

VERSLAG

statencommissie



Conceptverslag van de openbare vergadering van de **Commissie Economie** van 25 november 2016 van 13.30 uur tot 17.10 uur te Middelburg.

Voorzitter:	A.G.M. Veraart (waarnemend)
Aanwezig zijn de leden en plaatsvervangers	C.L.M. van den Berge, C. Bierens, A. Dorst, B. Erbisim, J.F.A.M. van Eck, D. van Ewijk, R. van Hertum, M.J.J. Janssens, G. Lernout, S. Mareels, J. Oudeman, K. Roelse, J.J. Rijkse, W.A. Treurniet-Klapwijk, P. van Veen-de Rechter, R. Viergever, R. de Wit
Tevens zijn aanwezig:	Gedeputeerden J. de Bat, A.J. van der Maas, A.M. Lobik (commissiegriffier)
Afwezig zijn de leden:	H.J. van Geesbergen, R. van Tilborg

1. Opening en mededelingen

De voorzitter meldt de afwezigen en de vervangende leden.

De heer A. Kodde wordt beëdigd als burgercommissielid van deze commissie namens de CU-fractie.

2. Vaststellen van de agenda: gewijzigde agenda vastgesteld.

3. Gelegenheid om in te spreken:

Over het statenvoorstel Knelpunten OV wordt ingesproken door:

- De heer R. de Groot: hij vertelt over de problemen die hij ondervindt in het OV met een rolstoel;
- Mevrouw A. Bindels: zij vertelt over het manifest "Wij staan op", zie www.wijstaanop.nl, en het VN-verdrag voor de rechten van mensen met een handicap. Zij pleit voor een toegankelijke samenleving voor iedereen.
- De heer J. van Ginneken vult aan dat het gaat over toegankelijkheid van reizen met OV, inclusief treinreizen.
- De heer A. de Groot sluit zich hierbij aan, en biedt een petitie aan. Zie bijlage bij dit verslag.
- Mevrouw S. de Bourgraaf, werkzaam bij het Gors, sluit zich hierbij aan.

Verduidelijkende vragen van commissieleden met betrekking tot dit onderwerp:

Mevrouw Van Ewijk: bedankt alle insprekers voor de genomen moeite. Zouden zij de provincie willen helpen met het verbeteren van de toegankelijkheid door de inbreng van hun praktijkervaringen? Is er al contact met de provincie?

De heren Van Ginneken en De Vos zouden dat zeker willen, en er zijn al contacten.

Mevrouw Bindels zegt dat ervaringsdeskundigheid erg belangrijk is. Ze vindt het fijn als er mét hen wordt gepraat, en niet óver hen.

Over het statenvoorstel Project N62 Sloeweg wordt ingesproken door de heer C. Pille, secretaris BZW/Portiz. Hij pleit voor de keuze van de Stervariant vanwege het belang voor het bedrijfsleven, omdat deze variant de beste bereikbaarheid over de weg en het water geeft.

Verduidelijkende vragen van commissieleden met betrekking tot dit onderwerp:

De heer Babijn (PvZ) vraagt of dhr. Pille meent dat de Stervariant zal leiden tot meer gebruik van de WST?

De heer Pille antwoordt dat het Sloegebied een aantrekkelijker vestigingsklimaat krijgt, maar hij betwijfelt of er sprake zal zijn van een aanzuigende werking.

Mevrouw Treurniet (CU) vraagt waar de aanname dat de helft van het verkeer uit de WST naar Middelburg gaat en de helft naar Goes op berust. Want de stroomweg is toch die van Gent naar Goes en vice versa?

De heer Pille heeft dit niet onderzocht, vervoersbedrijven schatten het zo in. Het is een erg belangrijke verbinding.

4. Informatie uitwisseling

Mededelingen van de gedeputeerden:

Gedeputeerde De Bat vertelt dat op 14 december a.s. de voortgang van de commissie Structuurversterking aan de orde komt in een bijeenkomst van de raden en staten in het kader van de Tafel van 15. Jan van der Eijk is bezig dit concreet te maken. Minister Kamp heeft weer een brief geschreven n.a.v. de motie Dijkgraaf, waarin hij ingaat op de voortgang van de projecten.

Gedeputeerde V.d. Maas is blij te kunnen melden dat de Molendijk in Oud-Vossemeer is ingericht als 60 km-zone, met nieuw asfalt en belijning en twee verkeersremmers. Het vrijliggende fietspad is er helaas nog niet vanwege problemen met de grondverwerving, maar hij hoopt dat dit gaat lukken zonder onteigening.

Vragen van commissieleden over onderwerpen die niet op de agenda staan

De voorzitter meldt dat door de PVV en SP vragen zijn gesteld over het Uitvoeringsprogramma Cultuur 2017. Deze zijn met de antwoorden erop in IBABS gezet.

De heer Viergever (SP) vindt de antwoorden niet volledig. Hij wil uitleg over de verdeling van de subsidie voor Concert at Sea en het Bevrijdingsfestival. Is er gekort? Is de promotie voor CaS betaald uit cultuurgeld of uit het geld vanuit de pot Economie?

Mevrouw Van Veen (D66) is verbaasd over de verdeling van de gelden via het Uitvoeringsprogramma. Wanneer wordt het programma in de commissie of staten besproken?

De heer Van Hertum (PvdA) heeft het Uitvoeringsprogramma nog niet gezien. Hoe kunnen andere commissieleden er dan al vragen over hebben?

De heer V.d. Berge (SGP) zegt dat in de commissie toezegging aan PS nr. 50 is afgevoerd na een ZOB-bijeenkomst. Hebben we nu de bevoegdheid om het Uitvoeringsprogramma nog een keer te behandelen? Hij vindt het niet inzichtelijk hoe de subsidietoekenning verloopt. Wordt de bezuiniging op festivals teniet gedaan door geld te geven uit een ander potje? Hij wil graag inzicht in de totale geldstromen.

De voorzitter beaamt dat toezegging 50 inderdaad is afgevoerd na de ZOB-bijeenkomst op 3 oktober jl. Gedeputeerde De Bat zegt dat het Uitvoeringsprogramma er nog niet is, er is alleen een ambtelijk concept. Mevrouw Van Veen (D66) beaamt dat zij inderdaad een ambtelijk concept in haar bezit heeft.

Gedeputeerde De Bat zegt dat de festivals vallen onder de maatschappelijke opgave "Zichtbaar Zeeland", die in zijn portefeuille zit. We werken niet meer met allerlei aparte nota's maar met maatschappelijke opgaven. Nadat het GS-besluit is genomen wordt het gecommuniceerd naar de festivals en betrokkenen. Indien gewenst kan het dan weer op de politieke agenda komen. Bij festivals komt geld inderdaad vaak uit verschillende potjes, dat is een puzzel. Maar dat was al langer zo: bijv. door CaS komen er meer bezoekers naar het Watersnoodmuseum.

De heer V.d. Berge (SGP) meent dat geld van CaS toch niets uitmaakt voor het Watersnoodmuseum? Gedeputeerde De Bat antwoordt dat er prestatieafspraken worden gemaakt met de organisatie. Het geld is inderdaad ingezet voor promotie, maar dat zit óók in Zichtbaar Zeeland.

De heer Viergever (SP) is het niet eens met de afdoening van toezegging aan PS nr. 50. De ZOB-bijeenkomst was ter informatie. Hij wil het nog over het Uitvoeringsprogramma Cultuur hebben na vaststelling.

De voorzitter sluit dit punt af door te melden dat het altijd opnieuw aan de orde kan worden gesteld.

Nieuws van de dag

Mevrouw Van Veen (D66) vraagt n.a.v. de verkeershinder van afgelopen week door het aanleggen van pechstroken langs de Sloeweg of die niet beter meteen aangelegd hadden kunnen worden.

Gedeputeerde V.d. Maas verwijst naar de antwoorden op door de PVV gestelde vragen over dit onderwerp, die binnenkort worden verzonden.

De heer Rijkse (SP) vraagt een reactie van het college op het niet meer doorgaan van Sail Vlissingen. Gedeputeerde De Bat vindt dit ook erg spijtig maar men kan geen goede hoofdsponsor vinden en de provincie heeft het ontbrekende geld ook niet. De stichting blijft slapend; misschien in de toekomst weer mogelijk?

5. Statenvoorstel knelpunten openbaar vervoer – DIO 106

Mevrouw Van Ewijk (GL) vraagt m.b.t. ketenmobiliteit naar de pilot met elektrische fietsen i.p.v. de haltetaxi: worden deze voordelig ter beschikking gesteld? Mensen met een handicap zouden ook als aparte doelgroep moeten worden gezien. Is de verplichte 40% toegankelijkheid van haltes gehaald? Wanneer is die toegankelijkheid volledig?

De heer Van Hertum (PvdA) weet dat dit niet is gehaald, namelijk nog niet eens de helft van de verplichte 40%. Mevrouw Van Ewijk (GL) vraagt hoe gebruikers van het OV kunnen meepraten over de uitvoering: met name dus mensen met een handicap, maar ook scholieren, dorpsraden e.a.

De heer Van Hertum (PvdA) bedankt alle insprekers en zegt te hopen dat de gedeputeerde met hen in gesprek gaat. Er gaat veel goed in het OV maar nu gaat het over de knelpunten. We moeten naar een inclusieve samenleving. Neemt de gedeputeerde een leidende rol in het aanpassen van bushaltes, met de betrokkenen en mét de gemeenten en Connexion? Hij verzoekt om de haltetaxi, die weinig wordt gebruikt, beter te promoten. De niet gebruikte middelen moeten terug naar het OV. Waarom zijn sommige buurtbussen wel succesvol en andere niet?

Wat doen we met de problematische lijn Kerkwerve-Zierikzee? Hoe verloopt de samenwerking tussen WMO-vervoer, haltetaxi, buurtbus en de reguliere lijnen?

De heer Janssens (CDA) vraagt hoe het onderzoek is uitgevoerd; zijn alle stakeholders actief betrokken? De inbreng van de insprekers trof hem; hij heeft het opgegeven om samen met zijn rolstoelafhankelijke partner het OV te gebruiken. Wordt er 1,9 miljoen als co-financiering ingezet voor andere wegbeheerders om de haltes aan te passen? Hoe verhoudt zich dit tot het VN-verdrag voor personen met een handicap en de Wet Gelijke Behandeling? De inwoners van IJzendijke zijn naar de Tweede Kamer gestapt i.v.m. de bushalte buiten het dorp; gaat GS actie ondernemen? Is de buurtbus of de haltetaxi duurder? Kunnen de reiskosten van vrijwilligers van de buurtbus wellicht worden vergoed buiten de buurtbussubsidie om? Lijn 42 Breskens-Brugge is getroffen door de nieuwe dienstregeling van de NS, met grote negatieve gevolgen voor de jongeren die deze lijn gebruiken. Onderneemt de gedeputeerde actie?

De heer Mareels (PVV) is positief over het voorstel, maar vraagt waarom er te weinig middelen zijn om aan de afspraken over toegankelijkheid van haltes te voldoen. Hij is blij dat er naar de Dorpsraad van IJzendijke is geluisterd. Kunnen buurtbusverenigingen worden geholpen met het verbeteren van het vrijwilligersbeleid?

De heer V.d. Berge (SGP) zegt dat veel jongeren niet weten waar ze terecht kunnen met klachten over knelpunten en vragen. Voorts vraagt hij waarom het langer dan een maand duurde voordat de halte Katseveer was gerepareerd.

De heer Rijkse (SP) bedankt de insprekers en vraagt of er naar het onderhoud van oprijplaten kan worden gekeken. Ook communicatie is belangrijk. Buurtbussen zijn nodig. Er zitten veel onnodige knelpunten in de concessie, bijvoorbeeld in Vlissingen. Kan Connexion worden gevraagd of de bus bij IJzendijke toch door het dorp kan rijden? Mevrouw Van Veen (D66) heeft respect voor de insprekers en de genomen moeite om hier te komen, en hoopt dat de gedeputeerde aan de knelpunten werkt. De bushalte bij Dethon is echt erg onveilig.

De heer Lernout (50PLUS) sluit zich bij dat laatste aan. Buurtbussen sluiten vaak slecht aan, bijv. bij St. Jansteen.

De heer Van Eck (ZL) hoopt dat de provincie samen met de doelgroepen de knelpunten inventariseert. Ook hij verzoekt om de bushalte bij Dethon nu eindelijk aan te passen. Hij heeft de brief met het aantal passagiers ontvangen, maar zou nog graag bericht krijgen over gebruik van de haltetaxi. We moeten goed kijken naar de faciliteiten van de vrijwilligers op de buurtbussen. Er is in St. Jansteen een probleem met de aansluiting van buurtbussen voor vervoer naar Hulst. Wil gedeputeerde overleggen met de buurtbusverenigingen?

Gedeputeerde V.d. Maas bedankt de insprekers voor de waardevolle verhalen uit de praktijk. Hij wil zeker verder met hen in gesprek gaan. Er is inderdaad een pilot m.b.t. ketenmobiliteit (van deur tot deur), waarmee we proberen om mensen te verleiden met het OV te reizen. 40% van alle bushaltes zou per 1-1-2016 toegankelijk moeten zijn, ook die van gemeenten, waterschap of RWS; 16% is gehaald. Met dit statenvoorstel maken we weer een stap. Mevrouw Van Ewijk vraagt of het dan uiteindelijk bij die 40% blijft?

Gedeputeerde V.d. Maas antwoordt dat hij vooral wil kijken waar de behoefte aan aangepaste haltes ligt.

Mevrouw Treurniet (CU) zegt dat dat toch niet past bij het VN verdrag over toegankelijkheid?

Gedeputeerde V.d. Maas is het daar niet mee eens: hij wil investeren als er vraag naar is. We moeten goed definiëren wat een "toegankelijke halte" is. De praktijk is weerbarstig waardoor je soms de richtlijnen niet kunt volgen.

De heer Janssens (CDA) sluit zich aan bij de CU en zegt dat het niet zo werkt. Wij kunnen toch ook overal komen! In het VN-verdrag staat dat overheden in alle redelijkheid maatregelen moeten nemen.

Gedeputeerde V.d. Maas spreekt ook in het kader van de beschikbare middelen, en streeft dan naar één toegankelijke halte in iedere kern, en verder bij knooppunten OV, bij ziekenhuis, winkelcentrum, bejaardentehuis e.d. De heer Van Hertum (PvdA) informeert wanneer gedeputeerde denkt dat hij dit heeft gerealiseerd?

Gedeputeerde V.d. Maas zegt dat we nu eerst een stap maken met deze middelen m.b.t. onze eigen haltes. De 1,9 miljoen aan Rijksgelden is gegaan naar haltes van andere wegbeheerders. De provincie heeft een stimulerende en leidende rol, maar kan het niet afdwingen. De overgebleven middelen van de haltetaxi zijn naar de algemene reserve gegaan, maar komen volgend jaar in de Leefbaarheidsagenda.

Er is zeker nog PR nodig voor de haltetaxi; gebruikers zijn wel tevreden. Vanuit IJzendijke wordt nog actie ondernomen; hij vindt het prima dat de Dorpsraad probeert meer te bereiken. De halte buiten het dorp zal nog goed worden ingericht. De buurtbus is goedkoper dan de haltetaxi, ook omdat die door vrijwilligers wordt gereden. We moeten er zuinig op zijn, de haltetaxi is echt een sluitstuk. Er zijn extra middelen nodig voor de vrijwilligers, ook voor de PR.

Inderdaad is de verbinding met de bus Breskens-Brugge verslechterd door de dienstregeling NS; wellicht kan dit vanuit dit budget worden verbeterd. Met het budget komen we een heel eind met de aanpassing van onze eigen bushaltes. De genoemde problemen met de dienstregeling in Vlissingen zijn genoteerd. In de evaluatie OV wordt het gevraagde inzicht in de haltetaxi opgenomen.

De heer Witteveen (dir. M&S) zegt dat klachten OV gemeld kunnen worden bij Connexion, er staat een formulier op internet. Verder staat op iedere halte een telefoonnummer. Over de halte zelf kun je terecht bij de wegbeheerder.

De gemeente Terneuzen is verantwoordelijk voor de bushalte bij Dethon. De halte Katseveer is van de provincie; hij neemt dit op met de collega's.

In tweede termijn:

Mevrouw Van Ewijk (GL) vindt het logisch dat eerst de belangrijkste haltes worden aangepast, maar het mag niet bij 40% blijven. De provincie moet naar de andere wegbeheerders toe de regie nemen zodat we z.s.m. op 100% komen. Van welk tijdspad gaat de gedeputeerde uit?

De heer V.d. Berge (SGP) vindt het niet duidelijk waar je een klacht en vraag over een halte moet melden. Kan dat via de site van de provincie?

Mevrouw Treurniet (CU) verzoekt het plan verder te verfijnen met hulp van de insprekers. Is dit de eerste keer dat de provincie met hen spreekt? Er is toch wel overleg met deze doelgroep?

De heer Janssens (CDA) heeft nog niet gehoord of het onderzoek actief is gebeurd. Hij heeft ook gevraagd om de subsidiëring van de kilometervergoeding van de vrijwilligers buurtbus te veranderen. Vraag is nog niet beantwoord.

De heer Van Eck (ZL) zegt dat het niet helpt om voor de bushalte Dethon naar de gemeente Terneuzen te wijzen. Is er overleg, en wie heeft de regie? Is er een antwoord op het probleem van de aansluitingen van de buurtbus? Er is serieus overleg nodig van de provincie als wegbeheerder.

De heer Van Hertum (PvdA) zegt dat een aantal van zijn vragen niet is beantwoord. Waarom is de ene buurtbus een succes en de andere niet? Is het efficiënter om het WMO bij het OV te betrekken? Wil de gedeputeerde zich m.n. richten op de bushaltes die níet goed op orde zijn en wél veel worden gebruikt? Wat zijn de plannen en het tijdspad?

Gedeputeerde V.d. Maas antwoordt dat de provincie soms even wacht met aanpassen van een halte tot de weg wordt gerenoveerd. Er is pro-actief gecommuniceerd met het OPOV waarin allerlei doelgroepen zijn

vertegenwoordigd. Dat doen we altijd zo. Tussen 2016-2019 is er € 1,2 miljoen beschikbaar, ook voor aanpassingen van de dienstregeling, maar die is prima op orde. Daarom is er nu geld over voor de knelpunten in de haltes. Ieder jaar zal GS de staten hierover informeren. De gedeputeerde wil zeker de regie pakken en met een totaal, Zeeuws plan van aanpak komen. Ook al kan de provincie het niet afdwingen. M.b.t. de buurtbussen die niet op elkaar aansluiten zal hij contact opnemen met de buurtbusverenigingen. Het is niet bekend waarom de ene buurtbus wel succesvol is en de andere niet.

De heer Witteveen (dir. M&S) antwoordt dat het prima is om meer reiskostenvergoeding te geven voor buurtbusverenigingen die vrijwilligers van een andere vereniging moeten inzetten.

De heer Janssens (CDA) zegt dat dit maatwerk moet zijn per vrijwilliger.

De heer Witteveen (dir. M&S) zegt dat dat wel veel werk is want het zijn veel vrijwilligers. Over de samenwerking tussen de buurtbussen St. Jansteen en Hulst zegt hij dat de oplossing aan de vrijwilligers is.

De voorzitter stelt vast dat het statenvoorstel voldoende is onderbouwd voor behandeling in PS (geen hamerstuk).

6. Statenvoorstel project N62 Sloeweg – DIO-107

De voorzitter meldt dat de door de CU ingediende technische vragen en de antwoorden erop in IBABS staan.

Mevrouw Van Veen (D66) is verrast door de keuze van GS, en ze is in de war door het gegoochel met cijfers. In april jl. zou de Hele Haarlemmermeervariant goedkoper zijn dan de Halve, en nu is het andersom? Hoe hard zijn de cijfers eigenlijk? Waar komt de brief van de WST, waarin ze aangeven 5 miljoen te willen bijdragen bij keuze voor de Stervariant, opeens vandaan? PS beslist toch zelf? Die 5 miljoen kan dan toch ook worden gebruikt voor een andere variant die aan de eisen voldoet (zoals de Halve Haarlemmermeervariant)? Klopt het dat de Halve

Haarlemmermeervariant niet het hele Sloegebied ontsluit? Is de claim van Heros van tafel bij béide varianten? En kunnen zowel de Ster- als de Halve Haarlemmermeer worden uitgevoerd in het huidige contract met de aannemer?

De heer Bierens (VVD) zegt dat de VVD voor de Stervariant is, evenals een minderheid in GS. Deze is toekomstbestendig tot zeker 2050, veiliger en vlotter, en is de beste variant ook voor het milieu. Deze variant is ook conflictvrij richting Walcheren, wat extra belangrijk is omdat de Bernardweg de calamiteitenroute is. Alle stakeholders zijn voor de Stervariant, en ze hebben de Halve Haarlemmermeer niet eens als tweede keuze. Met de stervariant hebben we geen conflict meer met Heros en bovendien kost deze ons niets extra. Fijn dat de WST wil bijdragen. Dit hoeft niet tot langer tolheffen te leiden. De WST heeft al eerder bijgedragen aan infrastructuur, namelijk bij Hoek. Er zijn veel argumenten voor de Stervariant: we hebben dan voor hetzelfde geld méér, mét de steun van alle stakeholders.

De heer Van Hertum (PvdA) vindt het niet "voor hetzelfde geld" en dezelfde veiligheid: zie de technische vragen van de CU. De beide Haarlemmermeervarianten zijn qua veiligheid gunstiger dan de Stervariant.

De heer Bierens (VVD) zegt dat het voor hetzelfde provincie-geld is.

Mevrouw Treurniet (CU) vraagt of het geld van de WST dan géén provincie-geld is? PS moet daar in dat geval toch nog wel mee instemmen? Misschien kunnen we voor minder provinciegeld ook een andere variant aanleggen?

De heer Bierens (VVD) meent dat dat geen provinciegeld is: daar gaan de Directie en RvC over. Een vlotte route kan zich terugverdienen in de tolheffing (zie interview met de directeur).

De heer Janssens (CDA) vraagt naar de opmerking van dhr. Bierens dat dit kan zonder langere tolheffingstermijn. Dat kan toch niet zo zijn?

De heer Bierens (VVD) zegt dat de WST wil bijdragen omdat ze voordeel ziet voor de klanten. In Zeeuws-Vlaanderen is in het verleden ook met tunnelgeld aan een kruising bijgedragen.

Mevrouw Treurniet (CU) zegt dat daar toch ook rotondes liggen om het verkeer te laten doorstromen?

De heer Bierens (VVD) beaamt dat, maar dat gaat nog niet zo vlot en er volgt nog een aanpassing; maar de verkeersstromen zijn ook verschillend. Voor de VVD-fractie is de keuze voor de stervariant niet moeilijk. Er volgt dan ook een amendement. Hier hoort ook bij de verdubbeling van de hele Tractaatweg tot aan de Belgische grens.

De heer Van Hertum (PvdA) wijst erop dat volgens de heer Pille de aanzuigende werking van de Stervariant niet duidelijk is. Hij vindt dat dit project lijkt op het WK Tegenwindfietsen: GS trapt tegen de wind in. We moeten oppassen voor politiek wensdenken. Centraal staan de begrippen: veilig, vlotte doorstroming, toekomstbestendig en financieel veilig. Die begrippen noemde de heer Bierens ook.

De heer Bierens (VVD) zegt dat de tunneldirecteur het nog beter weet dan dhr. Pille; volgens hem is het zeker mogelijk dat er meer passages komen. De PvdA deed overigens ook mee aan politiek wensdenken, want aanvankelijk wilde de PvdA helemaal niets doen. De fractie is al opgeschoven naar de Halve Haarlemmermeer, nu nog een stap verder. De investering van 4,2 miljoen is van belang voor de havens, economie en de mensen die daar werken.

De heer Van Hertum (PvdA) vraagt of gedeputeerde ook vindt dat het aanbod van de WST vestzak-broekzak is? Het aanbod geldt toch ook voor de Halve Haarlemmermeer, die immers ook aan de eisen voldoet? Wat zijn de landschappelijke gevolgen van de Stervariant? We kunnen dit project niet los zien van andere grote projecten, waarvoor we steun vragen bij het Rijk. Hoe zal zo'n grote uitgave overkomen? Gooien we dat over de balk voor een kruispunt?

Mevrouw Van Veen (D66) en Dhr. Bierens (VVD) protesteren beide tegen deze formulering. Dit is geen luxe variant, maar we gaan juist terug naar het oorspronkelijke plan.

De heer Van Hertum (PvdA) wijst op de verkeersveiligheid. De Halve Haarlemmermeervariant is gunstiger op dit punt dan de Stervariant.

De heer Babijn (PvZ) leest voor uit de brief van de Veiligheidsregio, dat alleen de Stervariant voldoet aan de eisen.

De heer Van Hertum (PvdA) verwijst naar de technische vragen CU en de antwoorden. De Stervariant scheelt 7 seconde reistijd; dat is het niet waard. De Halve Haarlemmermeer voldoet ook aan de vier eisen.

De heer Bierens (VVD) vraagt of de PvdA de route Goes vice versa dus belangrijker vindt dan de route richting Middelburg en Vlissingen vice versa?

De heer Van Hertum (PvdA) zegt dat het oorspronkelijke stroomplan de route Goes-Gent betreft, en een vlottere en veiligere doorstroming daar.

De heer Bierens (VVD) is het daar niet mee eens: het oorspronkelijke plan is de oude Stervariant.

De heer V.d. Berge (SGP) zegt dat het Kabinet vandaag een meevaller bekend heeft gemaakt van € 4,3 miljard. Wil de PvdA ervoor lobbyen dat er bijvoorbeeld 10% van naar Zeeland komt?

De heer Van Hertum (PvdA) is inderdaad ook van mening dat we voor andere dossiers hard geld nodig hebben.

De heer V.d. Berge (SGP) vraagt of de PvdA als er meer geld beschikbaar zou zijn ook voor de Stervariant zou zijn?

De heer Van Hertum (PvdA) antwoordt ontkennend; er zijn belangrijkere dingen (CZ, Thermphos, Delta).

Mevrouw Treurniet (CU) zegt dat we dan ook alle bushaltes toegankelijk kunnen maken.

De heer De Wit (PVV) is voor de Stervariant, zodat we het in één keer goed doen, anders kost het t.z.t. meer geld.

De heer Van Hertum (PvdA) vraagt naar de feitelijke onderbouwing van die bewering.

De heer De Wit (PVV) kan niet in de toekomst kijken, maar er komen zeker steeds meer auto's.

De heer Babijn (PvZ) zegt dat het project is gegund met de Stervariant. Als je dat wijzigt loop je risico van claims. Er zou een brief van RWS zijn dat de weg niet kan worden overgenomen met gebruik van bodemas, maar helaas is die brief kwijt? Later bleek dit toch te mogen? Is er met de oorspronkelijke variant nu geen claim? Zeker als je de Tractaatweg erbij betreft komt er toch zeker geen claim? De Stervariant is volgens de Veiligheidsregio ook de veiligste, en ook optimaal voor het milieu. De WST wil het financiële gat opvullen, maar wordt de tunnel dan later tolvrij? De Stervariant is op alle punten het beste.

De heer Viergever (SP) vindt de Halve Haarlemmermeer het beste en voordeligste. De Stervariant is ook goed, maar deze verleidt wellicht tot gebruik van de Dammenroute en is duurder; met minimale tijdswinst. Aan de andere kant ligt ook een Halve Haarlemmermeer dus verwacht men deze oplossing op deze weg. Het is niet verstandig als de WST meebetalt want de WST moet zo snel mogelijk tolvrij worden. De SP steunt het statenvoorstel.

De heer Babijn (PvZ) zegt dat je bij de vraag welke variant het duurst is rekening moet houden met claims.

De heer Viergever (SP) wacht het antwoord hierop van de gedeputeerde af.

De heer Bierens (VVD) vraagt hoe de SP dan aankijkt tegen de bijdrage van ruim 5 miljoen van de WST aan de andere kant (in Zeeuws-Vlaanderen)?

De heer Viergever (SP) antwoordt dat dit er dan weer bovenop zou komen, en ook weer gaat ten koste van de tolvrijdatum. We hebben het geld hard nodig in Zeeland.

De heer Bierens (VVD) concludeert dat de SP met twee maten meet; toen de WST geld beschikbaar stelde voor infrastructuur aan de andere kant heeft hij hen niet gehoord.

Mevrouw Van Ewijk is tegen verdubbeling van de Bernardweg. Ook verder is ze het niet eens met GS en de voorgestelde oplossingen. De rotondevariant had ook onderzocht moeten worden, want die voldoet ook aan de criteria, zeker in combinatie met innovatieve ontwikkelingen. GL heeft ook oog voor andere Zeeuwse zaken en grote projecten. Dit is een te grote uitgave. Vraag aan GS: de directie van de WST gaat toch niet over besteding van de winst?

De heer Van Eck (ZL) zegt dat de ZL kiest voor de Stervariant; als een goede en veilige ontsluiting van het Sloegebied (ook volgens de Veiligheidsregio), dit is van groot belang. Ook voor de doorstroming: conflictvrij van Vlissingen en Goes naar WST. Het punt van de claims is er ook nog altijd, dus laten we de Stervariant gewoon aanleggen.

De heer Janssens (CDA) valt op dat hij de Veiligheidsregio nooit heeft gehoord over andere kruispunten.

De heer V.d. Berge (SGP) vraagt waarom de ene variant duurder is geworden dan in de ZOB van maart is aangegeven en de andere goedkoper. Graag uitleg over die nieuwe bedragen. Kunnen beide varianten nog soberder worden uitgevoerd? Bijvoorbeeld door andere wandbekleding? Hij heeft vernomen dat de gemeente Borsele hiervoor het Beeldkwaliteitsplan wel wil aanpassen. Voor de Halve Haarlemmermeer is minder bodemas nodig dan voor de Ster: heeft dat nog gevolgen voor de claims? De Sloeweg en Bernardweg zijn regionale stroomwegen, volgens de Variantenstudie mogen die niet met een gelijkvloerse kruising of rotonde worden aangelegd. Wellicht wordt dit niet geaccepteerd door RWS? Hij zit ermee dat alle stakeholders de Stervariant willen, maar niemand heeft de Halve Haarlemmermeer als tweede optie. Waarom kiest GS die dan toch?

De heer Van Hertum (PvdA) vraagt of die andere belanghebbenden meebetalen?

De heer V.d. Berge (SGP) zegt in antwoord dat er 4,3 miljard over is bij het Rijk, 10% daarvan zou naar Zeeland moeten komen. De WST is ook een stakeholder, en zij hebben een aanbod gedaan.

De heer Lernout (50PLUS) vindt de ontsluiting van het Sloegebied van groot economisch belang en kiest voor de Stervariant vanwege veiligheid en ontsluiting.

Mevrouw Treurniet (CU) ziet donkere wolken boven Zeeland. Waarom lijkt de Stervariant nu opeens bijna noodzakelijk? Elders zijn rotondes toch ook geen probleem? Elders in het land liggen Stervarianten maar daar zijn veel grotere verkeersstromen en snelwegen. Dit lijkt van een andere orde. Er zitten onzekerheden in de stukken: een bandbreedte van 30% m.b.t. de cijfers van maart jl. Hoe weten we dat de nu genoemde cijfers reëel zijn? In het statenvoorstel staat dat "we ervan uitgaan" dat het project wordt ondergebracht bij de Tractaatweg B.V., (ze houdt niet van zulke aannames) en er nu sprake is van filevorming. Maar in de beantwoording van de technische vragen staat dat er géén files zijn. Waarom deze onduidelijkheid? Denkt GS ook dat de helft van het verkeer uit de tunnel naar Goes gaat en de helft naar Middelburg? Hoeveel heeft de WST betaald aan het knooppunt aan de andere kant van de tunnel? Kan dat wel, en onder welke voorwaarden is dat gebeurd? Kan deze bijdrage ook worden gebruikt voor de Halve Haarlemmermeer?

De heer Janssens (CDA) zegt dat het CDA nog geen standpunt gereed heeft. Hij vraagt naar de hoogte van de claim en of deze kans van slagen heeft? Is GS het ermee eens dat de bijdrage WST alleen voor de Stervariant geldt? Hoeveel neemt de economie toe door toepassing van de Stervariant? Kan de economische groei niet beter op een andere manier worden gestimuleerd, zodat we die 5 miljoen kunnen gebruiken voor de Halve Haarlemmermeer?

De voorzitter zegt voor de goede orde dat de Stervariant niet het voorstel van GS is.

De heer Janssens (CDA) is zich daarvan bewust. Als er 20% meer verkeer komt, is de Halve Haarlemmermeer dan nog steeds toekomstbestendig? Wat is de verkeersprognose?

Gedeputeerde V.d. Maas zegt over de cijfers dat tijdens de Zicht op Beleid bijeenkomst in maart jl. werd gewerkt met een eerste doorrekening van de schetsen. Nu is er meer duidelijkheid over het gebruik van bodemas en over de beeldkwaliteit, en dus over de bouwkosten. Gevraagd naar een heel precieze berekening met een kleine bandbreedte ontvingen we deze cijfers, op basis waarvan zaken wordt gedaan met Boskalis. De bijdrage van de WST is gedaan na een rondje langs de stakeholders begin dit jaar. Er waren toen vrijwel geen middelen, en de vraag was: wat kunt u bijdragen en wat is uw voorkeur? Bij het maken van dit statenvoorstel is de WST gevraagd om het aanbod op papier te zetten. Nu hebben we wel zelf een dekking van € 15 miljoen.

Mevrouw Treurniet (CU) vraagt of alleen de WST heeft gereageerd.

Gedeputeerde V.d. Maas antwoordt bevestigend. De WST stelt dit ter beschikking omdat de directie meent dat goede infrastructuur goed is voor de tunnelgebruiker. Sloepoort wordt niet ontsloten door de Stervariant, maar zou bij de Halve Haarlemmermeer een optie voor de toekomst kunnen zijn, maar niet vanuit alle richtingen. Inderdaad is de Halve Haarlemmer niet als tweede optie genoemd, maar er is wel gesproken over gestelde eisen. En zowel de

Halve Haarlemmermeer als de Ster voldoen aan de drie genoemde kaders: veiligheid, toekomstbestendigheid en doorstroming. De provincie gaat zelf over het aanbod van de WST, want dat besluit moet hier genomen worden, maar de achtergrond van dit aanbod is de door de provincie gestelde vraag aan de stakeholders, op het moment dat er geen middelen waren. Nu zou de Halve Haarlemmermeer kunnen worden aangelegd zonder gebruik te maken van het aanbod van de WST. Uiteraard zijn de landschappelijke gevolgen van de Stervariant anders dan van de Halve Haarlemmermeer, aangezien deze hoger komt te liggen.

De heer Van Hertum (PvdA) vraagt om een tekening hiervan, om er een beeld van te krijgen, liefst in 3D. Gedeputeerde V.d. Maas zal zorgen voor een zo duidelijk mogelijke tekening van de landschappelijke uitwerking van de Stervariant (voor de PS-vergadering van 16 december)¹. Uit de doorrekening van de cijfers blijkt dat de Halve Haarlemmermeer tot 2040 voldoet. Heros is een procedure gestart tegen de provincie en tegen Boskalis. Volgende week worden er gesprekken gevoerd met de juristen van Heros. Dan wordt er hopelijk meer duidelijk over de gevolgen van de varianten voor de claim, en over hoe kansrijk deze claim is.

Mevrouw Van Veen (D66) vraagt of er een gewijzigd voorstel volgt als een variant nadelig zou zijn.

Gedeputeerde V.d. Maas ziet geen enkele aanleiding om te veronderstellen dat de claim terecht is.

De heer Babijn (PvZ) vraagt of de Tractaatweg ook bij deze zaak wordt betrokken; hier kan immers ook bodemas toegepast worden.

De heer Bierens (VVD) wil weten of de aannemer bij de genoemde gesprekken aanwezig is.

Gedeputeerde V.d. Maas beantwoordt de laatste vraag ontkennend. Bij de beoordeling wordt het hele traject N62 betrokken, dus ook de Tractaatweg. Aanvankelijk was door RWS gezegd dat bodemas niet toegepast kan worden, maar later bleek het wel mogelijk maar onder strikte voorwaarden, het is niet eenvoudig en moet via een zogenaamde IBC-constructie (isoleren-beheren-controleren).

De heer Babijn (PvZ) zegt dat het verbod op gebruik van bodemas aanvankelijk als een feit werd gebracht (want in de brief van RWS stond dat de weg dan niet overgenomen zou worden), en nu blijkt het wel mogelijk te zijn?

Gedeputeerde V.d. Maas wil het verleden laten rusten; het is positief nieuws dat bodemas toch gebruikt kan worden. Uiteraard zou door de bijdrage vanuit de WST de tunnel later tolvrij worden, maar dat gaat over maanden.

De heer Bierens (VVD) zegt dat het bij de huidige verkeersstromen echt maar een paar maanden betreft.

De heer Van Hertum (PvdA) vraagt of de VVD-fractie de tunnel dus later tolvrij wil maken?

De heer Bierens (VVD) antwoordt dat de VVD voor eerder tolvrij maken is, en hiertoe mogelijkheden ziet. Ook met deze in verhouding geringe bijdrage is de tunnel eerder tolvrij dan in 2033.

Gedeputeerde V.d. Maas zegt dat het hem bevreemdt dat ZL voor de Stervariant is om conflictvrij van Walcheren naar de WST te gaan, want op het traject Middelburg en Vlissingen richting de Bernardweg zit je altijd op een rotonde. Op de vraag van de SGP of de uitvoering nog soberder kan zegt hij dat bijv. de aankleding van viaducten afhankelijk is van de beeldkwaliteit. Hiervoor zijn stelposten opgenomen. RWS gaat akkoord met de Halve Haarlemmer of de Stervariant; bij een andere keuze moet er 5 miljoen terug naar het Rijk. Een calamiteitenroute met een rotonde is overigens toegestaan; hetzelfde geldt voor vervoer van gevaarlijke stoffen. De insteek van het gesprek met de stakeholders was vooral financieel; wat wilt u bijdragen. Het werk zal worden ondergebracht bij de Tractaatweg B.V. Van het verkeer uit de WST gaat +/- 40% naar Goes en 60% naar Middelburg; er is niet heel recent geteld.

De heer Janssens (CDA) vraagt of het plaatje van de verkeersintensiteit dat is gepresenteerd tijdens de ZOB nog steeds actueel is.

Gedeputeerde V.d. Maas antwoordt bevestigend, hoewel niet heel recent. Hij sluit zich aan bij het standpunt van de WST dat het verkeer bij gebruik van de Stervariant aantrekt, hoewel dat moeilijk is aan te tonen.

De heer Lindenberg (dir. M&S) licht toe dat de bijdrage die de WST in Zeeuws-Vlaanderen heeft geleverd een heel andere situatie betrof. In 2003 was er vanwege financiële zorgen een tijdelijke rotonde aangelegd, die binnen tien jaar vervangen moest worden door een ongelijkvloerse kruising. Het was dus de inlossing van een verplichting. Dat heeft de B.V. Sluiskiltunnel toen gedaan met geld van de N.V. WST. Nu is de situatie anders.

Mevrouw Treurniet (CU) vraagt of daarvoor toen geen besluit van PS nodig was?

De heer Lindenberg (dir. M&S) antwoordt ontkennend: het was een verplichting waar een balanspost voor was opgenomen. Het Rijk was toen nog aandeelhouder van de WST. Over de verkeersprognoses zegt hij dat indien er in 2040 10 of 20% meer verkeer is, er nog steeds geen sprake is van filevorming. Er bestaat dus nog steeds groeimogelijkheid. In de prognose is uitgegaan van een hoog groeiscenario, en dan zijn er nog geen problemen.

¹ Een 3D tekening volgt zo spoedig mogelijk. Van de viaducten zijn geen zijaanzichten beschikbaar. Als de keuzevariant bekend is wordt er namelijk een nieuw ontwerp van de viaducten gemaakt. M.b.t. de hoogteligging: bij de Halve Haarlemmermeervariant ligt de N62 op maaiveldhoogte en gaat de N254 daar met een viaduct overheen, ca. 6 meter hoger. Bij de Stervariant ligt één rijbaan van de N62 op maaiveldhoogte en de andere rijbaan ligt hoog. De maximale hoogte is circa 8 meter.

In tweede termijn:

De heer Van Hertum (PvdA) vraagt hoe het Rijk naar de keuzes van Zeeland kijkt. Laten we gewoon kiezen voor een variant die goed genoeg is, en niet voor een luxe variant.

Mevrouw Van Veen (D66) kan pas goed beslissen als alle feiten op een rij staan en maakt nog geen keuze.

De heer Babijn (PvZ) benadrukt dat de Veiligheidsregio alleen de Stervariant voldoende veilig vindt. Hij denkt dat de directie van de WST wel weet of er meer transport zal komen bij de Stervariant. Hij kan ermee leven als de WST een paar maanden later tolvrij zou worden. Hoeveel goedkoper worden de genoemde varianten nu gebruik van bodemas wordt toegestaan ten opzichte van de situatie dat het niet mocht?

Gedeputeerde V.d. Maas zegt dat hij op basis van de actieve informatieplicht de staten zal informeren indien er uit het gesprek met Heros relevante feiten naar voren komen. Op de vraag hoe het Rijk naar deze keuzes kijkt zegt hij dat hij niet weet of dit statenvoorstel van invloed is. Het is belangrijker wat we zelf vinden. Gebruik van 1 ton bodemas levert 10 euro op. Het statenvoorstel is berekend inclusief het gebruik van bodemas.

De voorzitter stelt vast dat het statenvoorstel voldoende is onderbouwd voor behandeling in de staten.

7. Brief BZW over BZW Deltaplan Infra Noord-Brabant/Zeeland "Stilstaan is geen optie":
Voor kennisgeving aangenomen.

8. Brief GS met voortgangsrapportages grote projecten Provincie Zeeland 3^e kwartaal 2016

De heer Dorst (SGP) heeft het idee dat de cijfers in deze brief m.b.t. het project Marinierskazerne achterhaald zijn. Voor de post onvoorzien wordt meer dan 4 ton berekend, en er is maar 330.000,--- voor gereserveerd. Er is echter ook sprake van een aantal meevallers. Komt er nog een nieuwe doorrekening van de cijfers?

Mevrouw Van Ewijk (GL) vraagt in aanvulling hierop waarom er een smiley staat bij de financiële situatie terwijl er een ton ongedekt is. M.b.t. de voortgang project Sloeweg staat er dat de veiligheid en kwaliteit "neutraal" zijn, terwijl de omschrijving erbij veel positiever is. Graag uitleg.

Gedeputeerde De Bat antwoordt dat er inderdaad nog een update volgt van de cijfers over de Marinierskazerne, a.s. maandag in de GS-informatiebijeenkomst. Ook de cijfers van project Sloeweg zijn achterhaald. De smiley is duidelijk te voorzichtig geweest: de tekst klopt.

9. Bijgewerkte toezeggingenlijst met
Brief GS met afdoening cie. toezegging nr. 24 subsidiëring buurtbussen
Brief GS met afdoening PS toezegging nr. 21 over nautische toegang zeehavens

De hierboven genoemde toezeggingen kunnen worden afgevoerd.

10. Conceptverslag Economie 7 oktober 2016: gewijzigd vastgesteld (met opmerking van dhr. Van Hertum).

11. Volgende vergadering 20 januari 2017: geen opmerkingen.

12. Sluiting, om 17.10 uur

**Petitie
Plan van aanpak
VN Verdrag voor Gehandicapten**



**FNV
BLG Sociale werkvoorziening Zeeland
25-11-2016**

**Inspreken
Commissie economie
Provinciale Staten Zeeland.
25-11-16**

Geachte College, Commissieleden, Raadsleden en overige aanwezigen.

De FNV BLG Sociale Werkvoorziening Zeeland zijn Provinciale Staten Zeeland zeer dankbaar dat ze oog hebben voor de mensen met een (onzichtbare) beperking en chronisch zieken.

Er zijn gelukkig nu ook al een aantal voorzieningen waar veel mensen dagelijks gebruik van mogen maken om deel te kunnen nemen aan onze samenleving in Zeeland.

In Nederland is onlangs het VN verdrag voor gehandicapten geratificeerd. We zijn benieuwd hoe Provincie Staten Zeeland invulling gaat geven aan het VN verdrag voor gehandicapten.

Er wordt ons altijd gevraagd om over de schutting te kijken en over de drempel te stappen, naar de nieuwe onbekende mogelijkheden, met alle obstakels die daar bij horen. Ik wil u vriendelijk vragen om dit nu ook te doen.

Worden met nadruk alle mensen met een (onzichtbare) beperking en chronisch zieken in de toekomst de mogelijkheden geboden om volwaardig deel te kunnen nemen aan onze samenleving?

De FNV BLG Sociale Werkvoorziening Zeeland wil Provinciale Staten vriendelijk verzoeken om aandacht te besteden het volgende:

- We willen een ruimhartige uitvoering van het VN verdrag voor gehandicapten in Zeeland.
- We willen dat alle mensen met een (onzichtbare) beperking en chronisch zieken de ondersteuning krijgen die ze nodig hebben om volwaardig te kunnen deelnemen aan onze samenleving.

- We willen dat toegankelijkheid overal de norm wordt op het gebied van wonen, werken, onderwijs, zorg, communicatie, bereikbaarheid van openbare gelegenheden en reizen.
- We willen een zeer gedegen plan van aanpak voor de uitvoering van het VN verdrag voor gehandicapten waarbij oog is voor:

Een evenwichtige op elkaar afgestemde toegankelijkheidsnorm per gebiedsonderdeel waarin ondergebracht is wat er precies nodig is om onze samenleving duurzaam inclusie proef te maken. Een transparante prioriteitenlijst met een reële realisatie prognose. Denk aan 3 categorieën in orde van belangrijkheid.

We hebben begrip en we zijn er ons zeer van bewust dat niet alles op korte termijn gerealiseerd kan worden. We willen er echter wel op aandringen dat het toegankelijk maken van de samenleving nu wordt opgepakt zodat wij niet nog jaren op verbeteringen moeten wachten.

De FNV BLG Sociale Werkvoorziening Zeeland vraagt vandaag in het bijzonder aandacht voor de toegankelijkheid en bereikbaarheid van de SW bedrijven in Zeeland met het openbaar vervoer. De FNV BLG Sociale Werkvoorziening Zeeland heeft vernomen dat in het coalitieakkoord 'Krachten bundelen' 1,2 miljoen euro is uitgetrokken om knelpunten in het openbaar vervoer aan te pakken. Het accent ligt daarbij op het verbeteren van de voorzieningen bij provinciale bushaltes en het toegankelijk maken van haltes voor minder-validen.

De FNV BLG Sociale Werkvoorziening Zeeland verzoekt Provinciale Staten om de bushaltes bij de SW bedrijven in Zeeland mee te nemen in de uitvoering van het coalitieakkoord 'krachten bundelen'. Naar onze mening kan er nog het nodige verbeterd worden om de bushaltes bij de SW bedrijven in Zeeland inclusie proef te maken naar de maatstaven van het VN verdrag voor gehandicapten. Tevens willen wij graag verbeteringen in de dienstregeling van het openbaar vervoer om de toegankelijkheid naar de SW bedrijven in Zeeland te vergroten. Vele SW medewerkers werken parttime of moeten overdag voor medische doeleinden reizen.

Tot slot wil ik Provinciale Staten Zeeland vriendelijk verzoeken om mijn aanbevelingen voor een inclusieve samenleving voor de mensen met een (onzichtbare) beperking en chronisch zieken te omarmen en in te zetten bij de uitwerking van het VN verdrag voor gehandicapten.

De mensen met een (onzichtbare) beperking en chronisch zieken hopen op uw steun en medewerking te mogen rekenen zodat ze volwaardig mee kunnen doen aan onze samenleving.

Hartelijke dank voor uw aandacht.

Namens FNV BLG Sociale Werkvoorziening Zeeland.

Alex de Vos
alexdevos@zeelandnet.nl
 Wilhelminastraat 84
 4571 JN Axel

Het volgende is nodig om mensen met een (onzichtbare) beperking en chronisch zieken een volwaardige plaats te bieden in onze samenleving.

- Mensen met een (onzichtbare) beperking en chronisch zieken horen fatsoenlijk geholpen te worden. De gemeente als eerste overheid heeft zorgplicht en de regiefunctie. Zij hoort er voor zorg te dragen dat cliënten niet tussen wal en schip vallen. Daarvoor is een gerichte, respectvolle en juiste bejegening nodig. Het stimuleren van sociaal ondernemen door het bedrijfsleven vergroot de kansen voor deze mensen om mee te kunnen doen. Ook een preventief gezondheidsbeleid voeren binnen de organisatie is van meerwaarde. Het helpt voorkomen dat medewerkers arbeidsongeschikt thuis komen te zitten.
- Samenhang van wetten om maatwerk mogelijk te maken in elke levensfase. Je bent zo sterk als de zwakste schakel maar je hebt wel alle schakels nodig om mee te doen. Een cruciale schakel in het geheel is de doorstroom vanuit het onderwijs naar de participatie wet. Wij doen daarom een dringend beroep op de gemeenten om een warme overdracht te realiseren tussen de verschillende wetten.
- Structurele (professionele) begeleiding en hulpmiddelen voor mensen met een (onzichtbare) beperking en chronisch zieken. Dit op gebied van spelen, wonen, leren, werken, gezondheidszorg en vrijetijdsbesteding. Het wil niet zeggen dat je wat beter kan leren, dat je dan helemaal geen ondersteuning nodig hebt om mee te kunnen doen. Hier komen vormen van (tijdelijke) ondersteuning op maat om de hoek kijken. Aandacht voor het functioneren van de Sociale Verzekeringsbank (SVB).
- Bereid zijn om in gesprek te gaan met de mensen met een (onzichtbare) beperking. Met elkaar aan de slag gaan levert wederzijds begrip en kennis op waarvan we allemaal beter worden. Leren van de ervaringen uit de praktijk en deze vervolgens inzetten om tot evenwichtige, duurzame en structurele oplossingen te komen. Niet denken in belemmeringen maar in kansen en oplossingen die wel kunnen. Waar kunnen ze elkaar vinden en elkaar versterken. Het inzetten van cliënt- en burgerparticipatie door de gemeenten kan een heel waardevol hulpmiddel zijn. Samen sterk. Ook de Stichting Hoezo Anders verricht hier baanbrekend werk.

Win-win situatie creëren! Mogelijkheden die benut moeten worden om tot de gewenste resultaten te komen.

- Voorkom dat groepen mensen met een (onzichtbare) beperking of chronisch zieken buiten de boot vallen. Door de vele strengere indicatiestellingen beschut werk en Wajong dreigt dit wel te gebeuren. Ze verdwijnen uit het gezichtsveld en worden aan hun lot overgelaten. Aanbieden van beschut werk moet absoluut geregeld worden. Velen van de praktijkschool hebben ook ondersteuning nodig. In de Zeeuwse Stichting Maatwerk hebben zich alle scholen voor Voortgezet Speciaal Onderwijs en Praktijkonderwijs verenigd. In gezamenlijkheid worden alle jongeren met een arbeidsgerelateerde hulpvraag, rechtstreeks vanuit het onderwijs naar een vervolgopleiding, passende arbeidsplaats of zinvolle dagbesteding geleid. Het beoogde uiteindelijke doel is dat de jongeren werken aan een economisch zo zelfstandig mogelijke toekomst om zo min mogelijk afhankelijk te zijn van een uitkering. Werk geeft toegang tot loon, maar ook toegang om deel te nemen aan de samenleving. Sociale contacten en een zinvolle dagbesteding zijn van zeer grote meerwaarde.
- Voorkom dat chronisch zieken, die volledig afgekeurd thuis komen te zitten, in een sociaal isolement terecht komen. Mijn advies aan de gemeenten is, om zich sterk te maken voor de verbinding tussen de WMO en de Participatiewet. Het inzetten van een arbeidsdeskundige voor arbeid of dagbesteding biedt hier eventueel mogelijkheden. Ook hier is maatwerk belangrijk! Mensen hebben recht op een menswaardig bestaan met een toekomst perspectief.
- Oog voor stapeling van zorgkosten voor chronisch zieken en de mensen met een (onzichtbare) beperking. Betaalbare toegankelijke zorg voor iedereen. Denk hierbij aan het eigen risico en de eigen bijdragen voor het verkrijgen van zorg of medicatie. Ook het op tijd en in voldoende mate verkrijgen van hulpmiddelen en een gedegen ondersteuning valt hieronder. Een oplossing zou kunnen zijn dat alle zorgverzekeraars verplicht worden gesteld om sociaal verzekeren te introduceren. Ze moeten dan zorgpolissen op maat gaan aanbieden voor de mensen met een (onzichtbare) beperking en chronisch zieken. Collega's zijn noodgedwongen afhankelijk van het duurste zorgpakket om te kunnen werken.
- Er is duidelijke, begrijpelijke en goed toegankelijke informatie nodig als chronisch zieken en mensen met een (onzichtbare) beperking ondersteuning nodig hebben. Welke ondersteuning en hulp is waar beschikbaar en hoe moet je die aanvragen? Denk aan een toegankelijk gemeente loket waar op een begrijpelijke wijze informatie gevraagd kan worden en waar je gesteund kan worden om een aanvraag in te dienen. Goede communicatie is van cruciaal belang.
- Een gedegen en ruimhartige uitvoering van het VN verdrag voor gehandicapten. Toegankelijkheid is de basis om volwaardig mee te mogen doen aan de samenleving. Zelfregie is het uitgangspunt, zowel bij zorg in natura als bij een persoonsgebonden budget. De jongvolwassenen van Stichting 'Wij Staan Op' hebben in een manifest duidelijk verwoord wat hiervoor nodig is. Ook het hebben van een echte baan waarbij arbeidszekerheid, kwaliteit en koopkracht geregeld zijn in een fatsoenlijke CAO is belangrijk!
- De opgelegde bezuinigingen van de Rijksoverheid leiden tot schaalvergroting die grote gevolgen hebben voor de toegankelijkheid van voorzieningen. Gemeenten zullen noodgedwongen voor de goedkoopste oplossingen kiezen. Eigen bijdragen verhogen of middelen in mindere mate of niet meer vergoeden. Afstanden die overbrugd moeten worden gaan groter worden. Zeker in de buitengebieden. Je moet steeds verder reizen om naar de belastingdienst, het UWV of het ziekenhuis te kunnen. Speciale aandacht voor kwetsbare kinderen om te voorkomen dat ze in steeds veranderende omgevingen terecht komen. Kwetsbare kinderen verdienen structuur. Voorzieningen zoals vervoer, onderwijs, hulpverlening zouden daaraan dienend moeten zijn. Een wijkgerichte aanpak, waarbij (professionele) ondersteuning toch dicht bij de mensen in een vertrouwde omgeving aanwezig is kan hier zeker van toegevoegde waarde zijn.
- Veranderingen moeten op een evenwichtige manier in een juiste volgorde en tempo uitgevoerd worden. Eerlijke gelijke kansen voor iedereen. Dit vraagt maatwerk in oplossingen en ondersteuning. Veranderingen mogen absoluut niet ten koste gaan van de broodnodige kwaliteit en toegankelijkheid van (bestaande) voorzieningen. Het mag niet uitmaken in welke stad, gemeente of provincie je woont! Het belang van de cliënt moet centraal en voorop staan. Aandacht voor het voorkomen van misbruik!
- Voorkomen dat er kennis, voorzieningen en middelen verloren gaan waarvan je weet dat we deze in de toekomst zeer hard nodig zullen hebben. Denk aan instrumenten als dagbesteding, de sociale werkvoorziening en het speciaal onderwijs. Mytylschool de Sprienke is onderdeel van stichting De Korre. De doelstelling is het bieden van onderwijs aan leerlingen die op

een orthopedagogische en orthodidactische benadering zijn aangewezen. Naast de onderwijstaak geeft De Korre ambulante begeleiding aan leerlingen en scholen in het regulier (speciaal) basisonderwijs, voortgezet onderwijs en het middelbaar beroeps onderwijs. De Korre hanteert de volgende belangrijke waarden: Professionaliteit, resultaatgerichtheid, innovativiteit, samenwerking en expertise delen. Onmisbaar! Het genieten van een goede opleiding is de basis van zelfredzaamheid in onze samenleving.

- Oog voor speciale omstandigheden in delen van het land is ook een aandachtspunt. In Zeeland wordt hoog ingezet op samenwerking op het gebied van onderwijs, arbeid en zorg. Denk ook aan mobiliteit. Dit wordt gehinderd door de Westerscheldetunnel. Het is een toltunnel met een grote impact op het dagelijkse leven. Als een persoon met een (onzichtbare) beperking eindelijk in aanmerking komt voor een garantie baan maar deze bevindt zich aan de overkant dan scheelt je dat zomaar 1500 Euro aan besteedbaar inkomen per jaar. Dat is een hoop geld als je maximaal het minimum loon verdiend. Ook voor zorgbehandelingen moeten we straks steeds vaker verder van huis en komt de Westerscheldetunnel ook weer om de hoek kijken.
- De beschikbare financiële middelen moeten zo veel mogelijk direct worden ingezet op de werkvloer. Voorkom zo veel mogelijk onnodige bureaucratie en beperk het aantal tussenpersonen tot het strikt noodzakelijke. De geldstromen moeten gebruikt worden waar deze voor bedoeld zijn. Een werkgever moet baat hebben van de geboden instrumenten bij het aanbieden van een garantie baan. De cliënt begeleiding moet adequaat verlopen waarbij maatwerk geboden moet worden. Hierbij kan de sociale werkvoorziening een waardevolle bijdrage leveren. Korte duidelijke lijnen in de aansturing zijn nodig. Een garantie baan aanbieden via bijvoorbeeld het uitzendbureau heeft daarom niet mijn voorkeur.

Wat is een onzichtbare beperking?

Als we mensen met een onzichtbare beperking volwaardig willen laten meedoen in onze samenleving dan is het van doorslaggevend belang om te weten wat een onzichtbare beperking precies is. Door u hierover uitgebreid te informeren hoop ik u een verhelderend beeld te kunnen geven over deze belangrijke materie.

Het is alsof dit gewoon zo hoort, de maatschappij is visueel gericht, het moet zichtbaar zijn, dan is het duidelijk. Men kan zijn mening er over geven, het zichtbare is herkenning? Vertederend? Medelijden? Het is alsof voor de maatschappij een beperking goed te zien moet zijn anders is het geen beperking dan zijn er allerlei meningen en argumenten waardoor men vindt dat het bijvoorbeeld een opvoedkundig probleem is. Dit maakt het ook zo lastig om met een onzichtbare beperking geaccepteerd te worden. Het uiten van onbegrip en geen houding kunnen nemen aan de omstandigheden kan aanleiding geven tot veelvuldig en zeer langdurig pesten. Er zijn vele vormen van onzichtbare beperkingen. Om deze materie zo goed mogelijk onder uw aandacht te brengen neem ik mijn eigen onzichtbare beperkingen als voorbeeld.

Ik werk op een elektronica afdeling. We plaatsen SMD componenten op printplaten. Onder de componenten die we daar voor gebruiken zit een logistieke infrastructuur. Deze volledige infrastructuur verzorg ik voor deze afdeling. De goede werkset, de juiste componenten, voldoende en de kwalitatief goede componenten, de merkwaardigheden van het product waarop gelet moet worden, dat stuur ik aan. Dat is hoogwaardig werk dat ook in normale bedrijven wordt uitgevoerd. Mensen die dat zien zeggen dan: Je kunt toch dit, je kan toch dat, je kan toch in het vrije bedrijfsleven functioneren? Dat raakt aan het stukje onzichtbare beperking, weinig mensen snappen dat. De crux zit in het deel dat we niet zien.

Voorbeeld 1

Het voorbeeld van een brief schrijven. Wat komt er kijken om een goede brief op papier te krijgen. Door mijn medische verleden heb ik een leer achterstand opgelopen van ongeveer 10 jaar. Het is mij gelukt om toch aansluiting te krijgen met de samenleving. Je kunt 10 jaar leer achterstand niet inhalen maar wel compenseren. Met heel veel doorzettingsvermogen, veel tijd erin steken en met begeleiding van uit mijn omgeving van verschillende aard kan ik toch een degelijke brief aan iemand voorleggen. Aan het eindresultaat is niet te zien met hoeveel moeite, inspanning en hulp de brief tot stand is gekomen. Dat is een onzichtbare beperking waar ik over spreek. Deze maken echter wel het verschil om mee te kunnen en mogen doen. Als hier rekening mee gehouden wordt kan er heel veel en als er geen rekening mee gehouden wordt gaat er weinig mogelijk zijn met alle gevolgen van dien.

Voorbeeld 2

Een ander voorbeeld van een onzichtbare beperking waarmee ik 24 per dag mee moet leven is dat mijn lichaam op een behoedzame manier aangestuurd moet worden. Mijn lichaam is niet doorontwikkeld. Ik heb een vergroeide rug, zwakkere benen en voeten. Het is voor mij niet mogelijk om er zomaar fysiek volle bak in te vliegen tot ik moe ben. Als ik op een normaal tempo zou hollen, zoals de samenleving dat wilt, dan zegt dat gestel: Nee, dat kan niet, dat kan ik niet verwerken. Ik kan dan binnen 10 minuten zwaar oververmoeid raken. Mijn lichaam gaat dan op slot. Het lichaam blokkeert waardoor ik enige tijd heel weinig tot niets kan doen. Dan houdt het gewoon op. Nu heb ik daar in loop der jaren natuurlijk wel mee leren omgaan en ook hier is het mij gelukt om dit te compenseren. Als ik het voel aankomen dan duw ik op de rem. Ik ga doseren, zakken met tempo of even een half uur niet werken. Als ik dat niet op de proef stel en met respect naar mijn lichaam luister, altijd efficiënt en zorgvuldig met het nodige geduld tewerk ga dan kan er van alles. Eerst nadenken hoe ik de klus ga klaren in welke volgorde met welk doel en eindresultaat wat er

bereikt moet worden. Het mooie is dan dat ik hiermee prima kwaliteit kan leveren met weinig fouten erin. Daar win ik dan weer veel tijd mee terug waarbij mijn werk als eindresultaat vaak beter is dan het gemiddelde. Een fantastische vorm van je zwakte je sterkte maken waarbij je een win, win situatie creëert als men bereid is hier mee rekening te houden. Zeker een kracht van velen mensen met een (onzichtbare) beperking.