

## Verslag van de vergadering van de Statencommissie Milieu, Mobiliteit en Economie van 3 september 2018

### Voorzitters:

mw. A.C. Boelhouwer  
J.M.W. Jansen (vanaf agendapunt 4.3)

### Aanwezig:

drs.ing. P. van den Berg (gedeputeerde), mw. A.M.A. Pennarts (gedeputeerde), drs. D.D. Straat (gedeputeerde), M.H.O. Boer (SP), ing. D.G. Boswijk (CDA), mw. dr. E.J. Brinksma (GroenLinks), H. van Deún (PVV), ing. L.C. van den Dikkenberg (SGP), M.J. de Droog MSc RA (D66), mw. ir A.A. Ens (VVD), ir. H.P. van Essen (GroenLinks), mw. J.A. Godschalx (VVD), mw. H.F. de Groot (50PLUS), mw. N. de Haan (ChristenUnie), mw. W.M.M. Hoek (50PLUS), mw. drs. J.P. d'Hondt (PvdA), drs. C.J. van Kranenburg (ChristenUnie), mw. drs. N.A. Krijgsman (PvdA), mw. H.M. Lejeune (PvdA), drs. A. Mourik-Geluk (CDA), mw. M.G. Noordenbos (SP), mw. A.M. Poppe (SP), R. Van Reenen (VVD), mw. A.M. Schneiders (D66), H.O. Suna (PvdA), drs. W.J. Ubaghs (PVV)

### Van ambtelijke zijde aanwezig:

dr. R.J. Poort (adjunct-griffier), W. Voorneman-Rikkers (verslag)

---

## 1. OPENING EN ALGEMEEN

### 1.1. Opening

De voorzitter, mevrouw Boelhouwer, opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom.

### 1.2. Vaststellen agenda

De voorzitter deelt mede dat de vergadering vanwege een vervolgbijeenkomst maximaal tot 18.00 uur duurt.

Agendapunt 3.1, Statenbrief concept actieplan Omgevingslawaaï 2018 – 2023, was opgewaardeerd door GroenLinks. Na overleg wordt voorgesteld dit onderwerp door te schuiven naar de volgende vergadering. Aldus wordt besloten.

Met in achtneming van het vorenstaande wordt de agenda vastgesteld.

### 1.3. Mededelingen

De voorzitter geeft het woord aan de heer De Langen, die zal inspreken over de Westelijke Ontsluiting Amersfoort en een rapport zal aanbieden.

De inspreektekst van de heer De Langen, namens Stichting Groen Amersfoort, is als bijlage bij het verslag gevoegd. Korthedshalve zij verwezen naar de inhoud.

Vervolgens overhandigt hij aan de voorzitter een aanbiedingsbrief van de Stichting Groen Amersfoort waarin de ontwikkelingen kort worden geschetst, het document Nieuwe feiten 2018 Westelijke Ontsluiting van Stichting Groen Amersfoort en het rapport West-Tangent New Infrastructure Plan in Amersfoort - evaluation of the project and recommendations juni 2018 van studenten van de Universiteit Wageningen. Spreker deelt tot slot mede, dat Stichting Groen voor verspreiding van de stukken aan GS en Statenleden zal zorgen.

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

Mevrouw Hoek merkt op, dat dat de stremming in het gebied mede werd veroorzaakt door de aanwezigheid van ziekenhuis De Lichtenberg. Geïnformeerd wordt hoeveel procent het scheelt qua in- en uitstroom sinds het ziekenhuis weg is.

Een van de aanwezige collega's van de heer De Langen antwoordt, dat vertrek van het ziekenhuis 2,3 miljoen autobewegingen per jaar scheelt.

Desgevraagd door de voorzitter bevestigt de heer De Langen, dat dit wordt onderbouwd in de aangeleverde documenten.

Mevrouw d'Hondt merkt op, dat het bezwaar zich met name richt op de bomenkap en de doorstroming. Er spelen echter ook nog andere argumenten een rol w.o. de leefbaarheid van de wijk en de veiligheid; die gaan erop vooruit. Geïnformeerd wordt of die argumenten nog steeds overeind staan.

Aan GS wordt de vraag gesteld of het klopt, dat er nu nog een kostenonderzoek loopt op basis waarvan de bijdrage van de provincie mogelijk wordt verhoogd.

De heer De Langen antwoordt, dat een klein deel van de Amersfoorters erop vooruit gaan nl. de bewoners langs de Daam Fokkemalaan. Daar tegenover staat echter, dat een groot gedeelte van de bewoners erop achteruit gaat w.o. de Vrouwenbuurt; vanwege de fijnstof is het gebied, dat erop achteruit gaat echter veel groter.

Wat wel een probleem is, is het zware verkeer dat langs de Daam Fokkemalaan rijdt; daaraan zou nog iets moeten worden gedaan bv. door middel van het instellen van gebied verboden of door het zware autoverkeer rond die weg via de snelwegen te laten rijden.

Een ander punt is, dat de algemene leefbaarheid fors omlaag gaat als er 3500 bomen worden gekapt. Daar tegenover staat weliswaar compensatie, maar die bestaat uit jonge aanplant en is voor een groot gedeelte voorzien buiten het gebied nl. in Soest. Overigens is dat nog niet gereed, zodat dit nog niet in de beoordeling kan worden meegenomen hetgeen wel zou moeten. Dat is eveneens een van de conclusies, die de studenten van de Universiteit Wageningen in hun onderzoek trekken.

Mevrouw Ens informeert hoe de onderzoeksvraag luidde en of het klopt, dat de heer De Langen i.c. Stichting Groen zelf deel uitmaakte van de Begeleidingscommissie van het onderzoek.

De heer De Langen antwoordt, dat de onderzoeksvraag luidde: beoordeel de rapporten en informatie die er nu liggen over de Westelijke Ontsluiting Amersfoort. Die vraag is vervolgens in twee delen opgesplitst. Het eerste deel is het rapport, dat spreker thans heeft overhandigd; dat omvat hoe een en ander tot stand is gekomen, welke onderzoeken daartoe hebben bijgedragen (boomeffect rapportage, milieuonderzoeken). Het tweede deel betreft een maatschappelijke kosten- en batenanalyse naar o.a. de bestemmingsvariant. Dat is niet door de gemeente gebeurd, terwijl deze wel afweek van de plannen die in 2015 aan de gemeenteraad zijn voorgelegd; daaraan is o.a. de fietsbrug toegevoegd alsmede de parkeergarage bij de dierentuin. Voorts zal de bewonersvariant bij de kosten- en batenanalyse worden betrokken, zodat er een volledig beeld ontstaat over de (on)mogelijkheden van deze weg. Het rapport maatschappelijke kosten- en batenanalyse zal eind 2018 worden opgeleverd.

Er is sprake van een wetenschappelijke begeleiding vanuit de Universiteit Wageningen. De Begeleidingscommissie heeft alleen gekeken naar de planning i.c. tijdstippen van oplevering.

Mevrouw Noordenbos deelt mede, dat de inspraak de SP verheugt. De SP heeft in een vorige PS-vergadering via een motie getracht aan te dringen op nader onderzoek naar de voor- en nadelen van de rondweg. Geïnformeerd wordt of de heer De Langen de provincie aanraadt om verder onderzoek te doen of af te wachten wat daarover allemaal nog op haar afkomt.

De heer De Langen meent dat door de provincie in algemene zin al nader onderzoek wordt gedaan naar de mobiliteitsvragen in de provincie. Het knelpunt in Amersfoort is er feitelijk niet meer. Dat staat ook als zodanig in het Mobiliteitsplan van de provincie, waarin de Westelijke Ontsluiting Amersfoort op het kaartje niet meer als knelpunt wordt aangegeven; in de TomTom onderzoeken komt de Westelijke Ontsluiting Amersfoort ook niet meer als knelpunt voor.

Wat wel belangrijke knelpunten in Amersfoort zijn, zijn de Stadsring, De Nieuwe Poort, de rotonde aan de noordkant van het station. Spreker staat op het standpunt, dat het geld beter daarin kan worden geïnvesteerd.

Het is spreker niet bekend of er meer geld van de provincie beschikbaar komt. Het is hem wel bekend dat de gemeenteraad op het standpunt staat, dat een en ander binnen het budget moet passen. Gelet op de stijgende aannemingskosten acht spreker die kans minimaal.

De heer Van Essen memoreert dat in het debat over het Mobiliteitsplan is gesproken over een financiële toets door de gemeente. Geïnformeerd wordt naar de stand van zaken en wanneer PS daarover meer informatie kunnen verwachten.

GroenLinks constateert lokale discussie en onrust, hetgeen bij dergelijke ingrepen begrijpelijk is. Op grond hiervan heeft GroenLinks behoefte aan een (eventueel schriftelijke) reactie van GS op de door Stichting Groen naar voren gebrachte feiten en m.n. in hoeverre die nu wezenlijk afwijken van wat er bekend was ten tijde van de besluitvorming.

Gedeputeerde Straat geeft aan eerst kennis te zullen moeten van de inhoud van de door Stichting Groen overhandigde documenten, alvorens daarover iets te kunnen zeggen. Waarvoor Stichting Groen pleit is overigens volstrekt duidelijk.

Spreker is niet op de hoogte van eventuele meerkosten en het subsidiebedrag van de provincie staat vast. Er zal wel een financiële toets komen. Spreker verwacht het resultaat in november. De provincie kan nu alleen nog maar toetsen op de subsidievoorwaarden en de Bestuursovereenkomst. De heer De Langen heeft al aangegeven hoe het bij de Raad van State heeft gelegen. De verantwoordelijkheid voor de uitvoering van het project ligt bij de gemeente Amersfoort. In de gemeenteraad wordt hierover gesproken. Spreker staat in contact met de verantwoordelijk wethouder. Bij de provincie staat het project op dit moment op de lijst van uit te voeren projecten.

De voorzitter bedankt de heer De Langen voor zijn komst en inbreng.

#### **1.4 Verslag Statencommissie MME 18 en 25 juni 2018**

Met in achtneming van een kleine, door GroenLinks ingediende en reeds verwerkte, tekstuele wijziging in het verslag van 25 juni 2018 worden de verslagen vastgesteld.

#### **1.5 Rondvraag**

Mevrouw Krijgsman verwijst naar de door de PvdA ingediende vragen over de Statiegeldalliantie. Zij voegt daaraan toe, dat alleen de provincie Utrecht en Zeeland zich nog niet hebben aangemeld. Geïnformeerd wordt naar de stand van zaken.

Gedeputeerde Van den Berg memoreert te hebben toegezegd op 21 juni jl. in IPO-verband te zullen polsen hoe de andere provincies hierin staan. Spreker was in de veronderstelling, dat in IPO-verband in dit kader een statement zou worden afgegeven; er bleek door individuele provincies echter al actie te zijn ondernomen. Spreker zal op 4 september a.s. in GS voorstellen ook de provincie Utrecht voor de Statiegeldalliantie aan te melden.

Desgevraagd door mevrouw Ens licht mevrouw Krijgsman toe, dat de PvdA in maart jl. art. 47 vragen heeft gesteld over de Statiegeldalliantie. GS hebben geantwoord positief tegenover deelname daaraan te staan en toegezegd dit in IPO-verband te zullen verkondigen.

#### **1.6 Termijnagenda (versie 16 juli 2018)**

Gedeputeerde Straat memoreert tijdens de behandeling van het Mobiliteitsplan te hebben toegezegd om in de commissie terug te komen op de Begrotingssystematiek van de projecten. Dat gaat o.a. over indexering, hogere bouwkosten waar bij verschillende projecten tegenaan wordt gelopen. Op dit moment wordt dat uitgezocht, maar dat kost wat meer tijd dan hij had verwacht. Hij hoopt de commissie hierover in de volgende vergadering nader te kunnen informeren.

Gedeputeerde Van den Berg memoreert de toezegging met betrekking tot de energie-labels van sociale huurwoningen en de vraag hoe het komt, dat dit aantal in sommige gemeenten daalt.

De vraag is uitgezet bij buro Kompaan, die voor de provincie de woningmarktmonitor doet. Het blijkt echter iets meer uitzoekwerk dan alleen maar kijken in de eigen monitor. Spreker komt hierop op korte termijn nader terug.

De heer Van Essen memoreert, dat de motie 'Veilig en vlot naar haltes en stations' vroeg om een onderzoek over de first en last mile en op basis daarvan in de Begroting met een voorstel te komen. Geïnformeerd wordt of dit nog steeds in de pijplijn zit. Verzocht wordt een informatiesessie te organiseren over de uitkomsten van het onderzoek.

Voorts wordt geïnformeerd naar de stand van zaken Versnelling Windenergie en de Regionale Energiestrategieën. De vraag is wanneer dit in de tijd kan worden verwacht.

Gedeputeerde Straat licht toe, dat het resultaat van het onderzoek over de first en last mile op 4 september a.s. in GS wordt besproken. De informatie daarover kan derhalve tegemoet worden gezien en op basis daarvan kan worden bekeken of hierover een informatiesessie gewenst is.

Gedeputeerde Van den Berg zet uiteen, dat binnenkort een start wordt gemaakt met de Regionale Energiestrategieën. De Staten kunnen hierover binnenkort een uitnodiging tegemoet zien van VNG en IPO. De versnelling opgave Winenergie maakt daarvan onderdeel uit. Een specifieke opgave is om in regionaal verband (provincie, gemeenten, corporaties, marktpartijen) te bekijken hoe beter vorm kan worden gegeven aan de versnelling.

## **2. MIRT EN ECONOMIE**

### **2.1 Statenbrief terugkoppeling BO MIRT**

De voorzitter memoreert dat dit onderwerp is geagendeerd op verzoek van GroenLinks, SP en D66.

De heer Van Essen merkt op dat uit de Statenbrief blijkt dat bij het Rijk en de regio de wens leeft om woningbouw te versnellen. Dat is wat GroenLinks betreft een begrijpelijke wens. Voorts staat in de voorliggende brief de aanwezige urgentie voor de duurzame bereikbaarheid van deze opgave in deze regio, die met deze extra woningen alleen maar groter wordt. Dat is echter nog niet vertaald in de benodigde investeringsbesluiten vanuit het Rijk in U Ned. Dat baart GroenLinks zorgen. GroenLinks informeert hoe GS tegen dit spanningsveld aankijken en welke mogelijkheden zij zien om dit samen met het Rijk en andere partners op te pakken en in te vullen.

In de Statenbrief staat eveneens, dat er naar nieuwe vormen van bekostiging wordt gekeken. Geïnformeerd wordt waaraan daarbij wordt gedacht.

Tevens wordt de korte termijn aanpak genoemd. Dat hangt al een tijdje boven de markt. Verzocht wordt om nadere informatie; wellicht is een onderwerp voor een informatiesessie hoe dat nu gaat worden ingevuld, omdat daarmee ook verschillende doelen vanuit het Mobiliteitsplan moeten worden ingevuld.

GroenLinks las in de brief van het Ministerie dat er voor de verbreding van de Ring Utrecht nog meer groen moet wijken dan eerst voorzien en daarvoor in de omgeving nog meer natuur- en groencompensatie zal worden gerealiseerd. Verzocht wordt om nadere informatie over de plannen voor die natuur en groencompensatie.

Afgelopen week bereikte GroenLinks via de media het bericht, dat de Minister geen extra middelen beschikbaar stelt voor een goede inpassing van de NRU. Geïnformeerd wordt hoe het gesprek daarover met de Minister is gelopen en welke mogelijkheden GS zien om toch de drie verdiepte kruisingen mogelijk te maken.

Mevrouw Noordenbos verwijst naar de vragen van de SP ter onderbouwing van de opwaardering van dit onderwerp. Overigens sluit de SP zich aan bij de vragen van GroenLinks.

De SP vraagt zich tot slot af of de grote woningbouwopgave wel kan worden waargemaakt als er geen ondersteuning van het Rijk wordt verkregen bij de infrastructuur.

De heer De Droog deelt mede, dat D66 zich in grote lijnen aansluit bij GroenLinks en de SP. Met elkaar is gesproken over U Ned; mooie, grote ambities. D66 hoort eveneens de verhalen die rondom

het MIRT hebben plaatsvonden; dat het geld er niet is. Dat baart D66 zorgen. Geïnformeerd wordt hoe GS op korte termijn invulling denken te gaan geven aan die grote opgave, de ambitie die samen in U Ned is geformuleerd. De vraag is of het wellicht wenselijk is om dit klein te concretiseren i.c. of er mogelijkheden liggen om in deze samen met de regio op te trekken, de provincie eigen alternatieve financiering heeft, mogelijkheden ziet om toch stappen te gaan maken in U Ned. D66 heeft nu het gevoel dat brieven met mooie woorden naar elkaar worden geschreven, zonder dat er stappen worden gezet. De vraag is waar GS kansen zien om stappen te maken.

Gedeputeerde Van den Berg geeft ten aanzien van de vraag over woningbouw in relatie tot mobiliteit aan dat partijen daar met elkaar zowel bij het Ministerie van BZ als bij het Ministerie van Infrastructuur bovenop zitten. Geprobeerd wordt een goede voet tussen de deur te krijgen op de desbetreffende tafels.

Voor wat betreft de korte termijn is geconstateerd, dat er voldoende plancapaciteit is voor de bouw van woningen. De horizon van de provincie is 2028; vanaf 2025 begint het te knellen. Spreker heeft het hierbij sec over het kansrijk zijn van woningbouw qua ruimte en nog niet over de procedures. In dit kader wordt de vinger aan de pols gehouden; eveneens als het gaat om versnellen. Het zijn niet de meest eenvoudige locaties als het om het binnenstedelijke gaat.

Over de lange termijn moet zeker het gesprek worden aangegaan over waar de woningbouw dan zou moeten plaatsvinden indien gewenst wordt geacht dit allemaal te accommoderen in de provincie Utrecht. Dat is een gezamenlijke zoektocht van provincie en regio.

De Actieagenda Woningbouw gaat niet alleen over de aantallen, maar ook om de kwaliteit; aandacht voor welk segment en welke kwaliteit in de zin van duurzaamheid de provincie wenst te realiseren, maar eveneens aandacht voor het aanjagen. Daarover worden gesprekken aangegaan met gemeenten.

Met betrekking tot de vraag, voor wie de woningen zijn bedoeld, antwoordt spreker dat het reguliere woningtoedelingssysteem van de onderliggende gemeente geldt. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen mensen die in de provincie zijn opgegroeid, al wonen of nieuwkomers.

Gedeputeerde Straat zet uiteen, dat de spanning tussen de grote woningbouwopgave en de bereikbaarheidsvragen vooral op middellange- en lange termijn spelen. Het is niet iets dat morgen direct moet worden opgelost. Het is echter bekend dat dit soort processen zowel ten aanzien van woningbouw als bereikbaarheid lang duren. Op grond daarvan is het wel verstandig om daarin in de komende tijd verder verdieping te zoeken.

De meest concrete afspraak, waarover de Staten al zijn geïnformeerd, is dat in het MIRT van november met het Ministerie een zgn. startbeslissing wordt voorbereid. De startbeslissing moet leiden tot een investeringsvraag, die op de kortere termijn een aantal zaken zou kunnen oplossen. Hierbij moet worden gedacht aan vragen rondom het beter gebruik maken van voorstations, het versterken van verbindingen i.c. quick wins waarmee snel aan de slag kan worden gegaan.

Er zal echter ook zeker worden nagedacht over de vervolgvraag. Daarbij gaat het veelal over de grotere vragen rondom OV; daarover zullen nog wel stevige gesprekken moeten worden gevoerd. Door de bewindslieden is duidelijk aangegeven, dat er een krapte zit in de investeringsruimte bij het Rijk. Daarover zal derhalve met elkaar een discussie moeten worden gevoerd. Het Mobiliteitsfonds zou in dat kader wellicht kunnen helpen. Volgens spreker is de hamvraag hoe de versnelling van die woningbouw met die passende bereikbaarheid voor elkaar kan worden gekregen. Daarbij speelt de vraag of een andere manier van financiering helpt, of er andere financieringsbronnen kunnen worden bedacht. Indien twee potjes worden samengevoegd kan er wellicht een meer integrale afweging worden gemaakt, maar als er geen geld bijkomt dan wordt het erg ingewikkeld om dit op te lossen.

Sinds de laatste MIRT wordt voor de Utrechtse opgave hard gewerkt aan een voorstel, dat in het volgende MIRT-overleg met de bewindslieden kan worden besproken.

De heer De Droog informeert of, in het kader van de alternatieve financieringsbronnen, ook ruimte wordt gezien voor samenwerking met private partijen.

Gedeputeerde Straat antwoordt dat wat hem betreft alles bespreekbaar is. De opgave is erg groot en de financieringscapaciteit lokaal, regionaal en landelijk beperkt.

In het kader van de Ring hebben de Staten het nodige kunnen lezen over de bomenkap. Dat gaat over een gewijzigd Tracébesluit dat RWS in nauwe afstemming met de gemeente Utrecht heeft genomen; de provincie is daarover geïnformeerd. De gemeente heeft met RWS een goede afspraak gemaakt over de compensatie. De bomenkap aan de Stads Kant is nodig voor de werkzaamheden aan de Ring. Er is voldoende compensatie voorzien. In plaats van bij agendapunt 4.1., Stand van zaken grote projecten, meldt spreker dat het Tracébesluit vanaf 3 september t/m 15 oktober a.s. ter inzage ligt. Vanaf vandaag kunnen belanghebbenden in beroep gaan bij de Raad van State; het is niet mogelijk om een zienswijze in te dienen.

De Staten hebben inmiddels uitgebreid in de krant kunnen lezen, dat de verantwoordelijk wethouder van Utrecht en hij ter zake van de NRU nogmaals naar Den Haag zijn gegaan. Helaas is de verwachting, dat er geen ruimte is voor extra financiering voor de inpassing van de NRU, uitgekomen. De reden is, dat het de Minister geen bovenwettelijke maatregelen wil financieren in verband met de precedentwerking. In de tussentijd zijn voorstellen gemaakt voor een aantal Regiodeals. De Staten zijn daarover op 31 augustus jl. geïnformeerd via een Statenbrief. Een van de Regiodeals gaat over verbinden in relatie tot extra woningbouw; dat gaat ook over de NRU. De gedachte is dat die Regiodeal zou kunnen worden gebruikt om nog wat financiering elders vanuit Rijksmiddelen te krijgen voor mogelijke maatregelen op en rondom de NRU. Dit geldt is, als het al komt, is niet bedoeld om alleen wegen te verlagen, maar zeer nadrukkelijk ook ten behoeve van de stad-landverbinding; een goede verbinding vanuit de wijk naar Noorderpark. Spreker is voornemens de Staten in het najaar een Statenvoorstel voor te leggen over de NRU in relatie tot de ontwikkelingen die hij thans schetst. Het is relevant alle mogelijke varianten met betrekking tot de NRU nog een keer met elkaar door te nemen. De keuze varieert van alles realiseren, maar dan zal de provincie dit zelf moeten betalen, tot niets doen. Provincie en gemeente hebben zelf wat middelen apart gezet en met bv. de Regiodeal erbij, is er wellicht een potje waarmee in ieder geval nog een kruising onder de grond kan worden gekregen; dat is eveneens een denkbare variant. Dit is wel de wijze waarop spreker hierover op dit moment met de gemeente Utrecht in gesprek is.

Desgevraagd door de heer De Droog antwoordt spreker dat een Statenvoorstel tegemoet kan worden gezien, omdat het College eraan hecht dat de Staten die strategische keuze zelf maken. Het financiële gat is op dit moment nog steeds € 60 mln. Spreker ziet vooralsnog niet gebeuren, dat provincie en gemeente dit bedrag samen op tafel leggen. Het is derhalve denkbaar, dat met een slimme manier van financieren i.c. een Regiodeal in ieder geval nog een kruising onder de grond kan worden gekregen.

De heer Van Kranenburg memoreert dat elders op de agenda voor vandaag het onderwerp verkeerstellingen staat met daarbij als achtergrond de hoeveelheid verkeer op de zgn. divergerende diamant. Dat heeft een directe relatie met dit dossier. Geïnformeerd wordt of het zinvol is in het Statenvoorstel eveneens te bezien of het haalbaar is de verkeersdruk op de NRU te verminderen door mensen te verleiden een andere vervoersmodaliteit te kiezen dan de auto. Dan moet wel bekend zijn wie precies op de NRU rijdt en waarheen.

De heer Suna memoreert onder verwijzing naar het betoog van gedeputeerde Van den Berg dat de stappen ter zake van de woningbouwopgave tot de horizon 2028 nog niet heel concreet zijn en dat het na 2028 nog onzekerder is.

Met betrekking tot de bereikbaarheid merkt hij op dat, Indien in het kader van de woningbouwopgave geen helder beeld is over wat er in de toekomst gaat komen, er financieel geen oplossing gaat komen voor de knel die gaat ontstaan. De vraag is wanneer hierover duidelijkheid wordt verwacht.

Met betrekking tot het aangekondigde Statenvoorstel NRU wijst spreker op het MIRT in november. Geïnformeerd wordt of kan worden toegezegd, dat hierover informatie beschikbaar is in de vergadering in december.

Gedeputeerde Straat antwoordt dat de Staten sowieso informatie krijgen over de voortgang van het MIRT. Hij wil dit echter wel loskoppelen van de NRU. In het MIRT gaat het echt over de grote systemsprong van het OV in de stedelijke regio van Utrecht. Daar zal goed naar gekeken moeten worden. Spreker zal de Staten over beide onderwerpen goed op de hoogte houden; wellicht vlak voor het MIRT, maar in ieder geval erna met het resultaat.

Met betrekking tot de divergerende diamant heeft de ChristenUnie een punt. Het loont altijd de moeite om te kijken of lokaal/regionaal verkeer kan worden verleid om gebruik te maken van alternatieve vormen van vervoer, waardoor minder auto's niet op de NRU terecht komen. Het is echter wel zo dat de verbetering van de Ring tot een autonome groeibeweging zal leiden op de NRU; de hoop is dat verkeer in het geval van file niet door de stad gaat rijden. Daarom wordt een discussie gevoerd over de verdiepte aanleg van de kruisingen.

Er zal in zijn visie eerlijkheid moeten worden betracht over de intensiteit die kan worden bereikt door goede maatregelen en door mensen alternatieven aan te bieden. Het is niet zo dat lokaal verkeer ineens geen gebruik meer zal maken van de NRU. Onder verwijzing naar de uitgebreide discussie bij Veenendaal-Oost merkt spreker op dat bekend is dat dit soort maatregelen meestal tot een reductie leiden van 5 – 10% van het autoverkeer.

De heer Van Kranenburg constateert dat het College er kennelijk voor kiest om het autoverkeer blijvend grootschalig te faciliteren en onvoldoende ruimte te maken voor de mogelijkheden van alternatieve vervoersmiddelen m.n. de fiets. De ChristenUnie pleit ervoor een volwaardige doorrekening van de aanwezige mogelijkheden te maken. Spreker verwacht dat indien 5 – 10% van de NRU wordt afgehaald veel mensen gelukkig worden gemaakt. De vraag is waarom dit niet wordt gedaan.

Mevrouw Hoek wijst erop dat de NRU in relatie moet worden gezien met de Zuilense Ring. Geïnformeerd wordt naar de stand van zaken met betrekking tot de trajectcontrole.

Gedeputeerde Straat memoreert, dat de trajectcontrole is aangemeld voor 100 km/u en is goedgekeurd; die staat derhalve op de planning om te worden uitgevoerd.

Zodra de provincie verder is in de varianten rondom de NRU, Zuilensering, divergerende diamant zal moeten worden bekeken voor welke keuze precies wordt gestaan. Dat geldt overigens ook voor de oproep van de ChristenUnie. De ChristenUnie heeft een heel goed punt. Het streven moet zijn verkeer van de NRU af te krijgen. Het is echter niet zo eenvoudig om er 5% vanaf te halen, omdat eveneens is besloten de doorstroming op de Ring te verbeteren. Dat leidt in alle verkeersmodellen tot meer verkeer. Dat heeft hij duidelijk willen maken.

Mevrouw Noordenbos informeert of, indien op grond van voortschrijdend inzicht wordt besloten de Westelijke Ontsluiting Amersfoort niet door te laten gaan, die € 60 mln. niet zou kunnen worden ingezet voor de NRU.

Voorts wordt geïnformeerd of het College het met de SP eens is dat, als er geen extra geld bijkomt, de woningbouwplannen moeten worden aangepast.

Tot slot wordt geïnformeerd of er nu dure- of sociale woningbouw wordt neergezet. De SP ziet dit nog steeds niet ingevuld in alle plannen.

Gedeputeerde Van den Berg zet uiteen dat de provincie zich niet sec bemoeit met de woningverdeling zoals die op regionaal niveau wordt afgestemd op basis van de woningmarktonderzoeken die regio's, corporaties, marktpartijen zelf doen; er wordt gevoegd naar wat de markt wenst.

Wel is geconstateerd, dat de onderdelen sociaal en middel-dure huur te weinig is. Daarvoor zijn er in de actieagenda met partijen afspraken gemaakt.

De woningbouwprogrammering is tot 2028 in zonerings vastgelegd o.a. Odijk – Bunnik West 1000 woningen; Merwedekanaalzone 12.000 woningen maar vooralsnog ca. 6500 als gevolg van het mobiliteitsvraagstuk; Leidsche Rijn en Castellum in Houten moeten nog worden afgebouwd.

Het zijn vraagstukken die wel manifest zijn op de korte termijn en ook manifest als het gaat om de mobiliteit.

Als de provincie de N229 bv. wil aansluiten op de A12, dan moet de A12 wel kunnen doorstromen. Als daar dan wordt gebouwd, moet dat in evenwicht zijn. Geprobeerd wordt inzichtelijk te maken waar op welk moment hoeveel woningen en of het systeem het aankan inclusief veranderende mobiliteit.

Gedeputeerde Straat licht toe dat geanalyseerd is wat nu het financieel tekort is ten aanzien van de NRU incl. de (door de Staten onder voorwaarden vastgestelde) bijdrage van de provincie en die van de gemeente. De totale kosten van de twee verdiepte kruisingen bedragen € 90 mln. Als er ergens anders geld vrijvalt, wordt integraal afgewogen waaraan dat zal worden besteed. Ten aanzien van de NRU zal de vraag nog moeten worden beantwoord of de provincie bereid is om deze stevige inpassing helemaal te financieren, omdat hiervoor geen geld komt van het Rijk; misschien wel op een andere manier, maar er blijft altijd een tekort dus een afweging te maken. De eerste vraag is de keuze; de volgende vraag hoe het wordt gefinancierd. Spreker zou niet het verband willen leggen met de Westelijke Ontsluiting Amersfoort. Dat is een project van de gemeente Amersfoort, dat in uitvoering is; de provincie heeft een subsidiebedrag toegezegd.

De voorzitter rondt de discussie over dit onderwerp af met de conclusie dat alles, dat is besproken, wordt vervolgd.

## **2.2. Statenbrief voortgang Techniekpact en oprichting TRU**

De voorzitter memoreert dat dit onderwerp is geagendeerd op verzoek van de PvdA.

De heer Suna merkt op dat in eerdere besprekingen de link met zorg is gelegd. De PvdA heeft in dat kader steeds aangegeven te gaan voor de health port Utrecht, waarover in de stukken ook iets wordt terug gezien. Het valt de PvdA echter op dat de zorg niet is vertegenwoordigd in de Technologieraad. Geïnformeerd wordt waarom de zorg daarbij niet is betrokken.

Gedeputeerde Van den Berg bevestigt, dat bij het vaststellen van de onderwijs arbeidsmarkt gesproken is over zorg en ICT. Wellicht is daarbij de verwachting gewekt, dat zorg in de Technologieraad zou moeten worden vertegenwoordigd. Dat is echter niet de bedoeling geweest, omdat de provincie het Zorgpact Midden-Nederland al steunt. De provincie zit in dat kader in de Stuurgroep en is o.a. betrokken bij de health hub waar de vraagstukken zorg – arbeid worden besproken. Hierbij gaat het om meer kiezen voor de zorg, beter leren in de zorg en anders werken in de zorg. Dat is vergelijkbaar met het Techniekpact. Daarnaast ondersteunt de provincie concrete projecten in de zorg via de Uitvoeringsverordening onderwijs arbeidsmarkt. De komst van meer digitale toepassingen in de zorg vraagt ook om extra vaardigheden en competenties van de zorg professionals; niet alleen de Ipad die wordt gebruikt maar eveneens de hele planning, digitalisering en diagnostisering. Digitalisering is voorts nadrukkelijk een thema dat wordt opgepakt bij dat Zorgpact bv. via het project Digiboost van 's Heerenloo, MBO Amersfoort, school voor Gezondheidszorg en de school voor Welzijn. De Digiboost heeft overigens tot doel om die digitale vaardigheden van zorgmedewerkers te verbeteren en het onderwijs hierop al meer te laten inspelen; hetzelfde als bij Techniek, de technische medewerkers meer te laten inspelen op de ICT in hun technische processen.

De Technologieraad heeft expliciet tot doel het zorgen voor voldoende geschikt technologisch personeel; daarin zitten de vier branches van de technologie vertegenwoordigd mede voor een goede relatie met het landelijke Techniekpact. In het Zorgpact Midden-Nederland zijn m.n. werkgevers, onderwijsinstellingen in de zorg en overheden vertegenwoordigd.

De provincie is derhalve wel degelijk bezig met de zorg, maar in een ander Pact.

Omdat er sprake is van een iets andere dynamiek zou het in de visie van spreker niet verstandig zijn om dat in elkaar te vlechten. Wel is het zo dat inzichten, als het gaat om welke problematieken in zijn algemeenheid in die aansluiting plaatsvinden, worden uitgewisseld.



De voorzitter rondt de bespreking over dit onderwerp af.

### **2.3 Statenbrief MKB samenwerkingsagenda 2018 – 2019**

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

De heer Suna merkt op dat de koepelorganisatie MKB bij de samenwerkingsagenda is betrokken. De PvdA vraagt zich af in hoeverre de koepelorganisatie overleg heeft gevoerd met de MKB-bedrijven zelf i.c. hoe de communicatie is gelopen en wat de inbreng van de MKB bedrijven zelf is geweest. De PvdA leest daarover niets terug in de stukken.

Mevrouw Noordenbos verwijst naar de door de SP ingediende vragen.

Gedeputeerde Van den Berg licht toe dat het uitgangspunt van deze MKB samenwerkingsagenda is om het beleid, het instrumentarium van het Rijk en de provincies op elkaar af te stemmen. Dit betreft feitelijk staand beleid dat doorloopt, ook qua financiering en cofinanciering. De MKB is hierbij nadrukkelijk betrokken; de verschillende MKB regio's sluiten vooral aan bij het landelijk beleid en die MKB's worden rechtstreeks gevoed door het bedrijfsleven.

Het is wat verwarrend, omdat spreker heeft toegezegd om met een provinciale MKB agenda te komen. Daarin zal o.a. worden ingegaan op hoe wordt omgegaan met het door het CDA ingediende initiatief ter zake van bedrijfsopvolging. De Staten kunnen die provinciale MKB agenda in een van de volgende vergaderingen tegemoet zien.

In de voorliggende samenwerkingsagenda geven het Rijk en provincies vorm aan de inhoud. Een van de voorbeelden is het Techniekpact, maar ook het Invest Holland Acquisitie Netwerk, waarover de SP met name een vraag heeft gesteld. De provincie heeft in het kader van deze MKB samenwerkingsagenda een acquisitiebudget ad € 57.500 per jaar gekregen om reeds in de provincie Utrecht gevestigde buitenlandse bedrijven te bezoeken om te vragen waar zij tegenaan lopen en waarmee de provincie ze kan helpen; een internationaal accountmanagement in de eigen provincie met het doel om de werkgelegenheid van de mensen uit de provincie die bij die internationale bedrijven werken te optimaliseren.

Een andere voorbeeld van de MKB Samenwerkingsagenda is het terugdringen van het aantal loketten en bv. te komen tot één landelijk loket subsidieregeling. De MIT regeling is hiervan een voorbeeld (een landelijke regeling met regionale accenten).

Mevrouw Noordenbos merkt op dat de SP de steun nl. digitalisering en de groei naar nationale- en internationale bedrijfsvoering nogal eenzijdig vindt. In de visie van de SP kan de MKB nog op vele andere manieren worden ondersteund. De vraag is of daarop nog invloed kan worden uitgeoefend. Gedeputeerde Van den Berg antwoordt dat dit m.n. de IPO/VNG afstemmingsagenda met het Rijk betreft. De onderwerpen betreffen een keuze van de meerderheid, waarop het Rijk bereid is te cofinancieren.

Daarnaast hebben de Staten een aantal MKB onderwerpen aangedragen waaraan de provinciale MKB agenda invulling zal gaan geven.

Mevrouw Noordenbos begrijpt, dat de provincie meebetaalt aan de voorliggende MKB samenwerkingsagenda maar geen invloed heeft op de inhoud.

Gedeputeerde Van den Berg antwoordt dat al jarenlang staand beleid is, dat de provincies w.o. Utrecht samen met het Rijk op deze manier invulling geven aan deze onderdelen.

Mevrouw Noordenbos informeert op welk moment wordt besloten wat binnen deze Samenwerkingsagenda gebeurt.

Gedeputeerde Van den Berg antwoordt, dat de MKB Samenwerkingsagenda eens in de twee jaar wordt vastgesteld. De onderwerpen, waarop het MKB zou kunnen worden gestimuleerd, worden besproken in zowel VNG- als IPO-verband. Spreker zegt toe om voor de volgende keer de Staten de mogelijkheid te bieden om onderwerpen aan te dragen voor deze samenwerkingsagenda en in overleg te bekijken wat daarvan kan worden ingebracht.

De voorzitter rondt de bespreking over dit onderwerp af.

### **3. MILIEU EN RECREATIE**

#### **3.1 Statenbrief concept actieplan Omgevingslawaaï 2018 – 2023**

Is verschoven naar de volgende vergadering.

#### **3.2 Statenbrief uitvoeringsagenda gezonde lucht**

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

De heer De Heer wijst op een zwart gat in de uitvoeringsagenda, namelijk het fijnstof. Er wordt verwezen naar de Landbouwwisïe, waar fijnstof als probleem wordt gesignaleerd maar waar alleen punten aangaande het proces beschreven worden en geen concrete maatregelen. In de uitvoeringsagenda staat dat er een dialoog wordt georganiseerd met burgers, boeren en gemeente. Hij was aanwezig bij de cocreatie en bij de BOP was fijnstof uit stallen een beetje een zwart gat, dat zou bij de Landbouwwisïe besproken worden. Die is klaar en er staat heel weinig in over fijnstof. Meent het college dat de cocreatie op dit vlak nog moet beginnen?

Gedeputeerde Pennarts erkent dat het onderwerp bij de landbouw summier staat beschreven. De Landbouwwisïe was echter nog in de maak. De vraag speelde of het in de Landbouwwisïe opgenomen zou worden, omdat daar de WHO-streefwaarden op van toepassing zouden zijn, of in de samenwerkingsagenda gezonde lucht.

In de Landbouwwisïe zijn punten terug te vinden, het is geen zwart gat, daar is het te belangrijk voor. Er is een set aan maatregelen. De dialoog met boeren, burgers en gemeente heeft betrekking op de emissie van fijnstof en de ammoniakproblematiek, het ultrafijnstof is daar een onderdeel van. Dat is geen eindstation, er kunnen maatregelen volgen, bij voorkeur in cocreatie om verzekerd te zijn van draagvlak. In de Landbouwwisïe is de warme sanering in de varkenshouderij wel opgenomen. Fijnstof wordt ook met sensoren gemeten, met name bij citizen science waar mensen zelf aan het werk gaan. Ultrafijnstof is dan minder aan de orde want dat is te duur. Dit staat dan niet in de Landbouwwisïe, maar is wel van toepassing op de vraag van de heer De Heer.

Met WHO-streefwaarden wordt geprobeerd om fijnstof te verminderen op Europees en nationaal niveau. De IPO heeft onlangs een brief gestuurd over het nieuwe milieuactieplan dat in de maak is. Ook in de regiodeal FoodValley is aandacht voor dit aspect, deze bevat een set aan maatregelen, ook gericht op modernisering en innovatie in de veesector en met name varkenshouderijen. Het is breder dan de conclusie die men kan trekken uit de samenwerkingsagenda.

De heer De Heer concludeert dat er een vervolg komt. Hij is er voorstander van dat er, in het kader van de uitvoeringsagenda, een actualisatie komt van hetgeen in gang gezet wordt. Op die manier wordt het zwarte gat in de uitvoeringsagenda gevuld. Er wordt meer kennis verzameld, er wordt meer gemeten, maar in andere nota's staat wat er precies wordt gedaan om het aan te pakken. Gedeputeerde Pennarts meent dat er nu en dan een update gegeven moet worden voor de uitvoeringsagenda. Zij benadrukt dat het aanpakken van de warme varkenshouderij wel degelijk een directe interventie is. Veel maatregelen worden niet ter plekke genomen, maar moeten op nationaal en internationaal niveau worden opgepakt. Niet elke interventie levert direct resultaat op. Zij zegt toe dat er een terugkoppeling komt van de uitvoeringsagenda: welke maatregelen zijn succesvol, waar zit men op een dood spoor? Er wordt, met medestanders, gestart met een set maatregelen. De gedeputeerde zegt toe de Staten op de hoogte te houden van de ontwikkelingen. De heer De Heer begrijpt dat de warme sanering in de varkenshouderij een van de belangrijkste concrete punten is. De volgende week wordt de Landbouwwisïe behandeld, dan zou gekeken moeten worden of dit prioriteit heeft en op korte termijn gerealiseerd kan worden.

Het bevreedt de heer Van den Dikkenberg dat achteraf in een vastgesteld actieprogramma zwarte gaten opgevuld worden.

Als de provincie zou aansluiten bij FoodValley, zou met een geringe inspanning een hoog rendement behaald kunnen worden. Daar worden grootschalig testen uitgevoerd om fijnstof te reduceren. De heer De Heer wijst erop dat in de Landbouwvisie staat dat er tien innovatieproeven worden gedaan in FoodValley, maar of dit wat oplevert, moet nog blijken.

Volgens de heer Van den Dikkenberg is het de vraag of beleidsregels van de provincie het gewenste rendement opleveren. Hij is voorstander van praktijkproeven, daar kunnen met draagvlak snel grote slagen gemaakt worden.

Gedeputeerde Pennarts is het niet eens met de opmerking van de heer Van den Dikkenberg dat achteraf gaten worden gevuld. Zij noemde zojuist maatregelen die niet bij landbouw maar elders in de uitvoeringsagenda te vinden zijn. Zij vindt het van belang om die te koppelen aan het belangrijke domein landbouw.

### **3.3 Memo stand van zaken Henschotermeer**

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

De reden waarom mevrouw Noordenbos op dit onderwerp terugkomt is dat beloftes en afspraken niet nagekomen worden:

- In 2013 belooft de provincie om de € 2 miljoen aan het schap te blijven meebetalen. In 2016 verlaagt de provincie dit bedrag met € 230.000.
- De gemeenteraad van Utrechtse Heuvelrug wilde het ontwikkelplan van het Henschotermeer pas goedkeuren onder voorwaarde dat het meer vrij toegankelijk zou blijven en een rondje om het meer mogelijk zou blijven. Het ziet er nu heel anders uit.
- Ondernemers zouden meegenomen worden in het ontwikkelplan. Dat is volgens hen niet gebeurd. De eigenaar van het Henschotermeer zegt dat dit wel gebeurd is. Inmiddels is er zoveel wantrouwen richting de stuurgroep, dat zij denkt dat de ondernemers gelijk hebben.

Zij vraagt de gedeputeerde om de door de SP ingediende vragen te beantwoorden en om eerlijk en transparant te zijn. Dingen beloven en niet nakomen maken een overheid onbetrouwbaar.

Het valt de heer Suna op dat wordt gedaan alsof altijd al bekend was hoe het eraan toe zou gaan bij het Henschotermeer, bijvoorbeeld dat er een hek zou komen en dat er entree geheven zou worden. Die informatie heeft de Staten echter pas eind 2017 bereikt. Het stoort zijn fractie dat stukken op die wijze geschreven worden en niet gebaseerd zijn op feiten.

Er was commotie rond de gezichtsherkenning, het was landelijk nieuws. Hoe hebben GS hierop gereageerd in de afgelopen maanden? Veiligheid speelt een belangrijke rol, maar dit is schijnveiligheid.

Het is goed voor het beheer maar niet voor de natuur, want er zijn veel bomen en struiken weggehaald om het plaatsen van hekken mogelijk te maken.

Gedeputeerde Pennarts kijkt op van de woorden die worden gebruikt door de SP: eerlijkheid, transparant zijn, onbetrouwbaarheid. Er zijn ontwikkelingen gaande die de SP niet bevallen, ze bevallen de gedeputeerde ook niet. Zij is echter begonnen met een besluit dat door alle gemeenten in meerderheid is genomen. Degenen die nu bezwaar maken kunnen misschien kijken of zij de gevolgen van de besluitvorming destijds hebben overzien. GS kunnen dat niet oplossen.

Mevrouw Noordenbos stelt dat overheden besluiten hebben genomen op basis van punten die niet nagekomen worden. Daarin schuilt de onbetrouwbaarheid.

Gedeputeerde Pennarts memoreert de discussie over de beschikbare middelen. De gelden zijn overgezet en de recreatieportefeuille is niet kleiner geworden, dat is de € 230.000.

Wat de vrije toegang betreft, wijst zij op de samenwerkingsovereenkomst die is getekend door gemeenten, verpachter en provincie. Hierin staat dat er van vrije toegang sprake moet zijn in de zin van dat het een openbaar toegankelijk meer blijft, maar niet dat het gratis moet zijn. Dit staat expliciet vermeld. Zij heeft er begrip voor dat het de SP niet bevalt wat hier gaande is, maar het is

van een andere orde dan de onbetrouwbaarheid van overheden die hier tegenover gesteld wordt. Het betrekken van mensen is wel degelijk aan de orde geweest en komt nog in beeld, want het hele ontwikkelplan moet nog gemaakt worden. Het gebied is overgedragen, de provincie heeft ondersteuning aangedragen om dat te realiseren. In deze fase wordt bekeken wat kan worden gedaan om de exploitatie voor de ondernemer winstgevend te laten zijn. Dit proces met gemeenten en andere betrokkenen moet nog starten. Het lijkt haar logisch dat gemeenten daar inwoners bij betrekken. Zij meent dat de SP voorbarig in haar conclusies is.

Mevrouw Godschalx wijst erop dat het bekend is dat er toegangsgeld geheven zou worden. In een dergelijk geval is het vreemd als er geen afsluiting van het terrein is. Het gaat de VVD te ver om hier van onbetrouwbaarheid te spreken. Men kan ondernemers alleen de gelegenheid geven om in recreatie te ondernemen op het moment dat er de mogelijkheid is om te kunnen ondernemen en dus toegangsgeld te heffen. Zij vraagt of de gedeputeerde het met de VVD eens is.

Mevrouw Noordenbos vraagt of het mevrouw Godschalx bekend is dat juist veel ondernemers erg gedupeerd worden door deze gang van zaken. Zij zijn niet betrokken bij de totstandkoming van de plannen, terwijl dat wel beloofd was.

Er wordt nu gesproken over burgerparticipatie, maar dat is erg laat want burgers en omwonenden zijn er al bij betrokken. Zij hebben duidelijk laten merken het er niet mee eens te zijn.

Juist omdat de gemeenteraad van Utrechtse Heuvelrug de regel heeft toegevoegd dat het strand vrij toegankelijk moet blijven en een ronde om het meer mogelijk moet blijven, kan de gedeputeerde niet reageren met te zeggen dat men dat wat er nu staat, kon verwachten. Het is veranderd.

Het is bekend dat er verschil van inzicht tussen de verschillende ondernemers bestaat over de mate waarin zij betrokken zijn. Het is mevrouw Godschalx duidelijk dat het belang van de ene ondernemer is om geen toegang te heffen en dat van de ander om dit wel te doen.

In reactie op de vraag van mevrouw Godschalx antwoordt gedeputeerde Pennarts dat nu entree wordt geheven om de onderneming gezond te houden en dat de omheining een voorwaarde is om de entree te kunnen heffen. De omheining markeert ook waar de verantwoordelijkheid van de ondernemer begint, de ruimte waarbinnen men van een bepaalde dienstverlening uit mag gaan. Alle ondernemers zijn benaderd met de vraag of zij geïnteresseerd zouden zijn in het overnemen van de pacht. Er is niets achter hun rug om bedisseld. De impact van het feit dat een van hen in deze onderneming is gestapt is dat zij met elkaar in gesprek moeten. Dit gaat niet vlot, maar dat is aan de ondernemers zelf. Zij maken waarschijnlijk nieuwe werkafspraken met elkaar.

Toen Utrechtse Heuvelrug hierover besloot, was er een samenwerkingsovereenkomst waarin expliciet stond dat vrije entree niet hetzelfde is als gratis toegankelijk. Die discussie is daar dus gevoerd. Deze gemeente heeft hier meer emotie bij omdat zij, toen het schap werd opgeheven, een andere mening toegedaan was dan alle andere gemeenten en de provincie. De gedeputeerde kan zich de gemengde gevoelens voorstellen. Maar als men besluit om iets niet meer collectief te financieren, dan is dit de andere kant. Zij hoopt dat de aangekondigde maatregelen, met de entree, uitgevoerd kunnen worden. Dan is er wat dat betreft een goede propositie in die regio.

In reactie op de vraag van de heer Suna antwoordt de gedeputeerde dat, zodra men met elkaar besloot om niet meer samen het Henschotermeer te exploiteren en dit samen te financieren, bekend was dat er iets zou komen. Het was niet zo dat er een soort stil scenario met maatregelen was. Er was geen plan bekend van de aankondiging dat er entree geheven zou worden door het gekozen systeem van gezichtsherkenning en van de manier waarop het Henschotermeer is afgebakend nu er een nieuwe exploitant is. Er is een gesprek geweest met de exploitant, de timing, de onderwerpen, hoe men het ging doen, er is door de gemeenten streng gekeken naar de hoogte van de toegangspoorten. Men is nog steeds alert op hoe de plannen uitgevoerd worden.

Het voornemen entree te heffen door gezichtsherkenning heeft de Staten bereikt via de pers.

Mevrouw Godschalx vraagt of alle ondernemers zich moeten houden aan de Nederlandse en vooral Europese wet- en regelgeving ten aanzien van apparatuur voor gezichtsherkenning.

Gedeputeerde Pennarts bevestigt dit. De ondernemer dient zich te houden aan de nationale regels. Daar ligt ook de toetsing.

De heer Suna vroeg hoe GS zich hebben opgesteld ten opzichte van de gezichtsherkenning. De provincie is op dit punt geen gesprekspartner voor de ondernemer maar is in gesprek met de ondernemer over hoe op het Henschotermeer dingen mogelijk zijn waardoor de dienstverlening wordt verbeterd. De PvdA heeft hierover schriftelijk vragen gesteld en heeft antwoorden ontvangen. Wat de veiligheid en het wegnemen van de vele bomen betreft: het plaatsen van het hek wordt steeds gecombineerd met de kap die heeft plaatsgevonden. Er was echter achterstand in het beheer en in het uitdunnen van het groen. De toezichthouders van de provincie hebben hierover contact gehad. Er is beslist geen sprake van dat er meer is weggehaald dan nodig was voor het onderhoud. Dat de kap zo georganiseerd is dat men daar een hek neer kan zetten, is meer een combinatie van activiteiten geweest; er is niet exorbitant meer gekapt in dat gebied.

De heer Suna memoreert dat voor de zomer is gesproken over het plannen van een benen-op-tafel-gesprek. Als dit binnenkort zal plaatsvinden, houdt spreker het hierbij. Want hij bedoelde niet te zeggen dat zaken tevoren bekend waren, maar dat men in het begin niet wist hoe het zou uitpakken. Het feitenrelaas in de memo doet echter vermoeden dat het tevoren bekend was.

Mevrouw Brinksma sluit aan bij de discussie over 'vrije entree en gratis entree'. Zij heeft contact gehad met gemeentelijke fracties. Voor GroenLinks is de betaalbaarheid van de entree heel belangrijk. In hoeverre kan de gedeputeerde zich hard maken om in overleg met andere partijen te kijken hoe gezonde recreatie, zoals men die in het Henschotermeer kan hebben, betaalbaar wordt voor iedereen?

Mevrouw Noordenbos vraagt hoe het kan dat in de memo staat dat de entreeheffing snel begint, terwijl de vergunningen voor de toegangspoorten nog niet zijn afgegeven.

In de brief die ondernemers in februari hebben gestuurd staat dat zij nog niet echt antwoord hebben gehad. Kan dat antwoord snel komen en kunnen de commissieleden dit ook ontvangen?

Gedeputeerde Pennarts heeft aangeboden om, als er meer ontwikkelingen zijn, de woordvoerders van fracties bij te praten, al dacht zij aan de eerste informatievraag te voldoen met deze brief. Misschien kunnen de woordvoerders bijgepraat worden in de bijeenkomst over de toekomst van recreatie. Zo niet, dan zal de gedeputeerde hen benaderen als er substantiële ontwikkelingen zijn. Zij betreurt dat er in de brief een sfeer is ontstaan alsof alles al bekend was, dat heeft zij niet willen zeggen. Zij heeft willen zeggen dat, als men besluit om een collectieve financiering te vervangen door een ondernemersactiviteit bij het Henschotermeer, men niet compleet verrast moet zijn dat er andere uitgangspunten komen. De begroting moet dan op een andere manier gefinancierd worden. Dat is echt een bewuste keuze geweest bij de diverse raden en Staten.

Mevrouw Brinksma sprak over de betaalbaarheid van de entree. Dit is de afweging van de exploitant. Er is meegewerkt om de start goed te laten plaatsvinden. De provincie heeft, voordat er sprake was van de overdracht van het Henschotermeer van het schap naar de firma Heigraaf, een afspraak gemaakt met de verpachter over een verlaagde pachtafdracht. Zo heeft de pachter een paar jaar een rustige inlooperperiode. Het schap heeft aangegeven niet voor elke faciliteit een prijs in rekening te brengen, het (on)roerend goed wordt overgedragen zodat er normaal ondernomen kan worden. De overheden hebben de taak om van het ontwikkelkader, wat er mag in het kwetsbare gebied, een plan te maken dat recht doet aan iets meer ruimte om te kunnen ondernemen maar ook recht doet aan het feit dat dit een van de mooiste stukjes Utrecht is. Die rol heeft de provincie nog.

De SP vroeg hoe de entreeheffing opgestart kan worden als de vergunning voor de toegangspoorten nog niet binnen is. Er zijn hierover afspraken gemaakt tussen ondernemer en gemeenten. Men kan entree heffen in een iets andere opzet. De gemeenten houden de vinger aan de pols voor wat betreft de voorschriften voor de entreepoorten. De gedeputeerde verneemt ter vergadering dat de vergunning inmiddels is afgegeven, er loopt een bezwaar.

Zij zal de commissie op de hoogte stellen over hoe de brief van de ondernemers afgehandeld zal worden, of dit via de stuurgroep of via GS gaat.

De voorzitter schorst de vergadering in afwachting van de komst van gedeputeerde Straat aangezien men voorloopt op het tijdschema van de vergadering.

De voorzitter heropent de vergadering

#### **4. MOBILITEIT**

##### **4.1 Stand van zaken grote projecten**

- Stand van zaken Uithoflijn

Gedeputeerde Straat memoreert het werkbezoek van gemeenteraad en Statenleden van de afgelopen week, waarbij zij op de hoogte gesteld werden van de actuele ontwikkelingen, onder andere van de realisatie van de Uithoflijn. Volgende week wordt in GS de voortgangsrapportage vastgesteld van het tweede kwartaal. Zoals gebruikelijk ontvangen de Staten daarop een statenbrief. In deze vergadering deelt de gedeputeerde alvast een aantal belangrijk belangrijke ontwikkelingen rond de planning en oplevering van de traminfrastructuur.

Er wordt met twee planningen gewerkt. De stuurplanning kent dezelfde mijlpalen als de integrale hoofdlijnenplanning, maar in de stuurplanning liggen deze mijlpalen enkele maanden eerder. Daar wordt hard op gestuurd, zodat er eind 2019 gereden kan worden. De stuurplanning staat onder druk en dichterbij het eindpunt wordt de druk groter. Het is ambitieus, hij wordt gebruikt om strak te sturen, ook richting opdrachtgevers.

Een belangrijke mijlpaal is in juli gehaald met het transport van een vijftal tramstellen door het stationsgebied over het spoor. Dat gebeurde met een hulpvoertuig. De komende tijd wordt hard gewerkt aan de bovenleidingen om het stationsgebied doorrijdbaar te maken, die mijlpaal staat gepland in december. Enkele zaken belemmeren de voortgang op het gedeelte tussen Vaartsche Rijn en de P+R van het Utrecht Science Park. De mogelijkheid om op dat deel in oktober te starten met het proefbedrijf wordt een steeds grotere uitdaging, waardoor ook de start van de deelexploitatie onder druk komt te staan. De kwaliteit van het werk is op diverse plekken nog onvoldoende. Dit zijn tekortkomingen die de aannemer traminfrastructuur moet oplossen voordat het werk wordt opgeleverd. Onderzocht wordt of een deel van de herstelwerkzaamheden na oplevering kan worden uitgevoerd. Vooral ter hoogte van het station Vaartsche Rijn zijn aanpassingen nodig aan de spoorconstructie en aan de combi-deklaag, de slijtlaag op het beton. Dit moet tijdig en vooral kwalitatief goed aangepakt worden. GS hebben de projectorganisatie opgedragen om op korte termijn inzichtelijk te maken wat de mogelijke scenario's zijn om het werk goed op te leveren. Voor de duidelijkheid: dit heeft geen effect op de bestuurlijke planning, die uitgaat van een 85% kans dat de volledige exploitatie gereed is in december 2019. Zodra de gedeputeerde meer zicht heeft op de consequenties en de te maken keuzes informeert hij de Staten direct. In de genoemde statenbrief wordt de problematiek verder toegelicht. Zoals is afgesproken wordt door de griffie een informatiebijeenkomst gepland met de raad van Utrecht.

Mevrouw d'Hondt begrijpt dat dit mogelijk effect heeft op de stuurplanning. Zij vraagt of dit betekent dat de risicoreservering, om het gedeelte tussen september en december op te vullen, mogelijk wordt aangesproken.

Gedeputeerde Straat bevestigt dit. Dit is een voorwaarschuwing. In een dergelijk traject ziet men dat zaken steeds verder onder druk komen te staan.

De heer Van den Dikkenberg wijst erop dat met het uitstel ook de deelexploitatie onder druk staat. Hij vraagt of de gelden die daardoor gemist worden vallen in de risicoreservering die al geaccordeerd is als budgetverruiming of dat dit een aanvullende tegenvaller kan worden.

Gedeputeerde Straat licht toe dat de deelexploitatie een soort extra is geworden toen het uitstel ontstond. Dit heeft zijn voordelen, namelijk dat men alvast kan beginnen en kinderziektes er uithaalt. Als het niet zou lukken, dan wordt iets later gestart maar wel met de volledige exploitatie, wat ook

voordelen heeft. De kinderziektes zitten dan aan het begin van de exploitatie. De gedeputeerde weet niet wat het financieel precies betekent. De risicoreservering is er niet voor niets, op het moment dat men richting december gaat, zal die geheel of deels nodig zijn.

De heer Van Essen vraagt of de Staten bij iedere kwartaalrapportage of eventueel andere momenten een actualisatie krijgen van de stuurplanning en, als dit aan de orde is, van de bestuurlijke planning. Gedeputeerde Straat stelt dat de Staten die hoe dan ook ontvangen. De tweede kwartaalrapportage loopt tot en met juni, eind juni stonden de seinen nog op groen. Maar rapportages hebben een doorlooptijd, in de tussentijd wordt een kwalitatieve inschatting gemaakt. Daarom is de informatiebijeenkomst waar de Staten om gevraagd hebben nuttig. De laatste stand van zaken wordt door de gedeputeerde meegedeeld, eventueel via een statenbrief.

De heer Van Essen kan zich voorstellen dat de stuurplanning echt aangepast wordt. Wordt dit op dat moment naar de Staten gecommuniceerd?

Gedeputeerde Straat bevestigt dit.

De voorzitter laat weten dat bijeenkomst met de commissieleden uit de gemeente eind september gepland zal worden.

- Driebergen-Zeist

Gedeputeerde Straat memoreert een belangrijke mijlpaal, de opening van de ongelijkvloerse spoor kruising eind augustus. Er is nu een betere doorstroming in en een betere bereikbaarheid van Zeist. Het lost met name een probleem op bij de spoorcorridor Utrecht-Arnhem. In de zestienweekse buitendienststelling en de achttien weken dat eraan gewerkt is, hebben mensen er dag en nacht aan gewerkt, 27 mensjaren werk is er verricht in die korte periode. Op hoogtepunten werkten er 750 mensen per etmaal aan. Het is een compliment waard.

In dezelfde periode is veel werk verzet in Veenendaal, hier is een spoorwegonderdoorgang voor autoverkeer gekomen.

- Chauffeurstekorten

Gedeputeerde Straat verwijst naar zijn memo van de vorige week over het personeelstekort bij de start van de winterdienstregeling bij de vervoerders. Het memo betrof met name Syntus, maar in de eerste week bleken ook bij U-OV personeelstekorten te ontstaan. Het betreft bij beide vervoerders een beperkt aantal diensten per dag, maar het zijn uitvallen van enkele tientallen ritten. Het tekort is primair ontstaan doordat de uitzendbureaus die chauffeurs leveren voor de flexibele inzet hun afspraken over aantallen onverwacht niet meer helemaal kunnen nakomen. De uitzendpoules drogen op dit moment snel op, mede door de economische hoogconjunctuur: mensen vinden elders werk. Van beide vervoerders is geëist dat zij alles proberen om dit probleem zo snel mogelijk op te lossen of het tot een minimum beperken. De vervoerders zetten zich hier met man en macht voor in. Kantoorpersoneel met een busrijbewijs wordt ingezet, verloven zijn beperkt, gepensioneerden vallen in. Daarmee wordt het niet 100% opgelost. De uitval van ritten is op hoogfrequente lijnen zodat alle verbindingen intact blijven. De inzet is erop gericht om de overlast voor reizigers tot een minimum te beperken en om duidelijk en transparant te communiceren over de uitgevallen ritten. De vervoerders moeten op korte termijn een gedegen plan van aanpak leveren waarin zij niet alleen de kortetermijnmaatregelen nemen, maar ook voor de lange termijn oplossingen bieden. Voor een deel zal het in september en in de herfstvakantie niet op te lossen zijn. Het is zaak dat dit volgend jaar niet weer gebeurt. Ambtelijk is er wekelijks contact.

Mevrouw Poppe vindt 85 ritten op een dag niet een beperkt aantal ritten.

De eerdere vragen van GroenLinks zijn beantwoord. Op 12 juli jongstleden liet de gedeputeerde weten dat de problemen grotendeels waren opgelost. Op 23 augustus stond zij in Utrecht bij een halte waar een volle bus 29 van U-OV stopte. De chauffeur verzocht alle passagiers uit te stappen omdat er geen aflossing was; hij had al te lang achter het stuur gezeten. Iedereen stond 20 minuten

te wachten op de volgende bus. Er is dus niets opgelost. Chauffeurs vertellen dat zij onmogelijk een dag verlof op kunnen nemen waardoor het ziekteverzuim stijgt en het probleem groter wordt. Iedereen moet zich aan het contract houden, zo niet, dan volgen sancties. De provincie moet dit steviger aanpakken.

De heer Van Kranenburg maakt zich zorgen. Hij meent dat de concessie niet uitnodigt tot het betalen van marktconforme honoreringen aan chauffeurs, want er zijn er nu te weinig. Het is dezelfde personele visvijver als die voor het grootgoederenvervoer. Als chauffeurs op een truck meer kunnen verdienen, kiezen zij daarvoor. Geld speelt hier een belangrijke rol. De gedeputeerde moet de busmaatschappijen onder druk zetten, zij moeten zich binnen de concessie houden aan het ter beschikking stellen van personeel. Daartoe hebben zij zich verplicht. Hij adviseert dit hard te spelen.

Mevrouw d'Hondt is het grotendeels eens met de vorige sprekers, maar het stellen van eisen en sancties kent limieten. Als aanbestedende partij heeft de provincie misschien ook boter op het hoofd, misschien heeft de provincie te weinig geld ter beschikking gesteld. Dan kan de oplossing van het probleem niet alleen bij de vervoerder worden gezocht.

Zij vraagt de gedeputeerde of de provincie bereid is om een positieve bijdrage te leveren, los van de druk op de vervoerder om de personeelstekorten op te lossen. De huidige oplossingen zijn kortetermijnoplossingen, dit kan men niet volhouden. In het nieuws was een item over Ladies day, een initiatief om vrouwen te stimuleren buschauffeur te worden. Prikkel om chauffeurs langer door te laten werken en het meebetalen aan de opleidingen hiervoor: bij dit alles zou de provincie een rol kunnen pakken. Is de gedeputeerde bereid om hierover mee te denken?

Het echte probleem zit in de wijze van aanbesteden, vervoerders krijgen voor een opdracht te weinig geld en tot aan 2023 kan de provincie daar niet onderuit komen. Bij de bespreking van het mobiliteitsprogramma heeft zij gevraagd om een nadere uitwerking van de wettelijke kaders waarbinnen de provincie aanbestedingen doet. Er zijn verschillende opties: de wijze waarop het nu gebeurt, inbesteding of een eigen provinciaal vervoersbedrijf. Zij vraagt of en wanneer de commissie deze mogelijkheden op een rij kan krijgen.

Mevrouw De Groot sluit zich aan bij de vorige sprekers. Tijdens de presentatie deze ochtend van de vervoersplannen van Syntus en U-OV was er een uitleg over de lijnen, de vragen en de verzoeken. Haar fractie heeft veel waardering voor deze inzet, maar het is een papieren uitleg van de inspanningen. Het gaat er uiteindelijk om dat reizigers regelmatig en comfortabel openbaar vervoer hebben. Zij vraagt zich af of de uitleg realistisch is.

In de Jaar- en trendrapportage 2017 wordt de verkeerdruchte en verslechterde doorstroming van het wegennet genoemd als belangrijke oorzaken van rituitval. Nu blijkt dat zich een fors tekort aan chauffeurs aandient. Toen zij deze ochtend vroeg of dit alleen de zomerperiode betrof, waarbij ook nagegaan zou moeten worden waar dit aan ligt, werd geantwoord dat het opgelost was. Nu blijkt dat er wel degelijk wat aan de hand is.

Haar fractie maakt zich zorgen hierover en vraagt de gedeputeerde om de vinger aan de pols te houden en waar mogelijk prikkels te geven om het openbaar vervoer weer in orde te krijgen.

Mevrouw Hoek wijst erop dat er, toen Syntus het overnam van Connexxion, een aantal chauffeurs ontslagen is. Misschien zitten die nog thuis met wachtgeld en is Syntus bereid hen terug in dienst te nemen. Als het een geldkwestie is, sluit zij zich aan bij mevrouw d'Hondt. Misschien zou de provincie extra moeten bijdragen.

Mevrouw Poppe vult aan dat de chauffeurs die niet megingen naar Syntus bijna allemaal flexwerkers waren. Voor de zomervakantie zijn er bij Syntus 40 tot 50 contracten niet verlengd. Men heeft gedacht dit te kunnen invullen met uitzendkrachten en dat is niet gelukt. Er klopt dus iets niet bij het personeelsbeleid. Dat heeft te maken met de manier van aanbesteden. Men kan geen



verdienmodel loslaten op een dienstverlening als het openbaar vervoer. Er moet geld bij. Alleen in een grote stad of op lange lijnen kan men verdienen.

GroenLinks vindt de ontstane situatie ernstig. De heer Van Essen deelt mee dat de eerste zorg uitgaat naar het goed informeren van reizigers. De gedeputeerde zegt dat er stappen ondernomen worden, maar zijn fractie zou hier graag meer over horen. Het lijkt voor een deel te plannen, want het is duidelijk dat er een tekort aan personeel is. Op welke wijze worden de reizigers geïnformeerd? De discussie over concessies moet zeker gevoerd worden bij een nieuwe concessie. Maar de huidige concessiehouders hebben ingeschreven op deze concessies en zij hebben aangegeven dat zij dit vervoersplan kunnen rijden tegen die kosten. Daarbij hoort goed personeelsbeleid. Het is terecht dat de vervoerders hierop aangesproken worden. Op het moment dat arbeidsvoorwaarden een rol spelen bij het niet kunnen leveren wat zij contractueel verplicht zijn, lijkt het hem niet verkeerd om ze daarop aan te spreken. Hij vraagt de gedeputeerde of dit besproken is met de vervoerders. Als de ritten niet gereden worden, zal de provincie hier niet voor betalen. Sterker nog, hij neemt aan dat hieraan een boeteclausule verbonden is. Ook hierin zou hij meer inzicht willen krijgen. Mevrouw d'Hondt vraagt zich af hoeveel meer bussen er gaan rijden en meer chauffeurs worden aangenomen door het aanspreken van de vervoerders en het instellen van boetes. Of het moet worden opgelost als destijds bij de Regiotaxi: de vervoerder op termijn ontslaan en meer kijken naar kwaliteit.

Volgens de heer Van Essen is het de taak van de vervoerders om er meer chauffeurs bij te krijgen. Er is niets mis met het stevig aanspreken van vervoerders op hun verantwoordelijkheid. Het kan maken dat zij een stap harder lopen om dit probleem in ieder geval in de provincie Utrecht op te lossen. De provincie heeft als opdrachtgever die verantwoordelijkheid.

De heer Van Deún sluit zich aan bij mevrouw d'Hondt, want het is een structureel probleem. Het is in eerste instantie het probleem van de vervoerder, want die moet leveren wat is afgesproken. Maar de provincie moet reëel zijn en heeft een verantwoordelijkheid naar de inwoners en reizigers. Als de ritten er niet komen, hebben zij er last van.

Zijn fractie heeft de volgende voorstellen:

- In de provincie zijn tienduizenden bijstandsgerechtigden. De provincie zou meer leer-werkprojecten moeten instellen zodat deze inwoners kunnen gaan werken als chauffeur.
- Zijn deze bedrijven goede werkgevers? Hoe hoog is het ziekteverzuim? Wellicht dat daar wat mee gedaan kan worden, dat Syntus op dat gebied ondersteund kan worden. Spreker heeft geluiden gehoord over het hoge ziekteverzuim bij Syntus.

De heer Van Essen vindt het voorstel van de PVV interessant. Het terrein van de leer-werkplekken zou nieuw voor de provincie. Is het de bedoeling van de PVV dat de provincie daar samen met gemeenten geld insteekt?

De heer Van Deún wijst erop dat het in eerste instantie de verantwoordelijkheid van gemeenten is. Hij ervaart echter dat gemeenten ver achterblijven, zij halen de quota niet. Misschien moet dan inderdaad de provincie de portemonnee trekken. Het is een win-winsituatie, minder mensen in de bijstand en meer chauffeurs, maar ook misschien meer postbodes.

Gedeputeerde Straat stelt dat er een kortetermijnprobleem is. Maar de noodverbanden die nu gelegd worden zijn natuurlijk niet de oplossing. Er moet een structureel antwoord komen. Het probleem is dat er te weinig buschauffeurs zijn en dat, in deze conjunctuur, mensen ook op een andere manier een baan vinden. Het reservoir aan flexibele werkers droogt uit. Er is gevraagd om een plan van aanpak, maar daarnaast moet gesproken worden over de vraag hoe er meer buschauffeurs komen. Zij moeten een opleiding doen, bijstandsgerechtigden zouden hierbij kunnen helpen. Dit is een verantwoordelijkheid van gemeenten en dit zou dan ook samen met gemeenten opgepakt moeten worden. Wellicht vinden ook anderen het interessant om, misschien in deeltijd, buschauffeur te worden. Bekeken moet worden hoe dit soort werk interessant gemaakt wordt.

Aan de andere kant moet er streng naar de bestaande contracten worden gekeken. In het contract staat dat uitgevallen ritten niet worden vergoed. Er is een mogelijkheid van sanctiebepaling. Daar moeten vervoerders apart op aangesproken worden.

Reizigers worden geïnformeerd via de app en bijvoorbeeld 9292.

Elke rit die uitvalt is er een teveel. Procentueel is 85 ritten niet veel, dat is op te nemen in de reizigersinformatie. Er zijn ook meldingen aan reizigers dat dit speelt. De vervoerders doen hun best om de reizigers zo goed mogelijk te informeren.

De afgelopen week vielen er geen 85 maar meestal 50 ritten uit.

Na dit nieuws hebben zich spontaan 29 mensen aangemeld met de wens om buschauffeur te worden. Dat betekent dat er waarschijnlijk meer potentie is. Het is een landelijk probleem. De gedeputeerde doet een oproep aan de brancheorganisatie Openbaar Vervoer Nederland om het vak van buschauffeur zo aantrekkelijk te maken, dat deze problemen zich niet voordoen. Als de hoogconjunctuur aanhoudt, loopt men elk jaar tegen deze problemen aan en dat moet voorkomen worden. Wellicht is er een campagne voor nodig om het vak weer interessant te maken. Het is niet aan de provincie om die campagnes te betalen, dat is aan de busmaatschappijen. De provincie is bereid om mee te denken hierover, bijvoorbeeld over hoe de lijnen met gemeenten kunnen worden gelegd. Men moet reëel zijn, op de korte termijn zal hier en daar een rit uitvallen.

De heer Van Essen constateert dat dit punt, aansluiting van het onderwijs bij de arbeidsmarkt, meer bij economie thuishoort. Wellicht kan gedeputeerde Van den Berg gevraagd worden of hij een bijdrage op zijn dossier kan leveren. Hij vraagt de gedeputeerde of dit te overwegen zou zijn.

De heer Van Reenen memoreert dat in de presentatie bij het werkbezoek aan de Uithoflijn werd verteld over de werving van trambestuurders. Heeft dat een relatie met dit punt, loopt dit extra knel door deze situatie met de buschauffeurs?

Mevrouw De Groot deelt mee dat haar fractie verheugd is dat de gedeputeerde zich in zulke flinke bewoordingen uitlaat. Zij stelt voor dat hij de vervoersmaatschappijen schriftelijk bericht over de ernst van de situatie. Dat is krachtiger dan een mondelinge bespreking. In dit schrijven moet duidelijk gemaakt worden dat alles op scherp wordt gezet en dat het anders tot sancties gaat komen. Zij vraagt of de gedeputeerde de commissie zeer regelmatig wil blijven berichten over de situatie.

Mevrouw d'Hondt herinnert aan haar vraag over de vormen van aanbesteding.

Bij de bespreking van de kadernota voor de zomer kwam er een toezegging van gedeputeerde Van den Berg over onderwijsvouchers, hiervoor zou een plan worden uitgewerkt. Daarin zouden opleidingen voor chauffeurs meegenomen kunnen worden.

Mevrouw Poppe meent dat het werven van chauffeurs meer succes zou hebben als zij niet zouden worden opgezadeld met tijdelijke contracten maar in vaste dienst aangenomen werden.

Gedeputeerde Straat wil blijven kijken naar waar de verantwoordelijkheid ligt. Het college gaat niet over het personeelsbeleid van de vervoerder. Zij worden aangesproken op de contracten die de provincie met hen heeft gesloten. Hierover worden stevige gesprekken gevoerd, want zij houden zich niet aan de prestatie die is afgesproken. Zij moeten de ruimte hebben om daar hun verantwoordelijkheid in te nemen. De ernst wordt onderkend door beide vervoerders. Het betekent wel dat de provincie op termijn, bij de aanbesteding, nadenkt over welk dilemma er precies speelt en hoe dit opgelost wordt. Daar zijn veel modellen voor. De gedeputeerde was niet van plan hierover op korte termijn met de commissie uitgebreid te discussiëren, het contract loopt immers tot 2023. In de tussenliggende periode moet dit zo goed mogelijk opgelost worden. Hij vindt het meer van belang dat het tekort aan chauffeurs nu wordt opgelost dan dat er over modellen van aanbesteding gesproken wordt. Daarmee wordt het probleem niet opgelost. Volgens de

gedeputeerde is het probleem ook dat er nu veel werk is en veel mensen een baan hebben. Er zijn weinig flexibele krachten meer en dan ontstaat er een probleem als men een piek moet opvangen.

Mevrouw d'Hondt licht toe dat het niet haar voorstel was om de aanbesteding open te breken. Maar 2023 is best snel. In het mobiliteitsprogramma komt een ov-subprogramma en daarin wordt het onderzoek naar de aanbestedingsmogelijkheden aangekondigd. Zij vraagt of hier zo snel mogelijk over gesproken kan worden, want als de bus in 2023 gaat rijden, moet de discussie enkele jaren daarvoor plaatsvinden.

Zij meent dat openbaar vervoer niet afhankelijk moet zijn van een economische hoog- of laagconjunctuur. De werkloosheid is nu structureel, dit soort banen zou geschikt zijn om mensen weer aan een, liefst vaste, een baan te helpen.

De heer Van Kranenburg sluit zich aan bij het betoog van de vorige spreker. Het zou goed zijn om bij de voornemens rond het inrichten van de concessie van 2023 concreet te kijken naar wat dit betekent voor het personeelsbeleid van de vervoerder. Men moet zich ervan bewust zijn dat goed personeelsbeleid geld kost maar ook goede chauffeurs oplevert, een goede dienstregeling en dus een beter openbaar vervoer oplevert en mensen uit de auto haalt.

Gedeputeerde Straat is het hiermee eens. Bij de nieuwe aanbesteding moet goed nagedacht worden over de vraag of het over dit probleem gaat. In de nieuwe vervoersplannen spelen ook andere vraagstukken, bijvoorbeeld dat er soms combinaties van vervoermiddelen moeten worden gezocht, drukkere wegen, keuzes tussen lijnen, firstmile/lastmile concept. Hier moet goed over gesproken worden, een onderdeel ervan is hoe dit wordt aanbesteed. Dat moet tijdig.

Op dit moment is er een vrij duidelijk probleem. Er zijn te weinig chauffeurs. In reactie op de opmerking van mevrouw d'Hondt dat dit niet afhankelijk van de economie mag zijn, stelt de gedeputeerde dat dit nu juist wel het geval is. Het gebeurt op veel gebieden.

In de laatste cao is 8% loonsverhoging afgesproken, dus het is ook niet zo dat er niets gebeurt in de sector. Er moet met elkaar worden nagedacht over een oplossing van deze vragen. Het onderzoek loopt en zal in de loop van volgend jaar meer vorm zal krijgen. De discussie zal in de nieuwe Staten gevoerd worden. Er moet nu een plan van aanpak komen van de vervoerders over hoe volgend jaar de rituitval tegen wordt gegaan als de uitzendbureaus nog steeds uitgedroogd zijn en er een verlofronde komt omdat chauffeurs op vakantie gaan. Uiteindelijk moet het vak interessant zijn. Het lijkt hem een goed idee om te overleggen met gedeputeerde Van den Berg. Binnen het college is hier natuurlijk over gesproken. Het is een goede suggestie om na te gaan of zaken gekoppeld kunnen worden, ook samen met gemeenten waar veel kracht zit om mensen te activeren. Het moet duidelijk zijn, hier is werk. Geld is niet het probleem, als mensen komen om de tekorten op te lossen, is er bij de vervoerders ruimte om er werk van te maken.

De heer Van Reenen merkt terecht op dat degenen die in de tram rijden niet een bus kunnen rijden. Men vist in dezelfde vijver. Er moet dus hard gewerkt worden om mensen in de bus en in de tram te krijgen. Uiteindelijk is het wel de verantwoordelijkheid van de vervoerder. GS hadden een strak overleg met de vervoerders, aan de ene kant de helpende hand om mee te denken, aan de andere kant streng op het contract.

Mevrouw De Groot vraagt of de gedeputeerde de organisaties krachtig schriftelijk wil benaderen, waarbij ook de zorg van de Staten naar voren gebracht wordt.

Gedeputeerde Straat licht toe dat er niet alleen gesproken wordt, er is ook schriftelijke communicatie. Er moeten zaken vastgelegd worden, bijvoorbeeld het plan van aanpak. Hij zegt toe de zorg van de Staten naar voren te brengen, mondeling of per brief.

#### **4.2 Statenvoorstel Aanvullend budget vernieuwing regionale tramlijn**

De voorzitter deelt mede dat zich voor dit onderwerp twee insprekers hebben aangemeld, die zij vervolgens als eerste het woord geeft.

Mevrouw Derriks, commissielid gemeente Nieuwegein namens de fractie Ieders Belang, memoreert dat zij van 1989 tot 1999 in de Staten de eerste woordvoerder was voor Verkeer & Vervoer voor de VVD. Zij houdt zich al vanaf 1974 bezig met de beleidsmatige kant van het OV en heeft in de jaren 2009 tot 2015 zelf als bestuurder op een streekbus een en ander van binnenuit leren kennen. Zij veronderstelt derhalve enigszins te weten waarover zij praat.

De zomervakantie is meestal de periode waarin pijnpunten worden gelanceerd. Een van de pijnpunten die in Nieuwegein hard aankwam was de gedachte van het provinciebestuur om de tramhalte Merwestein, onderdeel van de lijn Nieuwegein-Centre naar Nieuwegein-Zuid op te heffen met als motivatie dat het aantal in- en uitstappende reizigers beneden peil was. Nu kan het zijn dat dit in de afgelopen periode een aantal keren met het College van B&W is doorgesproken, maar het heeft de raad in ieder geval niet bereikt. Het was voor Ieders Belang een complete verrassing.

De zomervakantie is een periode, waarin het traditioneel heel moeilijk is om ergens wat aan te doen. Spreekster komt bij de Staten met een vraag; niet de vraag om de halte niet op te heffen, maar dit met een jaar uit te stellen. Dat scheelt ca. € 1 mln. op het totale benodigde budget om de tramlijn van Nieuwegein-Centre - Nieuwegein-Zuid - IJsselstein op te knappen en de haltes aan te passen aan de passagiershoogte van de nieuwe trams. De mogelijkheid om de tramhalte op te heffen bestaat nog steeds wanneer de Staten in september 2019 dat besluit nemen, omdat de kosten pas in 2020 gaan spelen. Het biedt Nieuwegein een jaar de gelegenheid om te proberen voorstellen te ontwikkelen om de halte wel rendabel en aantrekkelijk te maken. Zo is bv. door Ieders Belang richting de wethouder het voorstel gelanceerd om onder de halte een OV-fietsenstalling in te richten. De wethouder had hierin vooralsnog weinig interesse en wenst ook pas te reageren op het moment dat er een formeel besluit van de Staten ligt. In het algemeen is het dan echter te laat om er nog wat aan te doen. Mochten de Staten na dat jaar van mening zijn dat datgene, dat vanuit Nieuwegein wordt aangedragen om halte Merwestein te handhaven, niet voldoende is dan zal Nieuwegein zich daarbij uiteraard neerleggen.

Het verzoek is derhalve Nieuwegein de mogelijkheid te bieden om een poging te doen halte Merwestein aantrekkelijker te maken.

De inspreektekst van mevrouw Nieuwdorp, directeur Stichting de Groene Koepel, is als bijlage bij het verslag gevoegd. Korthedshalve zij verwezen naar de inhoud.

De voorzitter stelt de leden van de commissie in de gelegenheid vragen te stellen aan de sprekers.

De heer Van Essen informeert of halte Fokkesteege, die op de kaart redelijk in de buurt lijkt te liggen van de locatie van Stichting de Groene Koepel, een alternatief is en zo nee waarom niet.

Aan mevrouw Derriks stelt spreker de vraag welke reizigers volgens haar nadelige gevolgen zullen ondervinden als de halte wordt opgeheven.

De heer Mourik-Geluk informeert met welk mandaat mevrouw Derriks spreekt en hoe in de raad over dit punt wordt gedacht.

Spreker memoreert dat mevrouw Nieuwdorp zich zorgen maakt over de bereikbaarheid van de nieuwe locatie van Stichting de Groene Koepel. Geïnformeerd wordt hoeveel mensen de Stichting de Groene Koepel nu op de oude locatie ontvangt en hoeveel daarvan gebruik maken van het OV.

De heer Van Reenen merkt op dat er per stop gemiddeld 1- 2 personen blijken uit te stappen op halte Merwestein. Geïnformeerd wordt aan welke maatregelen mevrouw Derriks denkt waardoor dit aantal substantieel stijgt.

Analoog aan de vraag van GroenLinks vraagt spreker mevrouw Nieuwdorp of de halte Anthonius Ziekenhuis geen alternatief is.

Mevrouw Schneiders verzoekt beide sprekers toe te lichten hoe zij zijn betrokken bij het voortraject naar deze besluitvorming toe en de besluitvorming die thans voorligt.

Mevrouw Hoek informeert of de halte op gemeentelijk of provinciaal grondgebied ligt.

Mevrouw Derriks licht toe dat zij commissielid is voor de partij Ieders Belang en hier in die hoedanigheid spreekt dus niet namens de gehele raad. Op 6 september a.s. komt dit onderwerp in de Raadscommissie aan de orde. In de zomervakantie heeft Ieders Belang echter doorgewerkt en zich intensief met die tramhalte beziggehouden.

In het najaar wordt in de raad besloten om op de Doorslagzone, zijnde de groenstrook tussen het huidige Stadhuis en het water aanhakend op de hoek van de tramhalte Merwestein, ca. 200 appartementen te bouwen. De toekomstige bewoners zullen derhalve voor een deel van die halte gebruik willen maken. Op andere eventuele maatregelen om de halte Merwestein aantrekkelijker te maken wil spreker thans niet vooruitlopen. Verzocht wordt Nieuwegein de tijd te geven om ideeën te ontwikkelen om de halte Merwestein rendabeler te maken. Het voorstel om een OV-fietsenstalling onder de huidige halte in te richten was een eerste initiatief om de wethouder enthousiast te maken, hetgeen op dit moment nog niet is gelukt. Het betreft gemeentelijk grondgebied.

Mevrouw Nieuwdorp merkt, in antwoord op de vraag over de betrokkenheid bij dit traject, op dat zij het in de krant heeft gelezen; in de daarin gepubliceerde nieuwsbrief van de provincie stond dat de halte Merwestein zou worden opgeheven, terwijl Stichting de Groene Koepel onlangs met de gemeente Nieuwegein heeft besloten dat er een nieuwe locatie in het Natuurkwartier zou komen. De haltes Fokkesteeg en Anthonius Ziekenhuis zijn de dichtstbijzijnde haltes na Merwestein en daarmee zeker alternatieven. De Stichting de Groene Koepel gaat echter ook het een en ander 's avonds organiseren. De tram rijdt dan slechts een keer per half uur, hetgeen een te lage frequentie wordt geacht.

Desgevraagd door de heer Van Essen bevestigt mevrouw Derriks, dat de halte Fokkesteeg aan dezelfde arm ligt als de halte Merwestein; Fokkesteeg is de halte na Merwestein. Na 19.00 uur rijdt de tram daar met een frequentie van eens per half uur. De halte Anthonius Ziekenhuis is in haar visie geen alternatief. Om vanaf daar naar het park te komen moet door het ziekenhuis heen gelopen worden; dat lijkt haar voor het ziekenhuis een ongewenste situatie.

Mevrouw Nieuwdorp vervolgt dat het vanaf halte Fokkesteeg ook veel verder lopen is naar de nieuwe locatie van de Stichting de Groene Koepel.

Naar het huidige kantoor komen vier medewerkers met het OV. De Stichting de Koepel is echter voornemens in het Natuurkwartier meer cursussen en workshops te organiseren. Die mogelijkheid is er op dit moment niet. Er wordt nu elders, ook buiten Nieuwegein, een locatie gehuurd om kleine evenementen te organiseren. Op de nieuwe locatie zullen derhalve medewerkers, vrijwilligers, toezichthouders, cursisten, docenten komen vanuit de wijde omgeving; daarmee zal de impact van het opheffen van de halte Merwestein op termijn veel groter zijn.

De gemeente wil het Natuurkwartier meer inhoud geven en de Stichting de Koepel zal daarin een belangrijke partner zijn, evenals de Stichting Reinaerde. Er zullen derhalve ook mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt werkzaamheden gaan verrichten op de nieuwe locatie, waarvan spreekster verwacht dat die van het OV gebruik zullen maken.

De voorzitter bedankt de sprekers voor hun komst en inbreng. Vervolgens stelt zij het voorliggende Statenvoorstel inhoudelijk aan de orde.

Mevrouw d'Hondt merkt in reactie op het verzoek van een van de sprekers op dat een investering van € 1 mln. op de gevraagde totale extra investering van € 16 mln. de PvdA niet de grootste besparing lijkt. De PvdA ziet op grond daarvan wel iets in het voorstel om het opheffen van de halte Merwestein uit te stellen i.c. niet in deze besluitvorming op te nemen.

Ten aanzien van het totale voorstel vraagt de PvdA zich af waarom het niet mogelijk is om een reële risico-inschatting te maken. Aangegeven wordt dat een van de redenen, dat het benodigde budget met 10% moet worden verhoogd sinds anderhalf jaar geleden toen het voorstel bij de Staten voorlag, is dat de markt is veranderd. Alhoewel het dieptepunt anderhalf jaar geleden voorbij was en de markt alweer aantrok, kan de PvdA zich daarbij iets voorstellen. Meer moeite heeft de PvdA met een ander argument nl. aanvullende eisen van het waterschap. De vraag is waarom die eisen niet in het oorspronkelijke voorstel zijn meegenomen en waarom de provincie en niet het waterschap daarvoor moet opdraaien. Geïnformeerd wordt hoe het komt dat die eisen niet in het oorspronkelijke voorstel zijn opgenomen.

Voorts is de vraag waarom niet eerder is voorzien dat het meer kost als mensen 's nachts en in het weekend moeten werken; iedereen kan bedenken dat mensen hiervoor extra moeten worden betaald.

Gesteld wordt dat bij nader inzien sprake zou zijn geweest van minder tijdsdruk als het bestellen van de nieuwe trams en het budgetteren van de vervagingskosten afzonderlijk was gebeurd. Dat is volgens de PvdA geen kleine slordigheid, maar een hele dure fout geweest. De vraag is wat dit zegt over de professionaliteit van de organisatie en de zorgvuldigheid van deze besluitvorming.

De PvdA memoreert dat bij de Uithoflijn vergelijkbare fouten zijn gemaakt op grond waarvan allerlei audits zijn uitgevoerd om de organisatie te verbeteren. Geïnformeerd wordt of dat bij dit deel van de organisatie ook is gebeurd of zou kunnen gebeuren en of de Staten op hoofdlijnen kunnen worden meegenomen over de wijze waarop de kwaliteit en professionaliteit van dit soort organisatieonderdelen op peil wordt gehouden.

Ten aanzien van dit project zal de provincie door moeten. Er kan niet worden besloten hieraan helemaal geen geld uit te geven. Het is ook niet zo dat het project voor een groot deel veel duurder is geworden, maar aan de Staten is anderhalf jaar geleden onrealistische informatie verstrekt. Ten aanzien van het laatste, waarvan bij meerdere projecten sprake is, constateert de PvdA dat de Staten regelmatig na een besluit worden geconfronteerd met fouten als gevolg waarvan een project duurder wordt en een extra investering wordt gevraagd. Op grond daarvan is de PvdA geen voorstander van het potje onvoorzien onvoorzien. Dat wekt de indruk dat dit potje is bedoeld om dit soort fouten achteraf af te dekken met toestemming van GS; dat zou tenminste toestemming van de Staten moeten zijn.

De PvdA zal uiteindelijk wel instemmen met het voorliggende voorstel, met uitzondering van de € 1 mln. besparing op het opheffen van de halte Merwestein.

De heer Van den Dikkenberg deelt mede dat de SGP zich aansluit bij het betoog van de PvdA. Geïnformeerd wordt of het technisch mogelijk is om de halte Merwestein uit het besluit te halen. Dit kan uiteraard bij amendement, maar de vraag is of het qua uitvoering niet ineens veel meerkosten met zich meebrengt als de halte later alsnog wordt opgeheven.

De heer Van Deún merkt in algemene zin op dat de SUNIJ-lijn evenals de Uithoflijn veel geld kost en veel raakvlakken met elkaar heeft. Deze kostenoverschrijding is voor de PVV aanleiding om te verzoeken ook over dit project kwartaalrapportages aan de Staten te verstrekken om te voorkomen dat in dezelfde situatie terecht wordt gekomen als de Uithoflijn.

De heer Van Kranenburg merkt op dat de ChristenUnie er niet voor voelt om in deze een stukje verantwoordelijkheid van GS naar de Staten te halen. De Staten hebben duidelijke kaders gesteld. De ChristenUnie is er voorstander van de verantwoordelijkheid voor de uitvoering integraal bij GS te laten.

De heer Van Deún geeft aan dat de PVV het in beginsel eens is met het standpunt van de ChristenUnie. Er zijn echter lessen getrokken uit de Uithoflijn waar de Staten worden geconfronteerd met grote tekorten. De SUNIJ-lijn is letterlijk en figuurlijk het verlengde van de Uithoflijn. Op grond daarvan verzoekt de PVV om kwartaalrapportages. De oppositie heeft de belangrijke taak om GS te controleren. Veelal gebeurt dit achteraf, maar juist in het verlengde van hetgeen zich voordoet met de Uithoflijn dringt de PVV aan op kwartaalrapportages.

Mevrouw Hoek deelt mede dat 50PLUS zich aansluit bij het betoog van de SGP. Voorts vraagt 50PLUS, mede gelet op de frequentie van de tram na 19.00 uur, aandacht voor de sociale veiligheid als mensen 's avonds een stuk moeten lopen door een vrij donker gebied. Indien mogelijk stelt 50PLUS voor het opheffen van de halte Merwestein uit het besluit te halen om Nieuwegein een jaar de gelegenheid te bieden om aan te tonen dat de halte Merwestein rendabeler kan worden gemaakt.

De heer Van Kranenburg deelt mede dat de ChristenUnie zich aansluit bij de vragen van de PvdA en de vragen waar tegenop wordt gelopen indien de halte Merwestein een jaar wordt gehandhaafd.

Mevrouw Schneiders deelt mede dat D66 zich aansluit bij het betoog van de PvdA en m.n. de vragen over de onvoorziene kosten, die tot de meerkosten hebben geleid. D66 zal naar verwachting ook uiteindelijk instemmen met het voorstel.

Ten aanzien van de halte Merwestein wordt geïnformeerd waarom die moet worden opgeheven en wat er wordt verstaan onder acceptabele gevolgen; D66 veronderstelt dat daarover nog verdeeldheid is.

Voorts wordt geïnformeerd naar de hoogte van het aanvullende krediet dat nu in het voorstel wordt gevraagd als de halte Merwestein in stand wordt gehouden.

D66 is overigens benieuwd hoe de besluitvorming voor de zomer is gelopen met de gemeente Nieuwegein en de betrokken partners aldaar. Zij memoreert dat voor het zomerreces vragen zijn gesteld die ingetrokken zijn omdat dit stuk zou voorliggen. Een van de vragen had betrekking op afstemming i.c. samenwerking met de gemeente en betrokken partners. D66 krijgt thans toch de indruk, dat een vrij onverwacht besluit voorligt. Geïnformeerd wordt naar de mogelijkheid die partijen alsnog meer inzicht te verstrekken over dit besluit.

Tot slot merkt spreekster op, dat de paragraaf Duurzaamheid in de visie van D66 wat karig oogt; daarin wordt o.a. duurzame verlichting gemist.

De heer Van Reenen memoreert dat in het stuk kosten worden aangegeven voor vervangend busvervoer. De VVD mist ter zake een onderbouwing. Een groot gedeelte van het vervangend vervoer is voorzien in een tramvrije periode in de zomervakantie. Er is sprake van regulier busvervoer. De vraag is waarin de extra kosten van het vervangende vervoer zitten.

In de Nieuwsbrief van de BRU in 2014 werd gemeld, dat de trambaan tussen Utrecht CS – Nieuwegein Centre vernieuwd en geschikt is gemaakt voor een periode van 30 jaar. Geïnformeerd wordt of het klopt dat de werkzaamheden in 2020 in dat deel alleen gaan om het verlagen van de perrons.

De VVD sluit zich aan bij de vragen over de consequenties van het handhaven van de halte Merwestein.

De VVD mist in dit voorstel of er niet een optimalisatie mogelijk is van de SUNIJ-lijn op zich bv. door de halte Transferium, die nu 200 m verderop ligt, echt bij het Transferium te leggen zodat mensen niet door weer en wind tussen kruisende verkeersstromen moeten oversteken om bij die halte te komen. Zo zijn wellicht meerdere voorbeelden van optimalisatie op die lijn te vinden.

Mevrouw Poppe merkt op dat al veel vragen zijn gesteld. De SP sluit zich met name aan bij het betoog van de PvdA en de ChristenUnie.

De tramhaltes in Nieuwegein City moeten worden verlaagd en verlengd. Nieuwegein City wordt echter op termijn opgeknapt, waarbij de trambaan zelfs zou moeten worden verlegd. Geïnformeerd wordt waarom dit nu niet in een keer gebeurt.

In de richting van de VVD merkt spreekster op, dat er een nieuwe remise wordt gebouwd. Wat het busvervoer betreft zullen mensen naar de remise moeten om de tram naar de andere kant te kunnen nemen. Bij het Anthonius Ziekenhuis komt geen bus. In de tramvrije periode zal er derhalve

vervangend vervoer moeten komen naar het ziekenhuis en de haltes van de tram die niet door een bus worden bediend .

De tram is niet zo snel als wordt gedacht; de bus is echt twee keer zo snel. Op grond hiervan stelt de SP voor de naam SUNIJ-lijn te wijzigen in RUNIJ-lijn (Regionale Utrecht-Nieuwegein-IJsselstein-lijn).

De heer Mourik-Geluk informeert of in het gesprek met de gemeente Nieuwegein over dit voorstel is gesproken over een bijdrage van de gemeente aan het in standhouden van de halte Merwestein.

De heer Van Essen zet uiteen dat het GroenLinks opvalt dat het om forse meerkosten gaat; die hangen vooral samen met een achteraf bezien te snelle en daardoor te onnauwkeurige kostenschattning in 2016. In het voorliggende voorstel staat dat het besluit in 2016 achteraf gezien beter had kunnen worden opgeknipt, omdat er dan wel een meer realistische budgetinschatting had kunnen worden gemaakt. Wat GroenLinks betreft verdient dat geen schoonheidsprijs. Geïnformeerd wordt of GS hebben kunnen achterhalen waarom in 2016 deze, achteraf gezien misschien ongelukkige, keuze is gemaakt.

In het voorstel staat eveneens, dat prijsstijgingen bij aannemers een rol spelen. Daarover is al eerder gesproken. Het verheugt GroenLinks dat GS eerder vandaag heeft aangegeven, dat nu een provincie breed onderzoek loopt naar de effecten hiervan op andere projecten.

Over de halte Merwestein is al veel gezegd. Gezien de brief van het ROCOV lijkt het erop dat het voorstel, in ieder geval met de ROCOV, onvoldoende is afgestemd. Geïnformeerd wordt of er inmiddels een gesprek heeft plaatsgevonden met de ROCOV en de gemeente Nieuwegein en zo ja, wat de uitkomst daarvan is.

Ten aanzien van de halte Merwestein wordt gesproken over 100 in- en uitstappers. Dat lijkt vrij weinig. De vraag is hoe dat zich verhoudt tot andere haltes.

Een kostenbesparing van € 1 mln. is veel geld, maar tegelijkertijd is het in verhouding tot het totale budget relatief beperkt. Geïnformeerd wordt hoe de afweging is gemaakt om de halte Merwestein op te heffen en of is onderzocht wat dat betekent voor reizigers bv. hoeveel verder die moeten lopen.

Tot slot is GroenLinks benieuwd hoe GS aankijken tegen het voorstel dat bij het inspreken is gedaan om het opheffen van de halte een jaar uit te stellen. Als dit zo redelijk straffeloos kan, zoals door de inspreker wordt gesuggereerd, klinkt dit interessant.

Gedeputeerde Straat stelt vast, dat de vragen zich m.n. toespitsen op de kostenstijging en de halte Merwestein.

Hij memoreert dat deze kostenverhoging al eerder is aangekondigd en nu thans uitgewerkt voorligt. In het voorliggende stuk is geprobeerd een zo goed mogelijke reconstructie van het gebeuren aan te geven. Hij stelt vast dat in die periode eveneens een andere afweging moest worden gemaakt nl. ten aanzien van de aanschaf van de trams; daarop zat een zekere druk. Niet het budget van de trams maar de inschatting van de kosten van de constructie van de traminfrastructuur was het probleem. Uit de evaluatie is gekomen dat als de aanschaf en de constructie uit elkaar waren gehaald, hetgeen mogelijk was, er meer tijd zou zijn geweest om de constructie beter voor te breiden. Er is destijds te strak gebudgetteerd. Alles dat erachteraan is gekomen w.o. de aanvullende eisen van het waterschap hebben tot meerkosten geleid. Op zich is het een goede zaak om strak op een budget te zitten en te sturen. Met betrekking tot de aansturing in een projectorganisatie hecht spreker eraan op te merken dat bij dergelijke grote infraprojecten extra kosten soms heel goed verklaarbaar zijn; in een politieke organisatie is iedere kostenpost die erbij komt echter veelal een probleem. Dat dilemma speelt hier ook.

Indien het project een jaar later was gebudgetteerd had wellicht een iets betere inschatting kunnen worden gemaakt ten aanzien van de risico's in de bouwkosten, omdat op dat moment de hoogconjunctuur inmiddels weer aanbrak. Spreker kan zich voorstellen dat op een later moment nog een keer van gedachten wordt gewisseld over hoe in de toekomst met een dergelijke situatie zou moeten/kunnen worden omgegaan.



De grootste meerkostenpost is feitelijk de halteconstructie. De haltes en rails staan nu op een ballastbed; voorgesteld wordt deze in bakconstructie aan te leggen. Daarmee wordt de ruimte tussen de tram en de halte zo klein mogelijk en de levensduur veel langer (30 jaar).

Desgevraagd door de heer Van Essen antwoordt spreker dat met de ballastconstructie eerder onderhoudskosten moeten worden gemaakt. De kapitaallasten bij een bakconstructie worden hoger, omdat de investering hoger is. De afschrijvingstermijnen liggen bij beide constructies nagenoeg gelijk, maar bij de ballastconstructie is er sprake van meer onderhoudskosten. De bakconstructie is derhalve netto uiteindelijk goedkoper. Daarnaast spelen ook aspecten als kwaliteit en toegankelijkheid een rol bij de keuze.

Het is niet zo dat de rails over het hele traject moeten worden vervangen. Het betreft de rails bij de haltes in verband met de bakconstructie.

Ten aanzien van de SUNIJ-lijn loopt er op dit moment al een audit. Het is goed om een en ander steeds in de gaten te houden en hiervan te leren.

De term onvoorzien onvoorzien is wellicht ongelukkig. Er moet echter wel rekening worden gehouden met onvoorziene kosten. Indien alle onvoorziene posten steeds eerst langs de Staten moeten, zou in de uitvoeringsfase tegen problemen kunnen worden aangelopen. Spreker stelt voor de Staten nogmaals schriftelijk te informeren over de precieze bedoeling van de post onvoorzien onvoorzien.

Het project SUNIJ-lijn gaat nu de aanbestedingsfase in en de uitvoering moet al in de zomer van 2020 plaatsvinden. De suggestie om de Staten, evenals dit gebeurt bij de Uithoflijn, een kwartaalrapportage te verstrekken neemt hij mee. Hij onderschrijft het belang dat de Staten regelmatig op de hoogte moeten worden gehouden, maar hij kan zich voorstellen dat dit gebeurt op basis van de actualiteit en niet per kwartaal. Hij zegt toe nader te zullen bekijken hoe hieraan het beste vorm kan worden gegeven.

Omdat de verlichting recent is vervangen zal deze worden hergebruikt; het meubilair wordt eveneens hergebruikt. Er wordt derhalve goed op duurzaamheid gelet. Wellicht had dit wat explicieter in de paragraaf Duurzaamheid moeten worden opgenomen.

Spreker onderschrijft dat de huidige situatie bij het Transferium suboptimaal is. Er is echter al eens bekeken of de halte voor het Transferium kan komen d.w.z. tussen de snelweg en de afslag naar Rijkswaterstaat. De rails liggen daar echter op een helling. Rechttrekken van de rails brengt een behoorlijk kostenplaatje met zich mee op grond waarvan het plan is om de halte op de huidige plek te vervangen en verlengen.

Indien er meer voorbeelden zijn van mogelijke optimalisaties verneemt spreker deze graag.

Over Nieuwegein City is wel nagedacht. In de Statenbrief, waarin de kostenstijging is aangekondigd, staat een passage dat bovenop dit bedrag nog een discussie loopt over Nieuwegein City; dat kost ook geld, dat in het voorliggende voorstel niet is meegenomen. Daarover wordt op dit moment gesproken met de gemeente Nieuwegein. De ideale variant is dat dit tegelijkertijd gebeurt en qua planning is het streven ook daarop gericht. Het is echter nog wel een stevige klus om dit voor elkaar te krijgen. De trambaan moet iets worden verlegd naar een plek waar nu nog bebouwing staat. Om die werkzaamheden in dezelfde periode te laten plaatsvinden, zal de bebouwing gesloopt en de grond bouwrijp moeten zijn. Gemeente en provincie delen de kosten van dit project; GS komen in deze derhalve terug bij de Staten met een voorstel voor een aanvullend krediet.

In de hectiek van de meerkostendiscussie, die intern is gevoerd om te bepalen wat aan extra kosten aan de Staten moet worden voorgelegd, is de afstemming met de gemeente Nieuwegein en de ROCOV over de halte Merwestein ondergesneeuwd geraakt. Hierover zijn inmiddels met beiden gesprekken gevoerd. Van de ROCOV hebben de Staten een brief ontvangen, waarin hun argumenten staan. Volgens spreker zijn met partijen alle argumenten wel gewisseld. Conform afspraak had dit echter niet achteraf maar vooraf met de ROCOV moeten worden doorgenomen.

Uiteindelijk besluiten de Staten. Als de Staten van mening zijn dat de halte Merwestein moet blijven, dan kost dat € 1 mln. extra.

Indien er geen sprake was geweest van meerkosten voor het opknappen van de tramlijn, dan zou nog steeds het al dan niet handhaven van de halte Merwestein ter discussie staan.

Overigens is de € 1 mln. alleen voor de traminfrastructuur (halte verlagen en verlengen). Een van de problemen van de halte is dat er geen lift is en dat de openbare ruimte eronder ook te wensen overlaat. Dat zit dus niet in dat bedrag.

Bij het uitstel van het opheffen van de halte met een jaar speelt het dilemma dat nu de fase van de aanbesteding moet worden ingegaan. Daarbij zal moeten worden aangegeven of de halte Merwestein er al dan niet inzit. Er zal derhalve een keuze moeten worden gemaakt. GS stellen voor de halte op te heffen. Het is altijd mogelijk de halte daar weer opnieuw aan te leggen.

Naar aanleiding van een desbetreffende opmerking van de heer Mourik-Geluk bevestigt spreker dat de halte bij handhaving, naast de infrastructuur, meer aanpassing behoeft die niet in de kostenraming is opgenomen (w.o. een lift zodat de halte toegankelijk wordt voor minder-validen, het opknappen van de openbare ruimte). De kosten voor de traminfrastructuur komen voor rekening van de provincie en daarmee de € 1 mln. voor de halte Merwestein. De kosten van voorzieningen zoals een lift en het opknappen van de openbare ruimte komen in principe voor rekening van de gemeente; daarover zal derhalve met de gemeente het gesprek moeten worden aangegaan.

De essentie van de vraag is of het loont om de halte Merwestein te handhaven. Argumenten om dit niet te doen zijn o.a. dat het de halte is met de minste in- en uitstappers en de halte niet toegankelijk is voor minder-validen. Ter vergelijking licht spreker toe dat bij de halte Merwestein sprake is van 100 instappers p/d; de halte erna heeft ca. 200 instappers p/d; halte Fokkesteek 400 p/d; halte Anthonius Ziekenhuis ca. 500 p/d en halte Stadscentrum ca. 2000 p/d.

Mevrouw Poppe wijst erop, dat de halte Merwestein beschikt over een lange rolstoelbaan. Het is wel lastig dat deze omhoog loopt, maar de halte is dus wel toegankelijk voor minder-validen.

Gedeputeerde Straat vervolgt te hebben willen aangegeven dat het geld kost indien wordt voorgestaan halte Merwestein een goede upgrade te geven.

Omdat de traminfrastructuur wordt aangepast en er andere, langere, trams gaan rijden is het niet mogelijk het opheffen van de halte Merwestein met een jaar uit te stellen. Daarmee zou het hele project moeten worden uitgesteld, hetgeen geld kost.

Voorgesteld wordt derhalve de halte nu op te heffen en indien blijkt dat deze toch rendabel kan worden gemaakt op dat moment te besluiten de halte Merwestein opnieuw aan te leggen.

GS hebben goed naar de cijfers en de ontwikkelingen in het gebied gekeken. Er gebeurt wel wat, zoals ook door een van de sprekers naar voren is gebracht. Bij 50% groei, is er sprake van 150 instappers. Dat wordt onvoldoende geacht om de halte Merwestein te handhaven.

GS is zich ervan bewust dat met het opheffen van de halte een aantal mensen wordt benadeeld; er zijn echter alternatieven.

Mevrouw Schneiders informeert of het mogelijk is de besluitvorming over de halte Merwestein uit te stellen tot de volgende Statenvergadering zodat kan worden afgetast in hoeverre de gemeente en andere belanghebbende partijen eventueel bereid zijn om te investeren in die halte. Dat zou in de visie van D66 ook enigszins tegemoet komen aan tekortkoming dat het overleg over deze halte in het proces wat is ondergesneeuwd.

De heer Van Essen informeert of het mogelijk is de halte Merwestein als optie mee te nemen in de aanbesteding.

Mevrouw d'Hondt merkt ten aanzien van de post onvoorzien onvoorzien op dat het de PvdA er met name om gaat, dat aan het begin van een project een reëel budget aan de Staten wordt voorgelegd. Het is niet de bedoeling van de PvdA dat iedere kleine kostenverhoging in de uitvoering ter besluitvorming aan de Staten wordt voorgelegd. De PvdA is van mening dat dit soort kosten goed opgenomen zouden moeten kunnen worden in een risicoreservering of in een post onvoorzien. Thans wordt een fors extra budget gevraagd om redenen die wel specifiek ter besluitvorming aan de Staten moeten worden voorgelegd. De PvdA is er geen voorstander van om dergelijke onvoorzien kosten in de toekomst in een post onvoorzien onvoorzien op te nemen, waardoor de Staten daarvan nooit meer iets horen.

Mevrouw Hoek begrijpt dat dit onderwerp op 6 september a.s. in de Raadscommissie in Nieuwegein wordt besproken. 50PLUS pleit ervoor af te wachten wat daaruit komt.

Gedeputeerde Straat licht toe, dat de planning rond de aanbesteding strak is. GS hadden dit voorstel eigenlijk al voor het zomerreces bij de Staten willen neerleggen, hetgeen niet is gelukt. Ieder uitstel levert weer een risico op in het kader van de aanbesteding en de realisatie in 2020. De Statenvergadering, waarin dit voorstel aan de orde komt, is pas op 24 september a.s. De uitkomst van de vergadering van Raadscommissie Nieuwegein d.d. 6 september a.s. is dan bekend. Spreker kan zich echter voorstellen dat de gemeente Nieuwegein, indien zij over de handhaving van de halte Merwestein willen nadenken, enige tijd nodig heeft.

De provincie is verantwoordelijk voor de traminfrastructuur. De Staten kunnen besluiten de halte Merwestein te handhaven; dat kost € 1 mln. extra waarmee het tekort niet € 16 maar 17 mln. zal worden. Het alternatief is, hetgeen GS voorstellen op grond van eerdere genoemde argumenten waarnaar korthedshalve zij verwezen, de halte Merwestein op te heffen en te zijner tijd desgewenst opnieuw aan te leggen.

Spreker is van mening dat uitstel het probleem niet gaat oplossen en stelt derhalve voor de keuze nu te maken.

Technisch is het mogelijk de halte Merwestein optioneel mee te nemen in de aanbesteding. Alles dat echter extra wordt ingebouwd in een aanbesteding heeft een zeker risico in zich. Er wordt vanuit gegaan dat er op dat moment € 1 mln. heen en weer wordt geschoven, maar de kans bestaat dat daarop wordt ingeleverd aan voorbereidingskosten als er alsnog voor wordt gekozen de halte niet aan te leggen.

Mevrouw Schneiders memoreert, dat het afstemmingsproces niet geheel vlekkeloos is verlopen. D66 ontvangt daarover nog steeds berichten. Geïnformeerd wordt of GS van plan zijn om nog een bericht te sturen naar alle betrokken partijen w.o. Theater De Kom, de sportclubs.

Gedeputeerde Straat heeft die berichten niet ontvangen. Hij memoreert dat de provincie met de gemeente en de ROCOV heeft gesproken waarin in zijn visie alle argumenten wel zijn uitgewisseld.

Op grond daarvan achten GS het een rechtvaardig moment om een keuze te maken.

Het is spreker niet bekend of de partijen, die D66 thans noemt, gebruik maken van de halte Merwestein. Hij zegt toe in overleg met de gemeente te zullen treden om na te gaan of het noodzakelijk is nog met de door D66 genoemde partijen in contact te treden.

Punt is wel dat GS een voorstel voorleggen waarin zij PS verzoeken daarover gezien de kritieke tijdlijn een besluit te nemen.

Desgevraagd door de heer Van Kranenburg bevestigt spreker dat GS het voorliggende voorstel handhaven en PS desgewenst bij amendement kunnen aangeven als zij dit anders willen.

De heer Van den Dikkenberg bedankt GS voor de duidelijke beantwoording.

Het verheugt de SGP dat binnen de organisatie onderzoek wordt gedaan naar de ramingen van bouwkosten. Dan is de stap klein om ook de pm-posten mee te nemen.

De voorzitter sluit de bespreking over dit onderwerp af met de conclusie dat de commissie ermee instemt, dat het voorliggende voorstel wordt doorgeleid naar de Staten met de titel klein debat. Spreekster draagt hierna het voorzitterschap over aan de heer Jansen.

#### **4.3 Statenbrief Stand van zaken Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen**

De heer Van Essen doet een ordevoorstel. Het onderwerp is de vorige vergadering doorgeschoven. Er zijn echter enkele interessante bijlagen aan toegevoegd, waaronder het rapport van het Q-team. Hij stelt voor om in deze vergadering niet het hele rapport maar met name alleen de statenbrief te bespreken en een aparte informatiesessie te organiseren over het rapport van het Q-team. Het zou het rapport onvoldoende recht doen als dit in tien minuten besproken zou worden.

De voorzitter, de heer Jansen, inventariseert de meningen van de overige fracties.

De heer Van Mourik-Geluk stelt voor om te wachten op wat de gedeputeerde hieraan toe te voegen heeft. Daarna kan beoordeeld worden of het nodig is om een extra bijeenkomst te organiseren. De statenbrief zou wel deze middag besproken moeten worden.

De voorzitter stelt voor om de bespreking vanmiddag te beperken tot de statenbrief. Daarna kan worden gezien hoe het andere deel van de informatie besproken zal worden. De commissieleden stemmen hiermee in.

De heer Van den Dikkenberg is van mening dat de stukken er goed uitzien. De focus ligt binnen het project Maarsbergen echter teveel op de tankstations. GroenLinks en SGP hebben bij de kadernota middels een motie opgeroepen om dit separaat te doen van Maarsbergen, als apart project. Toen was ook nog niet bekend welke variant gekozen zou worden.

De gelden uit het budget Maarsbergen zouden niet geheel besteed moeten worden aan de tankstations maar ook aan het zacht laten landen van de tunnelbak door het nemen van luchtkwaliteit maatregelen op de plaatsen waar de uitstoot toeneemt en geluidsmaatregelen waar geluid toeneemt. Zijn fractie had verwacht dat het Q-team met meer adviezen in die richting zou komen. Hij zou graag zien welke maatregelen er aanvullend genomen kunnen worden om de overlast voor directbetrokkenen maximaal te verminderen, bijvoorbeeld mensen aan de Engweg en aan de Woudenbergseweg. Hij hoort graag de mening van GS over het aanpassen van de scoop.

De eventuele gelden voor de tankstations en uitplaatsing daarvan zouden als een apart project, separaat hiervan, vrijgemaakt moet worden in overleg met Utrechtse Heuvelrug. Dat staat ook in de motie. De provincie zou hier een kleine bijdrage kunnen doen.

Het project loopt al lang, er zijn veel voorbereidingskosten. Heeft de provincie nog de volledige beschikking over de subsidie van INM? ProRail heeft indertijd toegelicht dat er een reserve is waarin alles gedeclareerd kan worden. Kan dit een tegenvaller opleveren voor de provincie in de loop van het project, namelijk dat ProRail aangeeft dat de provincie een vast budget gehad heeft?

De heer De Droog kan zich grotendeels vinden in de bijdrage van de vorige spreker.

Vorig jaar hebben de Staten ingestemd met de Westvariant. Daarbij is gezegd dat de resterende € 2,8 miljoen bestemd zou worden voor een kwaliteitsimpuls. Het is niet duidelijk wat er bedoeld wordt in de statenbrief. Schiet het budget al tekort? Kunnen de Staten een verzoek om een aanvullend budget verwachten van GS? Kunnen bepaalde zaken niet uitgevoerd worden? Wat betekent dit voor het kader en de ruimte waarmee de provincie bewoners en Q-team op pad hebben gestuurd om aan de kwaliteitsimpuls te werken?

De provincie heeft geld beschikbaar gesteld, er is geld van het Rijk gekomen, er zijn dus meerdere partners. Draagt de provincie alleen risico voor de middelen die zij zelf heeft bijgedragen als het gaat om de inkoopresultaten of draagt de provincie risico over het hele project? Er zit een groot verschil tussen 10% van € 7.500.000 of 10% van € 35.000.000.

Kan de gedeputeerde de Staten op de hoogte houden bij de inschattingen met betrekking tot de begroting van het project?

Hij zou graag weten wat de statenbrief betekent voor de te managen verwachtingen in het participatietraject.

De heer Van Essen sluit zich aan bij de opmerkingen en vragen van de SGP.

Het viel zijn fractie op dat het zich tot nu toe erg toespitst op de tankstations. Het grote vraagteken hier is de financiële kant. In de statenbrief wordt om begrijpelijke redenen gesproken over hogere kosten. Tegelijkertijd is zo ongeveer statenbreed het belang van een goede inpassing benadrukt. Het kan niet zo zijn dat de kosten hoger worden en dat er geen geld beschikbaar is voor een goede inpassing. Hoe kijkt de gedeputeerde hier tegenaan en wat zijn de consequenties ervan?

Gedeputeerde Straat wil met de statenbrief de Staten op de hoogte stellen van de oplopende kosten ten opzichte van het budget. Er zit wel wat marge in, maar waarschijnlijk gaan de kosten uit de pas lopen met het budget. Dit wordt berekend en moet eerst overlegd worden met de partners in het project voordat de gedeputeerde dit aan de Staten kan voorleggen.

In de tussentijd hebben de Staten het rapport van het Q-team ontvangen. Een mooi stuk werk. Het goede nieuws is dat GS, naar aanleiding van het Q-team, zien dat de twee projecten uit elkaar getrokken kunnen worden. De ondertunneling is dan niet afhankelijk van een mogelijke keuze voor het verplaatsen van tankstations. Het zou in theorie zo kunnen zijn dat het net op die plek gebeurt, maar daar lijken goede oplossingen voor te zijn.

In de statenbrief is aangekondigd dat, naast de meerkosten op het project, het verplaatsen van tankstations geld kost. Het is relevant om deze twee punten aan het eind af te wegen. De gedeputeerde gaat in contact treden met de wethouder en ProRail om te kijken hoe de begroting, de kostenspecificatie en de dekking ervan op orde gekregen kan worden.

Als men weet wat rondom de tankstations gedaan kan worden, zal dit punt aan de Staten worden voorgelegd. Als het meer gaat kosten, moet de dekking ergens vandaan komen. De € 2,8 miljoen zou in theorie gebruikt kunnen worden als dekking van een deel van de meerkosten. Zo niet, dan komt dit bedrag er extra bij als het project gerealiseerd moet worden.

Nadat de gedeputeerde dit met de partners besproken heeft, zal hij een voorstel naar de Staten sturen waarna de eindconclusie getrokken kan worden.

De heer De Droog refereert aan de door de gedeputeerde genoemde marge. Het is nog niet duidelijk waar het project concreet uit gaan bestaan en hij vraagt zich dan ook af ten opzichte waarvan de marge bestaat.

De heer Van Essen wijst erop dat het Q-team vooral heeft gekeken naar de ruimtelijke kwaliteit na het verplaatsen van de tankstations. Maar rond bijvoorbeeld de Engweg en de Tuindorpweg worden veel keuzes gemaakt die een belangrijk effect hebben op de ruimtelijke kwaliteit en op omwonenden. Zijn fractie had verwacht dat het Q-team ook daarover zou meedenken. Wat gebeurt er met de andere inpassingsvraagstukken, komt dat deel nog?

De heer Van den Dikkenberg vraagt naar de termijn waarop de Staten het voorstel voorgelegd krijgen. Tot zijn verbazing lijkt er een inhoudelijke switch te komen en hij is dan ook in afwachting van het voorstel en de financiële dekking ervan.

Gedeputeerde Straat wil zeker geen switch voorstellen. Het is nog niet duidelijk omdat nog niet alles uitgezocht is. Hij probeerde voor te leggen dat er straks een keuze zal liggen. Hij begrijpt dat de Staten er geen voorstander van zijn dat de € 2,8 miljoen naar de tankstations gaat en dit bedrag bij voorkeur besteden aan andere inpassingsvraagstukken. Dat kan, maar alles bij elkaar geteld, ligt er straks wel een vraag om extra budget. Er komt een voorstel voor de verdeling en dan beslissen de Staten erover. Hij meent dat de projecten tankstations en de rest ruimtelijk en verkeerstechnisch uit elkaar getrokken kunnen worden, wat helpt in budget en in realisatie. Voor de tankstations was nog geen budget, bij het ander project zijn er ook kostenoverschrijdingen. Als de meerkosten en financiële ruimte voor inpassingsvraagstukken erbij opgeteld worden, wordt het bedrag hoger dan het budget plus de ruimte die er was.

Het is veel over de tankstations gegaan omdat dit veel de aandacht heeft, bij de Staten en in Maarsbergen. De gedeputeerde vindt dit terecht. Het Q-team heeft wel degelijk wat gezegd over bijvoorbeeld geluidswallen, het rechte trekken van het fietspad.

Er komt niet een extra Q-team. De vragen zijn geïnventariseerd, worden uitgezocht en binnenkort doorgenomen op een bewonersbijeenkomst. Dit najaar moet er een keuze gemaakt worden. De gedeputeerde wil overleggen met de wethouder en ProRail over de keuzes. Aan de Staten worden dan twee punten voorgelegd: het aanlopen van de projecten en de financiële vraag die er ligt.

#### **4.10 Statenbrief jaar- en trendrapportage 2017 OV provincie Utrecht**

Dit agendapunt is naar voren geschoven op de agenda omdat er een inspreker is.

De voorzitter geeft het woord aan de inspreker.

De heer Welter spreekt in namens de Socialistische Partij in Leusden. De inspreektekst van de heer Welter is als bijlage bij het verslag gevoegd. Korthedshalve zij verwezen naar de inhoud.

De voorzitter stelt de leden van de commissie in de gelegenheid vragen te stellen aan de inspreker. Hier wordt geen gebruik van gemaakt.

De voorzitter bedankt de inspreker voor zijn inbreng.

Vervolgens stelt hij de statenbrief aan de orde.

Mevrouw Poppe memoreert dat er deze middag eerder over gesproken is: rituitval is een beetje de trend. De oorzaak zou het drukke verkeer zijn. De U-OV heeft aangegeven dat het station, het Europaplein en de Anne Frankplein volledig op zijn kop staan omdat er een ondertunneling moet komen. In de afgelopen winter heeft zijzelf geen bus gemist, alle bussen reden op tijd. Dat is dus het probleem niet. Volgens haar fractie ligt het probleem bij de concessie en bij het personeelstekort. Het beroep van chauffeur is niet aantrekkelijk meer. Het lijkt haar fractie niet een goed idee om oudere buschauffeurs weer dienst te laten doen.

In het rapport staat dat het klantencijfer voor service een 7 is. Zij zou de gestelde vragen willen inzien. Vragen kunnen suggestief gesteld worden met als resultaat een goed cijfer.

De problematiek is vaker besproken. De inbreng van de inspreker maakt mevrouw De Groot toch wat sprakeloos. Dit kan niet zo voortduren, er moet iets mee gedaan worden.

Gedeputeerde Straat memoreert dat bij agendapunt 4.1 uitgebreid gesproken is over dit onderwerp. Het is een trendrapportage uit 2017, de rituitval in de zomer van 2018 is er niet in opgenomen. Hij herkent zich niet in de bewoordingen van het beeld van hoe het in Leusden gaat. Ook hierover is eerder gesproken. Er is een keuze gemaakt, samen met het gemeentebestuur in Leusden, al had het bestuur graag wat anders gezien. Het was in de concessie niet mogelijk om de oude situatie te herstellen. Afgesproken is dat het goed in de gaten gehouden wordt en dat wordt gezocht naar maatwerkoplossingen. De provincie overlegt met Leusden om dit zo goed mogelijk voor elkaar te krijgen.

Mevrouw Poppe wijst erop dat als USP een seintje geeft dat de bussen te vol zitten, de provincie wel een gaatje kan vinden om extra bussen te laten rijden. Zij vraagt waarom dit niet mogelijk is in een dorp als Leusden.

Gedeputeerde Straat antwoordt dat dit zo afgesproken is met Syntus in de voorwaarden van de concessie. Zij hebben de ruimte om deze keuzes te maken.

Mevrouw Poppe betoogt dat er ook een afspraak lag dat de tram zou rijden. Die rijdt niet en nu moeten er oplossingen gevonden worden. Die kosten ook geld en dat kan wel. Men kan toch terugkomen op een afspraak als blijkt dat er iets niet goed is?

Gedeputeerde Straat licht toe dat het punt is het verschil van mening over de vraag of het goed gaat.

#### **4.4 Memo beantwoording tellingen NRU Zuilense Ring**

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

Het punt is zijdelings aan de orde geweest. De laatste vraag van de heer Van Kranenburg, die hij ook schriftelijk stelde, is of GS bereid zijn het onderzoek uit te voeren en op wat voor termijn.

Gedeputeerde Straat gaat niet een apart onderzoek doen omdat het meegenomen wordt in de totale afweging van de vervoersstromen. Er moet in dit concept goed worden bekeken of alternatieven

kunnen worden aangeboden. Het moet in het totaal meegewogen worden. Bij de uitwerking van varianten rond de divergerende diamant, de Zuilense Ring en de NRU zal dit meegewogen worden in de eindoplossing.

#### **4.5 Statenbrief Nieuw onderhoudsmanagementsysteem voor OV-assets**

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

Mevrouw Lejeune meent dat het, los van dat de Inspectie Leefomgeving en Transport dit verplicht, logisch is om status- en onderhoudinformatie van trams en infrastructuur in eigen beheer te hebben. Dat heeft de provincie blijkbaar niet. Het is duurder en de provincie heeft geen controle: wat zijn destijds argumenten geweest om het uit te besteden?

Mevrouw Poppe verwijst voor de vraag van de SP naar de schriftelijke onderbouwing.

Gedeputeerde Straat antwoordt dat dit een erfenis is uit het BRU-tijdperk. De taken voor het laten rijden van de tramlijnen zijn overgedragen aan de provincie per 1 januari 2015. Tot dat moment was de BRU verantwoordelijk voor de aanbesteding van het openbaar vervoer, inclusief de contracten voor beheer en onderhoud. In die contracten werd afgesproken dat aannemers zelf hun informatiesysteem meenemen. Deze contracten zijn door de provincie een-op-een overgenomen. Met de komst van de Wet lokaal spoor zijn de eisen op het gebied van registratie en verantwoording aangescherpt, waardoor de noodzaak is ontstaan om de informatievoorziening in eigen hand te nemen. Daarmee maakt de provincie de transitie waar mevrouw Lejeune op wijst. Het is nuttig dat dit goed georganiseerd gaat worden. Er bestaat behoefte aan het beter sturen op beheer en onderhoud van railinfrastructuur en de tramvoertuigen en overige bedrijfsmiddelen die door het trambedrijf worden gebruikt. De provincie verwacht financiële voordelen te bereiken. De situatie is dus een erfenis uit het verleden die niet meer voorziet in de huidige en toekomstige behoeften. De SP vroeg naar het verbeterplan voor de beheersorganisatie van de OV. Er is een belangrijke plaats ingeruimd voor het opleiden van de huidige medewerkers en het aantrekken van goed gekwalificeerd personeel. Er worden acties ondernomen om inhuurcontracten van experts om te zetten naar tijdelijke dienstverbanden, om op die manier de kennis en kunde te binden aan de provincie. Daarmee wordt een verdere professionalisering van de OV-asset ondersteund. Ook de invoering van het OMS-systeem levert een bijdrage aan het borgen van kennis door de gegevens van de bedrijfsvoering in het systeem vast te leggen. Die informatiebron wordt gebruikt als ondersteuning tijdens de uitvoering van de verschillende beheertaken. Er is in het OMS-project aandacht voor kennisopbouw door opleiding van de gebruikers en borging van de kennis in de organisatie.

Mevrouw Poppe vindt het verhaal helder, maar vraagt zich af waarom het tijdelijke contracten zijn. Gedeputeerde Straat licht toe dat soms in de overdracht mensen nodig zijn die opbouwen. Per functie verschilt de afweging. Daarnaast is het zo dat in deze markt niet iedereen een vast contract wil omdat men van project naar project gaat.

#### **4.6 Statenbrief voortgang programma Toekomst N201**

Dit onderwerp is geagendeerd op verzoek van de PvdA en de SP.

Er is meer tijd nodig voor onderzoek. De heer Van Essen is blij dat de onderzoeken grondig worden aangepakt. Op verzoek van de Staten wordt eind 2018 een richtinggevend besluit vorgelegd. Als de onderzoeksresultaten er nog niet liggen, op basis waarvan wordt dan een richtinggevend besluit genomen en wat komt daarin te staan? Hij krijgt hier graag meer opheldering over. Aan de overige fracties vraagt hij wat de Staten willen als dit jaar een richtinggevend besluit genomen wordt terwijl volgend jaar het besluit goed genomen wordt.

De heer De Droog memoreert dat de Staten juist bij de N201 goed bekeken hebben wat ze willen. Er wordt grondig onderzoek naar gedaan. Het viel hem op dat op andere dossiers in het afgelopen jaar richtinggevend besluiten genomen werden, terwijl in zijn fractie de vraag leefde of men wel voldoende beschikte over documenten, stukken en voorbereiding om een besluit te kunnen nemen. Hij vraagt wat de gedeputeerde verstaat onder een richtinggevend besluit voor een integrale oplossing. Dan is het voor de Staten duidelijker wat ervoor nodig is om een goed besluit te nemen.

Mevrouw Hoek laat weten dat haar fractie de ambitieuze toekomstvisie heeft gelezen en vol spanning de uitkomst afwacht, dat is pas in 2020 of 2030. Zij is blij dat er vanaf Vinkeveen of Uithoorn een systeem aangelegd wordt met sensoren voor de verkeerslichten, zodat die op elkaar afgestemd kunnen worden. Er kan geanticipeerd worden op stagnaties in het verkeer, wat de doorstroming bevordert. Het is slechts een paar procent, maar het is een verbetering. Zij merkt zelf dat zij op dit weggedeelte steeds korter voor een rood stoplicht hoeft te wachten. Er is dus een snellere doorstroming, zonder rotonde maar, in het kader van de veiligheid, met verkeerslichten. Ook kan dit snel worden opgepakt. Alles wat de verkeerdoorstroming bevordert, is een positieve bijdrage aan het probleem. Zij hoort graag van de gedeputeerde of er nog verbeterpunten zijn.

Mevrouw ?? is, los van de inhoud van het besluit, benieuwd naar de status ervan. Zij heeft het gevoel dat het niet vrijblijvend is en vraagt zich af, in het kader van behoorlijk bestuur, hoe verstandig het is om een besluit te nemen terwijl men nog niet over alle gegevens beschikt.

Gedeputeerde Straat heeft nagedacht over hoe dit in goede banen geleid kan worden. Er spelen enkele factoren. Er lag een toezegging van de Staten om eind 2018 met een besluit te komen. De verwachting was dat het proces wat verder gevorderd zou zijn, maar dat is niet gelukt. De afgelopen jaren hebben de Staten veel energie en tijd in dit project gestopt, daarom meende de gedeputeerde dat hierover in deze periode van gedachten gewisseld moest worden en er een richtinggevend besluit over genomen zou kunnen worden.

Het is een breed spectrum, er zijn vier scenario's met daarbij allerlei varianten. Het lijkt hem nuttig om dit najaar te bekijken of hier een klein beetje in getrechterd zou kunnen worden, anders wordt de volle breedte nog een jaar in de lucht gehouden. Het is een taai vraagstuk op een lang tracé waar veel congestie in zit. GS en PS moeten nadenken over de vraag waar de voorkeuren liggen of waar de grootste kans van slagen ligt. De onderzoeken zijn grotendeels gedaan en de resultaten worden vrij snel verwacht. Afhankelijk van wat er ligt, kiest de gedeputeerde een richtinggevend besluit om aan de Staten voor te leggen. Het is jammer als dit momentum voorbijgaat terwijl men het gevoel heeft dat het goed zou zijn te discussiëren met elkaar over de vraag of er dingen geprioriteerd kunnen worden of juist kunnen afvallen. Dat helpt om het komende jaar meer gefocust met het totale project aan de slag te gaan.

Er komt veel informatie naar de Staten op basis waarvan een goede discussie gevoerd kan worden en de uitwerking volgend jaar vormgegeven kan worden.

De heer Van Essen beluistert dat ook de gedeputeerde nog op zoek is naar welk besluit het moet worden. Als er later dit jaar op basis van de dan beschikbare onderzoeken voldoende basis en noodzaak is om een richtinggevend besluit voor te leggen, staat zijn fractie daarvoor open. Als dit niet zo is en er zijn nog teveel open eindjes, dan zou het niet voorgelegd moeten worden alleen omdat dat met elkaar afgesproken is. Het college kan hier flexibel mee omgaan.

De gedeputeerde gaf ook aan dat er misschien voldoende basis is om dingen uit te kruisen. Zijn fractie ziet met belangstelling uit naar een dergelijk besluit.

Mevrouw Ens is het deels met GroenLinks eens. Men moet niet een besluit nemen alleen omdat het afgesproken is. Aan de andere kant zijn dit soort besluiten vaak complex. Dan is het prettig als er de gelegenheid is om dit in stappen te doen. Het lijkt haar verstandig om dit jaar enkele keuzes te



maken als dit mogelijk is. Het is daarna makkelijker en overzichtelijker om de rest van de besluitvorming te doorlopen.

De heer Van den Dikkenberg volgt de lijn van een richtinggevend voorstel omdat men zo een kader meegeeft aan omwonenden om mee te denken, wat waardevol is voor de inspraak en participatie.

#### **4.7 Statenbrief besluit extra inzet busvervoer door vertraging Uithoflijn**

De voorzitter memoreert dat dit onderwerp is geagendeerd op verzoek van de PvdA en SP. De PvdA is door de spreektijd heen, de SP heeft geen behoefte het woord te voeren.

#### **4.8 Ingekomen brief inzake Uithofbussen**

Dit onderwerp is geagendeerd op verzoek van de SP.

Mevrouw Poppe vertelt over een meneer die een brief heeft geschreven en een tekening maakte op het station. Hij heeft een filmpje gemaakt, de link staat in de brief. Daarop is te zien dat bus 12, 'het sardientjesvervoer', ingesloten is door andere bussen en niet weg kan. Haar fractie meent dat deze meneer gelijk heeft: als twee bushaltes worden omgeruild, kan men hier beter uit de voeten.

De heer Boer beschrijft de gang van zaken. Een bus laat mensen uitstappen en enkele meters verder stappen mensen in, dan lopen er opeens 400 mensen op een klein stukje perron, mensen die ook nog eens allemaal een andere kant op willen.

Vroeger reed bus 12 weg van het Centraal Station en vrij de baan op, wat er ook gebeurde. Nu wordt de bus ingesloten en moet hij manoeuvreren voor hij weg kan rijden. Ook is het zo dat als de plaats vol is, de bus eerst een ronde moet rijden. Dan komt hij uit op een parkeerplaats. Daar staat hij onhandig waardoor de bus, als hij eindelijk nog een keer kan aanrijden, weer een volledige ronde moet draaien. Dit is qua efficiëntie de meest onhandige oplossing. Spreker verzoekt dan ook dringend om met dit plan aan het werk te gaan. Het is cruciaal, zodra de provincie hier iets over te zeggen heeft, moet het direct uitgevoerd worden.

Gedeputeerde Straat heeft het voorstel met interesse gelezen, maar is terughoudend met het doorvoeren van veranderingen. Elke wijziging heeft voor- maar ook nadelen. De huidige situatie heeft als voordeel dat er twee haltes zijn voor bussen die gelijktijdig aankomen in de avondspits. Er is dan meer wachtruimte beschikbaar omdat de achterliggende halte niet gebruikt wordt als instaphalte en er dus geen reizigers door het wachtgebied lopen. Ook heeft het geen effect op de capaciteit van buslijn 12, in het voorstel van de meneer moet de ronde nog steeds gereden worden. Daarnaast is de ervaring dat het stationsgebied erg dynamisch is met veel wijzigingen voor reizigers. Het blokkeren van lijn 12 gebeurt inderdaad, maar niet erg vaak. Met instructies is dat oplosbaar. Het voorstel kan een goede oplossing zijn, maar het moet zeker zijn dat hij veel beter is want er zou veel veranderd moeten worden. Daarom is hij voorzichtig met het wijzigen van de routing op het busstation. Er gaat al veel veranderen nadat de tram rijdt en in december wordt er een omklap gemaakt voor een aantal lijnen naar de andere kant. Men moet voorzichtig zijn met het aantal wijzigingen, de reiziger heeft hier ook last van.

De heer Boer waardeert het dat de gedeputeerde ernaar wil kijken. Er staan meer adviezen in het verhaal van de meneer. De gedeputeerde zou het ook op termijn, tegelijk met de wisseling van een rooster (gedeeltelijk) in kunnen voeren. Spreker wil graag dat de gedeputeerde zich realiseert dat het misschien veel efficiënter kan. De bus kan sneller vertrekken, wat winst is voor de 200 reizigers in die bus. Op het filmpje is trouwens een aantal van 235 reizigers te zien.

#### **4.9 Statenbrief uitbreiding U-OV concessie met Vijfheerenlanden**

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

Mevrouw Poppe meent dat de vragen van de SP in de opwaardering duidelijk staan verwoord.

Wat de financiën betreft, wijst gedeputeerde Straat op de ingewikkelde systematiek. Het kost inderdaad € 1,2 miljoen. Vervolgens wordt er in zijn totaliteit geld overgeheveld van Zuid-Holland naar Utrecht, maar dat gaat via het Provinciefonds, waar meer in zit dan alleen de concessie. Het is moeilijk om dat een op een te relateren. Het totale bedrag dat via het Provinciefonds wordt overgeheveld ligt rond de € 1,2 miljoen. Het kost de provincie dus niet een extra € 1,2 miljoen. Het vervoerplan is klaar. Er is nu een verkorte ronde om reacties op te halen. Er worden weinig wijzigingen doorgevoerd en die betreffen punten van afstemming tussen de twee provincies, dus de gedeputeerde verwacht niet veel problemen.

## **5. TER INFORMATIE**

**5.1 Memo stand van zaken fietsverbinding Liesbosch**

**5.2 SB budget aansluiting A28-N226 Leusden-Amersfoort**

**5.3 Memo GS inz. voortgang WKC Hagestein**

**5.4 Memo GS inz. werkzaamheden stationsgebied Driebergen – Zeist**

**5.5 Memo GS inz. revolverendheid OMU**

**5.6 Ingekomen brief inz. veiligheid Provinciale wegen**

**5.7 Ingekomen brief inz. buslijn naar Gouda**

## **6. Sluiting**

De voorzitter sluit de vergadering en dankt ieder voor de aanwezigheid.