

VERSLAG van de vergadering van de statencommissie Milieu, Mobiliteit en Economie van 2 oktober 2008

Aanwezig:

P.C. Pollmann (PvdA , voorzitter), mr. J.H. Ekkers (gedeputeerde), drs. W.M. de Jong (gedeputeerde), F. Bersch (SP), mw.drs. U.P. Blom (PvdA), mw.drs. W.A. Bodewitz (PvdD), J. Fastl (GroenLinks), ir. N.J.P. Hoefnagels (D66), mw. N.P.B. van 't Hooft (PvdA), J.F.M. Kloppenborg (GroenLinks), J. Konijnenbelt (CDA), J. van de Lagemaat (SGP), mw. D. Lamers-Tiecken (VVD), ir. J.E. Landman (ChristenUnie), J.W.R. van Lunteren (VVD), ing. R. Roos (Mooi Utrecht), dr. R.E. de Vries (D66), mw.drs. H.D.I. Walta-Auf'm Keller (VVD)

Van Ambtelijke zijde aanwezig:

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

Afwezig:

J.W. Benschop (SGP), C.J.J. van Ee (CDA), mw. G.W. Nalis (PvdA), mr.drs. L.W. Nootboom (VVD), mr. J.J.J. Streefland (ChristenUnie), mw.drs. J.C.M. Versteeg (D66)

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom, in het bijzonder de belangstellenden op de publieke tribune.

2. Mededelingen en ingekomen stukken

Mededelingen

- De voorzitter deelt mede dat bericht van verhindering is ontvangen van de dames Nalis en Versteeg en de heren Benschop, Van Ee, Nootboom en Streefland.
- De voorzitter deelt mede dat het onderwerp Proces A12 Salto aan de agenda is toegevoegd (punt 7a).
- Op voorstel van de voorzitter wordt besloten eerst de agendapunten 6, 7 en 7a. te behandelen.

Ingekomen stukken

Cie 2008MME124 Stichting verkeersprojectgroep Randstad: oprichting Stichting R-S-T

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

Cie 2008MME125 Bunnik Let op Uw Saeck: A12 Salto en de versnelde procedure Tracébesluiten Hoofdwegennet Regio Utrecht

Wordt betrokken bij agendapunt 7a.

Cie 2008MME126 Mw. Steef-Cornelisse: hoge en wijde instap sprinters op station Breukelen

Wordt betrokken bij agendapunt 6.

Cie 2008MME127 B. Broekhuijsen: busverbinding 140 Breukelen

Wordt betrokken bij agendapunt 6.

Cie 2008MME139 G.P.J. van Diest: busbediening station Abcoude

Wordt betrokken bij agendapunt 7.

Cie 2008MME140 DHV Reactivering Ponlijn

De heer Kloppenborg informeert op welke wijze dit rapport wordt behandeld. Spreker vindt het een benedenmaats rapport. In het rapport is sprake van een aantal duidelijke missers in de visie van spreker. Wellicht dat dit onderwerp in de volgende commissie kan worden besproken.

De heer Ekkers deelt mede dat dit hem niet zinvol lijkt. De vorige keer is aangegeven dat het rapport aan de commissie zou worden toegezonden. In de motie, ingediend in PS, werd ook nog een aantal andere

zaken gevraagd. Die staan niet in het rapport. Bovendien merkt spreker op dat ook al eerder een onderzoek door hetzelfde bureau is gedaan. Omdat dat rapport een wat negatieve kwalificatie kreeg, kon niet tot een goede besluitvorming worden gekomen. Dat betekent dat eigenlijk aan een ander bureau nog een keer de opdracht zou moeten worden gegeven hiernaar te kijken maar dan in een wat breder kader, waarmee dichtbij de Pakketstudies terecht gekomen wordt. Er komt derhalve een ander rapport op grond waarvan spreker voorstelt dit rapport voor kennisgeving aan te nemen. Aldus wordt besloten.

6. Busverbinding Breukelen

De voorzitter geeft in de eerste plaats het woord aan de sprekers.

De heren Barrance deelt mede dat hij en de heer Cornelissen spreken namens de gezamenlijke actiegroepen die handtekeningen hebben verzameld vanuit de Vechtstreek. Het betoog van de heer Barrance is als bijlage 1 bij het verslag gevoegd. Korthedshalve zij verwezen naar de inhoud. Na zijn betoog overhandigt spreker de doos met de 7000 handtekeningen aan de voorzitter.

Desgevraagd door de heer Landman bevestigt de heer Barrance dat de door GS voorgestelde oplossingen voor de problemen onvoldoende worden geacht.

De heer Landman informeert of hierbij ok wordt gedoeld op de notitie van GS van 1 oktober jl.

De heer Barrance deelt mede de inhoud van die notitie niet te kennen.

Pragmatisch gezien lijkt het de heer Bersch goed indien de notitie van GS d.d. 1 oktober jl. eerst wordt toegelicht.

De voorzitter licht toe dat de orde van de vergadering is dat eerst de sprekers aan het woord komen, vragen kunnen worden gesteld aan de spreker en vervolgens een korte presentatie wordt gegeven waarin wordt ingegaan op de vraag van de heer Bersch. Spreker hecht eraan deze volgorde te handhaven.

De heer Roos informeert of de pendeldienst tussen verschillende dorpen een aanvullende wens betreft.

De heer Barrance antwoordt dat de pendeldienst vooral wordt gezien als tegemoetkoming aan de behoefte van de reiziger die met het OV via de stations willen om te kunnen overstappen op de trein.

Naar aanleiding van een desbetreffende opmerking van de heer Hoefnagels memoreert de heer Barrance de strijdkreet 'Red onze rechtstreekse bus naar Utrecht'. Daar ligt het grootste pijnpunt. Een pendeldienst is bedoeld om ook reizigers te bedienen die via de stations willen reizen.

Mevrouw Blom informeert naar de ervaringen met de regiotaxi.

De heer Cornelissen geeft aan deel uit te maken van het passagierspanel regiotaxi Veenweide.

De regiotaxi is een goed middel waar veel gebruik van wordt gemaakt. De service van de regiotaxi levert problemen op; getracht wordt de service te optimaliseren. De regiotaxi betreft echter aanvullend vervoer en kan niet worden aangemerkt als vervangend vervoer voor bussen.

De heer Cornelissen geeft in aanvulling op het betoog van de heer Barrance aan, dat inmiddels de dienstregelingen voor het jaar 2009 beschikbaar zijn, zowel van de trein als van de bus. Spreker deelt mede dat voor een aantal ritten een overzicht is gemaakt, waarbij de dienstregeling 2008 wordt vergeleken met die van 2009.

In het overzicht komt naar voren dat bij de oorspronkelijke voorstellen de dienstregeling op de zondagen en de avonden bijzonder karig is, omdat slechts sprake is van één rit per uur. Dat

levert met name problemen op met de aanvoer van reizigers vanuit de trein. Hiervoor wordt bijzondere aandacht gevraagd.

Spreker overhandigt het overzicht tot slot aan de voorzitter.

De heer Teljeur, voorzitter van ROVER afdeling Utrecht, leest zijn bijdrage voor. De bijdrage is als bijlage 2 bij het verslag gevoegd. Korthedshalve zij verwezen naar de inhoud.

De heer Van Lunteren memoreert dat ROVER moeite heeft met het feit niet eerder betrokken te zijn geweest bij de tot standkoming van het Bestuursakkoord. Voorts heeft de heer Teljeur gesproken over het PvE van de concessie. Spreker informeert of ROVER in het kader van het PvE heeft ingesproken.

De heer Teljeur herinnert zich niet of ROVER heeft ingesproken bij de behandeling van het PvE van de concessie. Het is hem wel bekend dat ROCOV een uitgebreide inspraakreactie heeft geleverd. Op dit punt kon er echter niets meer worden gewijzigd omdat het contract al vast lag.

De dames Borgstede en Schomaker lezen hun bijdrage voor. De bijdrage is als bijlage 3 bij het verslag gevoegd. Korthedshalve zij verwezen naar de inhoud.

Zij overhandigen tot slot de door hen verzamelde 460 handtekeningen aan de voorzitter.

De heer Bersch heeft begrepen dat de UniC wordt verplaatst. Geïnformeerd wordt wanneer de school wordt verplaatst en of de insprekers dan nog steeds gebruik zullen maken van buslijn 140.

Mevrouw Borgstede bevestigt dat de school over een aantal jaren wordt verplaatst. De school wordt echter verplaatst naar een locatie in Utrecht die iets verder ligt dan de huidige locatie, zodat nog steeds gebruik zal worden gemaakt van buslijn 140.

Mevrouw Blom informeert of bekend is hoeveel leerlingen van zover komen.

Mevrouw Schomaker antwoordt, dat dit er in ieder geval veel zijn. In de bus zitten veel scholieren en studenten uit Vinkeveen, Wilnis, Mijdrecht en Uithoorn.

De heer Toonen, namens de PvdA Loenen, leest zijn bijdrage voor. De bijdrage is als bijlage 4 bij het verslag gevoegd. Korthedshalve zij verwezen naar de inhoud.

De heer Hoefnagels memoreert dat de eerste inspreker namens 7000 mensen pleit voor het handhaven van de rechtstreekse busverbinding naar Utrecht, terwijl de heer Toonen het voorstel van GS ondersteunt aan te takken op station Maarssen.

De heer Toonen licht toe dat hij evenals de eerste inspreker pleit voor een rechtstreekse verbinding, inclusief het aantakken aan de NS stations Breukelen en Maarssen. Spreker acht het laatste een kwalitatieve impuls, omdat op daarmee de reizigers uit de Vechtgemeente de mogelijkheid wordt geboden rechtstreeks op de NS verbindingen aan te takken. Spreker acht het een taak van het ROBV mensen zo snel mogelijk naar een treinstation te brengen.

De heer Hoefnagels onderschrijft het laatste. Hij vraagt zich echter af of hij moet concluderen dat PvdA Loenen op het standpunt staat dat reizigers vanuit Loenen naar Utrecht bij voorkeur eerst via Breukelen en Maarssen moeten reizen.

De heer Toonen bevestigt het vorenstaande maar dan wel in dezelfde bus.

De heer Roos informeert of de heer Toonen het op grond van zijn bestuurlijke ervaring gebruikelijk acht dat de provincie zonder overleg met het bestuur van de gemeente voorstellen ontwikkelt die de gemeente rechtstreeks treffen.

De heer Toonen antwoordt dat dit niet zijn persoonlijke en bestuurlijke ervaring is. De relatie tussen de gemeente en de provincie was uitstekend in de periode dat spreker wethouder van Loenen was. Er was altijd sprake van een constructief overleg.

Mevrouw Bodewitz informeert in welke fase de gemeente Loenen kennis heeft genomen van het besluit over de buslijnen.

De heer Toonen antwoordt dat de gemeente hier een jaar nadat de contracten waren gesloten achter kwam. Tijdens een werkbespreking over het plan van aanpak, waarbij ROVER overigens wel degelijk aanwezig was, constateerde spreker dat lijn 122 op het kaartje ontbrak. Op dat moment kwam hij er ook achter dat ten aanzien van lijn 120 sprake was van een essentiële wijziging.

De heer Schomaker leest zijn bijdrage voor. De bijdrage is als bijlage 5 bij het verslag gevoegd. Korthedshalve zij verwezen naar de inhoud.

De voorzitter licht ter verduidelijking toe dat buslijn 140 onderdeel uitmaakt van de bespreking busverbinding Breukelen.

De voorzitter geeft vervolgens het woord aan de heer Van Lopik voor een korte presentatie.

De heer Van Lopik licht toe dat over de busverbinding Breukelen nogal wat misverstanden bestaan. Er zijn veel bezwaren binnengekomen, hetgeen voor de provincie aanleiding is geweest hiernaar nogmaals goed te kijken. In zijn presentatie zal spreker ingaan op:

- wat er gaat veranderen
- waarom dit gebeurt
- wat Randstadspoor is
- welke besluiten er al zijn genomen
- hoe de bezwaren, die onderkend worden, zoveel mogelijk kunnen worden weggenomen.

De handout van de presentatie is als bijlage 6 bij het verslag gevoegd. Korthedshalve zij verwezen naar de inhoud.

De heer Fastl vestigt de aandacht op het overzicht van de nieuwe reistijden. Een aantal reistijden hierin klopt niet. Spreker kan zich niet voorstellen dat de reis Loenen – Maarssen langer duurt dan Loenen – Utrecht. In de nieuwe situatie is de reistijd Breukelen – Utrecht Zuilen 13 min langer. Dat gaat ook gelden voor Breukelen – Utrecht Centrum, omdat de buslijnen 120/34 aan elkaar worden gekoppeld. Spreker pleit ervoor aandacht te besteden aan deze onvolkomenheden.

Spreker informeert vervolgens of het klopt dat het aantakken van buslijn 120 op station Breukelen leidt tot een vertraging van 11 minuten tussen Loenen – Maarssen indien niet wordt overgestapt.

De heer Van Lopik licht toe dat de tabel is gebaseerd op het onderzoek uit april 2006. De meest recente reistijden zijn nog niet in het overzicht verwerkt. Het laatste zal positiever uitpakken ten opzichte van de huidige reistijden.

De heer Fastl stelt dat het aantakken van buslijn 120 op station Breukelen niet verandert; de reistijd neemt met 11 min toe. De aansluiting op Maarssen gaat er met overstap 13 min langer over doen. Een en ander betekent dat de totale rit vanaf Loenen naar Utrecht 21 min langer wordt voor de mensen die in de bus blijven zitten.

De heer Roos informeert of de treinen ook 's avonds en in het weekend 4 keer per uur rijden. De heer Van Lopik licht toe dat de treinen tussen 7.00 – 19.00 uur 4 keer per uur rijden. In de avonden gaat het naar 2 keer per uur; zaterdag overdag 4 x per uur en zondag 2 keer per uur.

Afgesproken is dat ook de buslijnen 143 en 120 overdag 4 keer per uur vanuit Breukelen naar het station rijden. Die ritten sluiten aan op de trein. In de avonden rijdt ieder half uur vanuit Breukelen een bus naar het station en op zondag twee keer per uur.

Mevrouw Bodewitz vestigt de aandacht op de reizigers van buslijn 140. Aangegeven is dat in 2006 een onderzoek is gedaan naar het uitstapgedrag van de busreizigers. De commissie beschikt over een reizigersonderzoek van mei 2007 van Probit Marktonderzoek, waaruit blijkt dat 1/3 van de reizigers uitstapt voor Utrecht CS. Spreekster informeert of sinds 2007 het een en ander is veranderd of dat dit te maken heeft met een andere wijze van onderzoeken. De heer Van Lopik antwoordt dat gebruik is gemaakt van hetzelfde Probit onderzoek. Er is gekeken naar het aantal reizigers dat instapt in de Ronde Venen en waar de reizigers vervolgens uitstappen. Het is opgevallen dat een dergelijke lijn ook vooral een stadsbus is en veel reizigers binnen de ring van Utrecht oppakt en weer afzet op Centraal Station. Laatstgenoemde categorie vervuult eigenlijk de beslissing zoals die is genomen.

Mevrouw Blom informeert of het klopt dat de buslijnen 120/34 twee keer per uur gaan rijden. De heer Van Lopik bevestigt dit.

Mevrouw Blom informeert of dit ook voor de avonduren en in het weekend geldt. Van ambtelijke zijde wordt geantwoordt dat deze waarschijnlijk in dezelfde frequentie zal gaan rijden als de 120. Dit dient echter nog te worden besproken met de desbetreffende vervoerders Connexxion i.c. GVVU.

Mevrouw Blom memoreert dat de PvdA heeft verzocht een onderscheid te maken in de verschillende reizigersgroepen.

De heer Van Lopik licht toe dat hiertoe een poging is ondernomen. Dit onderscheid kon echter niet voldoende betrouwbaar uit het onderzoek worden gemaakt.

Mevrouw Blom memoreert dat de scholieren aangaven dat de bus in de spits heel vol zit. Geïnfomeerd wordt of, op het moment dat de 120/34 twee keer per uur gaat rijden, wordt verwacht dat de overige reizigers naar de trein gaan.

De heer Van Lopik antwoordt dat dit één van de onderwerpen is die in de komende weken met de vervoerder moet worden besproken. Overigens blijft de provincie een en ander het komende jaar goed monitoren. Hij kan zich voorstellen dat daaruit blijkt dat eventueel versterkingsritten moeten worden ingezet.

Mevrouw Blom memoreert dat veel aandacht wordt besteed aan toegankelijkheid van haltes maar vooral het station. Zij informeert of het klopt dat als de OV-chipcard doorgaat juist vermindering van toegankelijkheid ontstaat omdat er poortjes moeten komen ter beveiliging.

De heer Van Lopik hoopt dat het laatste niet nodig is.

Mevrouw Blom memoreert dat ook aandacht is voor de fietstoegankelijkheid door goede fietsstallingen. Geïnfomeerd wordt hoe het is gesteld met de kwaliteit van de fietsroute naar het station, ook qua sociale veiligheid.

De heer Van Lopik antwoordt dat dit onder de verantwoordelijkheid van de gemeente valt. Indien de provincie in deze iets opvalt, zal hierover in overleg worden getreden met de gemeente.

De heer Van de Lagemaat memoreert dat de reis voor scholieren fors duurder gaat worden. Geïnfomeerd wordt waarop wordt ingezet in het kader van de onderhandeling met NS.

De heer Van Lopik antwoordt dat het uitgangspunt is de pijn zoveel mogelijk te verzachten.

De heer Hoefnagels vestigt de aandacht op het aantal uitstappers. In de stukken staan exact de aantallen die hij in de onderzoeken is tegengekomen. In de onderzoeken zijn echter niet alle bussen die op een dag reizen geënuquëteerd. Geïnfomeerd wordt of de provincie daarvan op de hoogte is.

De heer Van Lopik antwoordt dat de provincie het onderzoek zelf samen met de vervoerbedrijven heeft uitgeet. Het is bekend dat dit op een bepaalde manier is gebeurd. Dit

onderzoek werd voldoende betrouwbaar geacht. De aantallen in de bussen die niet zijn geëquipt zijn namelijk wel uitgerekend.

De heer Hoefnagels merkt op dat het contract met de NS de verplichting met zich mee zou brengen dat op de stations Breukelen en Maarsse van het contract moet aantakken op station Breukelen en het BRU op station Maarsse.

Voorts bevreemdt het spreker dat de doorgaande buslijn 120 perse moet aantakken op station Maarsse, terwijl de provincie in het kader van de discussie over de busverbinding Abcoude (agendapunt 7) juist niet wil aantakken op het station aldaar.

De heer Van Lopik memoreert dat een contract is afgesloten met NS. Volgens de letter van het contract moet op station Maarsse worden aangetakt. Zolang hierover niet met de NS is gesproken, is dit het uitgangspunt.

De voorzitter stelt vervolgens het onderwerp inhoudelijk aan de orde.

De heer Konijnenbelt memoreert dat het CDA voorstander is van Randstadspoor. De uitwerking van Randstadspoor heeft herstructureringen tot gevolg. Dat brengt naast alle voordelen ook pijnpunten met zich mee w.o. de busverbinding Breukelen. In de visie van het CDA wordt door de provincie constructief ingespeeld op de bezwaren en gezocht naar mogelijkheden om de pijnpunten zoveel mogelijk te verzachten. Het met elkaar verbinden van de buslijnen 120/34 is daar een voorbeeld van.

De belangrijkste pijnpunten hebben te maken met de doelgroepen die worden vervoerd. Het verheugt het CDA dan ook dat gestreefd wordt naar het invoeren van tariefacties. Het CDA betreurt dat daarover nog niet meer resultaten kunnen worden gemeld m.n. ten aanzien van de doelgroepen scholieren en ouderen. Het CDA kan zich met betrekking tot de doelgroep ouderen ook voorstellen dat intensieve voorlichting wordt gegeven over wanneer bus, trein dan wel regiotaxi kan worden gebruikt. Hij vraagt hiervoor aandacht.

De indruk bestaat dat in het kader van Randstadspoor het doel is zoveel mogelijk mensen uit de auto maar ook uit de bus in de trein te krijgen. Niet iedere reiziger wil echter uit de bus. Dat hebben ca 7000 mensen ook kenbaar gemaakt.

Het CDA begrijpt dat het contract met de NS nodig was om meer van het spoor gebruik te kunnen maken. Het CDA begrijpt dat dit voor een aantal reizigers pijnpunten met zich meebrengt. Het CDA pleit ervoor vooralsnog op de ingezette weg door te gaan en de lijn van luisteren en daarop reageren door te zetten.

Met betrekking tot de tariefacties pleit het CDA ervoor niet op voorhand te besluiten deze vooralsnog slechts voor één jaar in te zetten.

De heer Bersch informeert hoe het CDA tegenover lijn 140 staat.

De heer Konijnenbelt antwoordt dat buslijn 140 nu naar het station Breukelen rijdt en daar de kans wordt geboden over te stappen op de bus die, weliswaar met een langere reistijd, naar Utrecht rijdt (buslijn 120/34) dan wel de trein. Gelet op het contract met de NS verwacht het CDA dat het niet mogelijk zal zijn buslijn 140 rechtstreeks naar het hartje van de stad Utrecht te laten rijden.

De heer Van Lunteren deelt mede dat ook de VVD voorstander was en nog steeds is van Randstadspoor. De VVD ziet daarin in algemene zin mogelijkheden meer mensen in het OV te krijgen en fijnmaziger mensen te verspreiden door de regio heen. Met de keus voor Randstadspoor was ook duidelijk dat dit niet te allen tijde voor iedereen een vooruitgang met zich meebrengt. Dat heeft ook geleid tot het PvE voor de concessieverlening, hetgeen ook is besproken in deze commissie.

De VVD acht van belang dat getracht wordt de pijn zoveel mogelijk te verzachten. De provincie is daarin echter wel beperkt vanwege de afspraken die met andere partijen zijn gemaakt, waardoor de nodige creativiteit zal moeten worden betracht. Uit de presentatie blijkt o.a. dat de provincie creatief zoekt naar mogelijkheden om de pijn te verzachten, hetgeen de VVD verheugt. Wat de VVD betreft mag dit echter wel concreter worden. Geïnformeerd wordt wanneer dat kan worden verwacht.

De heer Bersch informeert hoe de VVD tegenover lijn 140 staat.

De heer Van Lunteren memoreert te hebben aangegeven dat het streven erop moet zijn gericht creatief te werk te gaan binnen de aanwezige kaders. De VVD heeft er alle vertrouwen in dat dit ook ten aanzien van buslijn 140 zal gebeuren.

Desgevraagd door de heer Bersch antwoordt spreker vooralsnog geen creatieve oplossing te zien voor buslijn 140 gelet op het contract met de NS. Mocht binnen de het contract wel ruimte aanwezig zijn, dan verwacht de VVD dat GS die zal vinden.

De heer De Vries informeert of de VVD die creativiteit ook ziet in de wijze waarop het contract wordt geïnterpreteerd. Wellicht dat art 3 mogelijkheden biedt.

De heer Van Lunteren is van mening dat die creativiteit altijd mogelijk is indien contractpartners bereid zijn naar het contracten te kijken. Het mag in de visie van de VVD echter niet leiden tot dusdanige consequenties dat beoogde doelstellingen niet worden gehaald.

Mevrouw Bodewitz zet uiteen dat de PvdD voorstander is van Randstadspoor. De frequentieverhoging van de treinen is een positieve ontwikkeling. De PvdD is echter niet gelukkig met alles dat daarmee vervolgens gepaard is gegaan. Daarbij kan meer creativiteit worden getoond dan tot nu toe is gebeurd. Zorgwekkend acht de PvdD dat het contract met de NS niet grondig genoeg is bestudeerd, omdat nu bijvoorbeeld blijkt dat het wel mogelijk is een buslijn parallel aan het spoor te laten rijden. De PvdD hoopt dat diezelfde creativiteit, waarmee nu naar het contract is gekeken, ook zal worden toegepast voor buslijn 140. Naast creativiteit moet echter ook de wil aanwezig zijn om buslijn 140 te handhaven. Indien de provincie dit belang erkent, wordt de insteek van het gesprek met de NS anders. De PvdD hoopt dat GS daartoe bereid zijn.

Door de insprekers zijn verschillende problemen naar voren gebracht waar tegenaan wordt gelopen. Geïnformeerd wordt of inderdaad het risico bestaat dat tegen de maximale kosten van de regiotaxi wordt gelopen indien de regiotaxi veel meer wordt gebruikt.

Het is spreekster zowel nu als bij eerdere besprekingen over dit onderwerp opgevallen dat de communicatie niet goed is verlopen. Geïnformeerd wordt waarom betrokken partijen zoals ROVER, de gemeente Loenen niet tijdig op de hoogte zijn gesteld van de ontwikkelingen. De PvdD acht het van groot belang dat lijn 120 en lijn 37 met elkaar worden verbonden en hoopt dat daarop stevig zal worden ingezet.

De heer Roos spreekt in de eerste plaats zijn waardering uit voor de heldere beantwoording van de technische vragen uit het woordvoerdersoverleg.

Mooi Utrecht heeft zich afgevraagd voor welk probleem de wijziging van de buslijnen, die thans wordt voorgesteld, een oplossing is. Helder moet zijn dat de wijziging een gevolg is van het entameren van de beleidsvisie Randstadspoor. Randstadspoor wordt op zich een goede zaak geacht. Een tweede punt dat daarbij op de achtergrond speelt is al het mogelijke te doen de inkomsten van de NS te verhogen, hetgeen een minder goede zaak wordt geacht.

Bij de uitwerking van Randstadspoor dreigt de bediening van de achterlanden door de bussen in het gedrang komen. Spreker heeft echter ook vernomen dat de provincie bereid is te luisteren naar de inwoners. Er zijn vele negatieve reacties binnengekomen. Lange reistijden, overstapproblematiek, verminderde sociale veiligheid, belemmeringen voor minder validen

vormen de thema's van bezwaar. Spreker tekent daarbij aan dat de provincie € 4 miljoen aan de NS doneert; in tegenstelling daarmee dreigen de huidige busgebruikers met aanzienlijke kostenverhogingen en minder busfaciliteiten te worden geconfronteerd. Velen geven in de reacties aan weer in de auto te stappen. Mooi Utrecht denkt dat een dergelijk effect moet worden voorkomen. Het is, gelet op de grote hoeveelheid reacties, niet vol te houden dat slechts een enkeling wordt benadeeld door de voorgestelde wijzigingen.

Mooi Utrecht geeft de volgende suggesties in overweging.

1. Voor Utrecht in het kader van Randstadspoor dezelfde strippenkaart tariefzones toe te passen als de bussen. Daarmee is het probleem van de kostenverhogingen opgelost en kunnen de starttarieven bij de overstap worden geëlimineerd.
2. De garantie van een goede en tijdige bereikbaarheid van station Breukelen vanuit het dorp Breukelen m.n. voor diegenen die op tijd bij de trein moeten zijn in de ochtendspits. In de toelichting is gesteld dat de verbetering van de toerit naar de A2 een oplossing van het probleem zal bieden. Mooi Utrecht heeft hier grote twijfels over. Daarom wordt voorgesteld tijdig naar een oplossing te zoeken indien in november blijkt dat de fileproblematiek niet is opgelost. Vanwege de fysieke situatie is het ook niet mogelijk over de brug een parallelbaan aan te leggen voor de bus.
3. Er zijn ook veel reacties ontvangen over de aantakking van de bus op station Abcoude. In de visie van Mooi Utrecht is het niet uit te leggen dat hemel en aarde wordt bewogen om de bussen in Breukelen aan te laten takken op station Breukelen en dat in Abcoude hemel en aarde wordt bewogen de bus niet te laten aantaken op het station aldaar. Mooi Utrecht pleit er dan ook voor tenminste lijn 126 op station Abcoude te laten aantakken.

Op dit moment zitten de bussen in de vroege ochtend en grote delen van de middag al vol met scholieren/studenten. Het aantal buslijnen vermindert. Dat betekent dat de verdichting op de bussen toeneemt. Geïnformeerd wordt hoe GS dit denken op te lossen. Wellicht dat het doortrekken van lijn 140 een oplossing kan bieden.

De voorzitter deelt mede dat de oproep met betrekking tot buslijn 126 zal worden meegenomen bij agendapunt 7.

De heer Bersch merkt op dat veel wordt gesproken over de ruimte die het contract met de NS biedt. Het gaat daarbij met name om het aantakken op de stations Breukelen en Maarssen. In de visie van de SP biedt het contract met de NS de nodige ruimte voor creativiteit. Spreker citeert: 'Het BRU, de provincie en NS komen samen overeen dat de BRU en de provincie meer reizigers in de treinen Utrecht Centraal en Breukelen zullen realiseren door het busnetwerk voor wat betreft de dienstregeling en de lijnvoering beter te laten aansluiten op het vervoer per trein met de intentie te feederen op de NS stations Maarssen en Breukelen.' In het contract staan geen specifieke buslijnen dan wel frequenties.

De SP sluit zich aan bij de suggestie van Mooi Utrecht ten aanzien van de strippenkaart tariefzone die voor de bussen geldt. Wellicht is het een idee de NS daartoe over te halen door erop te wijzen hoeveel ruimte het contract biedt en de provincie de NS wellicht nog op bepaalde punten tegemoet kan komen.

Een doel van de wijzigingen in het OV-netwerk is: grote groepen reizigers snel en comfortabel vervoeren. Er is echter een aantal doelgroepen die wel comfortabel maar niet perse op de snelste manier wil reizen of waarvoor de prijs belangrijker is. De SP heeft de indruk dat te veel wordt nagedacht over de wijze waarop een makkelijke doelgroep zoveel mogelijk in het OV kan worden gekregen en daarmee vergeten wordt dat een groep mensen daarmee niet meer worden bediend. De regiotaxi wordt als alternatief genoemd, maar dat is hooguit een aanvulling en in de visie van de SP een slechter alternatief met name door de lange wachttijden.

Er worden suggesties gedaan over het verzachten van de pijn van de hogere kosten. De tariefactie en het probeerkaartje ziet de SP echter als lapmiddelen om de reiziger te laten wennen aan een nieuwe situatie. Na afloop van deze acties wordt de nieuwe hoge prijs toch werkelijkheid. De SP juicht een afspraak met de NS over de prijs voor de scholieren toe, maar de vraag is of dit lukt. De SP pleit er dan ook voor buslijn 140 niet op te heffen voordat dit is geregeld.

Met betrekking tot de combinatie van de buslijnen 120/34 om de directe verbinding tussen Breukelen en Utrecht toch mogelijk te maken heeft spreker begrepen dat de reistijd ca 20 minuten toeneemt. Een reiziger vanuit Loenen is in dat geval in plaats van 40 min nu ruim een uur onderweg, hetgeen niet de bedoeling kan zijn. De SP ziet nog steeds niet in waarom geen directe verbinding tussen Breukelen en Utrecht mogelijk zou zijn desnoods in een frequentie van 2 keer in plaats van 4 keer per uur. Op grond van de reacties is de SP ervan overtuigd dat sprake zal zijn van een rendabele buslijn.

Tot slot informeert spreker naar de plannen ten aanzien van buslijn 140.

De heer Fastl spreekt in de eerste plaats zijn waardering uit voor de insprekers en allen die in welke vorm dan ook hun mening kenbaar hebben gemaakt.

Spreker memoreert dat GroenLinks vragen heeft gesteld over het contract met de NS. In de beantwoording is aangegeven dat de letterlijke tekst van de overeenkomst inhoudt dat het in stand houden van parallelle buslijnen in de huidige vorm niet mogelijk is. GroenLinks acht dit een onjuiste interpretatie. Het geldt wel voor het feederen, maar niet elke buslijn hoeft op ieder Randstadspoor station aan te takken. Het vorenstaande betekent dat buslijn 140 wel rechtstreeks mag rijden naar Utrecht, waarbij GroenLinks zich kan voorstellen dat de frequentie wordt gehalveerd. GroenLinks verwacht dat het gebruik van het OV hierdoor wordt verhoogd zeker indien de tariefacties serieus worden genomen.

Thans komt het voor alsof de tariefacties moeten worden ingezet als een soort tegemoetkoming. Tariefacties dienen echter te beogen mensen vanuit de auto in het OV te krijgen. Daarop is het beleid gericht en daarvoor heeft de provincie ook budget. GroenLinks hoopt dan ook dat de huidige gebruikers zoveel mogelijk volledig worden gecompenseerd en dat voor nieuwe gebruikers voordelige acties worden ingezet.

De heer Hoefnagels memoreert dat GroenLinks altijd groot voorstander van Randstadspoor is geweest. In het contract met de NS staat ook dat de NS de frequenties van de trein mag verlagen van 4 naar 2 keer per uur indien er minder dan 75 reizigers per trein zijn. Dit risico loopt de provincie indien besloten wordt buslijn 140 rechtstreeks naar Utrecht te laten rijden. De heer Fastl zet uiteen dat GroenLinks verwacht dat met name de nieuwe reiziger zal kiezen voor Randstadspoor omdat zij voorstaan een kwalitatief snellere en comfortabele verbinding te bieden.

GroenLinks sluit zich aan bij de suggestie van Mooi Utrecht ten aanzien van het gebruik van de tariefzone van de strippenkaart.

Het verheugt GroenLinks dat de buslijnen 120/34 aan elkaar worden gekoppeld.

Ten aanzien van de beantwoording van de vraag van GroenLinks met betrekking tot buslijn 10 begrijpt spreker niet dat de buslijn 's avonds en in het weekend niet rijdt. Wellicht dat hierover nog nader overleg kan worden gevoerd met het BRU. Overigens merkt spreker richting de desbetreffende insprekers op dat buslijn 10 lang UniC rijdt. De scholieren zouden al in Utrecht Zuilen op deze buslijn kunnen overstappen alhoewel de frequentie van lijn 10 nu niet geheel congruent is met de frequentie van Randstadspoor.

Mevrouw Blom sluit zich aan bij de waarderende woorden van GroenLinks in de richting van de insprekers en anderen. Spreekster merkt op dat al veel naar voren is gebracht door voorgaande sprekers. De PvdA constateert dat de provincie al veel stappen heeft gezet ten

opzichte van het voorjaar. De PvdA sluit zich aan bij voorgaande sprekers die pleiten voor nog meer creativiteit. De PvdA mist hierbij met name de informatie over de verschillende doelgroepen; de reizigers buiten de spitsen, ouderen en mensen met een beperking waarvoor het wellicht wat minder erg is als een bus minder frequent rijdt. Anderzijds juist de spitsreizigers waarbij veel bussen nodig zijn. Ook de betaalbaarheid maakt uit per groep. De ene groep acht het goed betaalbaar omdat zij de kosten vergelijkt met die van de auto; de andere groep heeft geen auto en is afhankelijk van het OV. Voor laatstgenoemde groep kan het een zware last zijn als de kosten zo stijgen. Iets meer duidelijkheid daarover acht de PvdA van groot belang.

Voorts staat de PvdA op het standpunt dat thans teveel tussen de OV-reizigers wordt gekeken en te weinig naar hoe reizigers in het OV te krijgen zijn. Dat hangt direct samen met de maatregelen die worden genomen voor de wegen. Het trachten weg te nemen van het fileleed o.a. door de verbreding van de A2 kan als neveneffect hebben dat mensen die nu met het OV reizen dan de auto nemen. Indien het autoverkeer echter wordt beprijsd of het parkeren duurder wordt gemaakt, zullen mensen het OV gaan gebruiken. Het gaat derhalve niet alleen om het uitwisselen van reizigers tussen de bus en de trein maar juist om mensen vanuit de auto in het OV te krijgen. De PvdA wil hierop mede in het kader van de Pakketstudies meer grip krijgen.

De PvdA maakt zich zorgen over de OV-chipcard en de toegankelijkheid van het station. In Rotterdam waar een proef plaatsvindt blijkt de toegankelijkheid verslechterd voor ouderen en mensen met een beperking.

Het aan elkaar koppelen van de buslijnen 120/34 juicht de PvdA toe. De vraag is of wellicht meer koppelingen van buslijnen van de provincie en het BRU tot verbetering van het OV kunnen leiden. Het interesseert de reiziger niet of hij in een bus van de provincie of van het BRU zit; het gaat de reiziger erop dat hij van A naar B kan liefst zonder overstap.

De heer Landman sluit zich in de eerste plaats aan bij de waarderende woorden van voorgaande sprekers in de richting van de insprekers en anderen die hun mening duidelijk hebben overgebracht.

Spreker memoreert dat al veel is gezegd over Randstadspoor. De ChristenUnie is voorstander van Randstadspoor. De vraag is of met in achtneming van het contract met de NS tegemoet kan worden gekomen aan de vele bezwaren die vanuit de regio Utrecht noordwest zijn ontvangen. De ChristenUnie is blij met het memorandum d.d. 1 oktober jl., waarin GS aangegeven zich sterk te zullen maken de lijnvoering van bus 120 en 34 met elkaar te verbinden. Indien dat lukt, wordt al aan een belangrijk bezwaar van veel reizigers tegemoet gekomen.

Voor de groep die veel duurder uit zal zijn, zullen GS moeten kijken naar mogelijke oplossingen. De ChristenUnie hoopt dat afspraken kunnen worden gemaakt over de tarieven. De ChristenUnie wil tevens een pleidooi voeren voor de meest kwetsbaren, de ouderen en de mensen met een beperking. Of de uitbreiding van de regiotaaxi daarvoor een oplossing is, is de vraag. Verzocht wordt daar nogmaals afzonderlijk aandacht aan te besteden.

De ChristenUnie heeft begrepen dat GS bereid zijn een aantal zaken nader te onderzoeken om te trachten het leed voor de reizigers te verzachten. Verzocht wordt de commissie van de ontwikkelingen op de hoogte te houden.

De heer Van de Lagemaat deelt mede weinig toe te voegen te hebben aan voorgaande sprekers. Het is een feit dat er een contract met de NS is, maar de SGP gaat er vanuit dat GS creatief zijn en de thans gesignaleerde problemen mogelijk grotendeels kunnen oplossen. Het met elkaar verbinden van de buslijnen 120 en 34 is daar een voorbeeld van.

Aangegeven is dat het streven erop is gericht de pijn voor ouderen, mensen met een beperking en scholieren te verzachten. De vraag is of dit voor bepaalde of onbepaalde periode geldt. De SGP pleit ervoor de pijn volledig weg te nemen. Ten aanzien van de doelgroep scholieren zou wellicht kunnen worden gedacht aan het invoeren van een scholierenkaart.

Tot slot merkt spreker op dat de ruimte van de onderhandelingsmogelijkheden met de NS de SGP niet duidelijk is. De SGP gaat er echter van uit dat de GS die ruimte met de nodige creativiteit zullen trachten te vinden.

De heer Hoefnagels spreekt namens D66 zijn bewondering uit voor de vele duizenden inwoners die de moeite hebben genomen hun mening over te brengen.

D66 begrijpt dat de invoering van Randstadspoor niet voor iedereen een verbetering kan zijn. D66 heeft hier toch mee ingestemd omdat OV tot doel heeft zoveel mogelijk mensen op zoveel mogelijk plaatsen te laten komen en voor wie dat wil zo snel mogelijk. Voor diegenen die er echter bij de nieuwe ontwikkelingen op achteruitgaan wil D66 een overgangsregeling om te kunnen wennen aan de nieuwe situatie. Wennen aan een nieuwe situatie betekent wel dat de overgangsregeling wel voldoende lang moet duren. Het moet niet zo zijn dat de reiziger een jaar later ineens twee keer zoveel betaalt.

D66 is echter bezorgd over de wijze waarop tot nu toe met het thans bestaande fijnmazige OV is omgegaan bij het invoeren van Randstadspoor i.c. de invulling die wordt gegeven aan de afspraken ter zake die zijn gemaakt met NS en BRU. Pas tijdens het informeel overleg vorige week konden GS ervan worden overtuigd dat in het telkens gememoreerde contract met de NS niet was opgenomen dat er geen parallelle verbindingen zouden mogen bestaan. In de afgelopen week is er een goed nieuw plan gekomen. Daarin wordt echter wel weer gesteld dat het noodzakelijk is de nieuwe doorgaande lijn naar Utrecht via Maarssen te laten rijden. De creativiteit is voldoende aan de orde geweest. Volgens D66 is er, indien het contract met de NS op een goede manier wordt geïnterpreteerd, geen enkele noodzaak een lijn zowel op Breukelen als op Maarssen te laten aansluiten.

Het is van belang de geboden mogelijkheden leiden tot een goed OV voor de Vechtstreek. Een doorgaande lijn 120 die niet eindigt bij Maarssen NS, maar doorrijdt naar Utrecht Centraal juicht D66 toe; uiteraard wel met aansluiting op Breukelen station zodat aan de afspraken met NS invulling wordt gegeven. Dat brengt D66 tot de volgende vragen.

- Wat is de reden dat in het gisteren ontvangen memo en de zojuist gehouden presentatie een doorgetrokken lijn via Maarssen station wordt geleid?
- Zijn GS bereid het door D66 voorgestelde alternatief als voorkeursvariant te bespreken met BRU en Connexxion? De achterliggende gedachte is dat de NS geen risico loopt omdat zij conform het contract de frequentie van de treinen mag verlagen van 4 naar 2 keer per uur indien er minder dan 75 reizigers in de trein zitten.
- Zijn GS met D66 van mening dat de voorgestelde financiële regeling voor de reizigers van buslijn 140 minimaal moet gelden tot de overstapkosten bij invoering van de OV-chipcard zijn geminimaliseerd?

Desgevraagd door mevrouw Bodewitz antwoordt spreker dat D66 lijn 140 wel wil laten aantakken op station Breukelen, omdat vanaf het begin bekend is dat bij de invoering van Randstadspoor de parallelle verbinding naar Utrecht niet in stand kon worden gehouden.

De heer Ekkers zet uiteen dat GS de behoefte om tot een goed OV al heel lang nastreeft. De invoering van Randstadspoor is een van de maatregelen die ertoe zal leiden dat meer mensen van het OV gebruik gaan maken. Het is ook onomstreden dat Randstadspoor een goede ontwikkeling is. Vanaf het moment dat in 2006 hierover afspraken werden gemaakt, was duidelijk dat dit niet voor iedereen een verbetering zou betekenen. Het streven is erop gericht de nadelige effecten in alle redelijkheid op te lossen, zodat ook die mensen van het OV

gebruik blijven maken. De gewijzigde route van lijn 122 is daar een voorbeeld, alsmede de voorstellen met betrekking tot de tariefacties en het aan elkaar verbinden van de buslijnen 120/34.

In beginsel zijn de tariefacties tijdelijk. Ze moeten echter in ieder geval zo lang zijn, dat de mensen wel van het OV gebruik blijven maken. Duidelijk moet zijn dat met elkaar moet worden gezocht naar mogelijkheden om het OV voor iedereen beter te maken.

Overigens zullen tariefacties blijvend worden ingezet op het moment dat ze nuttig en noodzakelijk zijn.

Spreker is bereid gesprekken aan te gaan met de NS.

De regiotaxi heeft een belangrijke functie. De regiotaxi draait weliswaar op een begroting, maar dat wil niet zeggen dat de regiotaxi op het moment dat de begroting dreigt te worden overschreden wordt stopgezet. De regiotaxi zal gewoon blijven functioneren.

Spreker onderschrijft dat een tijdige bereikbaarheid van station Breukelen van belang is evenals de wijze hoe omgegaan wordt met de situatie indien bussen overbevolkt raken.

Medio december gaat de provincie aan de gang met de nieuwe concessies. Connexxion heeft op grond van allerlei onderzoeken een goed voorstel gedaan. Er wordt met de buslijnvoering derhalve rekening gehouden met het aanbod van reizigers. Mocht het echter zo zijn dat bussen overbevolkt zijn, dan zal de provincie met Connexxion in gesprek gaan over de mogelijkheid een bus extra te laten rijden.

Er zijn onderzoeken gedaan naar de vraag of snel OV gewenst is. Uit de onderzoeken is gebleken dat diegenen, die gebruiken maken van OV in de eerste plaats van belang vinden dat de bus komt en dat hij op tijd rijdt; op de tweede plaats staat de snelheid; op de derde plaats het comfort en pas op de vierde plaats komt de prijs.

Naar aanleiding van een desbetreffende opmerking van de heer Bersch benadrukt spreker dat een goed OV gediend is met snelheid. Indien dat tot gevolg heeft dat er voor sommige reizigers nadelen ontstaan, moet worden getracht deze zoveel mogelijk te compenseren.

Spreker onderschrijft dat het streven erop gericht moet zijn mensen uit de auto in het OV te krijgen. Vandaar ook de tariefacties.

De OV-chipcard heeft nog veel kinderziekten. Deze kinderziekten zijn mede de aanleiding dat de reizigersorganisaties uit het overleg met de staatssecretaris zijn gestapt. Afsproken is dat in de regio's Rotterdam en Amsterdam wordt doorgegaan met de OV-chipcard en de strippenkaart wordt afgeschaft. Indien dit goed blijkt te functioneren zullen de provincies de OV-chipcard vervolgens binnen 1 jaar invoeren. Op dat moment kan in de bus en de trein van dezelfde kaart gebruik worden gemaakt en zullen met de NS veel makkelijker, dan nu met de strippenkaart, afspraken kunnen worden gemaakt over tarifiering, overstappen, e.d.

Voor de meest kwetsbare reizigers zal getracht moeten worden wat meer maatwerk neer te leggen met de bussen en te zorgen dat de regiotaxi goed functioneert.

Spreker is bereid na te gaan of wellicht meer verbindingen tussen buslijnen van de provincie en het BRU tot verbetering van het OV kunnen leiden. Overigens zijn in de concessies al afspraken gemaakt dat sommige bussen van het BRU in het gebied van de provincie rijden en v.v. omdat dit in de lijnvoering handiger bleek te zijn. Er wordt goed met het BRU samengewerkt, omdat GS de mening delen dat het de reiziger niet uitmaakt of ze in een bus zitten van de provincie of van het BRU. Het is van belang dat op de meest eenvoudige, comfortabele manier met zo min mogelijk overstappen kan worden gereisd.

Buslijn 120 stopt in Maarssen omdat dit in de concessie van het BRU op dit moment de startplek is. Op grond van de thans gecreëerde oplossing moet hierover overleg plaatsvinden met het BRU.

Desgevraagd door de heer Bersch antwoordt spreker dat het BRU een concessie is aangegaan voor 2,5 jaar. Voorsnog kunnen alleen voor die periode met het BRU afspraken worden gemaakt. Indien een en ander goed blijkt te functioneren kan spreker zich wel voorstellen dat

het BRU die afspraken opnieuw in de concessieaanvraag voor de nieuwe periode worden neergelegd.

Desgevraagd door heer Hoefnagels bevestigt spreker bereid te zijn de voor- en nadelen te bezien van het stoppen van lijn 120 bij station Maarssen. Indien de stop bij station Maarssen geen extra voordelen biedt, is spreker bereid hierover overleg te voeren met het BRU. Spreker deelt mede dat al enkele maanden geleden een start is gemaakt met het creatief denken over mogelijkheden om de eventuele nadelige effecten van de invoering van Randstadspoor op te lossen. Die lijn zal worden voortgezet, hetgeen ook voor lijn 140 geldt. Spreker zegt tot slot toe de commissie op de hoogte te zullen houden van nieuwe ontwikkelingen.

Om de feederende functie vanuit Breukelen te vergroten geeft de heer Fastl als suggestie mee buslijn 226 door te laten rijden tot de voormalige eindhalte van lijn 143.

De voorzitter concludeert dat in het kader van de busverbinding Breukelen nog een aantal acties zal worden ingezet. Toegezegd is dat de commissie op de hoogte zal worden gehouden van nieuwe ontwikkelingen.

Spreker bedankt tot slot de insprekers voor hun inbreng en alle belangstellenden voor hun komst.

7. Busverbinding Abcoude

De heer Landman memoreert dat naar aanleiding van de discussie in de vorige vergadering thans aan de commissie inzicht wordt gegeven in de kosten die het aantakken van de bussen op station Abcoude met zich meebrengt en de visie van ROCOV over de wenselijkheid daarvan. Er vanuit gaande dat sprake is van reëel ingeschatte kosten acht de ChristenUnie deze schrikbarend hoog. Daarbij komt dat ROCOV aangeeft geen meerwaarde ziet in het aantakken van de bussen op station Abcoude. Op grond van voornoemde informatie sluit de ChristenUnie zich aan bij het standpunt van GS niet aan te takken op station Abcoude.

De heer Van de Lagemaat sluit zich aan bij het betoog van de ChristenUnie.

De heer Konijnenbelt zet uiteen dat het CDA de situatie ter plekke heeft bekeken en besproken. Gevoelsmatig is het CDA er voorstander van de bussen te laten aantakken op station Abcoude. Op grond van de feitelijke informatie die thans voorligt komt het CDA echter tot de conclusie dat niet moet worden aangetakt op station Abcoude.

Wel hecht spreker eraan op te merken dat het CDA zich niet aan de indruk kan onttrekken dat de cijfers naar die conclusie toe zijn geredeneerd. Het verbaast het CDA dat een extra reistijd van 3 min zoveel kosten met zich meebrengt.

Mevrouw Blom merkt op dat de PvdA op het standpunt staat dat de handtekeningen die zijn afgeleverd serieus moeten worden genomen evenals de oproep vanuit het bestuur van de gemeente richting de provincie om de bussen te laten aantakken op station Abcoude.

De PvdA acht de gepresenteerde kosten erg hoog en zou dit graag vergeleken willen zien met andere vergelijkbare situaties.

Voorts valt op dat in het geval van Breukelen in de redenering juist op de aantakking op station Breukelen wordt aangestuurd en ten aanzien van Abcoude het tegenovergestelde het geval is. Dat wekt de indruk dat geen sprake is van consistentie in de redenering.

Indien de financiële feiten kloppen staat PvdA, mede gezien de visie van ROCOV, op het standpunt dat de bussen niet moeten aantakken op station Abcoude. Op dit moment heeft de

PvdA echter nog twijfels over de juistheid van de financiële feiten op grond waarvan zij thans nog geen definitief standpunt kan innemen.

Mevrouw Lamers deelt mede dat de VVD op basis van het voorliggende stuk van mening is dat de aantakking op het station Abcoude te duur is en niet zoveel meerwaarde oplevert als in eerste instantie werd gedacht. Op grond van het vorenstaande sluit de VVD zich aan bij het standpunt van GS de bussen niet aan te laten takken op station Abcoude.

De heer Roos deelt mede dat Mooi Utrecht op het standpunt staat dat de bussen wel moeten aantakken op station Abcoude. Vanuit Abcoude liggen dringende oproepen van het gemeentebestuur, de Ouderenbond, vele burgers om bussen via het station te laten lopen. Het is niet uit te leggen dat bij Breukelen juist wordt aangestuurd op het aantakken van de bus op het station en bij Abcoude het tegenovergestelde het geval is.

Mobiliteit is één van de grootste problemen in deze provincie. Er zal alles aan moeten worden gedaan de mensen niet weer in de auto te jagen, maar hen juist eruit te halen. Dit kan o.a. worden bewerkstelligd door het organiseren van een goed, fijnmazig OV, ook in de achterlanden. Dat dit kosten met zich meebrengt, mag geen reden zijn dit niet te bewerkstelligen.

Gegeven het feit dat de infrastructuur geheel is aangelegd in Abcoude, Mooi Utrecht niet overtuigd is van de betrouwbaarheid van de voorliggende berekeningen, voorspellingen over reizigersdalingen niet tellen, maar goede OV verbindingen wel overtuigen, pleit Mooi Utrecht er met nadruk voor tenminste lijn 126 aan te laten takken op het station Abcoude.

De heer Bersch deelt mede dat de SP zich in grote lijnen aansluit bij het betoog Mooi Utrecht. De SP is er niet van overtuigd dat het aantal reizigers met tientallen afneemt indien sprake is van 3 min extra reistijd, hierdoor een extra bus zou moeten worden aangeschaft en extra chauffeurs zouden moeten worden ingezet.

De SP wil eerst overtuigd worden dat het financiële plaatje klopt alvorens een oordeel uit te spreken.

De heer Fastl deelt mede dat GroenLinks zich aansluit bij het wantrouwen dat wordt geuit ten aanzien van de cijfers, mede gelet op het feit dat de bussen in dezelfde richting door kunnen blijven rijden. Mocht echter worden besloten dat de bussen niet aantakken op station Abcoude geeft GroenLinks in overweging te bekijken of buurtbussen wellicht een oplossing kunnen bieden, zodat geen reizigers van het OV verloren gaan.

De heer Hoefnagels deelt mede dat ook D66 grote twijfels heeft ten aanzien van de kosten die Connexxion voorspiegelt. Dat laat echter onverlet dat D66 haar standpunt handhaaft dat het ook in geval van lagere kosten niet verstandig is aan te takken op station Abcoude, omdat het niet noodzakelijk is. De vergelijking met Breukelen gaat wat D66 betreft mank.

De heer Ekkers memoreert dat naar aanleiding van de discussie in de vorige vergadering is afgesproken de vervoerder en de reizigersorganisatie te raadplegen. De kosten acht spreker niet in de eerste plaats van belang. Indien het aantakken op station Abcoude een aanzienlijk beter OV-product oplevert, zou dit een reden kunnen zijn hiertoe toch te besluiten. Het advies van ROCOV is in zijn visie echter volstrekt duidelijk.

De heer Bersch merkt op dat de reizigers aangeven het wel te willen. Er is een rekenmodel dat zegt dat zij dat niet willen.

De heer Ekkers merkt op dat ROCOV een officieel adviesorgaan is van de provincie, waarin alle belangenorganisaties zijn vertegenwoordigd. ROCOV pleit ervoor vast te houden aan de concessie.

Het kostenstaatje is opgesteld door Connexxion. Spreker ziet geen belang voor Connexxion om geen betrouwbare cijfers te verstrekken. Op grond van de thans voorliggende informatie handhaven GS hun voorstellen de bussen niet te laten aantakken op station Abcoude. Naar aanleiding van een desbetreffende opmerking van de heer Roos antwoordt spreker dat 80% van de reizigers wil doorrijden en er derhalve nadeel ondervindt indien op het station wordt aangetakt.

De heer Bersch onderschrijft dat, indien de voorliggende financiële cijfers kloppen, niet moet worden aangetakt op station Abcoude. Het merendeel van de commissie heeft echter uitgesproken dat sterke twijfels te hebben of deze gegevens wel kloppen. Spreker pleit ervoor meer inzicht te geven in de cijfers.

De heer Fastl memoreert zijn suggestie ten aanzien van de buurtbus.

De heer Ekkers begrijpt het wantrouwen van de commissie ten aanzien van de cijfers van Connexxion niet.

Naar aanleiding van een desbetreffende opmerking van de heer Bersch wordt van ambtelijke zijde toegelicht dat geen antwoord kan worden gegeven op de vraag of de cijfers van Connexxion al dan niet betrouwbaar zijn. Wel heeft de provincie inzicht in de wijze waarop een en ander werkt in het OV. Het kan inderdaad zo zijn dat voor enkele minuten extra reistijd extra materieel moet worden ingezet, hetgeen ook gevolgen heeft voor de chauffeursdiensten. In dit geval pakt dat uit in een behoorlijke stijging van de kosten. Er zijn geen redenen te twijfelen aan de cijfers.

De heer Ekkers merkt op dat de situatie Breukelen niet kan worden vergeleken met de situatie Abcoude. In het geval van Breukelen is sprake van veranderingen, terwijl het in Abcoude gaat om een bestaande situatie. Dat wil niet zeggen dat niet kan worden gekeken naar verbeteringen. In die zin zegt spreker toe de suggestie over de buurtbus te zullen meenemen.

7a. Proces A12 Salto

De voorzitter geeft in eerste instantie het woord aan de insprekers.

Mevrouw Kluit, namens de NMU, memoreert dat de NMU voor de zomer schriftelijk richting de commissie zorgen heeft geuit over de procedure en de inhoud met betrekking tot A12 Salto. GS hebben vervolgens een procedure beschreven, die de zorgen van de NMU echter niet geheel wegnemen. GS geven duidelijk aan dat de besluitvorming thans niet bij de provincie plaatsvindt, maar bij de gemeente. GS hebben een voorkeur voor de aansluiting Rijsbruggerwegtracé; de gemeente Houten heeft ook al een standpunt bepaald, maar Bunnik nog niet. Om Bunnik tegemoet te komen worden nog twee onderzoeken uitgevoerd t.w. de oostelijke ontsluiting van Houten (N410); het andere onderzoek heeft te maken met de situatie in Bunnik zelf. De NMU staat op het standpunt dat of in de MER een aantal varianten ontbreekt of de onderzoeken niet veel zullen opleveren. In het eerste geval zouden GS en Houten nog geen standpunt naar buiten moeten brengen, omdat zij hiertoe niet over voldoende informatie beschikken.

Ter zake van de nWro wordt gerept over een provinciaal belang, waarmee door de provincie wat kan worden gedaan. Het provinciale belang wordt thans alleen gerelateerd aan het bereikbaarheidsprobleem. De provincie heeft wat de NMU betreft echter meer belangen in het gebied ten noorden van Houten t.w. het groen- en recreatieve belang. Fort Vechten en Nieuw Wulven worden daar juist ontwikkeld om het recreatiepotentieel in het gebied te vergroten. Straks wordt Rijnenburg gebouwd, waarmee het open gebied ten zuidwesten van Utrecht ook verdwijnt. Daarmee wordt het des te belangrijker te investeren in het gebied ten zuidoosten van Utrecht.

De NMU heeft in de brief voor de zomer ook aangegeven dat Houten in verband met de bereikbaarheid een duidelijk belang heeft in het kader van een nieuwe aansluiting op de A12, maar dat heel goed moet worden bekeken of dat ook een provinciaal belang is. De provincie zal moeten bepalen wat het provinciaal belang in dat gebied is zowel voor het landschap en de recreatie als voor de bereikbaarheid, zodat – wanneer de gemeenten Bunnik en Houten eventueel met een gezamenlijk voorstel komen – kan worden bepaald of de provincie moet reageren met een zienswijze dan wel een inpassingplan.

Voorts pleit de NMU ervoor dat de provincie wacht met het uitspreken van een voorkeursvariant totdat alle onderzoeken gereed zijn en ook in een breed scala zijn afgewogen. De Centrumplannen van Nieuwegein hebben bijvoorbeeld ook consequenties voor de verkeersdruk in dat gebied. Het zou de moeite waard zijn die ook mee te nemen.

De NMU staat op het standpunt dat de thans voorliggende MER niet compleet is. Niet alleen voor wat betreft het aantal varianten, maar ook voor wat betreft de wijze waarop die varianten worden beschreven. Er zou meer inzicht moeten worden gegeven in wat het aan voertuigverlies oplevert, hoeveel automobilisten al dan geen winst hebben de aanleg van een bepaalde variant. Thans wordt in de MER nagenoeg alleen gesproken over het percentage bereikbaarheid of het percentage minder voertuigverliesuren. Dat zegt eigenlijk niets; 30% winst voor de auto's uit Houten en 10% verlies voor de A12 kan betekenen dat op de A12 vele malen meer automobilisten worden gehinderd dan dat het iets oplevert in aantallen voor de Houtenaren.

De heer Visser, namens 'Bunnik let op uw saeck', leest zijn bijdrage voor. De bijdrage is als bijlage 7. Bij het verslag gevoegd. Korthedshalve zij verwezen naar de inhoud.

De voorzitter bedankt de insprekers voor hun inbreng en stelt het onderwerp vervolgens inhoudelijk aan de orde.

Mevrouw Bodewitz memoreert dat over dit onderwerp al veel documenten zijn verschenen die bij de PvdD veel vragen oproep. Door o.a. de NMU en 'Bunnik let op uw saeck' is een aantal nadelen genoemd ten aanzien van het Rijsbruggerwegtracé (voertuigverliesuren, doorsnijding van het open landschap). Geïnformeerd wordt of GS deze nadelen erkent. Voorts informeert spreker hoe GS staan tegenover het door de NMU aangedragen alternatief en of het klopt dat de keuze voor het Rijsbruggerwegtracé in tegenstrijd is met het Streekplan.

De heer Bersch deelt mede dat de SP zich in grote lijnen aansluit bij de bezwaren en vragen van de insprekers.

De heer Fastl deelt mede dat ook GroenLinks zich aansluit bij de vragen en de zorgen die de insprekers naar voren hebben gebracht.

In de vorige vergadering overheerste de sfeer dat Bunnik een vertragende factor was in dit proces. Spreker hecht er in deze aan op te merken dat de onderzoeken ter zake van Bunnik in opdracht van de Stuurgroep plaatsvinden. Het verheugt GroenLinks dan ook dat in het voorliggende stuk wordt aangegeven dat op dit moment voor GS geen aanleiding is om te overwegen zelf een inpassingplan op te stellen.

Gelet op het feit dat GS aangeven dat de provincie geen formele rol heeft in de MER-procedure bevreedt het GroenLinks dat GS al een voorkeur hebben uitgesproken voor het Rijsbruggerwegtracé. Dit wekt de indruk dat de uitkomst van de nog lopende studies niet van belang zijn. Indien uit de studies naar voren komt dat de Rijsbruggerwegtracé een minder gewenste variant is, is de vraag of dat nog van invloed is op het door GS ingenomen standpunt.

In het kader van het mobiliteitsbeleid is doorstroming leidend. Zichtbaar is dat het Rijsbruggerwegtracé niet voor een betere doorstroming zal zorg dragen. Met name van de VVD-fractie wordt hierop een reactie gevraagd.

De aansluitingen op de A27 en de A12 worden opgewaardeerd om de doorstroming vanuit Houten te bevorderen. Deze aspecten zijn echter weer niet meegenomen in de MER. De vraag leeft of dit geen effecten heeft op de beoordeling van het Rijsbruggerwegtracé. Dit staat overigens los van het feit dat GroenLinks nog steeds op het standpunt staat dat doorkruising van het landelijk gebied niet aan de orde zou moeten zijn.

GroenLinks plaatst een grote kanttekening bij de vraag of het project wel zal kunnen worden uitgevoerd voor de termijn waarop nog aanspraak kan worden gemaakt op de BOR-gelden. Spreker heeft echter ook vernomen dat de BOR-gelden zijn bedoeld voor specifieke doeleinden en als zodanig beschikbaar blijven voor dit project ook als dit later dan de gestelde termijn wordt uitgevoerd. Verzocht wordt om een nadere toelichting.

De heer Konijnenbelt memoreert dat in het voorliggende memorandum staat dat de financiering van dit project voor een belangrijk deel plaatsvindt via het BOR-fonds, waaraan de voorwaarde zit gekoppeld dat projecten voor het einde van 2010 dienen te zijn uitgevoerd. Dit wekt de indruk dat voorgestaan wordt procedures te forceren, omdat anders deze gelden worden misgelopen. Verzocht wordt om een nadere toelichting.

Met betrekking tot het belang van de provincie informeert spreker hoe deze aansluiting zich verhoudt tot de pakketstudies.

Mevrouw Lamers deelt mede dat de VVD zich aansluit bij de vragen van voorgaande sprekers. In de richting van GroenLinks merkt spreekster op dat die auto's er zijn in Houten en nu ook over de A12 moeten, zij het via een omweg. De VVD verwacht dat het autoaantal op de A12 niet veel anders zal worden. Indien veel huizen worden gebouwd, zoals in Houten het geval is, zal dat verkeer moeten worden afgevoerd.

De heer Hoefnagels deelt mede dat D66 zich in grote lijnen aansluit bij het betoog van GroenLinks.

De heer Van de Lagemaat begrijpt dat het NMU ervoor pleit de problematiek te verheffen tot provinciaal belang. Indien de provincie zelf een inpassingplan zou opstellen is de vraag of het project wel voor 2010 is afgehandeld zodat de financiering is gegarandeerd. Indien dit niet het geval is, is de vraag of het project betaalbaar is.

De heer Landman deelt mede dat de ChristenUnie zich aansluit bij de vragen van de NMU.

Mevrouw Blom deelt mede dat de PvdA dit een lastig onderwerp vindt, omdat het uit een wat verder verleden afkomstig is. Bovendien is het BRU verantwoordelijk. De PvdA stelt vast dat in de MER het nadeel van de verdeling tussen het BRU en het provinciaal gebied duidelijk tot uiting komt. In de MER zijn voor wat betreft de toestroom van het verkeer exact de grenzen van het gebied van het BRU gevolgd. Geïnformeerd wordt of ook is gekeken naar de invloeden van buiten die grenzen. De PvdA onderschrijft het belang van de BOR-gelden. Vooralsnog staat de PvdA op het standpunt dat een en ander onder de verantwoordelijkheid van het BRU valt. Indien het BRU er niet uit komt, ligt er een rol van de provincie waarbij de PvdA ervoor pleit PS hierbij te betrekken.

De heer Ekkers merkt op dat op het moment dat dit onderwerp bij de provincie terugkomt dit ook een zaak is van PS. Wat thans voorligt betreft slechts een stand van zaken en geen voorstel. In het kader van de A12 Salto is een Stuurgroep ingesteld, waarvan de provincie deel uitmaakt. De Stuurgroep wordt getrokken onder verantwoordelijkheid van het BRU. In de Stuurgroep wordt gekeken naar de effecten die het Rijsbruggerweg- dan wel een ander tracé met zich meebrengen.

Spreker memoreert dat in het verleden, op het moment dat Houten een groeistatus kreeg, met het Rijk de afspraak is gemaakt dat Houten ontsloten zou gaan worden. Daaraan moet nog steeds uitvoering worden gegeven.

In de MER is een aantal tracés tegenover elkaar afgewogen. In het MER-proces speelt de provincie geen formele rol.

In het voorliggende stuk staat dat Houten inmiddels een tracébesluit heeft genomen; Bunnik nog niet. Bunnik plaatst de A12 Salto in een wat breder kader (de problematiek Koelaanen de oostelijke ontsluiting van Houten). GS staan in deze op het standpunt dat het goed is naar het totaal te kijken zolang dit geen belemmerende, vertragende, werking heeft op de ontsluiting van Houten. De strekking van het voorliggende stuk is dat GS vooralsnog een afwachtende houding innemen, maar dat er een moment kan komen dat de provincie een actievere rol moet kan spelen.

Dat Houten wordt ontsloten is een provinciaal belang, maar niet in de zin van de nWro.

De heer Kloppenborg onderschrijft dat op grond van het Streekplan kan worden gesteld dat de ontsluiting van Houten een provinciaal belang is. Dat wil echter niet zeggen dat het provinciaal belang een bepaald tracé is. Het provinciaal belang is dat er in algemene zin een oplossing komt voor de problematiek van de ontsluiting. In het Streekplan, evenals in de Beleidslijn in het kader van de nWro, staat echter ook een ander, belangrijk, provinciaal belang genoemd nl. dat open landschappen niet onnodig moeten worden doorsneden door nieuwe infrastructuren.

De heer Ekkers onderschrijft, dat dit niet onnodig moet gebeuren.

De BOR-gelden moeten voor eind 2010 worden uitgegeven. Het is niet zo dat deze gelden automatisch tot bijvoorbeeld 2014 blijven staan; het is echter ook niet zo dat de BOR-gelden automatisch wegvallen indien het project niet voor eind 2010 wordt uitgevoerd. Indien het laatste het geval is zullen partijen tijdig hierover in overleg moeten treden met het Rijk.

Mevrouw Bodewitz informeert of de voorkeursvariant van nu al dan niet in strijd is met het Streekplan. De heer Kloppenborg licht op verzoek van de heer Ekkers toe dat het Streekplan en de Beleidslijn in het kader van de nWro in de eerste plaats aangeven dat een provinciale infrastructuur van provinciaal belang kan zijn maar dan niet specifiek één tracé maar één van de oplossingen. In de tweede plaats dient gekeken te worden naar de formulering dat open landschap in principe niet onnodig moet worden doorsneden door nieuwe infrastructuur.

De voorzitter gaat er vanuit dat op het moment PS voor een definitieve keuze moeten bepalen dit goed zal zijn uitgezocht.

De heer Fastl memoreert zijn opmerking over de voorkeur die GS hebben uitgesproken voor het Rijsbruggerwegtracé in relatie tot het feit dat de provincie op dit moment geen formele rol in dit proces vervult.

In de vorige vergadering heeft gedeputeerde Ekkers gezegd dat zowel de provincie, de gemeente Houten als B&W van de gemeente Bunnik voor het Rijsbruggerwegtracé hebben gekozen'. B&W Bunnik heeft op dat moment zeker niet voor dat tracé gekozen aangezien het College nog niet beschikte over een mandaat; er was derhalve wellicht sprake van een voorkeur maar niet van een specifieke keuze.

Voorts stelde gedeputeerde Ekkers in de vorige vergadering dat de gemeente Bunnik een aantal zaken aan elkaar tracht te koppelen hetgeen het traject vertraagt. Ook dat ligt genuanceerder. Spreker hecht er in deze aan op te merken dat al in de Startnotitie is afgesproken een en ander integraal aan te pakken. Mevrouw Lamers informeert welk traject GroenLinks dan wel voorstaat. Er moet iets gebeuren voor Houten. Er hebben al diverse studies plaatsgevonden.

De heer Fastl kan zich voorstellen dat de Meerpaalvariant wellicht een alternatief is.

Mevrouw Lamers deelt mede dat de VVD op het standpunt staat dat het goed is de Pakketstudies af te wachten.

De heer Konijnenbelt memoreert zijn vraag of de Pakketstudies wellicht nog effect hebben op dit tracé.

De heer Hoefnagels deelt mede dat D66 er, mede naar aanleiding van het betoog van de insprekers, voor pleit een en ander nogmaals goed te bekijken.

De heer Van de Lagemaat deelt mede dat de SGP zich nog zorgen maakt over de BOR-gelden. Op grond van het globale tijdspad vreest de SGP dat uitvoering voor eind 2010 niet haalbaar is. De SGP pleit ervoor de BOR-gelden veilig te stellen.

De SGP deelt de mening niet dat het volgens het Streekplan verboden is nieuwe wegen aan te leggen. In de optiek van de SGP is de noodzaak aangetoond.

De heer Ekkers benadrukt nogmaals dat alle zaken in de Stuurgroep aan orde komen. De Stuurgroep begeleidt het proces. Daarin worden ook keuzes gemaakt. Spreker moest in de Stuurgroep een voorkeur uitspreken. Dat gold ook Bunnik. De vertegenwoordiger namens Bunnik heeft in diezelfde vergadering de voorkeur voor het Rijsbruggertracé uitgesproken.

De gemeenteraad van Bunnik koppelt een aantal zaken aan elkaar. Spreker zegt niet dat dit ten onrechte gebeurt; die zaken zullen ook bekeken moeten worden. Echter, indien men zaken aan elkaar blijft koppelen en de resultaten van het een afhankelijk stelt van de uitkomsten van het ander leidt het tot niets. De provincie bekijkt of zij Bunnik kan helpen bij het oplossen van de andere problemen. De effecten van de ontsluiting van Houten op de A12 worden in de Pakketstudies meegenomen.

De voorzitter sluit de discussie af met de conclusie dat dit onderwerp nog terugkomt in de commissie.

3. Rondvraag

De heer Kloppenborg informeert hoe hij de ontvangen informatie over de Pakketstudies m.n. het tijdschema moet plaatsen in relatie tot eerder opgegeven data.

Mevrouw Blom voegt hieraan toe dat de PvdA en GroenLinks hedenmorgen, alvorens deze informatie was ontvangen, hierover ook schriftelijke vragen hebben gesteld. Spreekster informeert of deze vragen conform haar verzoek zijn verspreid.

De heer Poort antwoordt dat hij de bijlagen niet kon openen. Indien dit nog relevant wordt geacht, zullen de vragen alsnog worden verspreid.

Mevrouw Blom antwoordt dat deze zeker relevant zijn. Spreekster informeert of het thans ontvangen pakket een antwoord is op de vragen die schriftelijk zijn gesteld.

De heer Ekkers geeft aan dat het schema niet zozeer afwijkt. Tijdens de studiereis naar Kopenhagen zal ook nog de nodige informatie worden verstrekt.

Desgevraagd door heer Kloppenborg bevestigt spreker dat de behandeling van de Pakketstudies is opgesplitst. Eerst zullen de no regret maatregelen, de planstudies en het basispakket worden besproken en vervolgens volgt een nadere verfijning in de verdere besluitvorming die daarna plaatsvindt.

De heer Kloppenborg deelt mede te hebben gelezen dat Minister Eurlings op alle N-wegen een maximum snelheid van 100 km/u wil invoeren en dat hij bovendien de meeste snelwegen in de Randstad standaard 2 x 4 baans of breder wil maken. Geïnformeerd wordt of GS hierin is gekend.

De heer Ekkers antwoordt dat hij hiervan op de hoogte is. Er is een rapport Mobiliteitsaanpak verschenen, waarin dit wordt genoemd. Er liggen echter nog geen concrete voorstellen of vragen richting de provincie in deze.

De heer Hoefnagels deelt mede, dat het geen N-wegen in de provincie Utrecht betreft.

Naar aanleiding van een desbetreffende opmerking van mevrouw Walta licht de voorzitter, onder verwijzing naar de Termijnagenda, toe dat het onderwerp Pakketstudies diverse keren is opgenomen w.o. de studiereis naar Kopenhagen en het extra werkbezoek op 17 november a.s. Daarnaast wordt nog een extra vergadering gepland, waarin alleen het onderwerp Pakketstudies aan de orde komt.

De heer Ekkers voegt hieraan toe dat GS voorstaan PS op een interactieve wijze te betrekken bij de Pakketstudies. Bekeken wordt of de werkwijze ter zake van de nWro wellicht een goede is. Spreker komt in deze bij de commissie terug met een concreet voorstel.

De heer Konijnenbelt informeert of de provincie een rol speelt bij de mogelijke fietsverbinding tussen Nieuwegein en Houten m.n. over de Plofsluis.

De heer Van Lopik antwoordt dat de provincie hierbij betrokken omdat het een regionale fietsverbinding zou worden. De provincie bekijkt of een en ander op de juiste manier kan worden ingepast. Daarover komt nog een voorstel in de commissie.

4. Termijnagenda

De voorzitter deelt mede dat de extra vergadering over de Pakketstudies plaatsvindt op 24 november a.s. Deze datum zal worden opgenomen in de Termijnagenda.

Naar aanleiding van een desbetreffende vraag van mevrouw Blom stelt de voorzitter voor dat de PvdA vooralsnog de beantwoording op haar vragen afwacht. Er vindt regelmatig overleg plaats met gedeputeerde Ekkers over de stand van zaken met betrekking tot de Pakketstudies en over de planning. Met de kennis van dit moment is 24 november a.s. is gereserveerd voor een extra vergadering over de Pakketstudies en 17 november a.s. voor een werkbezoek. Indien de beantwoording ertoe leidt dat het schema in de Termijnagenda moet worden aangepast, zal hiervoor worden zorggedragen. Mevrouw Bodewitz pleit ervoor de extra vergadering te verschuiven naar 17 november, omdat 24 november al behoorlijk vol zit (Randstad Urgent, Fractievoorzitterconvent, Commissie BEM, Commissie RGW).

De heer Poort deelt mede dat Randstad Urgent is verplaatst naar 17 november a.s.

5. Verslag commissie Milieu, Mobiliteit en Economie 1 september 2008

Het verslag wordt conform vastgesteld.

8. Presentatie Milieu en Gezondheid

In verband met de tijd wordt de presentatie op voorstel van de voorzitter uitgesteld tot de volgende vergadering.

TER KENNISNEMING

9. Overdracht bruggen (kunstwerken) in niet provinciale wegen; stand van zaken

10. Haalbaarheid aanwijzing stiltegebied Den Treek: uitvoering PMP

De heer Kloppenburg deelt mede dat GroenLinks schriftelijke vragen zal indienen en afhankelijk van de beantwoording wellicht zal worden verzocht om agendering.

11. Jaarrekeningen 2007 van de Utrechtse Recreatieschappen

12. Kader t.b.v. Collegeprogramma Uitgaven 2008 – 2011 Mobiliteit

13. Bestedingsplan Brede Doeluitkeringen Verkeer en Vervoer 2009 (BDU 2009)

14. Sluiting

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