

## Technische vragen commissie M&M 15012020

### 4.1 Statenbrief persbericht V.d. Groep november 2019 (2019MM191)

#### Partij voor de Dieren

In de Statenbrief staat: "In relatie tot het maximaal toelaatbaar risiconiveau (MTR), zijn de op leefniveau gemeten concentraties zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) nihil". De vragen:

a. Om welke ZZS'en gaat dit?

**Antwoord:**

*Dit betreft lage concentraties 1,2,4-trichloorbenzeen, benzeen, acrylonitril, ethanal en naftaleen. De emissies zijn vergeleken met de emissie-eisen uit het Activiteitenbesluit. De emissie van naftaleen was hoger dan de emissie-eis uit het Activiteitenbesluit. De emissies van de overige aangetroffen componenten waren lager dan de emissie-eisen uit het Activiteitenbesluit.*

b. Wat is de maximale wettelijk toegestane uitstoot van deze SSZ'en?

**Antwoord:**

*Dit is bepaald in artikel 2.5 van het Activiteitenbesluit. Hierin is in tabel 2.5 overzicht gegeven van de emissienormen. De grensmassastroom en concentratie-eis uit het Activiteitenbesluit voor MVP1 stoffen bedraagt respectievelijk 0,15 g/uur en 0,05 mg/Nm<sup>3</sup>. Gemeten is een emissie van 0,16 mg/Nm<sup>3</sup>.*

*Bepalend voor een eventueel te verwachten negatief effect op de volksgezondheid is het Maximaal Toelaatbaar Risiconiveau (MTR). Om inzicht te krijgen in de concentratie op leefniveau als gevolg van de emissie van naftaleen is een verspreidingsberekening uitgevoerd. Hieruit blijkt, dat de bijdrage aan naftaleen op leefniveau (kleiner dan 0,02 µg/m<sup>3</sup>) ruimschoots lager is dan de MTR-waarde van 8,89 µg/m<sup>3</sup> (maximaal toelaatbaar risico op leefniveau).*

c. Wat wordt precies bedoeld met 'leefniveau'?

**Antwoord:**

*Met leefniveau wordt de buitenlucht bij de woningen van omwonenden bedoeld.*

d. Zijn er ook metingen van concentraties op niet-leefniveau? Zo ja, wat zijn per ZZS de concentraties en waar is dat gemeten?

**Antwoord:**

*De emissie (uitstoot zoals gemeten op de schoorsteen) zoals genoemd onder punt b (0,16 mg/Nm<sup>3</sup>) toont de concentratie op niet-leefniveau. Zie voor het antwoord daarom onder punt b.*

### 4.3 Memo varend ontgassen

#### PVV

De handhaving is een probleem, maar als er doormiddel van e noses 70 gevallen worden gedetecteerd en er maar 7 keer door DCMR de landelijke eenheid of Rijkswaterstaat is verzocht nader onderzoek in te stellen dan vragen wij ons als PVV af of de investering in E noses, wel rendabel is. Wat is er overigens uit die 7 melding voortgekomen? Graag reactie van GS

**Antwoord:**

*Een e-nose is een combinatie van sensoren die veranderingen in de luchtsamenstelling waarneemt en de informatie daarover draadloos naar een centrale server stuurt. De meldkamer van de DCMR houdt niet alleen de in de provincie Utrecht gelegen e-noses in de gaten maar ook die gelegen zijn in de provincie Zuid-Holland. Wanneer veranderingen in de luchtsamenstelling worden waargenomen, onderzoekt de meldkamer de oorzaak. Door signalen van de 'Utrechtse' e-noses te vergelijken met de signalen die andere e-noses in het netwerk hebben afgegeven en dit te combineren met hun kennis en ervaring is de DCMR instaat om het aantal echte meldingen te reduceren van 70 naar 7. Deze 7 heeft de DCMR uitgezet naar de landelijke eenheid of Rijkswaterstaat. Of zij daadwerkelijk hebben vastgesteld of het aangaan van de e-noses ook echt te wijten was aan een varend ontgassend schip is niet bekend.*

*Eerdere studies (2016, CE Delft) hebben geleerd dat er in onze provincie ongeveer 750 ontgassingenvan per jaar plaatsvonden. De DCMR heeft aangegeven dat in 2019 het aantal ontgassingenvan op de Lek rond*

de gemeente Vijfherenlanden sterk is gedaald. Dit heeft vooral te maken met de preventieve werking van de vijf e-Noses en derhalve is de investering meer dan rendabel.

De Inspectie leefomgeving (ILT) heeft in oktober 2019 een thema actie handhaving varend ontgassen ontgassen uitgevoerd in samenwerking met de Taskforce varend ontgassen, Rijkswaterstaat en de Landelijke Eenheid. Het doel van de actie was onder meer het beproeven van de inzet van (technische) hulpmiddelen als e-Noses en drones bij het detecteren van varend ontgassen ter ondersteuning van de verschillende toezichthouders.

Over de resultaten van de thema-actie wordt gerapporteerd begin 2020. Op basis van de bevindingen uit de thema actie kunnen verdere conclusies getrokken worden met betrekking tot de doelmatigheid van de ingezette middelen.

De taskforce Varend Ontgassen zal op basis van deze bevindingen ook conclusies trekken met betrekking tot de inrichting van toezicht en handhaving na het inwerking treden van het scheepsafvalstoffenbesluit (naar verwacht medio 2020)

## **5.1 SB Uitvoeringsprogramma's Mobiliteit (2019MM202)**

### **Partij voor de Dieren**

De ambities voor fietsgebruik is dat in 2023 50% van het verkeer minder dan 15 kilometer met de fiets wordt afgelegd. Hiervoor zijn diverse maatregelen voorgesteld. Is er onderliggende informatie waaruit blijkt dat deze inzet voldoende zou moeten zijn om de genoemde ambitie te realiseren?

#### **Antwoord:**

Zoals u wellicht wel verwacht is dit erg moeilijk om op voorhand te zeggen. We zitten nu ongeveer op 42% en de afgelopen jaren hebben we onder andere in de gemeente Utrecht het aandeel flink zien groeien. De acties die we voorstellen leveren hier zeker een bijdrage aan maar er zijn ook veel externe factoren van invloed waarop wij maar beperkt kunnen sturen. Denk hierbij aan de economische situatie, lokaal en landelijk beleid, fiscale maatregelen, een veranderende samenstelling van de bevolking, de bebouwingsdichtheid en parkeertarieven. De potentie van de fiets, al dan niet in combinatie met OV, is in ieder geval groot. Zo zijn er nog steeds erg veel korte verplaatsingen met de auto en is er onbenut potentieel binnen de fiets/OV combinatie. Zeker met de elektrificeren van de fiets waardoor reistijdverhouding tussen de auto en de fiets verbetert. Samenvattend is het een forse ambitie maar gaan we er vol voor om deze te halen. We informeren u over de voortgang via de begrotingscyclus en werken ook aan een extern dashboard om meer actuele en gedetailleerde informatie met u te kunnen delen.

#### **PvdA:**

##### **Uitvoeringsprogramma OV:**

In de aanloop naar de nieuwe concessie worden een aantal stappen beschreven: nota van uitgangspunten en PvE. Stellen PS die beide documenten vast?

#### **Antwoord:**

De Nota van Uitgangspunten voor de nieuwe concessie(s) wordt vastgesteld door PS. Daarin staan de hoofdkeuzes voor het openbaar vervoer in de provincie Utrecht vanaf 2023. Op grond van dit kader wordt het Programma van Eisen uitgewerkt en de aanbesteding voorbereid. Deze activiteiten vallen onder de uitvoeringsbevoegdheid van GS en sluiten aan bij de gebruikelijke rolverdeling tussen PS en GS.

##### **Uitvoeringsprogramma (vaar)Wegen:**

#### **GL:**

Wat wordt bedoeld met verhardingen bij riolering en markeringen? Valt dat niet onder de verharding van de weg die erboven ligt? (pagina 9)

#### **Antwoord:**

Riolering en markeringen valt als sub-asset onder de Asset verharding. Riolering maakt onderdeel uit van de verharding (weg). Het onderdeel riolering is te marginaal om als een apart Asset te beschouwen, maar heeft wel een eigen onderhoudsaanpak. Dit geldt hetzelfde voor markering, daarom wordt ook deze als sub-asset (bij verharding) beschouwd.

Onder onderdeel 6 pagina 13 lijkt een copy/paste foutje te zijn opgetreden. De tekst van OV ontbreekt maar er staat de tekst van onderdeel 4. Tevens ontbreekt onderdeel 5. Bij Figuur 9 wordt onterecht gesproken over maximumsnelheid. Dat moet regimesnelheid zijn.

**Antwoord:**

*Hier is iets mis gegaan in de opmaak, dit wordt aangepast. De gedeputeerde Mobiliteit is gemandateerd door het college om redactionele wijzigingen aan te brengen.*

Wellicht technische vraag: In het mobiliteitsprogramma werd genoemd dat een knelpunt wordt bepaald wanneer de reistijd 2 keer zo hoog is tijdens de spits dan buiten de spits. Deze lijkt nu te zijn aangepast naar een andere definitie. Wat is hier de reden van? Komt deze later weer terug?

**Antwoord:**

*Deze is zeker niet aangepast want is ons meegegeven door het Rijk vanuit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en daarom ook als dusdanig opgenomen in het Mobiliteitsprogramma 2019-2023. Het is daarmee een van de zaken waar we naar kijken. In het uitvoeringsprogramma hebben we voor de overzichtelijkheid gekozen om deze samen te nemen met voertuigverliesuren tot; oponthoud gedurende dag/spits. Hierbij is de concentratie en het volume aan voertuigverliesuren een goede aanwijzing voor een knelpunt waarna wij ook bekijken of de reistijd tijdens de spits twee keer zo groot is als daarbuiten.*

**5.2 SB Reizigerstarieven**

**PvdA:**

- kunnen we eerder dan de zomer 2020 een infosessie krijgen over de pilot gratis OV en

**Antwoord:**

*Nee. Momenteel wordt de uitvoering van de pilot voorbereid in samenwerking met de vervoerder en e gemeenten. Wij nemen hierover een besluit naar verwachting zomer 2020 en zullen u daarna hierover informeren.*

- kan er een vergelijking worden gemaakt tussen de prijsstijgingen van het OV en die van de MRB?

**Antwoord:**

*De MRB wordt door het Rijk vastgesteld. De provincie heeft hierover geen bevoegdheid. Wel stelt de provincie de zogenaamde 'opcenten' vast bovenop de MRB. Door het Rijk is deze aanvulling gemaximeerd. De provinciale opcenten worden bij de begrotingsbehandeling vastgesteld. Het tarief van de opcenten is jarenlang gelijk gebleven en pas per 1 januari jl. weer verhoogd conform afspraken in het Coalitieakkoord.*

|                               | 2016   | 2017   | 2018   | 2019    | 2020   |
|-------------------------------|--------|--------|--------|---------|--------|
| OV-tarief (obv gem reis 10km) | € 2,21 | € 2,26 | € 2,33 | € 2,50  | € 2,67 |
| Jaarlijkse groei              |        | +2,3%  | +3,1%  | +7,3% * | +6,8%  |
| Index (2016=100)              | 100,0  | 102,3  | 105,4  | 113,1   | 120,8  |
| Tarief opcenten               | 72,6   | 72,6   | 72,6   | 72,6    | 73,6   |
| Jaarlijkse groei              |        | +0,0%  | +0,0%  | +0,0%   | +1,4%  |
| Index (2016=100)              | 100,0  | 100,0  | 100,0  | 100,0   | 101,4  |

*\*Let op: een deel van de verhoging in 2019 wordt verklaard door het besluit van het Rijk om per dat jaar het lage btw-tarief (waarin ov-tarieven vallen) te verhogen van 6% naar 9%.*

*Voor de ontwikkeling van prijsstijging in het OV wordt een gemiddelde reisafstand als referentie genomen. Dit is ongeveer 10km. Een reguliere 'saldo-reis' op de ov-chipkaart bestaat namelijk uit zowel een opstaptarief (landelijk vastgesteld) en een kilometertarief (provinciaal vastgesteld). Omwille van een eenvoudige vergelijking is voor deze methode gekozen. Een saldo-reis is de meest*

voorkomende reis. De prijsstijging van ov-abonnementen (die juist relatief laag is gebleven) wordt hierin dus genegeerd.  
Een jaarlijkse mutatie en een indexcijfer (waarbij 2016 vastgeklikt is op '100') is bijgevoegd.

### **5.3 vervanging Abri's**

#### **PVV**

De PVV leest in de SB dat men Sedum daken wil laten aanbrengen op de provinciale bushokjes. De PVV wil graag horen van GS wat het rendement is van de investering en de verwachte klimaatwinsten, zoals hoeveel minder opwarming, hoeveel minder stikstof, hoeveel water adaptatie en wat is daarvan dan de winst in het landelijkgebied? Weegt de investering wel op tegen het rendement en zouden wij dit wel moeten willen op provinciale abri's. Of is het alleen maar mooier, maar dan de vraag; in wiens beleving?

#### **Antwoord:**

*We weten niet het precieze effect van de Sedumdaken, daar de eerste abri's met Sedum pas een half jaar in Utrecht staan, langs gemeentelijke wegen. Het is wel algemeen bekend dat Sedumdaken fijnstof binden, biodiversiteit vergroten en zien er ook nog eens mooi uit. Er wordt van uitgegaan dat een groen dak 1 kg fijnstof/m2 bindt en filtert ook CO2 en stikstof uit de lucht. Daarnaast is het een aantrekkelijk habitat voor insecten zoals bijen. De meerkosten van de Sedum-daken zijn relatief gering. De verwachting is dat de investering in de abri's op termijn volledig wordt terugverdiend vanuit reclame-inkomsten.*

#### **PvdA:**

Er wordt sterk ingezet op duurzaamheid en dus op recyclebare materialen. Maar wordt er in de aanbesteding ook gelet op **gerecyclede** materialen (recycled content)? Want dat is nog duurzamer en daarbij kan de overheid een goeie rol spelen als aanjager voor deze vooralsnog te kleine markt.

#### **Antwoord:**

*De voorkeur van de provincie gaat uit naar abri's en reclamevitruines waarvan zo veel mogelijk onderdelen zo duurzaam mogelijk hergebruikt (in de brede zin van het woord) kunnen worden. Tevens worden er punten gegeven voor het hergebruik van de oude bestaande abri's. Inzake gerecyclede materialen hebben wij daarnaast de focus gehad op Reduce en worden er minder abri's geplaatst dan wat voorheen in de buitenruimte stond. Reduce staat hoger op de duurzaamheidsladder dan recycling.*

#### **GL:**

Bij de belangrijkste elementen van de nieuwe abri's staat een voor GroenLinks opvallende afwezige: de DRIS. Kan dit worden verklaard? Hoort wellicht een DRIS bij de wachtpaal en niet bij de abri?

#### **Antwoord:**

*De DRIS'en maken geen onderdeel uit van de abri. Deze staan fysiek ook los van de abri. De vervanging van DRIS gebeurt in een afzonderlijk traject. Hierover bent u per brief van 4 april 2017 (met nummer 81A8D503) geïnformeerd. De vervanging van de DRIS'en staat gepland voor eind 2020/begin 2021.*

### **5.6 Kwartaal rapportage vernieuwde regionale tramlijn**

#### **PVV**

De PVV heeft kennisgenomen van de belabberde staat van onderhoud van de huidige oude trams. Zij vallen nu regelmatig uit en zijn dus echt aan vervanging toe. De PVV wil graag van GS horen hoe zij de ongestoorde dienstregeling willen waarborgen nu de trams zoveel gebreken vertonen en zij regelmatig uitvallen en of het niet mogelijk is het hele proces van vervanging en vernieuwing te versnellen.

#### **Antwoord:**

*De laatste maanden heeft vooral een combinatie van zaken ons parten gespeeld. Het hogere aantal storingen en de tijdelijke beperkte onderhouds capaciteit in de nieuwe tramremise heeft gemaakt, dat het oplossen van storingen op de SIG's is achtergebleven. Inmiddels is de beschikbaarheid weer voldoende en wordt er in de komende periode extra aandacht aan het onderhoud gegeven.*

Zoals u in de kwartaalrapportage VRT gelezen hebt is de vervanging en vernieuwing voorzien in de zomerperiode van dit jaar om de overlast voor de reiziger zoveel mogelijk te beperken. Deze planning is de basis voor de gesloten contracten met de aannemer voor de ombouw SUNIJ-lijn en de leverancier van het trammaterieel. Deze planning is niet te versnellen.

### 6.1 SB start exploitatie Tram 22 op 16 december 2019 (2019MM184)

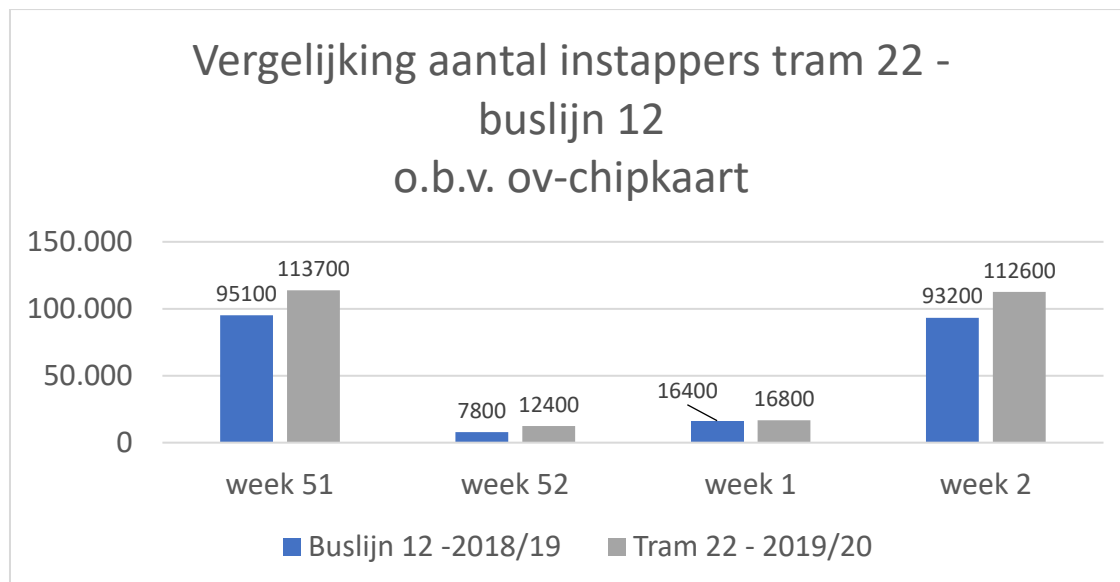
GL:

GroenLinks is verheugd te zien dat de tram goed lijkt te rijden. En nog meer dat er ook zo goed gebruik van wordt gemaakt. Al in december is gemeld dat het gebruik van tram 22 3.000 reizigers hoger is dan bus 12. GroenLinks is benieuwd:

- Zijn er inmiddels meer cijfers beschikbaar over het gebruik van tram 22?

#### **Antwoord:**

Ja, we houden de reizigersaantallen bij over de afgelopen periode op weekniveau. De gegevens over het gebruik van de afgelopen kerstvakantieperiode zijn uiteraard veel lager en niet representatief, en ook niet vergelijkbaar met eerdere kerstvakantie vanwege verschuivende feestdagen. Onderstaand plaatje geeft de reizigers aantallen voor tram 22 weer, afgezet tegen buslijn 12 in dezelfde periode vorig jaar. Het gebruik van tram 22 ligt in de eerste en afgelopen week 15 a 20% hoger. Over de maanden december en januari zullen we half februari u een overzicht toesturen van het gebruik op lijn 22. Daarna ontvangt u ook informatie over Q1 en Q2 2020 in de kwartaalrapportages en informatiesessies Uithoflijn.



- Is er bekend waar de extra reizigers vandaan komen? Is er tijdens dezelfde periode bijv. een lagere fietsintensiteit waargenomen?

#### **Antwoord:**

Hierover is nog weinig te zeggen, daarvoor is het exploitatieperiode van de Uithoflijn nog te kort. Een deel van de extra reizigers die nu gebruik maken van de tram, maakte voorheen waarschijnlijk ook gebruik van andere buslijnen. Lijn 12 had immers geen stop bij Station Vaartsche Rijn en het gebruik van buslijn 28 tussen Utrecht Centraal en Utrecht Science Park zal afgenomen zijn. Dit was ook beoogt.

Afname van fietsgebruik is waarschijnlijk niet meetbaar via telpunten. Bekend is dat alleen al weersinvloeden zo'n 10-15% verschuiving hebben op het OV/fietsgebruik. De effecten van de nieuwe tram ten opzichte van lijn 12, zijn voor het totale fietsgebruik van/naar USP kleiner en dus moeilijker te meten.

Over structurele veranderingen in de vervoerwijzekeuze van/naar het USP, is het nu nog veel te vroeg om te kijken wat de Uithoflijn en overige OV-wijzigingen voor een invloed hebben gehad. Ook de U-OV geplande marketingcampagne gericht op werving van nieuwe reizigers op de Uithoflijn, moet nog van start gaan in de loop van 2020 (de huidige campagne was gericht op introductie). Voor de Jaar-

en trendrapportage Openbaar Vervoer 2020, gaan wij specifieke aandacht besteden aan de Uithoflijn. Deze rapportage wordt voorjaar 2021 aan de Staten aangeboden.

## **6.5 SB aanbesteding regio taxi (2019MM208)**

**GL:**

Wat is de looptijd van de uitvoering van de opdrachten (concessieduur).

### **Antwoord:**

*Deze regiotalicontracten vallen niet onder een concessie (op basis van de Wet personenvervoer 2000), zoals regulier openbaar vervoer. Regiotaxi gaat via privaatrechtelijke contracten. De looptijd van deze aanbesteding Regiotaxi Utrecht 2020-2023 is december 2023. Dit in afstemming met het andere regiotalicontract Eemland-Heuvelrug.*

**VVD:**

Welke aspecten die verband houden met de uitvoeringskwaliteit, behalve stiptheid, maken deel uit van het programma van eisen?

### **Antwoord:**

*In deze aanbesteding zijn in nauw overleg met de gemeenten afspraken gemaakt over de inhoud van de aanbesteding, waaronder het Programma van Eisen. Dit behelst de kwaliteit van het totale collectieve vervoerspakket.*

*De provincie Utrecht voert dit uit in opdracht van de gemeenten. Andere belangrijke aspecten zijn onder andere: maximale omrijtijd, opleidingen chauffeurs, communicatie en klantvriendelijkheid, SROI (Social Return on Investment) en duurzaamheid.*

## **Technische vragen los van de agenda:**

**VVD:**

Regelmatig ontvangen wij berichten van inwoners, die aangeven dat zij bij bestaande of nieuwe OV buslijnroutes geconfronteerd worden met een (te) grote fysieke afstand die afgelegd moet worden om bij een bushalte te komen.

Is het technisch mogelijk en uitvoerend haalbaar om deze groep OV-reizigers tegemoet te komen met de voorziening van een zgn. 'Oproepknop' mogelijkheid? Zodat een buslijn slechts in voorkomende situaties afwijkt van de normale route, maar niet als dit niet nodig is. Zijn hier elders ervaringen mee opgedaan en zo ja, wat waren de uitkomsten van die ervaringen?

### **Antwoord:**

*De oproepknop op haltes wordt momenteel in twee gevallen toegepast in de provincie. Het gaat om haltes die weinig gebruikt zijn, langs een doorgaande route, waarbij de bus na het drukken op de oproepknop afwijkt van de hoofdroute. Voorbeeld hiervan is P+R Soesterberg, waarbij de bus alleen de snelweg verlaat als een reiziger op de knop drukt. Voor een situatie zoals P+R is het een passende oplossing, omdat dit zorgt voor korte reistijden als er geen reizigers zijn en ook geen haltes overgeslagen worden. Een ander voorbeeld hiervan is te vinden in Amersfoort. Daar wordt binnenkort op stadslijn 9 op verzoek gehalteerd bij zorgcentrum De Eemgaarde. Deze drukknop wordt gesitueerd nabij dit zorgcentrum en er wordt een lusje gereden op het moment dat een aanvraag wordt gedaan. Op de doorgaande route van stadslijn 9 is dit dan zichtbaar voor de chauffeur. We zullen samen met de gemeente Amersfoort en de vervoerder (Syntus) gaan monitoren hoe dit functioneert.*

*Bij situaties met haltes die intensiever en/of regelmatig gebruikt worden betekent dit in praktijk dat standaard een afwijkende route gereden wordt. Daarmee vervalt ook de noodzaak voor een knop en levert de toepassing ervan mogelijk alleen onduidelijkheid op. Bij situaties met haltes op zowel de normale route als de tijdelijke route betekent dit dat je soms andere haltes overslaat. Ook kan dit leiden tot het vervallen van meerdere haltes omdat niet elke weg geschikt is voor busvervoer. Toepassing van een halteknop is dan ook maatwerk met een beperkte toepassing.*

**PvdA:**

Technische vragen veiligheid Jan Steenlaan De Bilt ivm nieuwe dienstregeling

Naar aanleiding van verontrustende berichten uit De Bilt heb ik de volgende technische vragen:

Wat is er precies veranderd mbt de verkeerssituatie in De Bilt nav het vervoerplan 2020 en is het inderdaad gevaarlijk geworden?

**Antwoord:**

*De beantwoording van uw vragen komt aan bod in het memo van Gedeputeerde Schaddelee dat op dinsdag 7 januari is gedeeld met uw staten. Voor de volledigheid treft u hieronder de tekst zoals opgenomen in het memo:*

*“Met de ingang van de nieuwe dienstregeling heeft buslijn 77 een nieuwe route over de Jan Steenlaan in Bilthoven gekregen. Met deze nieuwe route is gehoor gegeven aan de wens van de gemeente om de oude busroute te herstellen. Eind vorig jaar heeft de gemeente De Bilt de Jan Steenlaan in Bilthoven aangepast en de verkeersveiligheid verbeterd, met name voor (brom)fietsers. Het blijkt nu in de dagelijkse praktijk dat de nieuwe inrichting in combinatie met de grotere en vaker rijdende bussen zorgen voor verkeersonveilige situaties. Hierover zijn diverse meldingen ontvangen van bewoners en andere verkeersdeelnemers. Deze signalen hebben u ongetwijfeld ook bereikt.*

*Samen met gemeente De Bilt en U-OV zijn de ontvangen meldingen en ervaringen van chauffeurs besproken. Ondanks dat er zich (nog) geen ernstige incidenten hebben voorgedaan, hebben wij gezamenlijk besloten dat buslijn 77 per woensdag 8 januari 2020 weer de oude route rijdt over de Rembrandtlaan. Buslijn 78 blijft wel de huidige route rijden, zodat er geen haltes vervallen en met name de Bremhorst en Huize het Oosten voorzien blijven van nabij openbaar vervoer.*

*Het persbericht dat de gemeente De Bilt, in nauw overleg met provincie en vervoerder, heeft opgesteld heb ik voor u bijgevoegd als bijlage. Ik vertrouw erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben”*

Klopt het dat er een onderzoek gaande is en wanneer worden de resultaten daarvan verwacht?

**Antwoord:**

*Zie antwoord 1.*

Zouden de uitkomsten hiervan naar PS gezonden kunnen worden inclusief de eventuele te nemen maatregelen?

**Antwoord:**

*Zie antwoord 1.*