



Naam voorst	Conceptverslag EM van 19 januari 2015		
Betreft vergadering	Commissie Economie en Mobiliteit		2 maart 2015
Te verzenden aan	SIS - Cie. groep 1 t/m 7		
Verzenddatum	26 januari 2015		
Commissiegriffier	Annemieke Lobik	01 18 631888	am.lobik@zeeland.nl
Inhoudelijkambtenaar			
Verantwoordelijkbestuurder			

Inhoudelijk	
Naam voorstel	Conceptverslag vergadering EM van 19 januari 2015
Aanleiding	
Bevoegdheid	
Voorstel	vaststellen
Toelichting	
Kosten en dekking	
Overige informatie	

VERSLAG

statencommissie



Concept-verslag van de openbare vergadering van de **Commissie Economie en Mobiliteit** van 19 januari 2015 van 13.30 tot 16.00 uur te Middelburg.

Voorzitter:	René Ruissen
Aanwezig zijn de leden	F. Babijn, A.I.G. Dorst, H.J. van Geesbergen, P.A. Hamelink, L. Harpe, P. Hofstede, A.J. van der Maas, W.P.H. Markusse, J.M. Meulenberg-op 't Hof, M. Otte, J.R. Oudeman, C.M. de Paepe, R. van Tilborg
Tevens zijn aanwezig:	Gedeputeerden C. van Beveren, G.R.J. van Heukelom, B. de Reu, A.M. Lobik (commissiegriffier)
Afwezig zijn de leden:	C. Bruring, P. van Dijk, F. de Kaart

1. **Opening en mededelingen**

De voorzitter opent de vergadering. Hij meldt de bijeenkomst op 27 februari a.s. met de werkgevers, en vraagt of men zich wil opgeven en vragen en/of onderwerpen wil melden.

2. **Vaststellen agenda**

De voorzitter stelt voor om agendapunt 8 meteen te behandelen na de inspreker over dit onderwerp. De commissie gaat hiermee akkoord.

3. **Gelegenheid om in te spreken:**

De heer Wiersma spreekt in namens de Dorpsraad s'Heer Hendrikskinderen over agendapunt 5 (zie de bijlage bij dit verslag).

Vragen aan de inspreker:

De heer Dorst (SGP) informeert naar de rol van de gemeente Goes en het GVVP in deze?

De heer Wiersma antwoordt dat de dorpsraad met alle partijen spreekt over afwaardering van de weg, en daarom is hij ook hier. Bovendien blijft het een provinciale weg.

De heer Schouten spreekt in namens de Dorpsraad Ellemeet (zie bijlage bij het verslag).

Vragen aan de inspreker:

De heer Harpe (GL) hoort dat de inspreker meent dat er beloftes zijn gedaan in het verleden. Is dat uitsluitend op basis van de brief uit 2009?

De heer Schouten beaamt dit, in deze brief staat duidelijk wat de voornemens van GS zijn.

De heer Van Tilborg (SP) vraagt wat ná opheffing dan de dichtstbijzijnde bushalte is?

De heer Schouten zegt dat dit bij Noordwelle is, 3 à 4 kilometer verder. Er wordt bekeken of er een halte kan komen bij de nieuwe rotonde richting Scharendijke, dat is 600 meter van het dorp. Dat vindt de Dorpsraad echter ook niet acceptabel.

De heer Van Geesbergen (VVD) vraagt of de Dorpsraad wel op de hoogte is van de geboden alternatieven. Het lijkt alsof alleen het slechte nieuws wordt verteld, en niet ook het goede nieuws.

De heer Schouten zegt dat het alternatief van de taxidienst niet geschikt is voor middelbare scholieren die 's ochtends vroeg vertrekken.

Behandeling van agendapunt 8, Ingekomen brief van de Dorpsraad Ellemeet over OV

De heer Van Geesbergen (VVD) meent dat de problemen op het gebied van communicatie liggen. Er wordt wel verteld wat verdwijnt en niet wat terugkomt. Er is nog geen zicht op het totaal van de haltes en de alternatieven. Wanneer komt hierover brede voorlichting?

De heer Harpe (GL) weet dat GS heel zorgvuldig afwegingen heeft gemaakt. Hij vraagt of gedeputeerde bij vragen om bijstelling, zoals in Ellemeet, wil bezien of dat mogelijk is.

Mevrouw Meulenberg (CDA) sluit zich aan bij de VVD-fractie en meent ook dat de communicatie onvolledig is. Er zijn meer problemen, zoals in Kamperland, waar de bus niet meer doorrijdt naar De Banjaard (aansluiting op de bus naar Middelburg). Dit moet worden opgelost met een haltetaxi, buurtbus o.i.d. Scholierenvervoer is toch een prioriteit.

De heer Hamelink (PvdA) sluit zich aan bij de opmerkingen over communicatie. Hij verwijst naar de aangenomen motie van 14 november over blijvende bereikbaarheid van de kernen: bestaat er een provinciaal beeld van dergelijke knelpunten, is dat geïventariseerd?

De heer Babijn (PvZ) zegt dat aanpak van de knelpunten geld kost. Daarom vraagt hij om steun voor een motie om daar de tolvrije dagen van de WST voor te gebruiken.

De heer Van Tilborg (SP) zegt dat het scholierenvervoer toch het kernnet betreft? Dat is de provinciale taak, en 65% van het totale aanbod. De SP heeft ook veel reacties gehad. Hij is niet blij met de geboden alternatieven.

Gedeputeerde Van Heukelom wijst erop dat er een bezuiniging is van 20%, in een moeilijk gebied met grote afstanden en weinig passagiers (ook in Ellemeet). 95% van het aanbod dat in kaart is gebracht rijdt met de busen 5% met de haltetaxi. Er worden ook vragen gesteld over mensen die met het WMO-vervoer moeten, dat is voor de gemeente. M.b.t. de communicatie zegt hij dat het lijnennet passiefs kort openbaar is, Connexxion hield dat nog voor zich, waarna nu gewerkt wordt aan het invullen van de haltetaxi. Half februari volgt hierover informatie. Gedeputeerde heeft afspraken gemaakt om per regio uitleg te geven; iedereen kan dan schriftelijk vragen indienen. Antwoord volgt dan via een Memorie van Antwoord aan de vragensteller en PS.

M.b.t. Ellemeet zegt hij dat er sprake is van een belofte uit 2009. De tijden en geldstromen zijn veranderd, en het OV is nu anders ingericht. Misschien is een oplossing een halte bij de rotonde naar Scharendijke of bij de Kuijerdamseweg. Er zijn ook vragen gesteld over andere knelpunten, bijvoorbeeld in Tholen, deze worden nog bekeken. Scholieren moeten soms ook wat fietsen, maar het scholierennet vindt hij heel belangrijk. PS ontvangt nog een overzicht van de knelpunten. Binnen het budget is er voldoende OV middels de dikke lijnen, haltetaxi en het WMO-vervoer.

In tweede termijn:

De heer V.d. Maas (SGP) vindt het een duidelijk antwoord. Hij vraagt nog waar mensen hun vragen kunnen indienen. Hij heeft vragen gehad van thuiswonende studenten die na 18.00 uur niet meer naar huis kunnen, en wil de vraagstellers graag kunnen doorverwijzen.

Voor de heer Hamelink (PvdA) geldt hetzelfde.

Gedeputeerde Van Heukelom zegt dat er op www.zeeland.nl ruimte voor is, bij "vragen aan de provincie". Je kunt ook vragen stellen aan Connexxion, bijv. over de precieze route van een buslijn.

4. **Informatie-uitwisseling: mededelingen van gedeputeerden:** geen.

Vragen van commissieleden over het nieuws van de dag: geen.

Andere vragen van commissieleden over onderwerpen die niet op de agenda staan:

De heer Hofstede (D66) vraagt of er al bericht is ontvangen van de Onderwijsautoriteit t.a.v. de pilot startgroepen voor peuters. De motie van D66 is ingetrokken en PS zou op de hoogte worden gehouden. Gedeputeerde Van Heukelom antwoordt dat staatssecretaris en Minister positief zijn over de pilot, hij wacht nog op de definitieve brief. In Zeeuws-Vlaanderen wacht men hier niet op: nog voor de zomervakantie zal er een concreet plan klaar zijn.

De heer Hofstede (D66) heeft ook een vraag over het Zeeuws Participatiefonds (zie ook t.k.n. 2): hij vraagt nadere informatie over het bedrijf Cool Green Solutions (p. 9 acc. verklaring). En waarom heeft het ZPF geïnvesteerd in Eindhoven, in het Technostartersfonds?

Gedeputeerde De Reu zegt dat het ZPF leningen verleent met een zeker risico; daarom valt het resultaat dus soms tegen. Waarom in een fonds in Eindhoven is geïnvesteerd is hem ook niet duidelijk dat zou hij niet nog eens doen. Het ZPF moet alleen in Zeeland investeren.

De heer Dorst (SGP) heeft vragen over hetzelfde stuk. Vanwege de beperkte omvang van het fonds vindt hij dat de jaarrekening eerder klaar moet zijn. Positief dat de governance is gewijzigd. Het ZPF is opgericht om een bijdrage te leveren aan de werkgelegenheid: wat is nu die bijdrage?

Gedeputeerde De Reu zegt dat er veel is veranderd bij het ZPF. Hij zal er bij de RvC en directie op aandringen dat de jaarrekening eerder wordt gemaakt. De werkgelegenheid is een cruciaal punt, maar het ZPF is ook opgericht om het MKB te ondersteunen. Dit laatste levert niet altijd banen op.

De heer Babijn (PvZ) vraagt waarom de verbreding van de Tractaatweg een jaar is opgeschoven? Waarom is de gemeente Terneuzen hierover niet geïnformeerd? Per wanneer wordt het probleem opgelost van de eigenaar binnen het plangebied, die wel een nieuwe locatie aangeboden heeft gekregen maar die nog niet weet wat de verkoopprijs is? Worden alle werkzaamheden binnen het geraamde budget uitgevoerd, en zo niet, hoeveel moet er bijgeraamd worden?

Gedeputeerde Van Beveren antwoordt dat de planning van de Tractaatweg nog globaal is omdat het werk nog in voorbereiding is, het is nog niet aanbesteed. Een jaartal is een globale indicatie. De plan-

ning wordt met de gemeente Terneuzen afgestemd. De verkopen de eigenaar weet wat hij kan verwachten, maar er zijn onduidelijkheden over de nieuwe locatie. Binnenkort komt er meer duidelijkheid. Er is nog niet aanbesteed maar hij hoopt dat het plan binnen het budget zal blijven.

5. Statenvoorstel Kadernota PVVP, hierbij betrekken: GS brief met adviezen ROVZ en POVV en GS brief met advies PCO

De heer Van Geesbergen (VVD) heeft nagedacht over het karakter van de Kadernota, en vindt de discussie er één tussen "rekelijken en preciezen". In het stuk worden nieuwe trends zoals de elektrische fiets gesignaleerd, maar er staat niet bij hoe dat doorwerkt en wat de gevolgen zijn. In de adviezen wordt ingegaan op het hoefijzerbeleid en de gebiedsprofielen. Komt er nog vóór behandeling in PS een reactie van GS op de adviezen? Als we het hoefijzerbeleid verlaten, wat betekent dat voor het beleid? De heer Harpe (GL) heeft er eerder voor gepleit om het PVVP te koppelen aan het Omgevingsplan. Dit stuk is strijdig met het Omgevingsplan. Het moet worden ingetrokken, om het beleid op elkaar af te stemmen. Er staan voldongen feiten in voor de nieuwe staten. Het zijn ingrijpende beslissingen en het beleid wordt fors gewijzigd. Hij mist de financiële onderbouwing. M.b.t. de BKWO (wegontwerp) staat er zonder uitleg dat er voor de ideale variant wordt gekozen. Wat zijn die varianten? Hij is teleurgesteld dat er wordt gepleit voor een snellere Midden Zeeland route en loslaten van het hoefijzerbeleid. Is daar geld voor? De Midden Zeeland route moet wel veiliger worden, maar geen 100 km-weg naar Rotterdam. We hebben meebetaald aan de vernieuwde A4 en vervolgens gaan we het anders doen, door het optimaliseren van de Midden Zeeland route. Hij vindt het een slecht plan en een enorme koerswijziging. Laat dit over aan een nieuw collegeprogramma. Het is positief dat er een onderzoek komt naar een snellere treinverbinding. Hij mist de milieucomponent (wat zijn de effecten?) en het PAS staat er niet in. Er zijn meer voorbeelden zoals de situatie bij 's Heer Hendrikskinderen, en die staan er niet in. Wat hem betreft wordt dit stuk herschreven in de nieuwe statenperiode.

De heer Otte (CU) had graag gezien dat er meer keuzes zouden staan in de Kadernota. Omdat de nota mede is opgebouwd aan de hand van gesprekken met statenleden moet deze toch in deze periode behandeld worden. Waarom wordt nu de gebiedsgerichte aanpak losgelaten? Wat wordt bedoeld met "breder trekken" van het hoefijzermodel? Op welke informatie is het gebaseerd dat het niet zou functioneren? Het is jammer dat investeringen voor incidenten geen prioriteit hebben, hij vraagt aandacht voor veiligheid en evacuatie. Wordt met OV naar de Vlaamse steden alleen busvervoer bedoeld, of ook de trein? Welke rol ziet de Provincie voor zichzelf voor de "vervoersarmen" (p. 36), en hoe wordt voorkomen dat deze tussen wal en schip vallen?

De heer Van Tilborg (SP) vraagt waarom er in de meerjarenraming € 200.000,-- is verschoven van OV naar Infra? Hij vindt dat PS goed is betrokken bij deze nota, maar er kan beter de volgende periode een besluit over genomen worden.

De heer Van Geesbergen (VVD) zegt dat deze planning in de startnota stond. Wat is er nu veranderd? De nieuwe staten beslissen over de Beleidsnota. Het is ook geen rigoureuze omwenteling.

De heer Van Tilborg (SP) wijt dit aan het feit dat het meer een Beleidsnota is geworden dan een Kadernota. Er zit weinig bewegingsruimte in.

De heer Harpe (GL) heeft bij de inspraak dingen gezegd die niet in de Kadernota staan. Een cruciaal punt is voor hem dat het geen keuzeplan is maar een beleidsplan, met als vraag of we ermee akkoord gaan. Dat vindt hij fout aan.

De heer Van Tilborg (SP) zegt dat er goed gekeken moet worden naar de veiligheid van elektrisch fietsen. Is er al zicht op de ontlasting van bijv. Oud-Vossemeer door de vernieuwde A4? Nog een voorbeeld over OV: er is op Noord-Beveland een lijn die niet meer op zondag rijdt. Deze lijn wordt ook veel door toeristen gebruikt, dat is heel belangrijk voor Noord-Beveland. Tenslotte zegt hij dat het Scholierenet toch tot het vaste net behoort: zij hebben dan toch recht op een goede busverbinding?

De heer Babijn (PvZ) vraagt wat GS er aan gaat doen dat Zeeland te weinig BDU krijgt? In de nota is nog geen rekening gehouden met tegenvallend Delta-dividend: dat kunnen we beter wél doen. De tekst in de nota (over goede fysieke verbindingen) klopt volgens hem niet met het beleid t.a.v. de WST-aandelen: bij verkoop van de aandelen wordt de tunnel tweemaal één-baan. De PvZ is tegen verkoop.

Mevrouw Meulenberg (CDA) is verbaasd dat het hoefijzerbeleid wordt losgelaten. Er wordt met trots gezegd dat Zeeland geen files kent, maar wanneer je de bruggenroute opwaardeert komen die er toch. De Zeelandbrug blijft een bottleneck. OV naar Vlaamse steden heeft voor het CDA geen prioriteit, ze hecht meer waarde aan goed scholierenvervoer binnen Zeeland.

De heer Hamelink (PvdA) ziet geen vernieuwende kaders, behalve dan het loslaten van het hoefijzermodel. Hij vindt dat die discussie in het Omgevingsplan thuis hoort. De PvdA wil eraan vasthouden en

begrijpt het PCO-advies. Kijker nog eens goed naar, mede nu we hebben meebetaald aan de A4. De redenen zijn ook niet duidelijk.

De heer Harpe (GL) zegt dat PvdA-statenlid Van Haperen falikant tegen het loslaten van het hoefijzermodel is. Wat is nu de mening van de PvdA-fractie?

De heer Hamelink (PvdA) zegt dat de PvdA vasthoudt aan het hoefijzermodel. Hij vindt overigens de bewegwijzering van de A4 niet goed. Het is hem niet duidelijk of het categoriseringsplan voorlopig of definitief is. Verder vraagt hij om bij de multimodale knooppunten (fiets en OV) ook de auto mee te nemen (carpool en OV). Een aantal jaren geleden bleek een snellere treinverbinding niet mogelijk, en nu zijn mensen er wel aan gewend. M.b.t. het milieu zegt hij dat vervoer per buisleiding gestimuleerd moet worden. Tenslotte dringt hij aan op betere ongevalregistratie.

De heer V.d. Maas (SGP) zegt dat door de eilandenstructuur van Zeeland mobiliteit een opgave is. In de nota wordt samenwerking benadrukt, ook over de grenzen. Je moet proberen alle gebruikers in het oog te houden, want bereikbaarheid en veiligheid zijn zo sterk als de zwakste schakel. Het beleid m.b.t. landbouwverkeer moet voortgezet worden. Binnenvaart mag wat specifiek in het Beleidsplan worden genoemd. In dit stuk staat waarom het hoefijzermodel op een andere manier benaderd moet worden. In de toekomst is er een andere visie op nodig. In 2014 is tweemaal gesproken over de route Goes-Helle-gatsplein en de knelpunten. Komen oplossingen hiervoor terug in het Beleidsplan? Begrijpt hij goed dat de inzet o.g.v. Verkeersveiligheid niet minder wordt maar anders? Hij is niet voor minder inspanningen. Hij zou nieuwe trends graag duidelijker en met een visie erop terugzien in het Beleidsplan.

De heer Markusse (PVV) hecht sterk aan het hoefijzermodel. N.a.v. p. 18, de kwaliteit van Zeeuwse wegen, vraagt hij hoeveel kernen er zijn met minder dan 1000 inwoners.¹

De heer Hofstede (D66) zegt dat dit een lange termijn verhaal is, voor 10 jaar o.i.d. Er staan echter geen kaders in van wat men wil, bijvoorbeeld geen woord over de Schelde-Seine verbinding. In een bijeenkomst met ZSP werd aangegeven dat de spoorverbinding, de bocht naar Antwerpen wenselijk is, maar vooral naar de Axelse vlakte en Zelzate. Valtdaar al iets over te zeggen? In de nota staat vaak het woord "robuust", wat is de definitie? Verder sluit hij zich aan bij de heer V.d. Maas.

De heer Van Beveren gaat in op het karakter van de Kadernota. Een opvatting over een kadernota is dat er opties of keuzes in moeten staan. Dat zou in dit geval heel lastig zijn, want er staan 26 stellingen in deze nota. Het is niet te doen om daar dan steeds drie opties of keuzes bij te maken. De staten kunnen de stellingen wel amenderen, of ook stellingen toevoegen als er een onderwerp wordt gemist. De nota is bedoeld als een opzet voor beleid, het is niet bedoeld als beleidsnota.

De heer Harpe (GL) meent dat een Kadernota moet inhouden "wat willen we bereiken"; de Beleidsnota geeft dan de oplossingen aan. Dat proeft hij niet in dit stuk.

Gedeputeerde Van Beveren zegt dat er 26 oplossingen in staan. Als het niet genoeg is kan PS een amendement indienen. Het is nog maar een opzet voor beleid. Nieuwe trends zijn benoemd, nu moeten de staten aangeven wat ze belangrijk vinden. We "verlaten" het hoefijzerbeleid niet, maar er zijn wel ontwikkelingen waardoor we het anders willen benaderen (p. 26). PS heeft een motie aangenomen over de Midden Zeeland route, wat inbreekt op het hoefijzermodel. Ook de Midden Zeeland route behoeft aandacht om de doorstroming te verbeteren. In het Omgevingsplan wordt het hoefijzermodel één keer genoemd. Ook de gebiedsbenadering laten we niet los. Als PS het PVVP aan het Omgevingsplan wil koppelen vindt hij dat prima, hij vindt niet dat ze strijdig zijn met elkaar. Het lijkt hem niet opportuun om het voorstel nu terug te trekken. De planning van het PVVP is in PS vastgesteld, dus ook nu met een kadernota te komen. Als PS het anders wil kan dat ook, dat wordt de kadernota in mei of juni in PS behandeld. Er is geen financiële onderbouwing omdat het slechts kaders zijn. BKWO betekent "Basiskenmerken Wegontwerp".

De heer Harpe (GL) zegt dat zijn vraag om de inhoud van het BKWO gaat. Waarom is deze variant gekozen? Hij wil inzicht in alle varianten.

Gedeputeerde Van Beveren zal deze informatie nog verstrekken. Zeeland heeft 1 miljoen meebetaald aan de A4. Het is niet de bedoeling om van de Midden Zeeland route een 100 km-snelweg te maken. De milieu-effecten komen in de Beleidsnota. De N256 bij 's Heer Hendrikskinderen past niet in een kadernota, dat komt in het onderliggende wegencategoriseringsplan. Met "niet investeren in incidenten" wordt bedoeld dat er niet wordt geïnvesteerd in wegen waar heel somfiele staat. Het verkeersmanagement gebeurt in samenspraak met RWS. De vraag waarom er € 200.000,- is verschoven van OV naar Infra wordt middels het verslag beantwoord.² We gaan door met het aanpakken van de knelpunten van landbouwverkeer, er zijn er nu 11 opgelost. De ontlasting van vrachtverkeer voor Oud-Vossemeer door

¹ Zie bijlage 3 bij dit verslag.

² Zie bijlage 4 bij dit verslag.

de vernieuwde A4 is nog niet bekend, het is vooral bestemmingsverkeer, dus het effect zal tegenvallen. Aanpassingen door lager Delta-dividend komen via een apart voorstel. M.b.t. de aandelen van de WST is er een misverstand: GS heeft verkoop ervan niét voorgesteld. Het is één van de opties.

De heer Harpe (GL) zegt dat als je het alsoptie presenteert je er iets mee wilt.

De voorzitter zegt dat dit onderwerp hier niet aan de orde is.

Gedeputeerde Van Beveren zegt dat als de PvdA de kaders niet vernieuwend vindt ze deze moeten amenderen in PS. De bewegwijzering van de A4-zuid wordt nog verbeterd. Het categoriseringsplan is nog voorlopig, het ligt ter inzage. We zullen de auto ook betrekken bij de multimodale knooppunten. De verkeersveiligheid en ongevallenregistratie is nu beter dan vroeger. Samenwerking is echt nodig. We moeten alle doelgroepen blijven bedienen. Het valt niet mee om scherp te krijgen wat er nodig is in de binnenvaart. De nieuwe sluis in Terneuzen en de Seine Nord verbinding zijn in dit kader van belang. Het plan voor de Midden Zeeland route komt via het categoriseringsplan terug in de Beleidsnota. PS kan ervoor kiezen om niet te bezuinigen op verkeersveiligheid. Ook dan moet je kijken waar inzet van geld het meest effectief is. ZSP doet onderzoek naar een spoorverbinding Axel-Zelzate, een andere wens is de bocht naar Antwerpen. De term "robuust" gaat vooral over kwaliteit.

Gedeputeerde Van Heukelom is blij met de twee intercity's per uur. ProRail komt misschien met snellere treinen. Een treinverbinding in Zeeuws-Vlaanderen naar de Vlaamse steden ziet hij niet. Connexion onderzoekt met de TUA het toeristenvoer op Noord-Beveland. De Stichting Scholierenvervoer is akkoord met 10 kilometer fietsen in de winter en 15 in de zomer. De BDU komt vanaf 2016 in het Provinciefonds; het gevecht over de verdeling ervan is gaande in het IPO.

In tweede termijn:

De heer Van Geesbergen (VVD) had nog gevraagd om een schriftelijke reactie van GS op de adviezen. Gedeputeerde Van Beveren zegt dit toe.

De heer Harpe (GL) vindt dat het verkeersluw maken van 's Heer Hendrikskinderen, én andere vergelijkbare situaties, bij dit PVVP betrokken moeten worden. Hij was destijds blij met de Startnota, maar allerlei onderdelen eruit staan nu niet in de Kadernota. De hoefijzervariant stond er ook niet in.

De heer Van Tilborg (SP) leest in de brief over de "financiële eindsprint" dat er wordt gekort op het ROVZ. Staat dit bedrag al in de meerjarenraming van dit stuk of gaat dat daar nog van af? Is er een wettelijke afstand van een bushalte tot een kern?

De heer Otte (CU) vraagt waarom de gebiedsgerichte aanpak is losgelaten? Wat is de rol van de Provincie t.a.v. de vervoersarme Zeeuwen (p. 36)?

De heer Hamelink (PvdA) zet in de fractie de discussie over het hoefijzermodel voort.

De heer V.d. Maas (SGP) begrijpt dat het hoefijzermodel niet wordt losgelaten maar anders wordt benaderd. Het huidige beleid zet de Midden Zeeland route op den duur op slot. Kan dit in de Beleidsnota beter worden beschreven?

Mevrouw Meulenberg (CDA) ziet het liefst "en-en" (hoefijzermodel en MZ-route) als dat financieel kan. Gedeputeerde Van Beveren zegt dat situaties zoals bij 's Heer Hendrikskinderen in het wegen categoriseringsplan komen. Een Startnotitie is procedureel, daar hoeft niet alles in te staan. De korting op het ROVZ is al verwerkt in de meerjarenraming in dit stuk. We laten de gebiedsprofielen niét los.

Gedeputeerde Van Heukelom zegt dat er nu geen regel is m.b.t. de afstand bushalte tot de kern. Er wordt gekeken naar de vraag. Het WMO vervoer is voor de gemeente, en wij helpen met de haltetaxi.

De voorzitter stelt vast dat de meerderheid van de commissie het voorstel voldoende onderbouwd vindt voor behandeling in PS.

6. Ingekomen brief van Milieuvereniging Benegora over de kerncentrale Doel

De heer Harpe (GL) vindt het beleid van de Vlaamse overheid niet te volgen. Kunnen we aan de Minister vragen of hij het veilig vindt?

De heer Babijn (PvZ) vraagt of onze kerncentrale nu extra wordt beveiligd?³

De heer Dorst (SGP) meent dat het aan GS is om te reageren.

De voorzitter stelt voor om dit zo te doen, de commissie stemt hiermee in.

³ EPZ is aangesloten op het alerteringssysteem van de overheid. De overheid heeft geen aanleiding gezien het dreigingsniveau (voor de kerncentrale) te verhogen.

- 7 **Bijgewerkte toezeggingenlijst met:**
- 7.1 **GS brief inzake afdoening generieke toezeggingen**
7.2 **GS brief over toezegging 69, in kaart brengen bodemkwaliteit door ZSP: afvoeren**
7.3 **GS brief inzake toezegging PS nr. 192, nieuwe sluis Terneuzen**
De commissie is akkoord met afvoering van de toezeggingen.
- 8 **Zie hierboven**
- 9 **Conceptverslag commissie EM van 24 november 2014: ongewijzigd vastgesteld.**
- 10 **Volgende vergadering: maandag 2 maart 2015, 13.30 uur**
Ter behandeling teruggevraagd:
De heer Van Tilborg (SP) vraagt de stukken 1, 2, 5, 6 en 7 terug; hij geeft nog door wat de reden hiervan is/de vragen of opmerkingen.
De heer Dorst (SGP) vraagt nr. 5 terug, de Economische Atlas van Zeeland; de reden is dat hij zijn complimenten wil maken over dit stuk.
- 11 **11 Sluiting** van de vergadering om 16.00 uur.
-

Bijlage 1: eerste inspreker: de heer Wiersma namens Dorpsraad 's Heer Hendrikskinderen

Inspraak PVVP dd 19-01-2015

Voorzitter, dames en heren,

Het voorrecht in te mogen spreken bij belangwekkende onderwerpen wordt door de dorpsraad 's-Heer Hendrikskinderen graag benut u enkele overwegingen mee te geven bij de behandeling van de kadernota PVVP Zeeland.

Provinciale politici kennen hun provincie, en u weet derhalve dat ons dorp al de cennia wordt doorsneden door een drukke provinciale weg. Momenteel met pakweg 12.000 motorvoertuigen per dag. Na aanleg van de nieuwe Sloeweg en de daarmee verband houdende wijzigingen in de infrastructuur wordt verwacht dat dit aantal daalt naar 5-6000 auto's per dag. (Bron: verkeersmodel gemeente Goes).

Dan is er een kans om de verbindingen in ons dorp weer te herstellen. Immers, vrijwel alle voorzieningen liggen aan de Noordzijde: drie sportvoorzieningen, horecavoorzieningen, laadpaal elektrische auto's en carpoolplaats. Ook is er een kans om de ruimtelijke kwaliteit te herstellen.

Het zal u niet verbazen dat onze dorpsraad veel belang aan hecht aan de herstructurering van deze weg. Bij het opstellen van het dorpsplan en het dorpsverkeersplan (2012) bleek dat meer dan de helft van de (40) knelpunten betrekking heeft op de Nieuwe Rijksweg. Die knelpunten gaan over gevaarlijke situaties voor langzaam verkeer, de barrièrewerking, snelheid, geluid etc.

Het doet ons dan ook goed dat er in de kadernota PVVP veel aandacht is voor een integrale benadering, leefbaarheid, bevolkingsontwikkeling, wonen en leven als centraal thema.

Maar de Nieuwe Rijksweg is een Provincieweg. En is na de aanleg van de Sloeweg een plakasfalt waar menig vliegveld jaloers op is. Niet passend bij de functie van straks, wel een hindernis met potentieel verkeersonveilige situaties in een kleine vitale gemeenschap.

En hoe we ook zochten in de kadernota, we hebben nog twijfels of de provincie ook haar verantwoordelijkheid neemt voor de afwaardering en herstructurering van deze weg als gevolg van de aanleg Sloeweg. Wij dringen daar sterk op aan en we sluiten aan bij het kernthema van de kadernota: 'We doen het goed of we doen het niet'. Wij van Dorpsraad 's-Heer Hendrikskinderen vinden dat u het goed moet doen. Overigens: dit uitgangspunt geldt niet enkel voor ons dorp, het zou één van de beleidskaders moeten zijn: je neemt ook je verantwoordelijkheid voor de gevolgen van de aanpassing van infrastructuur. In Schreinskinderen zijn we al een eindje op weg: er liggen mooie plannen, die recht doen aan leefbaarheid, veiligheid en innovatie. De provincie denkt mee over plannen voor de herstructurering van de Nieuwe Rijksweg. Wij vragen van u de kaders van het PVVP zo in te richten dat de provincie ook meedoet als het over uitvoering van die plannen gaat.

Wij proberen ook de provincie te helpen: met een innovatief project: een energieproducerende weg. We kunnen dan ook proberen innovatiefondsen aan te trekken. En werkt de provincie mee aan de ambitie van Schreinskinderen om in 2020 energieneutraal te zijn. Zo hoort het volgens ons in een zelfbewuste provincie!

Met dank voor uw aandacht,

Bijlage 2: tweede inspreker: de heer Schouten namens Dorpsraad Ellemeet

Onderwerp: Statencie Economie en Mobiliteit dd 19 januari 2015; leidraad Dorpsraad Ellemeet voor inspreken over OV in Ellemeet

De Dorpsraad Ellemeet waardeert het zeer, dat hier gelegenheid wordt geboden voor de verdediging van de belangen van de inwoners van Ellemeet.

Nu heeft Ellemeet een busdienst met drie bushaltes.

Na 1 maart 2015 heeft Ellemeet helemaal geen openbaar vervoer meer.

Dat is een grote klap voor de leefbaarheid en de , daarmee samenhangende, zelfredzaamheid van de gemeenschap in Ellemeet

De inwoners van Ellemeet zijn teleurgesteld en boos.

Dat is de Dorpsraad van Ellemeet ook. Bovendien voelt de Dorpsraad zich bedrogen.

Dat zal ik toelichten.

In 2009 vond bij de provincie de besluitvorming plaats mbt de 2^e fase van de Recreatieverdeelweg. De weg die het verkeer buiten Ellemeet om moet leiden.

De Dorpsraad Ellemeet vreesde toen al, dat deze weg wel eens kon leiden tot een situatie , waarbij de busdienst Ellemeet niet meer zou aan doen.

Daarom heeft de Dorpsraad op 16 april 2009 het college van Gedeputeerde Staten verzocht de busdienst in Ellemeet in stand te houden, ook na de realisering van de nieuwe weg.

Bij brief van 27 april 2009 antwoorden GS, dat zij geen plannen hebben om de bushalte in de kom van Ellemeet te laten vervallen of te verplaatsen.

Een kopie van deze brief heeft u allen nu in uw bezit.

Met die uitspraak hebben n GS duidelijk verwachtingen gewekt.

Dat is een heel serieuze zaak!

Daarna zijn er steeds contacten geweest, vaak telefonisch, met ambtenaren van de provincie.

Niets wees op een veranderd inzicht.

Toch bleef bij de Dorpsraad een onbestemd gevoel aanwezig.

Daarom heeft de Dorpsraad op 26 juni 2014 een brief gezonden naar Connexxion, waarin, met argumenten, dringend werd verzocht in de nieuwe dienstregeling ten minst één bushalte in de kern van Ellemeet in stand te houden. Een afschrift van deze brief is ondermeer gezonden aan GS.

Connexxion heeft nooit gereageerd op deze brief. De provincie alleen "begripvol" ambtelijk, bovendien werd aangegeven dat de aanbesteding van de nieuwe concessie nog niet was afgerond.

Op 7 november 2014 is opnieuw een brief gestuurd naar Connexxion.

Connexxion beweert, dat de eerste brief in hun systeem niet terug te vinden is.

Verder stelt Connexxion ineens, dat van de zijde van het waterschap busverkeer over de Kuijerdamseweg is verboden. Andere argumenten om Ellemeet niet aan te doen zijn tijdverlies en extra kosten.

Het Waterschap Scheldestromen stelt in het contact met ons, dat voor busverkeer wel een uitzondering kan worden gemaakt , als de provincie besluit bussen te laten rijden over de Kuijerdamseweg.

In de contacten die dan volgen wordt over weer naar andere parijen gewezen.

De provincie naar Connexxion en het waterschap. Connexxion naar de provincie en het waterschap. Het waterschap weer naar de provincie.

Op 6 januari 2015 schrijft de Dorpsraad opnieuw een brief. Nu geadresseerd aan GS en Connexxion.

Hierin wordt opnieuw met klem gevraagd om één bushalte in de kern van Ellemeet en wordt een voorstel gedaan voor de route: een kleine lus vanaf de nieuwe rotonde voordat de bus van lijn 134 naar Zierikzee rijdt.

Vlak voor verzending is telefonisch contact geweest met provincie en met Connexxion.

Van de zijde van de provincie werd beloofd de brief met voorstel met Connexxion te bespreken op 7 januari 2015.

Van de zijde van Connexxion werd aangegeven, dat vraag en voorstel kansloos waren, omdat het voorstel 5 minuten meer tijd kost. Hiervoor is geen geld door de provincie beschikbaar gesteld en de aansluiting op andere buslijnen zou in gevaar komen.

de nieuwe dienstregeling was al vóór kerstmis 2014 definitief vastgesteld en is niet meer te wijzigen vóór 1 maart. Wijzigingen zouden niet eerder dan rond de zomer 2015 kunnen worden ingevoerd.

Mogelijk kan er een nieuwe halte worden gerealiseerd op de nieuwe rotonde op 600 m afstande van de kern van Ellemeet.

En nu is de Dorpsraad van Ellemeet bij u.

U bent voorlopig onze laatste hoop op behoud van een busdienst in de kern van Ellemeet.

Ik wil terug komen op de, door GS, gewekte verwachtingen.

Het negeren van de uitspraken van 2009 is een ernstige zaak. Zeker omdat van de zijde van de Dorpsraad steeds contact is geweest over de busdienst.

De uitspraken over behoud van de bushaltes kunnen niet vergeten zijn.

De provincie had Connexxion opdracht moeten geven Ellemeet in de nieuwe dienstregeling op te nemen. Dat is tot nu toe niet gebeurd.

Wij kwalificeren dit als "onbehoorlijk bestuur".

Als wij genooddaakt zijn verdere stappen te ondernemen, dan zal dit argument ook steeds worden gebruikt.

De overheid heeft de laatste tijd de mond vol van burgerparticipatie en zelfredzaamheid.

Daar wil de Dorpsraad Ellemeet graag over meedenken en aan mee werken.

Maar ontnem Ellemeet dan niet de basisvoorzieningen daar voor.

Eén van die basisvoorzieningen is een busdienst.

Ik wil eindigen met een dringend verzoek aan u statenleden:

Geef het college van Gedeputeerde Staten opdracht er zorg voor te dragen dat Ellemeet de busdienst behoudt. Al is het maar met één bushalte.

Tot slot verzoekt de Dorpsraad Ellemeet u, die opdracht in de openbaarheid te brengen, zodat het vertrouwen in u bij de bewoners van Ellemeet weer kan groeien.

Hierbij wil ik nog het volgende aantekenen.

Ellemeet is niet het enige dorp, dat buiten de nieuwe dienstregeling is gehouden.

Er is al heel veel kritiek op deze nieuwe regeling.

Dat is kritiek van Zeeuwen!

Heel kort geleden hadden de Zeeuwen ook veel kritiek op een besluit van GS. De leeuw was namelijk uit het logo verwijderd. Het besluit is snel ongedaan gemaakt.

Dat kan nu toch ook.

Bijlage 3: vraag naar aantal kernen met minder dan 1000 inwoners.



Bijlage: Bevolkingskernen 2008; CBS/Steden en dorpen in Nederland

NB: Cijfers betreffen puur inwoners van kernwijken; niet bewoners van huizen in het buitengebied

Vlissingen/Oost-Souburg	43690	Westdorpe	1395	Veere-Kern	390
Middelburg (Z.)	38560	Oostkapelle	1350	Zuidzande	370
Goes/Kloetinge	29680	Kortgene	1340	Eede	350
Terneuzen	24560	Colijnsplaat	1335	Ritthem	345
Zierikzee	10090	Zoutelande	1330	Cadzand	330
Hulst-Kern	9220	Lewedorp	1325	Oostdijk (Z.)	330
Kapelle/Biezelingse	7740	Wolphaartsdijk	1305	Schore	315
Axel	7215	Brouwershaven	1295	Lamswaarde	310
Tholen	6005	Damburg	1285	Kattendijke	300
Yerseke	6000	Biervliet	1280	Kats	290
Amersvelden	5075	Schoondijke	1240	's-Heer Aabtskerke	290
Helkamszand	4645	Meliskerke	1200	Baarland	275
Oostburg	4600	Stavenisse	1200	Sirjansland	260
Breskens	4200	Renesse	1190	Ter Hiele	250
Krabbendijke	4105	Poortvliet	1185	Zandstraat	250
's-Gravenpolder	4070	s-H Hendrikskinderen	1065	Serooskerke (Z.)	230
Sas van Gent	3735	Borssele	1045	Waterlandkerkje	230
Kruiningen	3495	's-Heer Aenskerke	1045	Eliwoutsdijk	220
Sint Maartensdijk	3240	Scharendijke	985	Geersdijk	220
Sint Annaland	3170	Grijpskerke	960	Noordwelle	220
Bruinisse	3100	Wissenerkerke	960	Westenschouwen	220
Sint Jansteen	2615	Nieuw- en Sint Joosland	955	Anna Jacobapolder	215
Kloosterzande	2610	Aagtekerke	950	Gapinge	210
Koudekerke	2725	Hulst Oost	900	Noordgouwe	210
Wemeldinge	2675	Nieuwdoorp (Z.)	895	Eliemeet	200
Haamstede/Burgh	2650	Nieuw-Namen	865	Cadzand-Bad	190
Westkapelle	2595	Veere-Zanddijk	840	Haamstede-Noord	190
Knoek (Z.)	2445	Waarde	835	Breskens-Noord-Oost	185
Riland	2375	Vrouwenpolder	805	Hengstdijk	180
Nieuwerkerk	2360	Ovezande	800	Oostkappelle-Veldzicht	170
Stalskijl	2200	Sint Laurens	750	Retanchement	155
Sint Philipsland	2150	Groede	725	Nieuwvliet	155
Aardenburg	2070	Helkant (Z.)	670	Dishoek	150
Oud-Vossemeer	2035	Biggekerke	660	Kapellebrug	135
Oosterland (Z.)	1985	Kwadendaamme	610	Oud-Sabbinge	120
Zaamslag	1935	Kerkwerf	590	Spul	115
Philippine	1900	Dreischor	540	Overslag	110
Sluis (Z.)	1845	Hoofdplaat	535	Sint Kruis	110
Clinge	1720	Hoedekenskerke	530	Schuddebeurs (Z.)	105
Lizendijke	1600	Zuidnuga	530	Veere-Ruiten de Veste	95
Hansweert	1615	Wilhelmindorp (Z.)	520	Driewegen (ZB.)	90
's-Heerenhoek	1610	Grasuw	500	Ossensisse	80
Koewacht	1590	Ouwkerk	440	Paai (Z.)	80
Scherpenisse	1540	Zonnemaire	430	Bath	55
Kamperland	1465	Orcelance	420	Nummer Één	50
Vogelwaard	1435	Nieuw-Haamstede	390	Driewegen (ZVI.)	45
Serooskerke (W.)	1395	Nisse	385	Terhofstede	25
				De Brabander	5

Bijlage 4 bij het verslag

“De gepresenteerde tabel in de kadernota is in november 2014 opgesteld en heeft een indicatief karakter. Inmiddels is de BDU beschikking ontvangen en kunnen meer exacte bedragen worden gepresenteerd. Het bedrag voor 2015 is voor Openbaar Vervoer twee ton hoger geraamd en van het infrastructuurdeel afgehaald. Daardoor lijkt het een verschuiving van OV naar infra, maar het is voor 2015 juist andersom. Het extra bedrag is geraamd in verband met de overgang van de oude naar de nieuwe concessie, w.o. uitwerking en implementatie van de haltetaxi komt en plotseling opkomende “calamiteiten” b.v. een halte die snel aangepast of verplaatst moet worden. Het betreft dus de kosten die de provincie moet maken en niet een hogere vergoeding voor de kosten van die de concessiehouder heeft in verband met het langer doorlopen van de oude dienstregeling”