

## **Conceptverslag van de vergadering van de Commissie Infrastructuur, Mobiliteit en Economie, gehouden op 29 januari 2004 in het Provinciehuis te Utrecht**

### **Aanwezig:**

J.L.M.M. Damen (voorzitter), dr. G. Mik (gedeputeerde), M.G.M. Bernard (LPF), A.J. van Bokkem (PvdA), mw. drs. M.C. Das (GL), drs. J.H. Gaaikema (D66), drs. W. de Jong (CU), J.F.M. Kloppenborg (GL), M. van der Kolk (PvdA), drs. J.A.J. Konings (VVD), J. Konijnenbelt (CDA), mw. D. Lamers-Tiecken (VVD), M.F. van Leeuwen (SGP), mw. H. Nap (CDA), drs. J.P. Overbeek (PvdA), mr. drs. F.Th.M. Rohof (VVD), L. de Vries (SP)

### **Van ambtelijke zijde aanwezig:**

L.C.A.W. Graafhuis (adjunct-griffier), mw. ir. A.H. Heijkamp, mw. E.S. Thuis (notuliste Voorneman Van Weerd Notuleerbureau), T.A. van Veen.

### **Afwezig:**

mw. A.J.M. van Dongen (GL), mr. A.G. van Malenstein (PvdA), drs. W.M. van der Poel (CDA), C.J. van Tuijl (SGP), drs. R.E. de Vries (D66), ir. B.A. Witteman (GL),

---

## **1. Opening**

De voorzitter opent de vergadering met een hartelijk welkom aan de aanwezigen.

## **2. Mededelingen**

Bericht van verhindering is ontvangen van de heren Van der Poel, Van Tuijl, De Vries (D66) en Van Malenstein, en mevrouw Van Dongen.

Bij agendapunt 4 zal de heer Oosterhuis namens een drietal scholen in Amersfoort inspreken.

De heer Roxs van de sector Economie Recreatie en Toerisme heeft verzocht om over de Kennisregio Utrecht met deze commissie op interactieve wijze over dit onderwerp, in aanwezigheid van externe deskundigen, openlijk te brainstormen en discussiëren. Het voorstel is deze bijeenkomst in maart te organiseren, van 18.00 tot 20.00 uur, eventueel voorafgaand aan de reguliere commissievergadering.

De voorzitter constateert dat met dit voorstel wordt ingestemd.

De heer Van Bokkem krijgt de gelegenheid zijn voorstel inzake OASE voor te leggen. Het betreft de uitnodiging van OASE en spreker stelt voor om vanuit de commissie met een drietal personen de bijeenkomst voor te bereiden. Het zal gaan om een avond in april/mei. Op deze wijze kan pragmatischer met de materie worden omgegaan en kan (goed voorbereid) vanuit de verschillende geledingen worden aangegeven hoe tegen diverse zaken wordt aangekeken. OASE is een algemeen adviesorgaan, niet alleen naar de provincie toe en GS hebben regelmatig overleg met OASE. De onderwerpen die tot nu toe het meest tot discussie hebben geleid zijn het arbeidsmarktbeleid (waar afspraken uit zijn voortgekomen voor de invulling van het economisch beleidsplan) en het innovatiebeleid, waar binnenkort overleg met GS over wordt gevoerd.

De voorzitter constateert dat mevrouw Lamers en de heren Konijnenbelt en De Vries (SP) zich opgeven om samen met de heer Van Bokkem een en ander voor te bereiden. .

De heer Van der Kolk deelt naar aanleiding van de discussie en aangenomen motie inzake de bereikbaarheid van de kleine kernen met openbaar vervoer mee, dat op korte termijn de indieners van de motie samen met de griffie en medewerkers van de dienst WVV een conferentie zullen voorbereiden, die in het vroege voorjaar zal worden gehouden.

## **3. Conceptverslag 18 december 2003**

De heer Bernard heeft een punt van orde en verwijst naar blz. 1, punt 2, 4<sup>e</sup> regel. Hij meent dat de wijze van handelen aldaar de commissie monddood maakt. Als een stuk ter kennisname wordt aangeboden, betekent dit dat vooraf schriftelijke vragen kunnen worden gesteld. Een stuk kan van 'ter bespreking' wel 'ter kennisname' worden gemaakt, maar dan dient het wel op de agenda voor de volgende vergadering te worden opgenomen. Gebeurt dat niet, dan kunnen er ook geen schriftelijke vragen worden gesteld. Iedereen moet inspraak kunnen hebben.

De voorzitter antwoordt dat hij dit nader binnen het presidium aan de orde zal stellen. Uitgangspunt is en blijft dat binnen de afspraken terzake het duale stelsel een ieder zijn of haar bijdrage moet kunnen leveren.

### *Tekstueel/inhoudelijk:*

De heer Kloppenborg is ten onrechte bij de afwezigen opgenomen.

De voorzitter constateert dat het verslag met de wijziging wordt vastgesteld.

*Naar aanleiding van:*

Mevrouw Lamers vraagt of er inderdaad geen sprake is van verschuiving van gelden binnen Randstadspoor ten koste van de autoprojecten en wegen. Tevens verwijst zij naar punt 7, waar de gedeputeerde volgens haar heeft gezegd dat hij het volkomen met haar eens is, dat de zorgconsulent “sociaal” is en niet “economisch”.

De heer Konings vraagt extra aandacht voor het onderwerp bergingsbedrijven, omdat er onlangs hierover een artikel in de krant (Hoofddorp) is verschenen en het een ‘hot item’ is. Hij vraagt dit punt te agenderen.

De voorzitter merkt in zijn algemeenheid op dat het terzake inhoudelijke zaken belangrijk is dat zoveel mogelijk informatie bij de behandelend ambtenaar wordt ingewonnen en waar mogelijk dit soort vragen schriftelijk wordt ingediend. Hij zegt toe dat de stukken terzake de bergingsbedrijvenproblematiek door de griffie zullen worden toegestuurd en stelt voor dat de VVD via de griffie aan hem verzoekt dit punt voor de volgende vergadering te agenderen.

De heer Mik blijft bij zijn reactie zoals verwoord in het verslag terzake het sociale en economische met betrekking tot de zorgconsulent, maar kan hij zich zijn exacte woorden niet meer herinneren. Terzake Randstadspoor is niet toegezegd dat verschuivingen niet ten koste zullen gaan van de wegenprojecten. De volgorde die wordt aangehouden is dat de minister € 88 mln. heeft toegezegd en dat er binnenkort met NS, het Rijk, RWS, de provincie en BRU overleg plaatsvindt over de verfijning van het concept Randstadspoor. Daarna wordt bezien of er extra ruimte voor verschuivingen nodig is. Er kan nu nog niets worden gezegd over de uitkomst van dit overleg.

De heer Rohof vraagt of door de versnelling van het Randstadspoor het traject Maarsbergen-Veenendaal in het MIT naar een later tijdstip wordt verschoven en het niet doorgaan van de noordbaan van de A28 het gevolg is van de afspraak die de regio met de minister heeft gemaakt.

De heer Mik antwoordt dat nog niets is weggeschoven in het MIT; wel worden de varianten besproken om te kunnen komen tot uitvoering van Randstadspoor in 2011. In het overleg met de minister is wel gezegd dat de Spoedwetzaken buiten beschouwing worden gelaten.

#### **4. Programma van Eisen aanbesteding concessie ‘Streekvervoer Oost-Utrecht’**

De heer Oosterhuis spreekt namens het Van Lodensteincollege in Amersfoort en Hoevelaken, het Hoornbeeck College in Amersfoort en de Gereformeerde Scholengemeenschap Guido de Bres in Amersfoort en Arnhem. Hij verwoordt het standpunt van de scholen aan de hand van een notitie, die achter dit verslag wordt gevoegd. Kortheidshalve wordt naar de inhoud ervan verwezen.

Mevrouw Nap vraagt of het gaat om de bijzondere, of ook de speciale scholen. De heer Oosterhuis antwoordt dat de buslijnen waarover wordt gesproken, zijn ontstaan vanuit de specifieke vervoerstroombaan naar de hiervoor genoemde scholen. Busvervoer is voor ouders veel goedkoper dan treinvervoer, hetgeen van belang is voor het programma van eisen

De heer Overbeek vraagt of er in andere regio’s wel constructies bestaan waarbij ouders eigen bussen laten rijden. De heer Oosterhuis kent die constructies alleen in het basisonderwijs. Hier wordt echter over veel grotere stromen kinderen gesproken.

De heer Konings vraagt of er moet worden gesproken van een expliciete scholierenlijn of van een extra drukke reguliere lijn. De heer Oosterhuis stelt dat men zich bij de definitie van een scholierenlijn moet beseffen wat specifiek is. Een andere variant kan zijn dat bussen die ’s morgens heel vol zitten en leeg terug gaan, als scholierenbus worden ingezet.

De heer Konijnenbelt vraagt welke bemoeienis de scholen hebben bij het vaststellen van de buslijnen.

Als het regulier OV is, zouden de scholen daar niet veel mee van doen hebben. De heer Oosterhuis antwoordt dat met Connexion om de tafel wordt gezeten om afspraken te maken over welke momenten die versterkingsrit moet rijden. De geldstroom gaat naar de ouders; de scholen zijn geheel onafhankelijk van Connexion.

De voorzitter dankt de heer Oosterhuis voor zijn bijdrage en gaat over tot behandeling van het agendapunt.

De heer Konings vindt het stuk een goede kans om een positieve bijdrage te leveren aan de oplossing van de problematiek in de provincie terzake mobiliteit en bereikbaarheid. Hij uit zijn complimenten voor de samenwerking tussen de diverse betrokken bedrijven en de fractie staat achter het gegeven dat de vervoerders door de aanbesteding worden geprikkeld. Hij mist een financiële paragraaf en vraagt over hoeveel potentiële vervoerders het gaat die een uitnodiging krijgen om een offerte te maken. Terzake de criteria is het spreker niet helemaal duidelijk waar de eisen ophouden en de wensen beginnen. In het kader van de P-lijn wordt gesproken over een hoogwaardige verbinding. Hij vraagt waar hij het hoogwaardige terug kan vinden in het kader van de kleine kernen problematiek. Dit geldt ook voor het CCV: hoe wordt voorkomen dat men langs elkaar heen werkt. De scholierenlijn is een dilemma en spreker vraagt naar de mogelijkheden als onderdeel van het programma van eisen. Hij verwijst naar blz. 26, punt 9.2 (lijn Rhenen-Wageningen) en vraagt om een nadere toelichting.

Voorts verwijst hij naar de laatste alinea van punt 9 en vraagt of hiermee niet het eigen eisenpakket wordt ondermijnd; hoe hard zijn in feite de gestelde eisen. Op blz. 32 (Materieel) wordt gesproken over de 8-persoonsbus en spreker vraagt of het niet de verantwoordelijkheid van de vervoerder is hoe hij dit regelt. Het personeel speelt een belangrijke rol in het geheel en hij vindt dat dit aspect er in het programma van eisen heel bekaaid afkomt. Er zouden additionele eisen kunnen worden gesteld aan de opleiding van het personeel (sociale vaardigheden, omgaan met agressie, milieubewust rijgedrag etc.), hetgeen goed is voor het imago van het OV en een stimulans kan zijn voor het gebruik ervan. Tot slot verwijst spreker naar de gedeputeerde in Limburg, die op dit gebied heel veel ervaring heeft.

De heer Van der Kolk is van mening dat het van groot belang is dat de regels omtrent het OV goed met elkaar worden afgesproken. De betrokkenheid van alle organisaties is positief te noemen. De relatie met het BRU zit er goed in en concurrentie moet voorkomen worden. Belangrijk is dat alle kernen (blz. 26) binnen het concessiegebied met het OV bediend kunnen worden en de PvdA vindt dit een heel belangrijk criterium. Hij spreekt de hoop uit de vervoerders zich ook houden aan de afspraken over de toegankelijkheid van het OV (semi lage vloer materieel). Op blz. 31 wordt gesproken over overmacht en spreker meent dat deze overmacht duidelijk moet worden gedefinieerd. Hij is het eens met het gestelde door de heer Konings inzake het personeel. Voorts vraagt hij wat wordt bedoeld met 'een gesloten in- en uitstapregime' (blz. 32, Personeel, 2<sup>e</sup> alinea). Wat spreker niet terugvindt in het programma van eisen is dat er zorgvuldig moet worden omgegaan met het overnemen van het personeel, hier dient wel aandacht voor te zijn.

Mevrouw Nap verwijst naar wat er in het stuk wordt gesteld dat er geen keuze puur op financiën moet worden gemaakt maar juist op inhoud, waar de fractie het mee eens is. Zij vraagt in hoeverre de provincie vrij is om te beslissen, of dat alle gegevens in de formule worden ingevoerd en dat daar de beslissing uit volgt. Voorts wil zij weten of de genoemde buslijnen op blz. 17 geen concurrent van de buslijnen in het gebied worden en of er nog onderlinge aansluiting mogelijk is. De fractie sluit zich aan bij de inspreker terzake het scholierenvervoer. Als de scholieren niet met de scholierenbussen kunnen worden vervoerd, moet dit op een andere wijze gebeuren. Het gaat daarbij ook om het speciaal onderwijs, omdat daar geen keuzemogelijkheid voor bestaat.

De heer Gaaijkema merkt in zijn algemeenheid op dat er tegenstrijdigheid bestaat tussen hetgeen op blz. 1 staat verwoord over de ambitie en hetgeen op blz. 10 staat, namelijk dat het pakket van eisen eigenlijk al is verstuurd.

De voorzitter antwoordt dat er nog niets is verstuurd. Het is een kaderstellend stuk en de commissie heeft daar duidelijke inbreng in.

De heer Gaaijkema stelt dat de aantrekkelijkheid van het OV kan worden gemeten aan de hand van de reizigerskilometers, maar vindt dat de incentives er in de concessieverlening erg magertjes van af komen. Hij sluit zich aan bij de opmerkingen van het CDA inzake de scholierenlijn. Terzake de ontbindende voorwaarden vraagt hij wat er gaat gebeuren als in de praktijk blijkt dat de beloftes niet worden nagekomen. Het is belangrijk dat hiertoe belangrijke afspraken worden gemaakt.

Ook de heer Bernard sluit zich aan bij het door CDA en D66 gestelde over de scholierenlijn. Over de aanbesteding vraagt hij of de provincie dit zelf doet, of dat een extern bureau hierin begeleidt.

De heer De Vries (SP) heeft grote moeite met de openbare aanbesteding van het OV; de publieke dienstverlening wordt toegespeeld in de handen van de ondernemingen. Hij vraagt of het mogelijk is dat een andere dan de meest voor de hand liggende vervoerder de concessie krijgt. Spreker vindt de scheiding tussen wensen en eisen niet duidelijk genoeg. Hij stelt dat de scholierenlijnen naar de mening van de SP onderdeel moeten uitmaken van de concessie. Hij vraagt of de concessie terzake het CCV ook volgens dezelfde regio's wordt aanbesteed. Spreker stelt dat het wenselijk zou zijn minstens twee keer per jaar overleg te laten plaatsvinden tussen provincie en vervoerder (zomer- en winterdienstregeling) in plaats van één keer per jaar. Hij vraagt zich af of er samenhang is met het opzetten van het DVM en zo nee, of het niet wenselijk is dat DVM deel gaat uitmaken van de concessie.

De heer De Jong vindt de wijze van werken een goede manier om maximale kwaliteit voor minimale prijs binnen te halen en hoopt dat de ambities overeind kunnen worden gehouden. De scholierenlijnen hoort daar wat hem betreft bij en hij vraagt waarom deze uit het plan zijn gehaald. Het argument dat het besloten vervoer betreft is door de inspreker ontkracht. De argumenten dat de kostendekkingsgraad van de lijnen niet hoog is en dat er ten onrechte scholierenlijnen door OV-gelden worden gesubsidieerd, ziet spreker graag nader uitgelegd, omdat hij geen van deze argumenten terecht vindt. Hij ziet in het programma van eisen ook graag opgenomen dat de productiviteit stijgt en het aantal reizigerskilometers toeneemt. Over dit laatste aspect is weinig tot niets in het programma van eisen opgenomen en hij stelt voor het als een criterium op te nemen, waarbij kan worden afgesproken dat er ieder jaar wordt gemonitord. Spreker suggereert tevens om het programma van eisen uit te breiden op het punt van milieu, bijvoorbeeld dat er extra punten kunnen worden verdiend wanneer er een vervoerswijze wordt geproduceerd die meer milieuvriendelijk is. Tot slot ziet spreker graag dat de financiële kant duidelijker op tafel komt te liggen.

De heer Van Leeuwen spreekt zijn waardering uit voor de wijze waarop het programma van eisen tot stand is gekomen. De verwachting die wordt uitgesproken dat er met een aanbesteding een efficiencykorting en een kwaliteitsverhoging kan worden bereikt vindt hij nogal hoog en hij vraagt dan ook op welke wijze wordt gedacht de doelstellingen te halen. Op blz. 10 staat dat er in het bestek nog een aantal kleine aanpassingen kan worden

aangebracht. Spreker weet niet wat daaronder kan worden verstaan als niet helder is wat er met de input van deze vergadering gebeurt en vraagt of er nog een terugkoppeling plaatsvindt alvorens het programma van eisen verder gaat naar het bestek. Voor het aspect scholierenlijn zou hij graag een harde toezegging willen hebben en dat wordt aangegeven hoe ermee wordt omgegaan, mede gelet op de inspreker en de reacties. Het is geen besloten, maar openbaar vervoer dat spitsen kent, een reguliere gang van zaken. Degene die met een openbaar vervoersbewijs komt, dient te worden vervoerd, gefaciliteerd. Het probleem dient te worden meegenomen, mede vanuit de vervoersplicht. Spreker ziet graag de toegankelijkheid bevestigd zien als een eis. Het is belangrijk dat de criteria worden gewogen en dat binnen de wegingsfactoren tot een afweging wordt gekomen die in de aanbesteding zeer belangrijk zal zijn. Aan de inputkant wordt nadrukkelijk gestuurd op kwaliteit en aanbod en de commissie wil op zeker punt weten wat de inbreng is geweest in de vertaalslag daarin naar het bestek. Spreker onderstreept de opmerking inzake de P-lijn. Ten aanzien van het personeel zou ook het aspect veiligheid voor het personeel zelf een aandachtspunt moeten zijn, hetgeen als een taakstelling voor de vervoerder moet worden meegegeven. Inzake de ontwikkeling richting vraaggestuurd OV zou het goed zijn te bezien op welke wijze dit zou kunnen worden ingericht als een mogelijkheid om meer maatwerk te leveren; niet alleen de kernen bedienen, maar ook hoe deze anders kunnen worden bediend. De komende 4 jaar moeten benut worden om te kijken hoe het vervoer nog slimmer vanuit beide kanten kan worden ontwikkeld.

Mevrouw Das mist met name het onderwerp milieu en milieukwaliteit van het OV in het onderhavige stuk. Op blz. 27 wordt gesproken over de mogelijkheid van subsidies voor innovaties voor onder andere milieu en spreekster vraagt hierover meer toelichting. Op blz. 32 wordt wel gesteld dat er strenge eisen komen voor milieukwaliteit maar deze worden verder niet toegelicht. Spreekster ziet graag dat deze verder gaan dan wettelijke eisen en daadwerkelijk een bijdrage kunnen leveren aan verbetering van luchtkwaliteit in bepaalde wegvakken. Zij is verbaasd over de busverbinding Amersfoort-Veenendaal, welke zij wat mager vindt gezien de gevoerde discussies. Tot slot deelt zij de zorg van de andere fracties over de scholierenlijnen

De heer Mik gaat als volgt op de vragen en opmerkingen in.

Spreker uit zijn dank voor de wijze waarop is gereageerd. In zijn algemeenheid geldt dat het college, wanneer een concessie afloopt, een nieuwe concessie moet verlenen. Afgesproken is dat hier kaderstellend over wordt gesproken en dat het stuk waarover het college besluit, aan de commissie wordt voorgelegd. De ideeën hierover worden door het college meegenomen, hetgeen de meest praktische wijze is om één en ander vorm te geven. De opmerkingen op blz. 10 zijn op die manier bedoeld. Hierna komt het stuk niet meer terug, het college maakt het bestek dan binnen de gestelde voorwaarden. Het financiële kader staat in de begroting. Het probleem is dat een deel is besteed om het OV boven water te houden: er is met de huidige concessiehouders onderhandeld. Wat nu nog ter beschikking staat is minder dan normaal, maar van dit bedrag moet een zo goed mogelijk OV gerealiseerd worden. Daarom is gekozen voor het programma van eisen en de aanbesteding. Het bedrag zoals in de begroting opgenomen, is de limiet.

Het is inderdaad een openbare aanbesteding, waarbij bekend is dat het aantal aanbesteders in Nederland niet zo groot is, maar er is wel sprake van een aantal verschuivingen in het land. In principe kan iedereen reflecteren, ook buitenlandse busmaatschappijen.

De P-lijn staat naast het voorliggende voorstel. Het college doet een onderzoek naar verbetering van het OV tussen Amersfoort en Veenendaal, hetgeen ook eerder is gesteld, maar dat zal geen lightrail zijn.

Inzake de kleine kernen problematiek kan worden gesteld dat via de wensenlijst zal worden getracht zoveel mogelijk verbeteringen aan te brengen. Aan de vervoerder zal worden overgelaten dit zo goed mogelijk te offeren. Dit gebeurt apart van het CVV, omdat dat een andere vorm van vervoer betreft.

Er worden harde eisen gesteld aan het (nieuwe) materieel; als wens, niet als eis omdat dit enorme investeringen betekent hetgeen ten koste gaat van andere wensen.

Het component personeel zal veel aandacht krijgen en een wezenlijk onderdeel uitmaken van het programma van eisen.

De toegankelijkheid van de semi lage vloerbussen is een harde eis en in het SMPU is de toegankelijkheid van de haltes voor mensen met een handicap al geregeld.

Wat er met het personeel gebeurt indien er een andere concessiehouder komt, kan inderdaad ingrijpende gevolgen hebben. Dit is echter geregeld in de wet, is daardoor ook beschermd, en in principe geen zaak van de provincie. De vervoerder dient zich te houden aan de betreffende wet.

De provincie doet zelf de aanbesteding en is verantwoordelijk hiervoor.

Met de vervoerders is één keer per jaar specifiek overleg over de dienstregeling, over managementrapportages is meerdere malen per jaar overleg.

Er is geen directe samenhang met het DVM die kan betekenen dat er iets anders moet gebeuren in de concessieverlening. Het voornemen is om over niet al te lange tijd de resultaten van de Luteijnaanpak in Amersfoort en Utrecht aan de commissie voor te leggen.

De verhoging van het aantal reizigerskilometers is indirect in het programma van eisen opgenomen. Als het aantal reizigerskilometers zou dalen, dalen de inkomsten en maakt de vervoerder verlies. Derhalve is de drang

om meer reizigerskilometers te krijgen groot. Daarnaast is er sprake van een bonusconstructie voor het beter presteren.

Terzake de scholierenlijnen kan worden gesteld dat er, zoals eerder gezegd, een beperkt bedrag is om te komen tot aanbesteding. Om de bezuinigingen op te kunnen vangen zullen de scholierenlijnen in 2004 boven water worden gehouden (hetgeen op dit moment in de totale begroting € 300.000,- kost) en voor de komende jaren zal worden bekeken of één en ander via de concessies kan worden geregeld. Het totale budget is sterk verminderd en als nu al de scholierenlijnen als eis worden meegenomen, is alle ruimte in het budget weg, cq. wordt er over heen gegaan. Dat is een keuze die kan worden gemaakt. Of wordt gesproken van wel of geen echt OV blijft een kwestie van definitie. Zoals het nu is wordt aan de vervoerder overgelaten wel of geen offerte voor de scholierenlijnen te maken. Een mogelijkheid is dat wordt gesteld dat het programma van eisen met hetgeen door de commissie is aangedragen wordt uitgevoerd, maar dat iedere vervoerder een aparte offerte voor de scholierenlijnen wordt gevraagd. Daarna kan in overleg met de commissie worden bekeken of die lijnen worden meegenomen en zo ja, ten koste van wat dat dan gaat.

Van ambtelijke zijde wordt als volgt op de diverse zaken ingegaan.

Mevrouw Heijkamp stelt dat nog kritisch zal worden gekeken naar wat een eis en wat een wens is en in het bestek zal dit haarscherp naar voren komen, zodat één en ander richting de vervoerders op één manier kan worden uitgelegd.

In het bestek zal alles wat in het programma van eisen met betrekking tot het personeel staat, gedetailleerd worden uitgewerkt. In het conceptbestek zijn nadrukkelijk eisen ten aanzien van het personeel opgenomen, bijvoorbeeld dat passagiers goed worden bejegend. Er kan hier nu niet te nadrukkelijk op worden ingegaan omdat dit een openbare vergadering is en het bestek niet openbaar mag worden voordat het is aangekondigd in Luxemburg.

Er is sprake van een aantal subsidiemogelijkheden, dat met geormerkte gelden gebeurt. Ten aanzien van milieu kan spreekster op dit moment geen uitsluitel geven over subsidies; er is in ieder geval geen sprake van rijkssubsidie.

In de wet Persoonsvervoer staat één en ander opgenomen over overmacht en er zal een lijst worden opgesteld met wat overmacht is en wat niet. De praktijk wijst echter uit dat er in een later stadium altijd sprake zal zijn van twijfelgevallen en een grijs gebied. In het bestek staat wel nadrukkelijk uitgewerkt dat de provincie geen rituitval wil. De vervoerders kunnen hierop worden aangesproken en er kunnen boetes worden opgelegd, en ook de reiziger kan een boete vragen; dit is allemaal wettelijk geregeld en komt duidelijk in het bestek, de dienstregelingboekjes en op internet te staan.

Een gesloten in- en uitstapvoorziening wil zeggen dat een reiziger voorin moet instappen, een vervoersbewijs moet tonen en bij de tweede (of derde) uitgang moet uitstappen.

De systematiek van de wegingsfactoren is als volgt. Elke vervoerder is verplicht om aan het eisenpakket te voldoen; doet hij dat niet dan valt hij af. Met de wensen kan hij punten verdienen (max. 10 per wens) en via de wegingsfactoren wordt aangegeven welke wensen de provincie belangrijk vindt. Daarna wordt een (beargumenteerde) puntenwaardering gegeven waarvan een gemiddelde wordt genomen en waarop de wegingsfactor wordt toegepast. Alles wordt bij elkaar opgeteld en daaruit vloeit een cijfer voort. De vervoerder met het hoogste cijfer wint dan de aanbesteding.

De milieudoelstellingen staan verwoord in het programma van eisen; er zijn ook ten aanzien van milieu alleen maar eisen gesteld. De huidige Europese normen zijn al vrij hoog en als er ook nog wensen worden opgenomen, wordt alles wel heel erg duur.

De heer Mik vult met betrekking tot de input van deze vergadering aan dat indien ook de commissie vaststelt dat terzake het programma van eisen een aantal zaken moet worden toegevoegd, deze met elkaar worden afgesproken en zullen worden verwerkt in het bestek, hetgeen de taak van het college is.

Terzake de definiëring van de scholierenlijnen kan worden gesteld dat iedereen met een geldig OV-bewijs in de bus kan stappen, of dit nu een scholierenlijn is of niet. De praktijk is dat het specifieke buslijnen zijn die voor een specifieke groep worden gereden en dat deze uit bezuinigingsoverwegingen in veel provincies al zijn geschrapt – hetgeen los staat van het nut van deze lijnen. Indien alleen de gewone streeklijnen ter beschikking van de scholieren worden gesteld, is sprake van een tekort ten opzichte van de huidige situatie. Spreker herhaalt zijn voorstel inzake het door de vervoerders laten uitbrengen van een aparte offerte en welke andere wensen men dan wil laten vervallen. Het betreft dus geen eis en ook geen wens, het wordt aan de vervoerder overgelaten om er wel of niet op te reageren.

### **Tweede termijn**

De voorzitter stelt het voorstel van de gedeputeerde aan de orde en vraagt of de commissie kan instemmen met de beantwoording van de vragen in de vorige termijn.

De heer Konings dankt voor de beantwoording en zegt dat zijn zorg omtrent het personeel min of meer is weggenomen. Hij refereert aan zijn vraag over de lijn Rhenen-Wageningen die nog niet is beantwoord, maar

waarop ook eventueel schriftelijk in de notulen kan worden gereageerd. Ten aanzien van de scholierenlijn zou het aardig zijn geweest indien de commissie de keuze zou hebben om voor deze lijnen te kiezen en andere lijnen te schrappen. Er is een vast budget en die € 300.000,- moet ook ergens vandaan komen. Spreker kan zich vinden in het voorstel van de gedeputeerde, mits het voornoemde bedrag uit het bestaande budget kan komen.

De heer Van der Kolk vraagt zich af of er voorbeelden zijn te noemen waar de scholen zelf meebetalen aan het OV. In de concessie zou nadrukkelijk opgenomen moeten worden dat één en ander op een goede wijze blijft opgenomen. Het zonder meer weglaten van deze lijnen zou een verslechtering van het OV betekenen.

Mevrouw Nap zegt dat haar fractie het vervoer van scholieren dermate belangrijk vindt het dat mogelijk moet zijn voor scholieren om op school te komen. Of dit nu direct in de concessie wordt meegenomen of apart wordt geoffreerd, acht zij niet belangrijk. Het moet wel inzichtelijk zijn hoeveel het kost en er moet hoe dan ook worden getracht de lijnen mogelijk te maken en ze zeker niet zomaar te schrappen.

De heer Gaaike heeft een slecht gevoel bij een aparte offerte, omdat er dan geen volledige zekerheid bestaat dat één en ander ook echt wordt gerealiseerd. Het voorstel is wel creatief, maar er wordt wellicht een te groot risico mee gelopen. Het aspect reizigerskilometers had wat spreker betreft wel sterker mogen zijn aangezet. Als het college ervan is overtuigd dat het aantal reizigerskilometers verbetert, stelt spreker voor dit concreet te maken en er een doelstelling voor af te spreken, dat er bijvoorbeeld na vier jaar een 10% stijging wordt verwacht.

De heer Bernard zou het fijn vinden indien de scholierenlijnen kunnen worden meegenomen en is van mening dat de creativiteit van de vervoerder moet worden afgewacht (bijvoorbeeld in samenwerking met scholen denken aan de schooltijden, oudere bussen hergebruiken, etc.)

De heer De Vries (SP) vindt het prettig dat vanuit het college wordt getracht aan de wensen van de commissie te voldoen terzake de scholierenlijnen. Hij vindt het geen goed idee dit in een aparte concessie te regelen, het zou deel moeten uitmaken van het programma van eisen. Het idee om andere lijnen te schrappen spreekt hem niet aan en strookt niet met het uitgangspunt om het huidige OV overeind te houden.

Het is de heer De Jong nog niet duidelijk waarom de scholierenlijn apart is gezet en of berekend is of deze lijn de € 300.000,- van het totale OV-budget bevat. Als dit laatste het geval is, waarom is dan juist de scholierenlijn geïdentificeerd om de bezuiniging op te brengen en niet een andere minder goed renderende lijn.

De heer Mik antwoordt hier bij interruptie op dat hier inderdaad discussie over mogelijk is, maar de gangbare praktijk is dat het een dusdanige vorm van bijzonder vervoer is, dat ze overal in de provincies als apart worden gezien. Daar hoeft men het niet mee eens te zijn en als er een andere weging aan wordt gegeven, kan tot een andere conclusie worden gekomen. Echter, er dient hier geen andere discussie te hoeven worden gevoerd dan elders. De bereikbaarheid van de kleine kernen is het meest belangrijk en er wordt dus nu gezocht naar een methode om dit alles voor elkaar te krijgen.

De heer De Jong zegt ten aanzien van het voorstel de scholierenlijn op te nemen in de concessie dat de creativiteit van de vervoerder moet worden benut, deze te prikkelen om te komen met een oplossing die zo dicht mogelijk bij het beschikbare budget komt. Daarna kan alsnog worden bekeken wat eventueel uit het totale pakket kan worden geschrapt, niet alleen specifiek gericht op de scholierenlijn.

De heer Van Leeuwen stelt met betrekking tot de definiëring van een scholierenlijn dat dit een lijn is die buiten de normale lijn rijdt en voor scholieren op schooltijden een aparte route maakt. Er is echter sprake van mensen die een vervoersaanbod creëren wat leidt tot versterking van een buslijn. De geschiedenis is dat dit heeft geleid tot problemen bij reizigers die het niet prettig vonden in een bus vol jongeren te reizen. Op dat moment zijn tussen de vervoerders en scholen afspraken gemaakt om de vervoerslijnen dusdanig te regelen dat er wordt gereden als er aanbod is, niet wordt gereden als het vakantie is of er een dag geen school was, om zo zo efficiënt mogelijk het vervoer te regelen. Dit wordt nu gelabeld als scholierenlijnen, terwijl het een regulier aanbod betreft voor reizigers die ervoor betalen en een boete kunnen vragen als ze geen OV aantreffen. Spreker pleit ervoor de lijnen regulier mee te nemen in de concessie en eventueel 'creatief boekhouden' toe te passen.

Mevrouw Das sluit zich bij de meningen aan om de scholierenlijnen integraal mee te nemen in de concessies.

De voorzitter herhaalt dat de opmerkingen die de commissie vandaag maakt, in het college worden meegenomen. Daarna kan het programma van eisen vanwege de tijdsdruk niet nogmaals aan de commissie worden voorgelegd.

De heer Mik verduidelijkt dat het erom gaat dat iedereen die reageert zijn offerte moet maken en in een aparte, aanvullende offerte moet noemen wat hij voor de scholierenlijnen over heeft. Als het als eis wordt opgenomen dan zal dit een dermate beslag leggen op de middelen dat voor veel andere wensen geen ruimte meer is en ook de afweging niet meer kan worden gemaakt. Spreker stelt voor dat men elkaar de ruimte geeft om via een aparte offerte voor de scholierenlijnen te bepalen of deze wel of niet worden opgenomen en ten koste van wat dat dan moet gaan. Hier wordt dan nog bij de commissie op terug gekomen. Het staat elke vervoerder vrij om een keuze te maken welke wensen hij wil honoreren. Indien de vervoerders een aparte offerte uitbrengen en een vervoerder wint, kan de provincie kiezen of ze die aanvullende offerte alsnog wil honoreren. Aan de offertes kan echter niet meer worden getornd.

De heer Van Leeuwen merkt op dat de scholierenlijn als wens wellicht niet door iedere vervoerder wordt meegenomen, omdat het een vrije keus betreft. Dan zal het moeilijk worden om te kunnen beoordelen of het een scherpe offerte is. Ook moet men zich afvragen welke lijnen nog meer vol heen en leeg terug gaan. Echter, als er niet wordt gefaciliteerd ontstaat er een probleem.

De heer Mik stelt dat de commissie zich kan vinden in het programma van eisen, het voornaamste punt is hoe om te gaan met de scholierenlijnen, hoe deze zich verhouden ten opzichte van het wensenpakket. Duidelijk is dat de commissie de scholierenlijnen belangrijk genoeg vindt om ze te handhaven en eventueel op te nemen in het eisenpakket, echter, dan kan 75% van de overige wensen niet worden gehonoreerd. Spreker stelt voor dat het college dit onderwerp bespreekt en op een rij zal zetten wat de consequenties voor de andere wensen kunnen zijn. Deze consequenties worden vervolgens schriftelijk aan de commissie voorgelegd waarna, indien een telefonische overlegronde niet volstaat, eventueel een aparte commissievergadering kan worden belegd. Echter, de tijd dringt en het is zaak snel tot besluitvorming te komen.

De voorzitter constateert dat met dit voorstel wordt ingestemd.

## **5. Onderzoek functioneren Utrechtse Recreatieschappen**

De heer Kloppenborg zegt dat de voornaamste wens van zijn fractie is dat met het onderzoek antwoorden worden gevonden voor de bestaande dilemma's. Hij vraagt hoe de partners in de recreatieschappen denken over het voorgestelde proces.

De heer Van Leeuwen sluit zich aan bij de vorige spreker.

De heer De Vries meent dat de recreatieschappen het beste kunnen worden opgeheven.

De heer Gaaijkema vraagt waarom adviesbureau Boer en Croon het onderzoek gaat doen en stelt dat het bureau spreekt over zes stappen terwijl er maar vijf worden genoemd. De fractie wil graag terugkoppeling van de bevindingen om zodoende een afweging te kunnen maken inzake de verschillende modellen.

De heer Konijnenbelt sluit zich aan bij de laatste opmerking terzake de keuzes. Voorts ziet hij graag dat ook in het onderzoek wordt meegenomen de voors en tegens van het lidmaatschap van statenleden in dit soort besturen, cq. hoe deze leden daar in zitten (efficiency).

De heer Van Bokkem vraagt waarom is gekozen voor een extern bureau en of de gedeputeerde er vertrouwen in heeft dat één en ander voldoende oplevert voor de toekomst.

Mevrouw Lamers wil weten of de opdracht al is verstrekt. Zij verwijst naar de laatste alinea van blz. 2 en vindt dit een vreemde opmerking. Voorts vraagt zij hoe de besluitvorming over de financiën is geregeld. Tot slot lijkt één recreatieschap, zoals verwoord in de toelichting, de VVD een goede optie.

De heer Mik gaat als volgt op de vragen en opmerkingen in.

De reden om een dergelijk onderzoek te laten uitvoeren is dat er geen duidelijk beeld is van de werkwijze van de recreatieschappen. Er wordt goed werk verricht, maar het kan geen kwaad één en ander af en toe breed tegen het licht te houden. De opdracht is in december 2003 verstrekt. Met de voorzitters van de recreatieschappen is nauw overleg geweest over het onderzoek en hen is verzocht in een klankbordgroep zitting te nemen. De provincie bepaalt de opdracht en heeft zitting in de begeleidingsgroep. Er is gekozen voor een extern bureau omdat 'vreemde ogen' nu eenmaal meer dwingen; de provincie heeft wel een interne begeleidingsgroep gevormd. Het onderzoek moet leiden tot één of meer scenario's waar een politieke keuze uit wordt gemaakt; deze keuze wordt aan de commissie voorgelegd. De gemeenten zijn formeel niet geraadpleegd, maar de voorzitters van de recreatieschappen hebben hun DB's, waar de gemeenten wel zitting in hebben, volledig geïnformeerd. Het bureau Boer en Croon is gekozen omdat die de meeste ervaring op dit gebied heeft. Spreker kan op dit moment niets verklaren over de zesde stap. De reden waarom statenleden zitting hebben in het AB is dat de Staten destijds de gemeenschappelijke regeling zijn aangegaan, net zoals leden van gemeentebesturen in algemene besturen zitting hebben. De vraag hierover zal echter aan het onderzoeksbureau worden meegegeven. De reden waarom de zinsnede is opgenomen waar mevrouw Lamers naar verwijst, is dat het onderzoeksbureau zich wil indekken tegen het feit dat bij bijvoorbeeld langdurige ziekte van een functionaris die geïnterviewd moet worden, het onderzoek langer gaat duren en daarmee kostenverhogend werkt.

De voorzitter concludeert dat het rapport met het advies van GS in de commissievergadering van 10 juni a.s. nader aan de orde komt.

## **6. Startnotitie A12 Salto**

Desgevraagd door de heer Gaaijkema zal de griffie alsnog de pagina's 4 en 5 van de notitie toesturen.

## **7. Rondvraag**

De heer Van Leeuwen heeft in het verslag van GS van 16 december 2003 gelezen dat voor DVM een bedrag van € 1,8 mln. vrijkomt. Hij vraagt wat de achterliggende reden hiervan is.

De heer De Vries vraagt of het DVM in de commissie kan worden besproken.

De heer Gaaijkema wil graag op de hoogte worden gehouden van de tussenproducten ter zake A12 Salto.

De heer Konijnenbelt vraagt of bij het behandelen van de resultaten van de Luteijn-aanpak ook de resultaten van VNM erbij kunnen worden betrokken.

De heer Rohof wil graag weten in hoeverre de beleidsvoornemens van het RVVP al dan niet stroken met het SMPU en wanneer dit onderwerp in de commissie aan de orde komt, daarbij aandacht te besteden aan de rangorde van het RVVP ten opzichte van het SMPU.

De heer Mik antwoordt dat de commissie het verslag van het DVM ter kennisname heeft ontvangen. De afgelopen jaren is een aantal projecten aan de orde geweest en één daarvan was URRIS dat op zich in gang was gezet maar waarbij € 1,8 mln. was over gebleven. Dit project wordt in feite naadloos opgevolgd door het Luteijn-project. Indien voor Luteijn of andere projecten andere bedragen nodig zijn, dan gaat dit apart via de begrotingscyclus. Voornoemd bedrag is teruggevloeid naar de algemene middelen. De voorzitter van het Luteijn-project is gevraagd de resultaten aan de commissie te presenteren. Spreker betwijfelt of op dat moment de resultaten van VNM erbij moeten worden betrokken. Het vervoersmanagement heeft een behoorlijke crisis doorgemaakt, maar inmiddels hebben het BRU en de provincie gezamenlijk één en ander met alle partners weer op de rail gekregen. De commissie zal te zijner tijd hierover schriftelijk nader worden geïnformeerd, apart van DVM. VNM is bezig zijn eigen product naar voren te brengen en heeft gevraagd mee te kunnen doen aan Luteijn. Spreker heeft geantwoord dat het belangrijk is 'een broedende kip niet te storen', omdat er al nauwe en goede samenwerking is met een aantal wegbeheerders.

Het RVVP en het SMPU zijn naast elkaar gelegd en bijten elkaar absoluut niet, er is geen sprake van tegenstrijdigheid.

Mevrouw Lamers meent gezien te hebben dat bij Zorg wél een bestemming aan een bedrag is gegeven, terwijl het bedrag zou hebben moeten terugvloeien naar de algemene middelen.

De heer Mik antwoordt dat het een vaste procedure betreft en dat er op wordt toegezien dat bedragen inderdaad terugvloeien. Indien er een nieuw project komt waarvan het college zegt dat het een goed project is, kan zo'n bedrag er opnieuw aan worden besteed. Dit kan de dienst niet zelf bepalen.

## **8. Sluiting**

Niets meer aan de orde zijnde, sluit de voorzitter onder dankzegging aan de aanwezigen voor de inbreng, om ca. 22.30 uur de vergadering.

## **Geactualiseerde Lijst van toezeggingen/actiepunten t/m de vergadering van 29 januari 2004.**

### Mobiliteit/Infra

1. De commissie zal voortdurend op de hoogte worden gehouden van de ontwikkelingen m.b.t. de gesplitste aansluiting van Zeist en Driebergen op de A 12.
2. Toegezegd wordt dat de commissie nadere informatie zal worden gegeven over de financiële consequenties van de met het BRU gemaakte afspraken in het kader van de ontvlechting van de openbaar vervoertaken, die in principe budgettair neutraal zou verlopen.
3. Nagegaan zal worden wat wordt bedoeld met de volgende passage in de brief aan de Stichting Heiligerbergerbeekdal van 20 november 2003. De passage luidt: "Dit laat onverlet ons streven om, indien zich in de toekomst kansen voordoen (bijvoorbeeld bij een meer dan marginale verbreding van de A 28) de barrièrewerking van de A 28 op te heffen c.q. (verder) te verminderen".

*Mondeling is de cie geïnformeerd dat deze informatie in maart 2004 kan worden gegeven.*

4. De commissie zal in de vorm van een notitie worden geïnformeerd over de consequenties van het opnemen van de zogenaamde scholierenlijnen in het programma van eisen voor de aanbesteding concessie "Streekvervoer Oost – Utrecht".

*Is de commissie toegezonden op 10 februari 2004. Kan worden afgevoerd.*

5. In het kader van de voorbereiding van de werkconferentie over de bereikbaarheid van kleine kernen met OV komen de drie indieners van de betreffende motie op korte termijn bijeen met deskundigen van de dienst WVV. De statengriffie faciliteert dit.

*Een eerste voorbereidende bijeenkomst heeft plaats gevonden op 16 februari 2004.*

6. Op korte termijn zal een presentatie in de commissie worden gegeven van de conclusies van het onderzoek Luteijn in de regio Utrecht en regio Eemland, waarvan DVM ( Dyna-misch Verkeers Management ) een integraal onderdeel vormt.
7. De commissie zal worden geïnformeerd over tussenproducten van A 12 – Salto.
8. De commissie zal eveneens worden geïnformeerd over de toekomstige positionering van V&M.

### Economie en Arbeidsmarktbeleid

9. Met de commissie zal apart worden gesproken over de consequenties van de intrekking van de TIPP-regeling. Een en ander zal worden betrokken bij de opstelling van het nieuwe actieprogramma herstructurering bedrijfsterreinen.
10. De commissie zal een notitie bereiken, waarin de integrale benadering (ruimtelijk, milieu, infra etc). bij de vestiging van bedrijven wordt uiteengezet.
11. Zodra de op te stellen acties m.b.t. het arbeidsmarktbeleid zijn geformuleerd, zal de commissie worden geïnformeerd.
12. De commissie hecht aan het houden van een fundamentele inhoudelijke discussie op enig moment over het onderwerp kenniseconomie. Een bijeenkomst wordt in dit kader gepland in maart/april 2004, bij voorkeur voorafgaand aan de reguliere vergadering van de commissie.
13. Op initiatief van de heer Van Bokkem zal de commissie de kennismaking met Oase voorbereiden.

### Recreatie en toerisme

14. Het actieplan recreatie en toerisme zal z.s.m. met de commissie worden besproken.
15. De commissie zal in het vervolg worden uitgenodigd voor bio-plaza.
16. Voorafgaand aan een finale standpuntbepaling zullen de scenario's die voortvloeien uit het onderzoek naar het functioneren van de Utrechtse recreatieschappen in de commissie worden besproken. Aan het onderzoeksbureau zal tevens de vraag worden meegegeven op welke wijze de bestuurlijke vertegenwoordiging vanuit de Staten het meest efficiënt kan worden georganiseerd.