

**Concept verslag van de vergadering van de commissie Wegen, Verkeer en Vervoer uit provinciale staten d.d. 18 november 2002.**

**Aanwezig:** mw. drs. R.C.M. Stadhouders (voorzitter), mw. mr. M.N. Kallen-Morren (portefeuillehouder), hr. J. Binnekamp, jhr. J.S. de Ranitz, hr. K.M.J. Dircksens, hr. mr. drs. F.Th.M. Rohof, hr. drs. G.H. Terpstra, hr. E. Jongsma, mw. N.C. Wuurman, hr. drs. J.Ph. Overbeek, hr. M. van der Kolk, hr. ir. M.W. van de Sande, hr. W.H.A. Winter, mw. Th. de Wit, hr. M. van de Groep, hr. M.F. van Leeuwen en hr. ir. B.A. Witteman.

**Afwezig:** mw. drs. N. Fotinos, hr. A. Stein, mw. drs. F. Bont en hr. drs. W.M. van der Poel,

**Ambtelijke**

**delegatie:** hr. ir. P.J.M. Kuypers (secretaris), hr. ing. H.H. Kok, hr. ing. G.W. Lambers, hr. dr. G.P. de Gunst, ing. P.W. Snoeren en mw. I.M.H. Witjes (verslag).

**1. Opening, mededelingen en ingekomen stukken**

De **voorzitter** opent de vergadering, heet de aanwezigen welkom op deze externe vergaderlocatie (Mobilion) en meldt welke leden verhinderd zijn deze vergadering bij te wonen.

**Mededelingen**

Conform het programma voor vandaag zal het officiële vergadergedeelte een half uur duren. Na 2 korte presentaties vertrekt de commissie per bus. Aan het eind van de middag komen we terug in het Mobilion waar een afsluitende borrel plaatsvindt.

**Uit te reiken stukken**

- Notitie "actiepunten handhaving en veiligheid voor WVV"
- Notitie "stand van zaken GDU-plus"

**Beleidsmededelingen door gedeputeerde Kallen**

Inzake de afhandeling van de toezegging testresultaten van "lichten in de lucht" merkt spreekster op dat de heer Terpstra waarschijnlijk doelde op het project "Slim rijden"; een proef van RWS op RW A1 tussen Apeldoorn en Arnhem. Doel van dit project is het voorkomen van files door detectie van aantallen auto's en de snelheid van deze auto's. Zodra de snelheid te veel zakt gaat een aantal wegvakken terug een snelheidadvies gelden dat roodomrand op de DRIP's zichtbaar wordt gemaakt. De controle/ handhaving van deze snelheid geschiedt door middel van "trajectcontrole" waarbij de lengte en de plaats van het "traject" kan worden ingesteld.

Probleem hierbij was dat zodra automobilisten een advies zagen branden dachten dat de snelheid werd gecontroleerd d.m.v. camera's Resultaat: iedereen gaat op de rem staan en er ontstaat een file, hetgeen je juist probeert te voorkomen. Rijkswaterstaat heeft dit kortgeleden aangepast en nu gaat het beter. Het evaluatierapport over dit project verschijnt pas in maart 2003; de tussentijdse evaluatie gold alleen metingen en het succes tot dusverre.

**2. IPO-aangelegenheden**

Geen bijzonderheden.

**3. Concept verslag van de vergadering van 28 oktober 2002**

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

De heer **Floor** maakt gebruik van het spreekrecht en merkt op dat hij de vraag van de heer Jongsma over het pijlerproject A28 én het antwoord daarop mist in het verslag. De heer **Kuypers** (secretaris) zegt toe dit na te gaan.

In artikel 70 Reglement van orde provincie Utrecht 1998 staat: Van de vergaderingen van de commissie wordt een beknopt verslag gemaakt. Het concept-verslag wordt binnen vijf werkdagen

aan de commissieleden verzonden. *Indien er binnen tien dagen geen wijzigingsvoorstellen worden ingediend door de leden of plaatsvervangende leden, wordt het verslag geacht te zijn vastgesteld.* Zijn er op het concept-verslag wel wijzigingsvoorstellen ingediend, dan vindt de vaststelling van het verslag plaats tijdens de eerstvolgende commissievergadering.

#### **Lijst van toezeggingen verslag 28 oktober jl.:**

- Agenderen Stand van zaken overdracht provinciale weg N230 aan gemeente Utrecht: *toezegging dat dit punt geagendeerd wordt voor vergadering 16-12 wordt niet gehaald; stand van zaken wordt uitgedeeld in vergadering van januari.*
- Commissie regelmatig op de hoogte houden van de ontwikkelingen omtrent Randstadspoor: *blijft staan.*
- Toezenden IPO-standpunt inz. voornemens Rijksbegroting 2003: *is afgehandeld.*
- De gedeputeerde brengt de door de commissie geuite zorgen over het UMP onder de aandacht van PS: *is afgehandeld.*
- Toezenden IPO-intentieverklaring toegankelijkheid OV: *is afgehandeld.*
- Voor excursie toesturen schriftelijke tussenstand van zaken A12-west over het overleg met alle overheden in het gebied: *is afgehandeld.*
- De testresultaten van “lichten in de lucht” opvragen bij Rijkswaterstaat en met een conclusie hierop van Rijkswaterstaat ter beschikking van de commissie stellen: *is afgehandeld.*

#### **TER ADVISERING**

##### **4. Werkplan ROV 2003**

De heer **Overbeek** (PvdA) stemt in met voorliggend voorstel. Hij merkt op dat het, met name voor de verkeersveiligheid, van belang is dat er contact wordt gelegd met en gebruik wordt gemaakt van de kennis van gemeenteambtenaren.

Aangegeven wordt dat er minder aandacht besteed wordt aan verkeershandhaving. Mevrouw **De Wit** (D66) vraagt de prioriteitstelling nader te onderbouwen.

De heer **Witterman** (SP) merkt op dat door ziekteverzuim er een aantal taken niet uitgevoerd kunnen worden. Hij vraagt wat de dienst WVV daar aan gaat doen.

De heer **Winter** (GroenLinks) stemt in met het voorstel. Het project Rijvaardigheidsritten voor ouderen vormt de aanzet om in gemeenten activiteiten structureel te organiseren. Spreker vraagt op welke wijze de gemeenten worden benaderd om dit te organiseren.

De heren **Van de Groep** (ChristenUnie), **Jongsma** (CDA) en **De Ranitz** (VVD) sluiten zich aan bij de opmerking van de heer Witterman.

Mevrouw **Kallen** onderschrijft het belang van de samenwerking met gemeenten. Voorgestelde projectmatige aanpak betekent ook een versterking van de ondersteuning van gemeenten. Er blijft aandacht voor verkeershandhaving. Het ROV zal zich in 2003 echter meer aandacht besteden aan de verschillende facetten van permanente verkeerseducatie. Anders gezegd: meer inzet plegen op proactieve en in mindere mate op repressieve zaken.

De heer **Snoeren** merkt op dat de onderuitputting deels een relatie heeft met de vacatureruimte bij het ROV. Daarnaast geeft hij aan dat het ROV afhankelijk is van partners (organisaties als de Fietzersbond en 3VO). In 2001 en 2002 is 3VO geconfronteerd met problemen op personeelsgebied. Gevolg hiervan is dat de helft van projecten die 3VO zou uitvoeren niet of in mindere mate worden uitgevoerd. Door het stellen van kaders en de instelling van programmacommissies (die bepalen welke projecten er worden uitgevoerd) wordt dit probleem ondervangen. Door het instellen van programmacommissies, waarin in belangrijke mate gemeenten participeren, wordt het ROV minder afhankelijk van de andere participanten. Gemeenten hebben inmiddels positief gereageerd op deze nieuwe projectmatige aanpak van het ROV.

De **commissie** stemt in met het voorliggende voorstel en kent aan het statenvoorstel *Werkplan ROV 2003* (PS2002WVV06) de kwalificatie “sterstuk” toe.

## 5. Voorziening Beheer en onderhoud wegen (egalisatiefonds)

Voorafgaand aan de behandeling van dit agendapunt wordt een aangepast behandelingsvoorstel uitgereikt. De **voorzitter** stelt voor de agendapunten 5 en 6 gezamenlijk te behandelen.

De heer **Binnekamp** (VVD) vindt dat de meerjarenplanning evenwichtig is opgebouwd. Hij stemt in met beide voorstellen.

De heer **Terpstra** (CDA) sluit zich aan bij de heer Binnekamp.

De heer **Van de Groep** (ChristenUnie) heeft kennisgenomen van de toevoeging in het uitgereikte behandelingsvoorstel. Hij geeft aan graag te willen geloven dat er een positieve werking uitgaat van de voorziening maar vraagt aan te geven waar dit op gebaseerd is.

De heer **Van de Sande** (GroenLinks) sluit zich aan bij de heer Van de Groep. Jaarlijks moet op ca. 19 kilometer hoofdrijbaan onderhoudswerkzaamheden worden uitgevoerd. In voorliggende planning wordt jaarlijks circa 10 kilometer gerealiseerd. Als het voorstel impliceert dat de staten instemmen met achterstallig onderhoud dan heeft spreker daar moeite mee.

De heer **Witteveen** constateert dat door inhuur van externe bureaus er sprake is van overschrijding. Hij meent dat er een grotere inspanning gepleegd moet worden om zoveel mogelijk zelf te doen.

Mevrouw **De Wit** (D66) sluit zich aan bij de vorige spreker. De inhuur van externe bureaus is een gevolg van het hoge ziekteverzuim. Zij meent wel dat er sprake is van enige scheefgroei. Zij pleit in het vervolg voor concrete projectvoorstellen met inbegrip van de salariskosten zodat een reëel beeld ontstaat. In die zin vindt zij dat het voorstel weinig anticipeert op de toekomst. Zij stemt in met het voorstel.

De heer **Van der Kolk** (PvdA) gaat er niet van uit dat voorliggend voorstel impliceert dat de staten akkoord gaan met achterstallig onderhoud. Wellicht is er wel sprake van bezuiniging op kwaliteit?

Mevrouw **Kallen** geeft aan dat het zeker niet de bedoeling is in te stemmen met structureel achterstallig onderhoud. Wat wel en niet uitgevoerd kan worden blijft echter wel een spanningsveld. De voorziening beheer en onderhoud is met name bedoeld als een hulpmiddel voor het geleiden van de geldstromen. M.b.t. het ziekteverzuim versus de kosten van externe inhuur merkt spreekster op dat zij onderkent dat het ziekteverzuim relatief hoge kosten voor externe inhuur met zich meebrengt. Het werk moet echter door. Er vindt altijd een zorgvuldige afweging plaats of er externe capaciteit ingehuurd moet worden. Zij geeft aan dat er in enige mate sprake van een spanningsveld tussen wat er moet gebeuren en de inzet van mensen.

De heer **Kok** geeft aan dat onlangs de notitie werkdruk in de commissievergadering aan de orde is geweest waarin de probleemvelden zijn besproken. Spreker geeft aan dat het ziekteverzuim hem grote zorgen baart. Hij benadrukt dat er alles aan gedaan wordt om dit terug te dringen. Alle gevallen worden gemonitord en voorzien van een advies van de bedrijfsarts. Bij een aantal medewerkers is sprake van langdurige uitval. Om de kwaliteit van het werk te waarborgen staat de dienst, in overleg met GS, steeds opnieuw voor de keuze om wel of niet externe capaciteit in te huren. Spreker onderkent dat dit hoge kosten met zich meebrengt. Inhuur is noodzakelijk om bij uitval van eigen mensen de zaak draaiende te houden en strakke planningen te halen.

T.a.v. het onderhoud geeft spreker aan dat in het verleden verschillende malen met de commissie is gesproken over het onderhoudsplanningen en budget. De staten heeft de dienst daarbij geholpen door het beschikbaar stellen van aanvullende budgetten. De planningen geven aan dat er meer geld nodig is; een constante worsteling tussen theorie en praktijk. De dienst zoekt nu naar de balans tussen de theorie en praktijk. Het fonds is een hulpmiddel om dit te finetunen.

De **commissie** stemt in met het voorliggende voorstel en kent aan het statenvoorstel *Voorziening Beheer en onderhoud wegen* (PS2002WVV07) de kwalificatie "sterstuk" toe.

## 6. Beschikken over de dienstreserve

De **commissie** stemt unaniem in voorliggend voorstel.

## 7. Verlening concessie 2003 Oost-Utrecht aan ConneXXion

De heer **Overbeek** (PvdA) geeft aan dat in de overeenkomst (artikel 12) bepaald wordt dat het vervoerbedrijf binnen drie maanden na de concessieverlening een plan moet opstellen ter verbetering van de toegankelijkheid. Hij pleit er voor met name op dit punt klanten van het vervoerbedrijf nadrukkelijk hierbij te betrekken. Spreker vraagt of er een platform gebruikers openbaar vervoer bestaat.

De heer **Winter** (GroenLinks) onderschrijft het beleidsaspect dat beschreven is onder het 1<sup>e</sup> bolletje van het behandelingsvoorstel. Spreker vraagt of het verbeteren van de kostendekkingsgraad naar 43% realistisch is. Onder punt 5 wordt aangegeven dat het vervoerbedrijf, na overleg met de provincie, de uitbreidingsvoorstellen heeft ingetrokken. Hij pleit er voor dit, mogelijk in relatie tot het stimuleringsfonds, nog eens nader te bezien. Onder punt 6 (tariefsverhoging) komt spreker uit op een ander bedrag.

De heer **Jongsma** (CDA) complimenteert het college met de onderhandelingsresultaten. Het verbeteren van de kostendekkingsgraad moet enerzijds verkregen worden door een efficiëncytaakstelling. Spreker vraagt naar de omvang van deze taakstelling. In de taakstellende opbrengsten (onder punt 6; financiën) worden de effecten van het masterplan (€ 84.000,--) afgeboekt. Hij vraagt waar dit vandaan komt; dit was toch al afgehandeld?

De heer **Rohof** (VVD) sluit zich aan bij de vraag van de heer Jongsma. Voorts vraagt hij een toelichting op artikel 2 (dienstregelingsplan), sub B. Spreker vraagt naar de stand van zaken van de voorbereiding voor de aanbesteding. Tot slot spreekt hij zijn waardering uit voor de helderheid van voorliggend voorstel.

De heer **Van Leeuwen** (SGP) sluit zich aan bij de positieve woorden. De onderhandelingen stonden onder grote druk van de bezuinigingen. Spreker vraagt wat de, door de Kamer ingediende motie, hiervoor nog kan betekenen. Voorts sluit spreker zich aan bij de laatste opmerking van de heer Winter.

M.b.t. tot de opmerking over het stimuleringsfonds versus uitbreidingsvoorstellen merkt de heer **Kok** op dat het stimuleringsfonds is bedoeld als een fonds dat éénmalig geld besteedt aan zaken die op gang gebracht moeten worden en nadrukkelijk niet bedoeld is om exploitatievoorstellen te financieren.

Mevrouw **Kallen** geeft aan dat we nog even moeten afwachten wat, de door de Kamer ingediende motie, voor ons gaat betekenen. Zij geeft aan niet vooruit te willen lopen op het effect van deze motie en stelt voor uit te gaan van hetgeen in voorliggend voorstel staat. Zij zegt toe de commissie op de hoogte te houden van de ontwikkelingen rondom de motie. M.b.t. de vraag van de heer Overbeek geeft spreekster aan dat er een klantenpanel bestaat. Zij zal nagaan of in dit panel gebruikers vertegenwoordigd zijn die m.n. inbreng kunnen leveren t.a.v. de toegankelijkheid. Tot slot geeft zij aan dat het percentage van de kostendekkingsgraad (43%) realistisch is.

De vragen van de heren Jongsma (omvang efficiëncymaatregel en masterplan), Winter (tariefsverhoging) en Rohof (toelichting artikel 2, sub B en stand van zaken voorbereiding aanbesteding) worden in het verslag beantwoord.

### Antwoorden:

De bezuiniging (efficiëncytaakstelling) op openbaar vervoer van het rijk is voor 2003 verlaagd van - 5,5% naar -2%, motie CDA etc in 2<sup>e</sup> kamer. In de afspraken met het vervoerbedrijf is voor 2003 -2% aangehouden.

marketingcampagne (het masterplan) zullen inspannen om de komende jaren meer reizigers te trekken. De jaarlijkse effecten hiervan zijn taakstellend bij de opbrengsten (€ 84.000,-) opgenomen. Gedurende en na afloop van het jaar wordt gekeken of deze taakstelling ook inderdaad wordt gehaald. De risico's zijn overigens voor het bedrijf.

Er is voornamelijk gekeken of de uitbreidingsvoorstellen vervoerkundig haalbaar zijn, namelijk "het trekken" van voldoende extra reizigers op deze lijnen de komende jaren. Dit bleek niet het geval te zijn. Het ligt voor de hand eerst de bezettingsgraad van bussen te verhogen en wellicht in een 2<sup>e</sup> fase de frequentie van de lijnen te verhogen.

Artikel 2, sub B van de concessievoorwaarden treedt in werking, indien er met het vervoerbedrijf gedurende de het jaar afgesproken wordt extra uitbreidingen van de dienstregeling door te voeren. De extra kosten hiervan moeten dan door de provincie worden vergoed. Dit gebeurt altijd in overleg met de vervoerder.

De concessie Oost-Utrecht en de Heuvelrug vormen een vervoerkundig geheel. De onzekerheden met betrekking tot datum van ingang en wijze waarop ontvlechting BRU zal plaatsvinden, de onduidelijkheden inzake het vervolg op de aflopende kaderwet en het feit dat BRU de concessie Heuvelrug (\*) niet per 15 december 2003 wil aanbesteden, hebben geresulteerd in het vertragen van de voorbereiding van de aanbesteding van onze concessie Oost-Utrecht. Haalbaarheid van aanbesteding per 15 december 2003 wordt daarom twijfelachtig.

(\*) De concessie Oost-Utrecht vormt vervoerkundig gezien één geheel met de concessie Heuvelrug van BRU. De splitsing in twee concessies is puur op grond van bestuurlijke verantwoordelijkheid gedaan. Daarom is bij de indeling in concessies destijds afgesproken dat beide concessies gezamenlijk worden aanbesteed.

## 8. Rondvraag

De heer **Witteman** (SP) vraagt of in een volgende commissievergadering de criteria, aan de hand waarvan het nut en noodzaak van randwegen wordt bepaald, ter discussie gesteld kunnen worden.

De heer **De Ranitz** (VVD) heeft onlangs een presentatie over de omlegging N201 bijgewoond. De gedeputeerde van Noord-Holland gaf daarbij aan dat, als de provincie Utrecht de omlegging Amstelhoek onder de rivier door wil, dit dan geheel voor rekening van de provincie Utrecht komt. Tijdens de presentatie ontstond bij spreker de vrees dat de omlegging N201 toch een grotere druk legt op het oostelijk deel van de N201. Spreker waarschuwt het college op haar hoede te zijn.

Mevrouw **Kallen** geeft aan dat het college op haar hoede blijft. De provincie is goed vertegenwoordigd in de werkgroep. Bovendien geeft zij aan heldere afspraken gemaakt te hebben met de gedeputeerde van Noord-Holland. De knip is gemaakt. Genoemde uitspraken van de heer De Boer zijn voor rekening van de heer De Boer.

M.b.t. de oproep van de heer Witteman geeft spreekster aan dat er diverse malen is gesproken over nut en noodzaak van randwegen. Criteria worden opgenomen in het SMPU, daar vindt ook de integrale afweging plaats. Spreekster meent dan ook dat er geen afzonderlijke discussie over dit onderwerp moet plaatsvinden.

## 9. Sluiting

De voorzitter dankt de aanwezigen voor hun inbreng en sluit de vergadering.

### Lijst van toezeggingen:

030602-02: De commissie zal regelmatig op de hoogte worden gehouden van de ontwikkelingen omtrent Randstadspoor;

010702-04: Agenderen "Stand van Zaken overdracht provinciale weg N230 aan de gemeente Utrecht" voor de vergadering van januari 2003.

- 181102-01: Commissie op de hoogte houden van de ontwikkelingen rondom de door de Kamer ingediende motie openbaar vervoer
- 181102-02: Nagaan of in klantenpanel gebruikers vertegenwoordigt zijn die m.n. inbreng kunnen leveren t.a.v. de toegankelijkheid.