

Advies aan Provinciale Staten	
Tbv Statenvergadering d.d.	12-12-2016
Commissie	Mobiliteit & Financiën
Datum commissievergadering	21-11-2016
Onderwerp: EXIN-H bijdrage Uithoornlijn (VD-79).	

Uw contactpersoon

K. Mellema

AD/STG

Doorkiesnummer +31235144838

mellemak@noord-holland.nl

1 december 2016

1|8

De commissie adviseert de voordracht EXIN-H bijdrage Uithoornlijn te agenderen voor de PS-vergadering van 12 december 2016.

Voor de behandeling van dit punt in de commissie M&F: zie onderstaand het uittreksel van het conceptverslag van de vergadering van de commissie M&F van 21 november 2016.

5b. Voordracht EXIN-H bijdrage Uithoornlijn

Er hebben zich drie sprekers aangemeld. De voorzitter geeft allereerst het woord aan mevrouw Moeijes.

Mevrouw **Moeijes** spreekt als voorzitter van Buurtbeheer De Legmeer Uithoorn met betrekking tot het voorkeursbesluit over de Uithoornlijn. *(Voor de volledige inbreng van de spreker wordt verwezen naar de bijlage bij dit verslag).*

Betwijfeld wordt of de besluitvorming democratisch tot stand gekomen is, zoals de wethouder van Amsterdam, de heer Litjens, beweert. Er was wel oog voor commentaar en suggesties van bewoners. Deze werden alleen meegenomen voor zover deze pasten in het uiteindelijke idee. Nut en noodzaak van de keuze zijn niet duidelijk. Het dadelijk door de heer Bruning te presenteren HOV-plus alternatief werd niet meegenomen in het onderzoek door de Stadsregio Amsterdam naar verschillende alternatieven. Eerder sprak mevrouw Moeijes in tijdens de gemeenteraad van de gemeente Uithoorn van 28 september jl. De commissieleden ontvingen daarvan een afschrift.

De komst van de tram heeft grote impact op de wijk. De leefbaarheid komt daarmee in het geding. De wijk ervaart dan een groot gemis van de groene zone van de oude Spoordijk. Er zouden drie gelijkvloerse kruisingen moeten komen, waar dagelijks meer dan 1000 kinderen gebruik van maken (al dan niet begeleid) en nog vele gebruikers van het Sportcomplex Randhoorn. Verkeers- en parkeeroverlast van auto's en fietsen zullen toenemen. De komst van de tram betekent een langere aanlooptijd, hogere kosten voor het gebruik van OV en vaker overstappen. Tevens is er sprake van cumulatie van geluidsoverlast door de combinatie met de grote toename van het vliegverkeer van Schiphol.

Buurtbeheer De Legmeer heeft het verzoek gedaan aan de alle raadsfracties en het college van B en W van Uithoorn om in gesprek te gaan met Amstelveen over het realiseren van een transferium langs de N201. In de Amstelveense raad is een motie aangenomen om deze extra halte met P&R-mogelijkheden te onderzoeken, teneinde parkeeroverlast in Amstelveen, maar ook in Uithoorn te beperken en de tram een nog meer regionale functie te geven. Dit idee vond tot nu toe in het gemeentebestuur van Uithoorn weinig gehoor, omdat het Amstelveens grondgebied betreft.

Mevrouw Moeijes doet een dringend beroep op de commissie- en Statenleden om het idee voor deze extra halte te ondersteunen.

Mevrouw **Van Duijn** (PvdA) vraagt of er andere oplossingen zijn voor de genoemde nadelen, wanneer de tramlijn er toch komt.

Mevrouw **Moeijes** (voorzitter Buurtbeheer De Legmeer) zegt dat het voorkeursbesluit veel open eindjes kent, waarover nog besluiten genomen moeten worden door de Stadsregio. De inrichting van de kruisingen is nog onduidelijk. Wat is er gebeurd met de uitkomst van het verkeersonderzoek? Komen er meer

parkeervoorzieningen voor auto's en zo ja, waar en hoeveel? Mevrouw Moeijes zou op dit moment geen oplossing kunnen aandragen.

De heer **Van Berkum** (GroenLinks) is het totaal oneens met de inspreekster. Het lijkt alsof zij kiest voor meer auto's dan voor meer openbaar vervoer. Veel zaken die mevrouw Moeijes noemt, vinden plaats in de Stadsregio. Sprak zij met de Stadsregio? Kan mevrouw iets meer vertellen over de HOV-plus variant?

Mevrouw **Moeijes** (voorzitter Buurtbeheer De Legmeer) is een voorstander van openbaar vervoer. Het transferium heeft als doel om mensen de gelegenheid te bieden hun auto op een eenvoudige manier te parkeren, om vervolgens gebruik te maken van de tram. De woonwijken worden dan niet belast met geparkeerde auto's. Echter, wanneer de Uithoornlijn werkelijkheid wordt, zijn veel inwoners van Uithoorn verstoken van openbaar vervoer, met het verdwijnen van vrijwel alle busvervoer. Inwoners wonen op meer dan 800 meter afstand van een halte. Onduidelijk is of er een buurtbusje komt om reizigers naar de halte te vervoeren.

De HOV-plus variant wordt dadelijk toegelicht door de heer Bruning.

De heer **Ceder** (ChristenUnie-SGP) is benieuwd naar de achterban van mevrouw Moeijes. Hoeveel personen vertegenwoordigt zij?

Mevrouw **Moeijes** (voorzitter Buurtbeheer De Legmeer) zond een reactie op de nota in juni. De reactie hierop is opgenomen in de nota van beantwoording.

Het Buurtbeheer vertegenwoordigt ongeveer 250 bewoners uit de wijk Legmeer. Dit deel van de gemeente zal de grootste overlast ondervinden van de tram. Bewoners voelen zich onvoldoende gehoord en alternatieven zijn naar hun mening niet voldoende onderzocht. Dat stoort hen. De wijk ervaart al heel veel geluidsoverlast van Schiphol.

De heer **Bruggeman** (SP) vraagt of er naar de mening van inspreekster sprake is geweest van burgerparticipatie, waarin de vraag hoe het openbaar vervoer van Uithoorn naar Amsterdam verbeterd zou kunnen worden, aan de orde was. Zo niet, zou alsnog burgerparticipatie vanaf het nulpunt moeten plaatsvinden?

De **voorzitter** veronderstelt dat deze vraag aan de Stadsregio voorgelegd moet worden.

De heer **Bruggeman** (SP) zegt dat het uiteindelijk gaat om burgerparticipatie vanuit de overheid.

Mevrouw **Moeijes** (voorzitter Buurtbeheer De Legmeer) is van mening dat burgerparticipatie, waarin vanaf het begin met bewoners om de tafel werd gezeten, niet heeft plaatsgevonden. Er werden informatiebijeenkomsten georganiseerd voor alle belangstellenden. Een werkgroep boog zich over de kruisingen. Plannen werden getoond en er werd angehooord wat men ervan vond. Van werkelijke participatie kan men niet spreken.

De **voorzitter** geeft het woord aan de heer Bruning.

De heer **Bruning** verzorgt een presentatie, waarvan de commissieleden al kennis hebben kunnen nemen. *(Voor de volledige presentatie wordt verwezen naar de **bijlage** bij dit verslag).*

De presentatie "Het (H)OV in Uithoorn" is in samenwerking met OV-groep Uithoorn gemaakt. Veel buslijnen vallen weg met de komst van de Uithoornlijn. Richting Amstelveen zijn een trams en een busas voorzien. Het effect van de verandering zal zijn dat de busas nagenoeg verdwijnt. Haltes zullen verder af komen te liggen van de tramverbinding. Er is nagedacht over aanvullend openbaar vervoer, zoals 'rondrijdbusjes'.

De doelstellingen van de Uithoornlijn zijn het doorvoeren van een bezuiniging en toch goed openbaar vervoer houden. De OV-groep Uithoorn bedacht een nieuwe variant, te weten HOV-plus. Er wordt gebruik gemaakt van bestaande buslijnen, die worden geïntegreerd in Uithoorn en over de spoorbaan rijden. In Amstelveen komen de bussen aan bij de Sacharovlaan, waar nu de metro rijdt en wat uiteindelijk een trambaan zal worden. Er is nauwkeurig gekeken naar de rijtijden. De rijtijden van de buslijnen zijn meestal beter dan die van de tramlijn. De vrije baan biedt de bussen een goed alternatief. De fijnmazige structuur wordt behouden.

Mevrouw **Van Duijn** (PvdA) is benieuwd of de kosten van de variant HOV-plus bekend zijn en of deze zijn afgezet tegen de kosten van het huidige traject.

De heer **Bruning** verwijst naar de presentatie. De tramlijn vraagt om een investering van 60 tot 70 miljoen euro. De busvariant vraagt om een investering van 7 tot 8 miljoen euro. Met een tramlijn is extra openbaar vervoer in Uithoorn nodig, door middel van rondrijdbusjes. Een en ander bij elkaar opgeteld is vergelijkbaar met de exploitatie van de buslijnen, zoals die er zijn.

De heer **Bruggeman** (SP) weet dat de OV-groep Uithoorn veel kennis heeft van hoe openbaar vervoer werkt. Hoe zullen de rijtijden zijn voor inwoners van Uithoorn, Mijdrecht en Wilnis, volgens de werkgroep als de tram in de toekomst rijdt?

De heer **Bruning** vertelt dat in de diverse varianten is gekeken naar de reistijden. De reistijden die door de Stadsregio zijn doorgegeven, kloppen niet altijd. Bij de reistijd van de tramlijn wordt te weinig rekening gehouden met de tijd die nodig is om bij de halte te komen. De rijtijden van de bus zijn over het algemeen korter.

De heer **Heijnen** (CDA) vraagt of deze presentatie ook is gegeven aan de gemeenteraad van Uithoorn en zo ja, hoe daar op de nieuwe variant is gereageerd.

De heer **Bruning** vertelt dat dezelfde presentatie aan de gemeenteraad is verzorgd. Er is vooraf gesproken met politieke partijen en in de commissievergadering. De stemming over het voorstel van de Stadsregio was zeer teleurstellend voor de OV-groep Uithoorn. De wethouder heeft aangegeven dat de variant van de OV-groep er goed uit zit. Het kost minder, maar voor de toekomst is de tramlijn het beste alternatief, volgens de wethouder.

De **voorzitter** geeft het woord aan mevrouw Visser, die spreekt op persoonlijke titel.

Mevrouw **Visser** spreekt op persoonlijke titel. *(Voor de volledige inbreng van de inspreker wordt verwezen naar de **bijlage** bij dit verslag).*

Zij woont aan de busbaan en is een van de direct getroffen. Eerder zond zij de commissieleden haar betoog aan de gemeenteraad van Uithoorn van 28 september jl. toe. Zij verzocht de raad om niet met het voorkeursbesluit in te stemmen, zonder aanvullende voorwaarden, zoals het door alle partners tegengaan van onaanvaardbare cumulatie van geluid van bussen, trams en vliegtuigen in De Legmeer. De gemeenteraad heeft naar de mening van mevrouw Visser niet alle omgevingsfactoren in de besluitvorming meegenomen. Over democratische legitimiteit merkt mevrouw Visser op dat inwoners van de gemeente Uithoorn niet hebben kunnen stemmen op de politieke partij die het beste de lokale belangen behartigde. Immers er werd pas besloten tot de planstudiefase na de gemeenteraadsverkiezingen. Op 13 oktober bleek tijdens de gemeenteraadsvergadering een aantal raadsleden tegen het voorkeursbesluit te stemmen.

Het is blijkbaar nooit de bedoeling geweest van de gemeenteraad om burgers echte inspraak te geven over de komst van de tram. Dit blijkt uit een citaat van raadslid mevrouw Gasseling in NRC van 13 oktober 2016. *“Het proces van inspraak is heel zorgvuldig geweest. Zo zorgvuldig, dat mensen de indruk hebben dat ze nu mogen meebeslissen.”*

De gemeenteraad kon op 13 oktober slechts kiezen uit een variant. Dat is geen keuze. De vraag is waarom de uitkomst van de nog te houden evaluatie over de N201 niet wordt meegenomen in de afwegingen.

Het gaat hier om het introduceren van een grootstedelijk vervoersmiddel in een dorp dat daarop niet is voorbereid. Eventuele toekomstige exploitatietekorten zullen worden afgewend op de burgers via belastingheffingen. Slechts in uitzonderingsgevallen zal een gemeenteraad besluiten dat een trambaan wordt aangelegd door een dichtbevolkte woonwijk als De Legmeer. Wanneer een dergelijk uiterst middel wordt ingezet, verwacht men dat de verantwoordelijke overheid de burgers de enige inspraakmogelijkheid geeft die er bestaat, stemmen bij raadsverkiezingen. Dat is niet gebeurd.

Provinciale Staten worden gevraagd de gebreken in de besluitvorming tot nu te erkennen, hun verantwoordelijkheid te nemen en het voorkeursbesluit terug te verwijzen naar de tekentafel. Vervolgens kan het nieuwe extra budget voor de Stadsregio worden meegenomen, evenals de gepresenteerde andere varianten.

De heer **Van Hooff** (PVV) heeft vernomen dat het project in totaal 60 miljoen euro gaat kosten. De provincie draagt daaraan circa 1,8 miljoen euro bij. De PVV ziet geen nadeel. Het provinciale geld mag in dit project worden gestoken, wat de PVV betreft.

De heer **Tijssens** (D66) vertelt dat D66 gevoel heeft voor het democratisch deficiënt dat inspreker signaleert binnen de Stadsregio. De vraag is of deze inspraak een ‘nationaal ding’ zou kunnen worden. Is

mevrouw Visser bereid haar punt op enig ander niveau aan te kaarten? De provincie is gebonden door bestaande regels.

De heer **Van Berkum** (GroenLinks) kreeg een nare bijsmaak van de bijdrage van mevrouw Visser. Mevrouw voerde insinuerend het woord over raadsleden in haar gemeente. Hij hoopt dat mevrouw Visser op een ander moment geen insinuaties over de heer Van Berkum of zijn collega's. Voor de heer Van Berkum werkt deze bijdrage averechts. Hij verzoekt de insprekerster op te houden met dergelijke insinuaties.

Mevrouw **Visser** legt uit dat de insinuatie over mevrouw Gasseling in het NRC van 13 oktober staat. Dat is openbaar bekend. Mevrouw Visser is zich er niet van bewust dat zij andere insinuaties heeft gedaan. Dat de lokale politiek niet aanwezig was bij alle bewonersavonden staat zwart op wit in de notulen. Verder begrijpt mevrouw Visser niet precies waarop de heer Van Berkum doelde. Zij hoort het graag. Nu wordt door de heer Van Berkum geïnspireerd dat mevrouw Visser dingen insinueert. Dat is een verkeerd beeld.

De heer **Van Berkum** (GroenLinks) doelde op het krantenartikel. Insprekerster was breder in haar beschuldiging richting de raad, ter plekke.

De heer **Ceder** (ChristenUnie-SGP) las in het rapport dat heel veel aandacht wordt besteed aan geluidsoverlast. Als de geluidsoverlast wordt weggenomen, is dat voor mevrouw Visser een reden om toch de Uithoornlijn te overwegen? Blijft mevrouw Visser erbij dat het een bezuinigingsmaatregel is, of is zij met de ChristenUnie-SGP van mening dat er de komende jaren veel gaat veranderen, waardoor een andere verbinding tussen Uithoorn en Amsterdam noodzakelijk is.

Mevrouw **Visser** vertelt dat door wethouder Polak in de gemeenteraad continue is aangegeven dat het een bezuinigingsmaatregel betreft. Vanwege de bezuinigingen op Stadsregioniveau zouden formaliteiten niet meer zo goed bediend worden, als de Uithoornlijn er niet komt.

Er worden geluidsbeperkende maatregelen genomen. Verwijzend naar de eerste pagina onderaan van het voorkeursbesluit, wordt duidelijk dat die maatregelen slechts gedeeltelijk de overlast zullen wegnemen. Daar waar mevrouw Visser woont, zullen de geluidsbeperkende maatregelen er niet toe leiden dat de overlast wordt weggenomen. De geluidsbeperkende maatregelen, zoals die nu zijn opgenomen in het plan, zijn dus onvoldoende.

De heer **Bruggeman** (SP) hoorde van mevrouw Visser dat er geen sprake was van burgerparticipatie. Het is onverstandig om het beeld dat mevrouw Visser heeft geschetst af te doen als insinuaties. Voor de heer Bruggeman was het namelijk heel feitelijk.

Het is duidelijk hoe de insprekerster terugkijkt op het proces zoals dat tot nu toe is verlopen. Zou het nog zinvol kunnen zijn om nu alsnog van nul af aan te beginnen met het proces van burgerparticipatie met de inwoners van Uithoorn?

Mevrouw **Visser** zou daar zeker een voorstander van zijn. Pas nu dringt het tot veel inwoners door wat die tram teweeg zal brengen. Het zal zeker van belang zijn om de burgerparticipatie nu op te starten. De aangedragen alternatieven zouden dan kunnen worden meegenomen. De besluitvorming zou moeten worden uitgesteld. Vervolgens kan een half jaar of een jaar de tijd worden genomen. Mogelijk kan worden gewacht tot de volgende gemeenteraadsverkiezingen, zodat de inwoners van Uithoorn kunnen stemmen op de raadsleden die hun belangen vertegenwoordigen en zij van hun democratische recht gebruik kunnen maken. Dan is het democratisch tekort voldoende afgedekt.

De **voorzitter** bedankt de sprekers en geeft het onderwerp ter behandeling aan de commissie.

Mevrouw **Vermaas** (PvdD) woont sinds anderhalf jaar in Uithoorn. Zij is als burger van Uithoorn, maar ook als volksvertegenwoordiger, blij met het project. De busverbinding van Uithoorn naar Amsterdam Centraal Station is een crime. Dat er een tram komt, waarin men weliswaar moet overstappen, maar waarmee men veel sneller en comfortabeler naar de stad kan rijden, is een winst voor de regio. Het is tevens milieuvriendelijker. De sprekers schetsten het beeld dat bewoners niet betrokken zijn in het proces. Dat beeld is bij mevrouw Vermaas anders. Er waren veel informatie- en bewonersbijeenkomsten. Mevrouw heeft de indruk dat heel goed is geluisterd naar bewoners. Het is jammer dat de sprekers ontevreden zijn over het traject. Er worden bovenwettelijke geluidsmaatregelen getroffen. Toegezegd is dat nogmaals zal worden bekeken of klachten van bewoners kunnen worden aangepakt.

De PvdD is enthousiast over dit project. Uithoorn zal er op vooruit gaan. Het openbaar vervoer wordt beter, milieuvriendelijker en sneller. De fractie steunt het voorstel om hieraan als provincie 1,8 miljoen euro bij te dragen.

Mevrouw **Van Duijn** (PvdA) vertelt dat de PvdA absoluut een voorstander is van dit tramtracé. Als inwoner van de gemeente Aalsmeer kan mevrouw zeggen dat ze zeker gebruik zal maken van de Uithoornlijn. De PvdA vindt het wel belangrijk dat er aandacht blijft voor goed en bereikbaar vervoer voor iedereen. De veiling en Schiphol zijn soms wat moeilijk bereikbare locaties. Kan daarop worden aangesloten met de Uithoornlijn, bijvoorbeeld door een eenvoudige overstap, of in combinatie met een OV-fietspunt? Te denken valt aan een transferiumhalte bij de nieuwe McDonald's aan de Zijdelweg bij de afslag Uithoorn. Als er goed openbaar vervoer wordt aangeboden naar Schiphol en de veiling dan zal dat zeker worden benut. In 2018 wordt een nieuw experience center in Aalsmeer geopend. De voorlopige schatting is dat er 370.000 bezoekers per jaar zullen komen. Er zijn nu weinig openbaar vervoerverbindingen waarvan die bezoekers gebruik kunnen maken. Het is van belang om hiermee rekening te houden. In de huidige metro 51 mag de fiets worden meegenomen. Mag dat straks ook op de Uithoornlijn? Bij de overstap op lijn 340 moet worden voorkomen dat men niet eerst vanuit Aalsmeer naar het busstation in Uithoorn moet om te kunnen overstappen op de tramlijn.

Gedeputeerde **Post** brengt bij de commissie onder de aandacht dat zowel de aanleg als de exploitatie van de Uithoornlijn niet de provincie Noord-Holland regaderen. Alle vragen die zojuist door mevrouw Van Duijn zijn gesteld, zal zij moeten stellen bij de Stadsregio Amsterdam.

Mevrouw **Van Duijn** (PvdA) verzoekt de gedeputeerde om haar vragen onder de aandacht te brengen bij de Stadsregio.

De heer **Van Hooff** (PVV) gaf al eerder aan dat de PVV geen bezwaar heeft tegen de provinciale bijdrage van circa 1,8 miljoen euro. Wat de PVV betreft mag de voordracht een hamerstuk zijn.

De heer **Heijnen** (CDA) zegt dat het CDA zal instemmen met het voorstel. De fractie spreekt haar complimenten uit voor de dienstbare rol van de provincie, die op deze manier een bijdrage levert aan het project dat wordt gefinancierd en uitgevoerd door de Stadsregio. Een punt van aandacht is de voorlichting aan de omwonenden. Welke invloed heeft de provincie daar nog op?

De heer **Tijssens** (D66) merkt op dat D66 geen bezwaar heeft met het besluitpunt dat vandaag aan de orde wordt gesteld. De bijdrage van de provincie aan deze lijn vindt de fractie uitstekend. Wel is er sprake van een zeker deficiënt. Een gemeenteraadslid zal nooit zijn herverkiezing winnen op een besluit van de Stadsregio. Daarover moet verder worden gesproken in een andere context. Waar tegenaan wordt gelopen in alle provinciale gebieden waar een stamlijn wordt geïntroduceerd, is dat op het moment dat wordt gekanaliseerd over een hoofdas, er kaalslag plaatsvindt in het netwerk rondom die hoofdas. Dat komt telkens terug. Het is een interessant punt om over van gedachte te wisselen.

De heer **Van Berkum** (GroenLinks) heeft niks dan respect en waardering voor mensen die komen inspreken. Hij trad wat hard op, omdat hij het een lastig punt vindt. GroenLinks is een groot voorstander van dit plan. Het openbaar vervoer in Amsterdam moet zoveel mogelijk worden gekoppeld aan de regio. De metrolijnen moeten worden doorgetrokken naar de regio. Dit is een uitvoering daarvan. Dat betekent niet dat een kaalslag moet plaatsvinden. De provincie kan daar niet veel aan doen. Het is aan de Stadsregio. Het fijnmazige netwerk heeft meer investeringen nodig. Dat is een politieke beslissing, waarover GroenLinks zegt dat daaraan meer geld moet worden uitgegeven. Het lijkt de overheid te gaan om een keuze tussen een aanslag op het fijnmazig openbaar vervoer en het kanaliseren van grote vervoersstromen versus het in stand houden van niet goed functionerende openbaar vervoerssystemen. Het gaat om een kwaliteitslag en om het feit dat mensen sneller op hun bestemming kunnen zijn. Een overstap op zichzelf is niet het probleem. Een onhandige of een langdurende overstap is een probleem.

Bij interruptie merkt de heer **Leever** (ONH) op dat de Ouderenpartij zich grote zorgen maakt over de aanvoerlijnen. De ouderen vormen een groep die alleen maar groeit. Met die groep wordt in deze context geen rekening gehouden. Hoe ziet GroenLinks dat?

De heer **Van Berkum** (GroenLinks) vindt in brede zin dat het fijnmazig openbaar vervoer in Noord-Holland beter moet. Dit is uitvoerbaar met meer budget. Openbaar vervoer wordt beter door kanalisering van de

reizigersstromen, mits aangevuld met fijnmazig openbaar vervoer. De provincie kan er op dit moment niets mee. Het is aan de Stadsregio.

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) kan zich de frustratie van de insprekers goed voorstellen ten aanzien van de politieke legitimiteit van de besluitvorming. Gedeputeerde Post zegt wel of niet terecht dat men moet aankloppen bij de Stadsregio, maar Provinciale Staten wordt nu wel gevraagd om in te stemmen met een bijdrage van 1,8 miljoen euro. In dit geval wordt een grote groep achterban tekort gedaan. Voor een aantal personen zal die snellere verbinding, met een overstap, comfortabeler zijn dan men gewend is, maar veel buslijnen en haltes vallen weg.

Bij interruptie merkt de heer **Van Hooff** (PVV) op dat in de voordracht staat dat Provinciale Staten akkoord gaan met het reserveren van circa 1,8 miljoen euro. De PVV gaat daarmee akkoord. Er wordt nu teveel gepraat over randverschijnselen. De voordracht vraagt om akkoord te gaan met 1,8 miljoen euro.

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) zal om oneigenlijke redenen tegen het voorstel stemmen.

De heer **Van Berkum** (GroenLinks) wijst erop dat het democratisch deficit een serieus punt is.

Bij interruptie benadrukt de heer **Den Uyl** (PvdA) dat Provinciale Staten niet over de Stadsregio gaan. Het is beter om te praten over zaken waar Provinciale Staten wel over gaan.

De heer **Van Berkum** (GroenLinks) vindt dat deze commissie wel degelijk iets mag vinden van de uitgesproken zorg over het democratisch deficit. Met de heer Den Uyl is hij het eens dat daarover niet op dit moment moet worden gesproken. GroenLinks zal met een voorstel komen. De gedeputeerde wordt opgeroepen om hier en in andere vergelijkbare projecten daaraan mee te werken. De heer Van Berkum zal met zijn collega's in gemeente- en regioraden gaan praten over hoe het probleem kan worden opgelost.

De heer **Ceder** (ChristenUnie-SGP) zegt dat zijn fractie positief tegenover de bijdrage van 1,8 miljoen euro staat. De fractie hoort geluiden en signalen waarnaar wel moet worden gekeken. Zaken als het wegvallen van lijnen en geluidsoverlast kunnen niet worden genegeerd. Kan de gedeputeerde toezeggen dat zij de problematiek onder de aandacht wil brengen van de Stadsregio?

De heer **Bruggeman** (SP) begrijpt dat als men 1,8 miljoen euro komt ophalen Provinciale Staten niet mogen vragen waar dat dan wel voor is. Normaal gesproken draagt de provincie niet bij aan tramlijnen. In dit geval maakt de provincie een uitzondering. Waarom? De vraag die de provincie zich moet stellen, als men om een bijdrage van 1,8 miljoen euro komt, is of het openbaar vervoer er beter van wordt. De insprekers droegen allerlei voorbeelden aan over reistijden. De Uithoornlijn is niet voor iedereen sneller. De halte bij het Stadshart in Amstelveen wordt opgeheven. Graag krijgt de heer Bruggeman de garantie dat de Uithoornlijn in de avonden en in het weekend ook om de zes minuten rijdt. De heer Bruggeman is er niet van overtuigd dat het openbaar vervoer als geheel nu beter zal worden. Hij zou willen dat alsnog met bewoners en bijvoorbeeld de OV-groep Uithoorn rond de tafel wordt gezeten door de provincie en de Stadsregio om te bespreken hoe het openbaar vervoer nu echt kan worden verbeterd.

Bij interruptie vraagt mevrouw **Vermaas** (PvdD) of de heer Bruggeman met haar van mening is dat de SP al jaren pleit voor een verrailing van busbanen. Nu wordt eindelijk werk gemaakt van een vorm van verrailing en dan is de heer Bruggeman niet enthousiast.

De heer **Bruggeman** (SP) antwoordt dat de SP een voorstander is van railvervoer, maar niet als het openbaar vervoer er niet beter van wordt. Hij verwijst naar de presentatie en berekeningen van inspreker, de heer Bruning, waaruit blijkt dat het openbaar vervoer slechter wordt.

Mevrouw **Kirch** (VVD) zegt dat de VVD het een goede zaak vindt dat de Uithoornlijn wordt toegevoegd aan R-net en dat op dit moment een financiële bijdrage wordt geleverd door de provincie, onder de gestelde voorwaarde. Er wordt al zo lang onderzocht hoe het openbaar vervoer in deze regio kan worden verbeterd. Nut en noodzaak van de Uithoornlijn zijn wel degelijk aangetoond. De Amstelveenlijn is een succes. Daar takt de Uithoornlijn op aan.

Bij de vorige gemeenteraadsverkiezingen is de verbinding wel degelijk onderwerp van discussie geweest. Er stond zelfs al iets over in het verkiezingsprogramma van de VVD.

Het transferium is een goed punt om mee te nemen. Het biedt parkeerplaatsen om een overstappunt. Het transferium mag echter niet als eindpunt dienen. De lijn moet wel degelijk worden doorgetrokken naar de Amstel, zodat ook dat deel van Uithoorn goed ontsloten wordt. Een punt is dat de nachtbussen mogelijk verdwijnen. Mevrouw Kirch zou de gedeputeerde willen meegeven dat als de Uithoornlijn wordt gerealiseerd er ook nog een nachtverbinding blijft bestaan.

Bij interruptie komt de heer **Van Berkum** (GroenLinks) met een punt van orde. Hij vindt het bijzonder vervelend hoe deze discussie verloopt. De provincie is niet het orgaan dat gaat over openbaar vervoer in de Stadsregio. Er moet op een respectvolle manier naar elkaar een discussie gevoerd kunnen worden over de manier waarop de provincie haar geld uitgeeft. Dat betekent dat kan worden gesproken over visie en dat ideeën kunnen worden meegegeven aan de gedeputeerde. Er moet ruimte worden geboden voor interrupties, maar commissieleden moeten ook naar elkaar luisteren.

De heer **Leever** (ONH) vindt deze vorm van debatteren juist verhelderend. Statenleden moeten niet alles voor zoete koek aannemen. Natuurlijk vindt de discussie soms plaats op het scherpst van de snede. De heer Leever herkent zich niet in de woorden van de heer Van Berkum. Hij voelt zich niet aangesproken. Zoals eerder gezegd maakt de Ouderenpartij zich zorgen over de aanvoerlijn. De heer Leever hoopt dat dit punt wordt meegenomen in de aanbesteding. Hij vraagt zich af waarom de provincie 1,8 miljoen euro moet bijdragen, als de Stadsregio 200 miljoen euro van het Rijk krijgt.

Gedeputeerde **Post** merkt het volgende op over de BDU-uitkering die de Stadsregio krijgt. De kosten voor openbaar vervoer nemen toe met een andere index dan waarmee de bijdrage van het Rijk wordt geïndexeerd. De discrepantie tussen kosten en inkomsten neemt dan toe. Genoemde 200 miljoen euro is bedoeld voor de Metropoolregio Amsterdam. Dat is wat anders dan de Stadsregio Amsterdam. De laatste is een gemeenschappelijke regeling; een organisatie. De Metropoolregio Amsterdam is een geografisch afgebakend gebied. De minister wil in dit gebied 200 miljoen euro spenderen voor het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten. De Stadsregio krijgt geen 200 miljoen euro.

Door een aantal provincies en stadsregio's in de Randstad is de afspraak gemaakt over het zorg dragen voor een netwerk van snel, regionaal openbaar vervoer. Dit noemt men R-net. Het kenmerkt zich door langere afstanden, goede overstapmogelijkheden, een hoge frequentie, punctualiteit en betrouwbaarheid. Dit wordt Hoogwaardig Openbaar Vervoer genoemd.

De vraag die nu gesteld wordt, is of Provinciale Staten bereid zijn daaraan een financiële bijdrage te leveren. Dat is uitzonderlijk. De provincie levert zelden of nooit een bijdrage aan een tramverbinding, als die ligt in het gebied van de Stadsregio Amsterdam. In dit gebied is de Stadsregio Amsterdam verantwoordelijk voor de aanleg, beheer, onderhoud en de exploitatie van tram- en metrolijnen en niet de provincie Noord-Holland. De provincie is verantwoordelijk waar het de busbanen betreft. De provincie was op zoek naar een busbaan. Op dat moment kwam de Stadsregio met het voorstel om de Uithoornlijn te onderzoeken. Het zou gaan om parallel liggende banen. De provincie heeft het onderzoek naar de busbaan op 'hold' gezet, totdat een besluit is genomen over de aanleg van de Uithoornlijn. Besloten is tot de Uithoornlijn. De provincie is gevraagd een bijdrage te leveren. Het geld dat normaal gesproken voor de busbaan zou worden ingezet, kon als bijdrage dienen. Het is uitzonderlijk dat een dergelijke bijdrage door de provincie wordt geleverd.

Gemeente Uithoorn is geen kapitaalkrachtige gemeente. Als die gemeente een grote bijdrage zou moeten leveren, wordt het financieel wat ingewikkeld. De vraag is of allerlei randvoorwaarden kunnen worden gesteld over nachtbussen, haltes en het wel of niet meenemen van de fiets in de tram. Gezien de bijdrage die de provincie levert, vindt de gedeputeerde dat niet de juiste route. De provincie subsidieert. Gedeputeerde Staten zijn van oordeel dat de verbinding een bijdrage levert aan de tot standkoming van R-net. Als het gaat over de halte-, lijnverordening, de vervoerswaarden of het tracé dan gaat de gedeputeerde er van uit dat de Stadsregio Amsterdam voortreffelijk in staat is om daarin de juiste keuzes te maken. De gedeputeerde heeft niet de behoefte om te zeggen dat er hier of daar een halte moet komen. Het is aan de provincie om er iets van te vinden, zodra het op haar grondgebied plaatsvindt. De Stadsregio is dan ook bereid een bijdrage te leveren, terwijl het niet in het belang is van de Stadsregio, bijvoorbeeld als het gaat over automobilititeit. Het betreft hier een voorlopig besluit. Het gaat om een principe en niet om de definitieve uitwerking van het plan.

De gedeputeerde vindt het ingewikkeld om vragen te beantwoorden over het democratisch deficit in de Stadsregio Amsterdam. Het wegvallen van buslijnen is een zaak van de lokale democratie en de Stadsregio Amsterdam. De gedeputeerde voelt er niet veel voor om dat punt aan te kaarten. Zij geeft de fracties mee ervoor te zorgen dat de lokale partijvertegenwoordigers het aankaarten in de regioaad. Er was een moment dat de provincie heel graag het vehikel Wgr-plus en het vehikel Vervoerregio of Stadsregio van tafel wilde hebben. Als fracties daarvan slechts de nadelen zien, daar waar het gaat over verlengd lokaal bestuur, dan is dat wellicht een reden om dat in de Tweede Kamer te agenderen. Gedeputeerde Staten gaan daar niet over.

De gedeputeerde heeft een voortreffelijke samenwerking met de Stadsregio Amsterdam. Zij voelt er niet voor dergelijke zaken bij de Stadsregio aan te kaarten.

De gedeputeerde is blij met de heldere bijdrage van mevrouw Vermaas.

De provincie is niet betrokken bij de aansluiting op de veiling en het Experience Center Aalsmeer. De veiling is voornemens een bezoekerscentrum op te zetten. De provincie levert daaraan geen bijdrage. Het regelen van aansluitingen is een zaak van de Stadsregio.

De provincie heeft geen rol in de voorlichting van omwonenden. Behalve dat de provincie een financiële bijdrage levert, is de Stadsregio eigenstandig bevoegd en daarmee ook verantwoordelijk.

De **voorzitter** constateert dat geen gebruik wordt gemaakt van de tweede termijn.

Op verzoek van mevrouw De Meij wordt de voordracht als bespreekstuk doorgeleid naar Provinciale Staten.