weet hij niet hoe Syntus na verloop van tijd gaat handelen. Gaan ze er dan collectief uit? Zijn er ervaringen in het verleden die daarop zouden kunnen wijzen?

Mevrouw Hoek vraagt of de gedeputeerde, in het kader van de veiligheid, de optie om het verwijderen van contant geld uit de bus heeft meegenomen in de gesprekken met Syntus. Wie gaat dat dan betalen? De omzetting van het systeem zal de nodige kosten met zich meebrengen.

De heer Kressin komt terug op de brief van GS waarin staat dat er geen sprake is van werkverdringing. De FNV voelt zich verantwoordelijk voor de sector. Inderdaad zijn er duizenden chauffeurs nodig. Het werk van een deel van de zittende chauffeurs wordt niet direct bedreigd, in Utrecht minder dan in andere delen van het land. Drie afgevaardigden van de FNV zijn vandaag naar het provinciehuis gekomen; twee daarvan zijn buschauffeur. Het liefst waren de 15 buschauffeurs allemaal meegekomen, maar zij konden geen vrij krijgen, omdat het ziekteverzuim zo hoog is dat ze allemaal moesten gaan rijden. Het ziekteverzuim is in Utrecht en in Amsterdam rond de 15%. Dat toont aan dat het om een erg stressvol beroep gaat. Tegelijkertijd geeft dit aan dat de mensen, die in eerste instantie naar het provinciehuis wilden komen, toch zijn gaan rijden omdat ze zich verantwoordelijk voelen voor de toekomst van de sector en de toekomst van de passagiers. Het is beslist niet zo dat de FNV zich alleen maar om de vaste mensen en de ouderen bekommert. De FNV denkt breder, dus ook aan de toekomst van het openbaar vervoer.

Gevraagd werd of de nieuwe concessie kansen biedt. Die zijn er en dat heeft de medezeggenschap ook doorgegeven aan Syntus. Dat vraagt dan wel om overleg tussen partijen. Op dit moment dient een kort geding in de stad Utrecht over een actie morgen in Almere, o.a. over de sociale veiligheid. Er is nog geen uitspraak over gedaan.

Wat betreft werkverdringing zijn er nu twee buurtbussen die door taxichauffeurs (betaald) gereden worden. Uit eerdere ervaring wat betreft nieuwe concessies weet hij dat deze mensen aangeboden wordt het groot rijbewijs te halen. Lukt dat niet, dan wordt er met hen direct een afscheidsgesprek gevoerd. Dat is in andere concessieovergangen ook zo gebeurd.

Inderdaad verloopt een concessieovergang altijd moeilijk. Het bijzondere in dit geval is dat ook routes gaan veranderen en aansluitingen wijzigen. De echte implementatie kan pas na de zomer plaatsvinden. Er is veel te weinig tijd om een en ander goed voor te bereiden. Dat maakt dat deze overgang moeilijker is dan andere.

De heer Berends komt terug op de vraag over de werving van nieuwe chauffeurs. Dat zal inderdaad moeilijk verlopen. De eis is dat nieuwe mensen 21 jaar zijn, voorheen was dat 23 jaar. Vaak hebben jongeren dan al werk: wie wil dan nog buschauffeur worden, vooral als arbeidsvoorwaarden verslechteren. Het moet dan een soort van roeping zijn.

De heer Munnik van de Oudere Belangen Vereniging Abcoude/Baambrugge laat weten dat hij niet alleen namens de oudere bewoners inspreekt maar ook namens andere bewoners uit zijn gemeente. Al eerder heeft zijn vereniging gereageerd naar GS. Het antwoord van GS was zwaar teleurstellend. De boodschap was eigenlijk dat men hoog of laag kan springen, maar dat er toch niets meer zal veranderen aan de lijnvoering.

De eerste verslechtering rond Abcoude betrof de treindienst Abcoude-Utrecht. Door een provinciale actie is er 10 minuten extra overstaptijd in Breukelen bij gekomen. Nu wordt de busdienst ook verslechterd. Kern van het probleem is dat de samenhang in de gemeente Ronde Venen, die 5 jaar is ontstaan, en de verbinding naar de (bestuurlijke) voorzieningen in Mijdrecht aan de Westkant moeten worden gefaciliteerd. Daarbij gaat het niet zozeer om de hoeveelheid reizigers die van de OV verbinding gebruik maken. Het gaat erom dat die verbinding er is, met name voor mensen die niet beschikken over eigen vervoer, zoals ouderen, scholieren of mensen die daar principieel voor kiezen. De huidige lijn 126 komt in de buurt van Amstelborgh in Abcoude, een locatie met veel ouderenwoningen. Het huidige voorstel over lijn 126 zou de verbinding tussen Vinkeveen en het AMC verbreken en dat is niet handig.

Voorgesteld werd een halte bij de carpoolplaats aan te leggen, een locatie bij de snelweg, buiten de bebouwde kom van Abcoude aan de Westkant, ca. 400 meter vanaf de rand van de bebouwing. Boven op de dijk staat daar een bushokje waarvan de gedeputeerde aangaf dat er nog wel wat te verbeteren valt qua verlichting e.d. Echter, dit wordt zeker niet ideaal.

Het andere alternatief is eerst naar de Bijlmer te rijden met lijn 120 of met de trein, en vervolgens over te stappen naar lijn 126. Ook dat schiet niet op.

Zijn vereniging wil graag constructief meedenken. De provincie heeft een innovatieve vervoerder ingeschakeld die, om tot een winnende aanbidding te komen, de randen van het PvE heeft opgezocht. Zijn vereniging stelt voor om samen met de vervoerder en andere betrokkenen te onderzoeken of, met behoud van de route van lijn 126 door Abcoude, er verbeteringen mogelijk zijn in reistijd e.d. De reistijdverbeteringen zitten niet alleen in Abcoude: de rare lus naar station Holendrecht is bv. ook voor verbetering vatbaar.

De gedeputeerde gaf aan dat er geen juridische mogelijkheden zijn om het plan van Syntus aan te passen, echter, waar een wil is, is een weg. Een innovatieve vervoerder zal daartoe ongetwijfeld in staat zijn.

De heer Munnik vraagt of PS en GS het eens zijn met zijn stelling dat een redelijke OV verbinding noodzakelijk is voor de politiek beoogde samenhang binnen de gemeente Ronde Venen. Ook vraagt hij in te gaan op zijn voorstel om onderzoek te doen naar verbeteringen in de route rond Abcoude.

De heer Kroon, CDA de Ronde Venen, geeft aan dat zijn fractie de nodige zorgen heeft over het nieuwe vervoersplan. Hij meldt de heer Schaddelee dat zijn fractie ook in oplossingen denkt. Gevraagd is om een onderzoek op 3 punten. 2 van de 3 wil hij voor het voetlicht brengen. De raad vraagt PS om dienaangaande verantwoordelijkheid te nemen.

1. De sociale veiligheid bij de bushalte die net te zien was in Abcoude. Het gaat om 500 meter, 8 meter hoogteverschil met een rotonde in het dorp. Die halte is niet veilig, ook niet met een bouwlamp erbij en een windscherm ervoor. Die halte moet het dorp in en dat kost dan maar 60.000 euro. Hij weet dat dit een hoop geld is maar het risico mag er niet zijn dat kinderen op een of andere manier kunnen verdwijnen omdat die bushalte niet veilig is. Hij waarschuwt de PS-leden daar persoonlijk voor; hier ligt een risico en dat kan hij niet aan ouders uitleggen.
2. Hij heeft een briefje met plattegrond verspreid van het AMC. Hij pleit voor een extra stop, conform de oranje stippellijn via de afslag A2 naar het AMC, 100 meter verder. Daardoor komt er een ziekenhuisstop voor kwetsbare en oudere mensen die juist de bus gebruiken omdat ze anders niet op deze locatie kunnen komen. Hij heeft het niet over lijn 123 op het industrieterrein voor de werkgelegenheid of over lijn 30.

Hij wil deze twee punten nadrukkelijk onder de aandacht van PS brengen; juist daar zit veel zorg en het is belangrijk dat er in gezamenlijkheid een oplossing wordt gevonden. Hij verzoekt de concessie binnen de regels aan te passen om de bushalte veilig te maken en een extra busstop voor ouderen in te passen bij het AMC.

De heer Dijkstra, wethouder gemeente De Ronde Venen, deelt mede dat het college van De Ronde Venen zich in de afgelopen jaren heeft ingezet voor een goede bereikbaarheid van de gemeente met het openbaar vervoer. Hij laat het volgende weten:

“We zagen de aanbesteding voor de OV-concessie voor het busvervoer provincie Utrecht als een uitstekende mogelijkheid om samen met de provincie en de stadsregio Amsterdam de bereikbaarheid met het openbaar vervoer daadwerkelijk te verbeteren. Wij dachten dit te bereiken door een gezamenlijke visie te ontwikkelen op basis waarvan de aanbesteding zou kunnen plaatsvinden. Dit is helaas heel anders gelopen. Er is geen gezamenlijke visie gekomen en de provincie Utrecht heeft ervoor gekozen om heel wei-

nig eisen te stellen bij deze OV-aanbesteding. Uitgangspunt daarbij is dat de markt zou weten wat de reiziger wil. De markt mag alles aanbieden, maar de provincie sluit wel uit dat er een rechtstreekse bus naar Utrecht gaat komen en ook geen bus via het station van Abcoude. Weet de markt wel alles? Heeft de markt niet een ander doel? Hoe zit het met de maatschappelijke functie van het openbaar vervoer? De vervoersmaatschappijen hebben weinig tijd om een plan te maken voor een voor hen onbekend gebied. Dan komt er iets uit zoals nu door Syntus wordt aangeboden. Vooral daar rijden waar veel reizigers zijn, want dat maakt de exploitatie van de concessie rendabel. De vraag wordt opgezocht en gehonoreerd, maar alleen als het de vervoerder financieel uitkomt. Er zit ongetwijfeld meer vraag in de markt, maar die levert de vervoerder niets of te weinig op en daar wordt niet op ingegaan. Spreker noemt dat een gemiste kans. Openbaar vervoer gaat niet alleen om rentabiliteit, maar ook om het invullen van een maatschappelijke vraag, zoals het ontsluiten van afgelegen gebieden en het bieden van openbaar vervoer aan mensen die niet met eigen vervoer van A naar B kunnen komen. Marktwerking kan goed zijn, maar hij vraagt zich af of het openbaar vervoer wel geschikt is voor marktwerking. Openbaar vervoer is een nutsvoorziening, waarbij een vervoerder de lusten én de lasten voor zijn rekening dient te nemen. De vervoerder dient de rendabele en de onrendabele lijnen voor zijn rekening te nemen. Bussen rijden in de nieuwe concessie alle kanten op en veel bestemmingen worden aangedaan. Er is echter geen sprake van een goed afgewogen vervoerssysteem. Op sommige plekken ontbreekt OV en op andere wordt het erg druk met bussen. Na de aanbesteding zijn er geen aanpassingen meer mogelijk, ook als er echt zaken ontbreken of niet kloppen. In overleg met de gedeputeerde zijn er vier verbeteringen onderzocht. Het resultaat is mager; er zijn geen verbeteringen te constateren voor de bereikbaarheid van Abcoude, het AMC en het bedrijventerrein van Mijdrecht. De bureaus zijn zorgvuldiger bezig. In de stadsregio Amsterdam is de voorbereiding van de aanbesteding van het openbaar vervoer in volle gang. De bereikbaarheid van kleine kernen is daar wel een belangrijk punt. De vervoerder verdient veel op de doorgaande lijnen en de kleine kernen profiteren daar niet van. De stadsregio zoekt naar alternatieve vormen van vervoer, zodat de OV ontsluiting kan blijven bestaan. De koppeling tussen OV en de doelgroepenvervoer is daar een interessant discussiepunt geworden. Het gaat nu nog om twee gescheiden domeinen en De Ronde Venen zien daarin kansen. We vinden dat de provincie daarin een sturende rol zou moeten nemen; die kan niet bij de gemeente worden neergelegd. Ik roep PS nogmaals op om goed op hun zaak te letten. Langzaam maar zeker verdwijnt de nutsfunctie uit het OV en worden dunbevolkte gebieden niet meer ontsloten. PS zijn daarvoor verantwoordelijk. Ik pleit ervoor de nutsvoorzieningen in het OV in de provincie Utrecht te waarborgen. De gemeenteraad heeft anderhalve week geleden diverse moties aangenomen, o.a. om een onderzoek te doen naar een extra buurtbus. Het dictum luidt: "Samen met de gedeputeerde en primair op kosten van de provincie en in samenspraak met de buurtbusvereniging, recreatie-ondernemers en andere belanghebbenden een buurtbusverbinding te realiseren met voldoende frequentie, waarbij voor bovengenoemde bestemmingen een aanvaardbare OV ontsluiting wordt bereikt." Dit zal de komende tijd naast het verdergaande gesprek over de onderzoeksresultaten de inzet zijn van De Ronde Venen om ontbrekende bestemmingen met een buurtbus te verbinden, in overleg met diverse partijen, waaronder de provincie. Dat kan aansluiten bij het combineren van doelgroepenvervoer en openbaar vervoer. De Ronde Venen blijft zich inzetten voor evenwichtig openbaar vervoer en rekent daarbij op de steun van Provinciale Staten."

De voorzitter geeft de commissie gelegenheid vragen te stellen aan de laatste drie sprekers.

De heer Jansen vraagt de gedeputeerde naar haar visie op de problemen die nu lijken over te blijven, na de antwoorden op vragen die vorige week zijn ontvangen. Specifiek doelt hij op de sociale onveiligheid

bij de halte carpoolplaats. Wat vindt de gedeputeerde van de extra stop van lijn 126 bij het AMC; zijn daar mogelijkheden voor?

De heer Joustra sluit zich aan bij de vraag over een mogelijke aanpassing van de buslijn bij het AMC.

Mevrouw d'Hondt kan zich geheel herkennen in het warme pleidooi van de laatste inspreker. De vorige keer heeft zij gevochten voor een bushalte bij o.a. station Abcoude, maar zij kreeg helaas geen gehoor bij de gedeputeerde. Zij doet wat zij kan maar zij komt helaas niet zo ver. Er is een motie aangenomen in de raad waarin gepleit wordt voor een buurtbus; de financiële consequenties daarvan worden bij de provincie neergelegd. Zij vraagt of de gemeente ook bereid is eigen middelen daarvoor aan te wenden.

De heer Schaddelee sluit zich aan bij de vraag van mevrouw d'Hondt. Wat kan de Ronde Venen zelf bijdragen aan de buurtbus? Wat betreft de sociale veiligheid bij Abcoude, is zijn vraag wat de provincie daar aan gaat doen, maar ook wat de gemeente kan doen, bij voorkeur in gezamenlijkheid, om de sociale veiligheid daar te versterken.

De heer Van Essen begrijpt uit het antwoord van de gedeputeerde dat, op het moment dat er een busstop bij het AMC wordt gerealiseerd, het toch nog een eind lopen naar het ziekenhuis is. Hij vraagt hoe de insprekers tegen de analyse van de gedeputeerde aankijken. De brief van GS stelt dat de toegevoegde waarde van een busstop bij het AMC gering zou zijn. Herkennen de insprekers dat? Ingegaan werd op het combineren van OV en doelgroepenvervoer. Hij vraagt of de laatste inspreker dat nader kan toelichten. Wat is er nodig om de synergiemogelijkheden beter te benutten?

De heer Bosman verwijst naar de buurtbus die het bedrijventerrein van Mijdrecht ingaat. Hij dacht dat een buurtbus in eerste instantie voor de inwoners van de kleine kernen bedoeld was, nl. De Hoef, de polders, deel van Vinkeveen, omgeving Wilgenlaan etc. Het is onwenselijk dat de buurtbus, die maximaal 8 passagiers mag vervoeren, straks vol zit met werknemers van het bedrijventerrein en tegelijkertijd de omgeving moet gaan bedienen. Dat lijkt hem geen goede zaak. Wordt ondercapaciteit in de buurtbus opgevuld door werknemers van een bedrijventerrein?

In 2002-2008 reden er in de spits 8 bussen van Uithoorn rechtstreeks naar Utrecht. Die zijn er niet meer. Alleen 2 ritten naar Breukelen blijven over met een overstap om naar Utrecht te gaan. De bereikbaarheid van Utrecht vanuit Uithoorn daalt enorm. Wordt daar iets aan gedaan?

Mevrouw Hoek sluit zich aan bij de reacties van de insprekers.

De heer Dijkstra komt terug op de vraag of er gemeentelijke middelen beschikbaar zijn voor een buurtbus. De motie is heel duidelijk. Daarin staat dat primair op kosten van de provincie een buurtbusverbinding moet worden georganiseerd. Het woord "primair" impliceert de mogelijkheid om daarover met elkaar van gedachten te wisselen, maar de raad vindt dat vooral een eerste verantwoordelijkheid van de provincie.

Gevraagd werd of het vanaf de halte bij het AMC toch nog ver lopen is naar het ziekenhuis. De conclusie van het rapport is dat de landingsplaats van de bus zich aan de verkeerde kant van het AMC bevindt, nl. niet bij de hoofdingang. Daardoor is er kennelijk een patstelling ontstaan over welke route moet worden gevolgd en hoe lang die route moet zijn; ook daar speelt sociale veiligheid een rol. Het probleem zit niet

zoeker in de lengte van de route. De vraag is of men iemand vanaf die landingsplaats naar de hoofdingang van het AMC moet laten lopen. Hij gaat er vanuit dat de gedeputeerde dit nader zal toelichten.

De SP stelde een vraag over openbaar vervoer versus doelgroepenvervoer. Op dat vlak zijn er interessante initiatieven in Noord-Europa en in Nederland, met name Flevoland. Daar is gestart met een regiecentrale openbaar vervoer. Het idee is dat leerlingvervoer, taxi's, regiotaxi's, buurtbussen en andere vormen van vervoer rond het openbaar vervoer beter op elkaar worden afgestemd. Dat vraagt om samenwerking tussen gemeenten en vervoersorganisaties. Een half jaar geleden heeft zijn gemeente een presentatie over dit onderwerp gehouden voor de regionale wethouders sociale WMO, in samenwerking met de provincie. Toen is afgesproken dat dit nader zal worden onderzocht. Nogmaals benadrukt hij dat de provincie daarin een trekkende rol zou moeten hebben als regisseur/coördinator.

Wat betreft de capaciteit van de buurtbus, verwijst hij naar de motie waarin staat dat gezocht moet worden naar een relevante en passende verbinding. Het probleem van overvolle buurtbussen zal niet ontstaan, wanneer in overleg met de buurtbusvereniging, belanghebbenden, bedrijven en instellingen tot een goede lijnvoering wordt gekomen. Hij zou het mooi vinden wanneer buurtbussen helemaal vol komen te zitten, want dat betekent dat de goede vraag is aangeboord.

Ingegaan werd op de rechtstreekse bus Uithoorn-Utrecht. Inderdaad ging het vroeger om 8 volle bussen per uur. Gevraagd werd hoe dat wordt opgevangen. Spreker laat de heer Bosman weten dat hij zich "de blaren op de tong heeft gepraat". Hij heeft zijn uiterste best gedaan om op welke manier dan ook bij de gedeputeerde aan te geven dat er grote behoefte is en blijft aan die rechtstreekse verbinding, getuige de vele reacties die hij dienaangaande van inwoners heeft ontvangen. Men is teleurgesteld dat die bus gaat verdwijnen. Wanneer PS de rechtstreekse lijn weer een plek gaan geven, dan garandeert hij dat die bus voller zal zitten dan in het verleden.

De heer Kroon komt terug op de bus bij het AMC. In het onderzoek is de bus langs het AMC gegaan en is de bus gestopt bij het gebouw van de Hogeschool van Amsterdam. Men kan dan de afslag A2 nemen, linksaf het parkeerterrein van het AMC op. Vlak voor het kruispunt zit een halte, die niet hoger of lager is of een trapje bevat. Hij hoopt dat de gevraagde aanpassing snel kan worden gerealiseerd maar ook hoopt hij dat de PvdA zich wil inspannen om de sociale veiligheid in Abcoude te realiseren. Daarnaast zijn er ook zorgen over de werkgelegenheid. Ondernemers overwegen zelf een bus in te zetten maar ook dat is niet ideaal. Hij sluit zich aan bij de wens van de wethouder om lijn 140 morgen terug te laten komen.

De heer Munnik merkt op dat de bediening van het AMC door de lijnen 120 en 126 nu ook al niet optimaal is. Er zijn twee haltes maar deze bevinden zich aan de achterkant. Zijn voorstel is de 120 en 126 een andere ronde om het AMC te laten rijden. Dan passeren zij de Hogeschool, de polikliniek en op iets grotere afstand station Holendrecht. Beter is het de lus, die nu naar Holendrecht gemaakt wordt, weer uit de route te halen. Zo wordt er een betere bediening geleverd met iets meer rijtijd maar de kosten wegen tegen de baten op. Wellicht kunnen er bij Abcoude haltes worden samengevoegd, maar daarvoor zijn meer gegevens nodig.

De voorzitter dankt de sprekers voor hun bijdrage. Zij geeft de commissie gelegenheid vragen aan de gedeputeerde te stellen.

De heer Bosman vindt de werkverdringing het belangrijkste punt. Hij vraagt of er zodanig voortschrijdend inzicht is, dat er op dat vlak iets kan worden gedaan. Hij meent voorts dat er in overleggen hier en daar wat knelpunten zijn opgelost, maar er blijven er nog wel over. In hoeverre is het mogelijk dat er alsnog

aanpassingen komen? Hij denkt aan de lussen bij Leersum en Amerongen, maar daar heeft hij nog niets over gehoord. Hij meent dat er bij Austerlitz wel een verbetering wordt doorgevoerd. Hij begrijpt ter vergadering van gedeputeerde Verbeek-Nijhof dat dit niet het geval is. Hij vraagt in hoeverre er nog iets aan knelpunten kan worden gedaan. Hoe wordt er met de sociale veiligheid omgegaan? De SP vindt het belangrijk werknemers in een vroeg stadium te laten meepraten met het nieuwe vervoersplan. Dat kan veel irritatie wegnemen en mogelijk geeft de input een beter plan. Qbuzz en Syntus gaan in de dikke lijnen rond Utrecht concurreren. Wat is het gevolg daarvan voor de dunne ritten? Bij voorkeur moeten er in de toekomst niet meer buurtbussen worden ingezet.

Mevrouw Hoek legt het volgende aan de gedeputeerde voor.

Wat betreft de verarming van OV lijn 126, wijst zij erop dat de bushalte uit de kern van Abcoude weggehaald en verplaatst wordt naar een plek buiten de dorpsrand. Voorafgaand aan de samenvoeging van de voormalige gemeente De Ronde Venen en Abcoude werd door de overheid nadrukkelijk gegarandeerd dat dit geen nadelig effect zou hebben op de dienstverlening aan bewoners. Kan de gedeputeerde aangeven waarom zij van mening is dat het afschaffen van een buslijn in de dorpskern geen inperking is van de dienstverlening aan de inwoners? Uitsluitend vanuit financieel gewin heeft de gedeputeerde besloten dat het prima is om in plaats van in de kern van Abcoude een busstation te plaatsen in niemandsland. Deze bushalte is slechts te bereiken via een soort wandeltocht van 25 minuten op een onverlicht fietspad/brommerpad. Dat is krankzinnig en zij zal dat ook aantonen. Spreekster laat vervolgens een foto van de locatie zien. Is de gedeputeerde bekend met het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens? Het geplaatste bord G12 A betekent: verplicht fiets- en bromfietspad. Dan kan dit toch niet voor voetgangers of auto's en paard en wagen toegankelijk zijn? 50PLUS wijst erop dat over dit fiets- en brommerpad het verkeer zich in tegenovergestelde richting begeeft met een stippellijn als afscheiding. Het pad is volstrekt onverlicht. Begrijpt 50PLUS het goed dat de gedeputeerde het een uitstekend idee vindt dat voetgangers, schoolgaande kinderen, moeders met wandelwagens, ouders met stok of rollator etc. zich tussen brommers, scooters en fietsers op dit pad gaan begeven, ook al is dat in strijd met de RVV? De overheid heeft als primaire taak de veiligheid van de burgers te borgen. Dit pad wordt intensief gebruikt door gemotoriseerd verkeer en het is slechts een kwestie van tijd dat zich ongelukken gaan voordoen, als hier ook voetgangers gaan lopen.

In het kader van de sociale veiligheid merkt mevrouw Hoek op dat dit pad volstrekt onverlicht is. Het mondt uit bij een carpoolplaats waar de bushalte wordt geplaatst. Ieder weldenkend mens weet dat zich bij carpoolplaatsen ook zaken afspelen die niets met carpoolen te maken hebben, zaken waar schoolgaande kinderen en kwetsbare ouderen niet aan mogen worden blootgesteld. Kan de gedeputeerde garanderen dat de kwetsbare groepen die zich bevinden in een soort niemandsland op een onverlicht pad niet zullen worden beroofd, aangerand of nog erger? Het opheffen van de bushalte in de kern van Abcoude levert voor de bewoners zoveel nadelen op dat hier geen sprake meer kan zijn van een zorgvuldig genomen besluit. 50PLUS hoort graag van de gedeputeerde waarop dit besluit is gebaseerd, afgezien van een paar minuten tijdwinst. Zij wijst erop dat het onwettig is om voetgangers over deze weg te laten gaan.

Voorts gaat mevrouw Hoek in op buslijn 130 in combinatie met de routeverlegging van 123 naar het bedrijventerrein Mijdrecht. Op 23 maart schrijft de gedeputeerde dat Syntus verwacht dat het aantal reizigers op het industrieterrein zal afnemen. 50PLUS vraagt waarop deze verwachting gebaseerd is. Bedoelt Syntus hiermee dat, wanneer er een buslijn wordt geschrapt, het logisch gevolg is dat daardoor het aantal reizigers afneemt? De gedeputeerde stelt vervolgens dat het bedrijventerrein wel bediend kan worden door de buurtbus. 50PLUS hoort graag van de gedeputeerde of en welke bedrijven zij heeft bena-

derd om zodoende een zorgvuldige inschatting te kunnen maken van de wensen van de bedrijven over de bereikbaarheid. Waarop baseert de gedeputeerde haar overtuiging dat de buurtbus voor maximaal 8 personen een lijndienst kan vervangen? 50PLUS heeft de moeite genomen om een inventarisatie te doen van de daar aanwezige internationale bedrijven die o.a. afkomstig zijn uit China, Japan, Zwitserland, Duitsland en de Verenigde Staten. In totaal werken er op het bedrijventerrein 5000 werknemers. Zij heeft een lijst van meer dan 30 internationale bedrijven. De buitenlandse bedrijven hebben zich bewust gevestigd op dit terrein, mede vanwege de centrale ligging en de goede bereikbaarheid, ook per openbaar vervoer. Heeft de gedeputeerde onderzocht welke gevolgen het heeft voor deze buitenlandse bedrijven, en nieuw te vestigen buitenlandse bedrijven, wanneer de bereikbaarheid van het terrein Mijdrecht afneemt? Te denken valt aan de talloze werknemers die dagelijks per openbaar vervoer naar hun werk gaan. Is de gedeputeerde bereid een onderzoek onder de bedrijven te houden waardoor er een beter beeld verkregen wordt, alvorens deze beslissing te handhaven? Is de gedeputeerde bereid deze toezegging aan 50PLUS te doen?

De heer Schaddelee complimenteert mevrouw Hoek met haar duidelijke verhaal; hij is benieuwd naar de reactie van de gedeputeerde, met name wat betreft dat fietspad.

Het meest prangende punt is wat de ChristenUnie betreft de vraag in welke mate er nu nog zaken kunnen worden aangepast. Hebben PS daar nu nog invloed op? Het lijkt hem dat de volksvertegenwoordiging ook nu nog invloed dient te hebben op het vervoerplan, en niet alleen maar bij het inregelen van een concessie. Ook hij wijst op de sociale veiligheid bij de carpoolplaats Abcoude. De provincie heeft niet perse Syntus nodig om de halte sociaal veiliger te maken. Ook de provincie kan zelf maatregelen nemen om de veiligheid te bevorderen. Welke mogelijkheden zien GS op dat punt? In hoeverre zijn PS bereid daarin mee te gaan?

Mevrouw d'Hondt deelt mede dat ook de PvdA zorgen heeft over de werkverdringing. Het lijkt in een landelijke trend te passen. Zo nemen bedrijven veel stagiaires aan maar worden de stagiaires niet betaald voor werk dat voorheen door betaalde werknemers werd gedaan. In het vervoer gaat het om een vergelijkbare tendens en dat is zorgelijk. De vergrijzing onder buschauffeurs kan niet worden gestopt wanneer jongeren zien dat de baan ook gratis door vrijwilligers wordt gedaan. Wat betreft het vraaggericht werken van het OV, merkt zij op dat dit een mooi streven is. Het probleem is wel dat de dienstregeling jarenlang versoberd is en dat er daardoor minder mensen met de bus meegaan, omdat het een minder aantrekkelijk alternatief is geworden. Daardoor verdwijnt het aanbod op het laatst helemaal. Vraaggericht werken wordt daardoor toch enigszins aanbodgericht werken. Gezien de vele reacties in de media en van de sprekers is dat ook hier aan de hand. Van harte sluit zij zich aan bij de vraag van de heer Schaddelee over welke ruimte PS nu nog hebben, gezien de oproep van sprekers aan PS en de verantwoordelijkheid van PS om hier iets in te betekenen. Zij vraagt of na een jaar geëvalueerd gaat worden hoe het nieuwe vervoersplan functioneert. Daarbij moeten ook de mensen worden betrokken die niet langer gebruik maken van de bussen; nagegaan moet worden wat daarvan de oorzaak is, dit in het kader van klanttevredenheidonderzoek. De FNV had om een gesprek gevraagd over de problemen met de vrijwilligers. Waarom is de gedeputeerde niet op die uitnodiging ingegaan? Heeft de gedeputeerde ideeën over de veiligheid van de chauffeurs bij het ingaan van de nieuwe dienstregeling?

De heer Thonon sluit zich aan bij de laatste vraag van de PvdA.

Wat zijn de ideeën van het college omtrent het reizen zonder contant geld in de bus en het vroegtijdig informeren van reizigers over de nieuwe concessie, zodat de buschauffeurs zoveel mogelijk van agressie

ge vrijwaard worden. D66 heeft de raadsfracties geraadpleegd en daar zijn veel reacties op gekomen. Deze zullen naar de ambtenaren worden doorgestuurd. Overigens is het moeilijk daarin een rode draad te ontdekken, op één na. Er zijn veel zorgen over de bereikbaarheid van wijken, zoals ook door de SP uit Leusden naar voren werd gebracht. D66 heeft die zorg ook. Spreker vraagt het college aan te geven hoeveel mensen in bussen hadden kunnen zitten, wanneer er bussen uit wijken verdwijnen. Als dat onder 6 passagiers uitkomt, dan wil hij daar niet op terugkomen, immers, dat is het kader dat hiervoor destijds is vastgesteld. Kan het college dat nader onderbouwen. Hadden de lijnen, die worden opgeheven, te weinig passagiers?

De Nota van Uitgangspunten bevat de kaders die PS aan GS hebben meegegeven voor het aanbieden van de concessie. Kan het college van GS laten zien dat die kaders nog steeds gewaarborgd zijn? D66 ziet inmiddels door de bomen het bos niet meer. Hij vraagt om een tabel met daarin de Nota van Uitgangspunten in relatie tot hetgeen de concessie oplevert, dit ter geruststelling van PS dat aan de ooit gestelde kaders voldaan wordt.

GroenLinks en andere partijen hebben technische vragen gesteld, naar aanleiding van de moties die in verschillende steden zoals Utrecht en Nieuwegein zijn ingediend, om meer geld voor het OV beschikbaar te stellen. Uit de antwoorden blijkt dat de vraag naar busvervoer in de komende jaren blijft stijgen. Welke ideeën heeft het college over het blijven voldoen aan de vraag, zonder daarvoor extra geld beschikbaar te stellen? Wat zijn de knelpunten dienaangaande?

De heer Van Essen sluit zich aan bij de laatste vraag van de PvdA, nl. wat de provincie kan doen om de veiligheid van chauffeurs en inzittenden, met name tijdens de overgangsfase, te garanderen. Hij krijgt een wat verwarrend en tegenstrijdig beeld van lijn 126 Ronde Venen. De insprekers geven aan dat er een route is waarbij reizigers wel bij de ingang van het ziekenhuis kunnen worden afgezet maar in de schriftelijke reactie lijkt daarvan geen sprake. Hij vraagt dienaangaande om verduidelijking. Wat betreft de halte langs de A2 vraagt hij of een andere positionering van die halte is overwogen. Is die optie afgefallen? Gemeld werd dat de lijnen 77 en 78 Leusden heel goed bezet zijn, maar door een andere lijn worden vervangen. Hij vraagt waarom beide lijnen, die goed bezet lijken te zijn, worden opgeheven.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof gaat over tot beantwoording van de vragen.

De lijnen 77 en 78 Leusden worden niet opgeheven, ze veranderen van nummer en route. Deze bussen gaan frequenter en sneller rijden, dit op basis van de instapgegevens.

In de concessie van de provincie Utrecht is er geen sprake van versoering van het OV. Er is zelfs meer geld voor het OV beschikbaar gesteld. Bepaalde uitgangspunten zoals vraaggericht OV, zoveel mogelijk reizigers gebruik kunnen laten maken van het OV, hebben daaraan ten grondslag gelegen. Eerder heeft zij gemeld dat er in de concessie van de provincie geen sprake is van werkverdringing. Er komen meer dienstregelingen uren en daardoor zijn er meer chauffeurs nodig. Daarover zullen gesprekken tussen Connexion en Syntus gaan plaatsvinden. De provincie gaat daar niet over. De Wet personenvervoer 2000 zegt dat de nieuwe vervoerder de chauffeurs van de oude vervoerder dient over te nemen. Daarnaast bevat de wet bepalingen over het personeel dat niet op de bus zit, het zgn. backoffice personeel. Ook daarover worden afspraken gemaakt tussen de huidige vervoerder en de nieuwe vervoerder. De provincie heeft nagevraagd wanneer die gesprekken gaan plaatsvinden. De implementatiemanager van Syntus heeft doorgegeven dat er op 19 april een gesprek met Connexion gaat plaatsvinden. Dat moet worden afgewacht. Belangrijk is het dat de gesprekken tussen de juiste partijen plaatsvinden.

Het juridisch kader is zeer strak. Er zijn onderzoeken uitgevoerd, maar deze betreffen kleine wijzigingsvragen die voorlagen. Zo werd er een vraag gesteld of de bus bij Austerlitz iets verder zou kunnen door-

rijden bij een halte, die zowel Oud London als de achterzijde van de begraafplaats kan bedienen. Dat onderzoek is toegezegd, maar wel binnen het verwachtingsmanagement dat men in het eerste jaar heel strak in het juridisch kader van de aanbesteding zit. Onderzoeken en de uitkomsten daarvan worden inhoudelijke en juridisch getoetst.

Wat betreft de procedure, zal er ieder jaar door de vervoerder een vervoersplan worden opgesteld, ook niet reizigers zullen daar bij worden betrokken. Vele stakeholders zijn voor dit plan benaderd, ook bedrijven van het bedrijventerrein Mijdrecht. Het jaarlijks indienen van een vervoerplan zal dezelfde procedure doorlopen, zoals nu met het vervoerplan van Qbuzz gebeurt. In het programma van eisen bij de aanbesteding zijn er voor De Ronde Venen expliciet harde eisen opgenomen, bv. de rechtstreekse verbinding naar station Utrecht, een halte bij het station en het behoud van dezelfde route van lijn 120. In het nieuwe vervoersplan mag niet van die harde voorwaarden uit het PvE worden afgeweken; die voorwaarden staan derhalve voor 7 jaar vast.

Veel is gesproken over lijn 126. Zij is bij de gemeenteraad in De Ronde Venen geweest. Daar werd gevraagd of de route van lijn 126 bij de achterzijde van het AMC zou kunnen stoppen. Het ziekenhuis is rechtstreeks bereikbaar via halte 120, maar halte 127 bedient een andere groep. Dan gaat het om een gering aantal instappers en zij kunnen via station Bijlmer met 1 trap omhoog, dus wel met een overstap, naar het AMC komen. Zij realiseert zich terdege dat dit voor de betrokken gebruikers een achteruitgang is. Om die reden is binnen het juridisch kader onderzocht of het wenselijk is buslijn 126 toch aan de achterzijde van het ziekenhuis te laten stoppen. De conclusie is dat, wanneer daar een halte wordt aangelegd, de gebruikers nog steeds een stuk naar het ziekenhuis moeten lopen, ca. 550 meter. Medewerkers van de provincie hebben die route gereden en gelopen. Het is aantrekkelijker om over te stappen met 1 trap omhoog via de Bijlmer en een overstap naar het ziekenhuis. Zij begrijpt nu dat er nog een ander voorstel wordt gedaan. Zij heeft het plaatje gezien en zij is bereid daar goed naar te kijken. Ook moet worden gekeken naar de gedooglijnen uit de vervoersregio Amsterdam. Zij wil naar het nieuwe voorstel kijken, maar in het kader van het verwachtingsmanagement, meldt zij dat rekening moet worden gehouden met het juridische kader en de afspraken met de andere provincies. Zij zal hier later op terugkomen. Zij komt terug op de opmerkingen van mevrouw Hoek over het fietspad bij Abcoude. De halte bij de carpoolplaats bestaat nu ook al. Het fietspad mag worden gebruikt door voetgangers; dat is nu ook al zo. Mevrouw Hoek wijst erop dat het verkeersbord iets anders voorschrijft. Dat bord geeft duidelijk aan dat het alleen om fietsers en bromfietzers gaat. Op grond van de Verkeerswet is dat pad niet toegestaan voor voetgangers.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof antwoordt dat dit volgens de Verkeerswet wel is toegestaan. Overigens heeft zij niet van de gemeente gehoord dat dit een punt van belemmering zou zijn. Over de haltes is de provincie in gesprek met de gemeente. Zij stelt voor dit onderwerp mee te nemen in het overleg met de gemeente, teneinde na te gaan of de verkeersveiligheid voor dit pad verbeterd moet worden.

Mevrouw Hoek herhaalt dat de halte in de bebouwde kom van Abcoude gaat verdwijnen. Daardoor worden reizigers, die lijn 126 willen gebruiken, gedwongen van dat fietspad gebruik te maken om de andere halte te kunnen bereiken. Mensen worden gedwongen te voet naar de halte te gaan. Nu is dat niet het geval.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof meent dat niemand mensen dwingt per voet te gaan; zij kunnen ook de fiets gebruiken. Met de gemeente zal worden overlegd of de gemeente bedoeld fietspad c.q. voetgangspad ook als onveilig ervaart.

Wat betreft de carpoolplaats merkt zij op dat er twee soorten veiligheid zijn: de objectieve veiligheid waar gemeten wordt of een halte veilig is en de sociale veiligheid, als een halte niet als veilig wordt ervaren. Over dat laatste werd een opmerking gemaakt in de gemeenteraad van De Ronde Venen. Om die

reden is onderzocht of verbetering mogelijk is. De halte bevindt zich nu in een open ruimte. Wat meer beschutting en extra verlichting zijn wenselijk. In principe zijn de kosten van een halte voor rekening van de gemeente. In de concessie is wat betreft kosten een 20% gemeente en 80% provincie afspraak gemaakt. Deze halte is destijds aangelegd via het programma Beter Benutten. De stuurgroep Beter Benutten zal worden voorgesteld de eerdergenoemde verbetermaatregelen vanuit het programma Beter Benutten te financieren. De maatregelen worden in overleg met de gemeente getroffen.

Eerder is gesproken over de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Mijdrecht. Bijna alle lijnen komen via de halte de Rondweg. Lijn 121 doet het bedrijventerrein Mijdrecht aan, maar lijn 123 doet Mijdrecht-west aan. Nu is het voorstel een buurtbus via het zwembad te laten rijden.

Mevrouw Hoek verwijst naar een inspraaktekst van de Industriële Belangenvereniging Mijdrecht, die vandaag helaas niet aanwezig kon zijn. Vrijwel alle bedrijven zijn lid van die vereniging. In de tekst staat dat de vereniging met ontzetting heeft gereageerd op het verdwijnen van de 130 lijn. Als gevolg van de opheffing van lijn 130 wordt ook de verbinding met Uithoorn, dus feitelijk de regio Amstelland, beëindigd. Het heeft verstrekende gevolgen als de 130 lijn niet wordt hersteld. Dit is een duidelijk signaal van de ondernemers aldaar.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof begrijpt dat mevrouw Hoek doelt op bedrijventerrein Mijdrecht; dat is nog steeds bereikbaar via de lijnen die zij zojuist noemde, ook via de lijn 130. Zij is benieuwd om welke signalen het gaat; dat rijmt niet met de lijninformatie die in het routeschema staat. Het lijkt haar goed die informatie uit te wisselen en daarop zal zij dan reageren richting PS.

Mevrouw Hoek heeft van de vereniging vernomen dat ze nooit iets van GS hebben vernomen. Heeft de gedeputeerde eigenlijk wel met deze vereniging om de tafel gezeten?

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof antwoordt dat er een programma van eisen is vastgesteld. Daarmee is Syntus aan de slag gegaan. Syntus heeft gesproken met de bedrijven. Alle stakeholders zijn aan de voorkant bij het programma van eisen betrokken. Dat programma van eisen wordt op basis van de consultieronde vervolgens vastgesteld en gaat dan de aanbesteding in. Vanaf dat moment moet de provincie dat loslaten. Nadien zijn er door de provincie geen gesprekken meer gevoerd met bedrijven op specifieke bedrijventerreinen. Syntus heeft dat wel degelijk gedaan.

Gevraagd werd om een overzicht van reizigers die wegvallen wegens het verdwijnen van lijnen. In het programma van eisen is gesteld dat een lijn, die minder dan 6 reizigers bediende, kan komen te vervallen. Ook zijn er voorwaarden gesteld aan de maximale afstand tot een bushalte. Zij zal nagaan of de gevraagde lijst te produceren valt. Zij zal daar schriftelijk op terugkomen. Als het erg veel werk vraagt, zal zij dat ook doorgeven en vervolgens zal dan worden nagegaan of toch aan de wens van de commissie tegemoet kan worden gekomen.

In het aanbod van Syntus wordt de nadruk gelegd op het betalen met pinpas en het contactloos betalen in de bussen. Daarvoor is in de bussen WIFI aanwezig. Er worden landelijke pilots gehouden om na te gaan of al het contant geld uit de bus kan verdwijnen met het oog op de sociale veiligheid. Overigens zullen er altijd groepen zijn die liever met contant geld willen betalen. De resultaten van de landelijke pilots worden gevolgd en zijn onderwerp van gesprek met de vervoerders.

Vragen werden er ook gesteld over locatie De Heigraaf van Reinaarde. Een medewerker van Reinaarde en een bewoonster hebben ingesproken tijdens de bijeenkomst van de gemeenteraad van Zeist. Het gaat om een halte waar nu erg weinig mensen gebruik van maken. De provincie zal met betrokkenen nagaan wat de mogelijkheden zijn van de belbus van Meander Omnium in dat gebied. De provincie heeft toegezegd ervoor te zullen zorgen dat er een contact tussen Meander Omnium en De Heigraaf tot stand komt, zodat de bewoners van de Heigraaf ook weten van het bestaan van deze belbus.

De heer Schaddelee komt terug op het strakke juridische kader. Hij is benieuwd wat de consequenties zijn bij overtreding daarvan.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof antwoordt dat met name het eerste jaar van de concessie een strak juridisch kader heeft. Het risico bij overtreding is dat andere inschrijvers in verweer zullen komen tegen aanpassing van het lijnennet. Daarmee komt de concessie in gevaar, immers, andere vervoerders hadden wellicht ook onder andere voorwaarden willen inschrijven.

De heer Thonon vraagt hoe GS tegen de wetgeving aankijken; is dat voldoende werkbaar? Vooral in het eerste jaar is er sprake van een flink keurslijf om zaken aan te passen. Is het niet tijd richting rijksoverheid te lobbyen om de wetgeving aan te passen, zodat de provincie meer grip krijgt op de lijnen en daarop aanpassingen kan doen? Hoe denkt het college dat het busvervoer kan groeien, zonder daar extra in te investeren?

De heer Bosman heeft van de SP Leusden vernomen dat de lijnen 77 en 78 gaan verdwijnen. Er komt een nieuwe bus voor in de plaats die vaker gaat rijden. Het probleem is dat die bus een kleinere lus door Leusden gaat maken, waardoor de bereikbaarheid van de wijken sterk afneemt. De bereikbaarheid van het woonzorgcentrum, het winkelcentrum per OV verdwijnt in het geheel.

De heer Jansen vraagt wanneer de reactie van de gedeputeerde over de mogelijkheden ten aanzien van een extra stop lijn 126 bij het AMC kan worden verwacht.

Mevrouw Hoek vraagt waarom de lijnen 5 en 6 de Varkensmarkt in Amersfoort niet meer zullen aan doen. Daardoor zal er door het hele centrum van Amersfoort geen bus meer rijden. Zij noemt dat een ernstige verschraling van het aanbod van de vervoerder. De onderbouwing van Syntus is dat er daardoor een rustiger straatbeeld zou ontstaan. Spreekster kan zich niet voorstellen dat dat de reden is voor het vervallen van de halte Varkensmarkt.

Gedeputeerde Verbeek-Nijhof zegt toe dat zij later schriftelijk zal terugkomen op de vragen over de lijnvoering in Leusden.

Nu al heeft de provincie bij de aanbesteding extra geld in het OV geïnvesteerd, juist om zoveel mogelijk reizigers te kunnen bedienen. Er is geen sprake van een versobering.

Zij begrijpt voorts dat wordt bedoeld op de motie concessie stadsvervoer U-OV, met de uitgangspunten die destijds voor de voormalige BRU-gemeenten zijn gehanteerd, nl. dat reizigersgroei gepaard zou gaan met een toename van de exploitatieopbrengsten, zonder extra kosten. Dat laatste is echter niet zichtbaar geworden. Zij heeft toegezegd dat zij daarover in gesprek zal gaan om keuzes in te maken. Die keuzes moeten in eerste instantie binnen de "hekken van het BRU" worden gemaakt.

De Varkensmarkt in Amersfoort is een locatie waar veel logistiek verkeer samenkomt. Bij de Varkensmarkt is slechts aan één zijde een halte geplaatst hetgeen voor reizigers onduidelijk is. Ook omwonenden hebben verzocht tot opheffing van de halte. Het gaat hier om een bewuste keuze, zowel ingegeven door de bewoners, door logistiek vervoerders die vaak met opstoppingen bij de Varkensmarkt worden geconfronteerd en door het feit dat er maar aan een kant een halte is die onduidelijk is voor reizigers.

Zij verwacht dat de commissie binnen twee weken geïnformeerd zal worden over de resultaten van het onderzoek naar de haltes van lijn 126.

De voorzitter rondt de bespreking van dit agendapunt af.

4. TER INFORMATIE

4.1 Memo gedeputeerde Pennarts betreffend varend ontgassen

4.2 Memo gedeputeerde Pennarts betreffende snelheidsverhoging A2 in de avond en nacht

4.3 Statenbrief voorstel tot aanleg ontbrekende fietsschakel langs N238

4.4 Technische vragen over motie gemeenteraad Utrecht over BRU concessie

4.5 Statenbrief verantwoording PUC 2010-2015

4.6 Statenbrief PUB 2016-2020

4.7 Statenbrief mandaatbesluit Subsidieregeling opruiming drugsafval

4.8 Memo gedeputeerde Verbeek betreffende toelichting proces besluitvorming Maarsbergen

4.9 Documenten rondweg Veenendaal

4. SLUITING

Niets meer aan de orde zijnde, sluit de voorzitter deze vergadering.