

**Antwoorden op vragen SGP van dinsdag 10 mei 2022 naar aanleiding van memo aan PS voor behandeling Nota van Uitgangspunten OV aanbesteding en OV Netwerkperspectief op woensdag 11 mei 2022:**

Paar kleine **vervolgvragen** naar aanleiding van het memo. Hopelijk kan dat morgen in de loop van de dag nog beantwoord worden.

**Vraag:**

Op pag. 2 staat 'Mits het financieel mogelijk is'. Wordt hiermee bedoeld: 'Mits de begroting door de Staten vastgesteld dit mogelijk maakt' of gelden er financiële kaders die vooraf worden vastgesteld en (juridisch gezien) niet tussentijds kunnen worden aangepast?

**Antwoord:**

Er gelden uiteraard altijd financiële kaders, die door de staten worden vastgesteld. Met de kadernota 2023 stelt u, zoals nu voorzien, op 29 juni 2022 de bandbreedte vast waarbinnen de concessies worden aanbesteed. Het financiële kader (concessiebudget) waar de concessies mee starten, legt het niet per se voor 10 jaar vast. Dit kan meebewegen met groei of ambities. Met het meebewegen van de financiële middelen beweegt de omvang van het aanbod van OV mee. De techniek van dit meebewegen staat beschreven in de financiële paragraaf van de Nota van Uitgangspunten (p. 44, Hoofdstuk 7).

**Vraag:**

Over de PvE: stel dat daar iets in wil wijzigen wat GS in principe liever niet wil (of in ieder geval niet toezegt in de Benen op tafelsessie/commissie moet een lid van PS dus een motie vreemd indienen in een PS tussen ontwerp en definitieve vaststelling?

**Antwoord:**

Wettelijk is vastgelegd dat GS besluit over het PvE. Zoals in de memo beschreven wordt PS geraadpleegd over het concept PvE; daarbij zal GS aangeven hoe de door de Staten vastgestelde Nota van Uitgangspunten zijn weg heeft gevonden naar het PVE. Wil een fractie uit PS toch een statenuitspraak doen in verband met het PvE, dan zou de motie vreemd aan de orde van de dag het daartoe geëigende instrument zijn.

Ik had ook nog beloofd **praktische input** te geven. Helaas ben ik door de vakantie niet helemaal zo snel geweest als ik graag wilde. Ik heb ook nog wat mensen van buiten de SGP fractie benaderd hiervoor. Hopelijk kan het nog op een goede manier worden meegenomen:

- **Vraag:** Goed dat er een onderzoek komt naar een U Line verbinding tussen Veenendaal en Wageningen. Kan in dit onderzoek worden meegenomen of een reis via Rhenen (die (los van de problematiek bij de Rijnbrug) qua tijd vergelijkbaar is met een route over de snelweg meerwaarde oplevert?
- **Antwoord:** In de nog komende uitwerking van de uitvoeringsagenda's U-liner en U-liner is te zijner tijd ruimte om te kijken naar de exacte route tussen Veenendaal en Wageningen. De meerwaarde van een mogelijk route via Rhenen wordt hierin meegenomen.
- **Vraag:** Is het mogelijk een directe busverbinding tot stand te brengen tussen Soesterberg en station Den Dolder?
- **Antwoord:** Ontwikkeling van de dienstregeling is onderdeel van het jaarlijkse vervoerplanproces. Daarin moet ook gekeken worden op welke manier het beschikbare budget zo goed mogelijk kan worden ingezet, passend bij de vervoervraag. De wens is in het verleden ook al ingebracht in een vervoerplanproces. Toen is geconcludeerd dat de vervoervraag op deze verbinding vooralsnog veelte beperkt is voor het instellen van een directe busverbinding.

Tot slot nog een paar **vragen over de regionale vervoersplannen**:

**Algemeen antwoord:** In onderstaande antwoorden gaan wij ervan uit dat u met regionale vervoersplannen de regionale uitvoeringsagenda's voor U-link en U-liner bedoelt. Focus hierbij ligt op de uitwerking van de gewenste infrastructuur van deze hoofdverbindingen, die voorwaardelijk is om het OV aanbod voor de reiziger te kunnen versterken. Daarnaast zijn er reguliere vervoerplannen waarin de jaarlijkse dienstregeling wordt uitgewerkt voor het gehele netwerk (inclusief U-link en U-liner). Uw vragen lopen op dit moment dus nog deels vooruit op uitwerkingen die nog gaan komen.

- **Vraag:** Hoe worden de Staten hierin meegenomen? Kunnen we hier ook nog input voor geven?  
**Antwoord:** PS legt met vaststelling van het OV-netwerkperspectief de hoofdkeuzes en ambities vast voor het OV. Onderdeel daarvan zijn ook de beoogde routes van U-link en U-liner. Op basis van deze input gaat GS aan de slag, in samenwerking met betrokken gemeenten. Het voorstel in het OV-netwerkperspectief is om te beginnen met een pilot voor de Lopikerwaard. PS wordt in het najaar geïnformeerd over de resultaten van deze pilot en het beoogde vervolgproces.
- **Vraag:** Wij zouden graag aandacht willen zien voor meer noord/zuid verbindingen. Bijvoorbeeld tussen de gemeente Utrechtse Heuvelrug en meer noordelijke kernen. Ditzelfde vraagstuk speelt rondom Lopik, maar ook de verbinding tussen FoodValley en de noordkant van de FoodValley (bijv. Woudenberg-Barneveld).  
**Antwoord:** Een verbetering van het fijnmazige OV-netwerk is geen onderdeel van uitvoeringsagenda's.  
Elk jaar wordt in het reguliere vervoerplanproces bekeken op welke manier de dienstregeling verbeterd kan worden en zo goed mogelijk kan aansluiten op de vervoervraag, binnen het beschikbare budget. Bij de ontwikkeling van deze plannen worden actuele ontwikkelingen (zoals woningbouw) ook meegenomen. Een belangrijke leidraad voor het opstellen van toekomstige vervoerplannen is de hoofdkeuze in het OV-netwerkperspectief om het huidige fijnmazige netwerk te koesteren en de hoofdverbindingen te versterken om de groei binnen en buiten stedelijk gebied te faciliteren. Het toevoegen van nieuwe verbindingen aan het bestaande fijnmazige netwerk komt in beeld als dit voldoende vervoervraag oplevert en verantwoord te exploiteren is binnen beschikbaar budget.
- **Vraag:** Worden de U-Liners ook gerelateerd aan P+R's? Voorbeeld: bij Maarsbergen is er een P&R die de regio deels zou kunnen bedienen.  
**Antwoord:** De U-liner verbindingen hebben vaak grote samenhang met het nationale wegennet en bieden kansen voor P+R. Dit werken wij momenteel uit in een provinciale P+R-visie en wordt voor de zomer aan PS ter besluitvorming aangeboden. Deze visie vormt een belangrijke bouwsteen in de uitwerking van de verschillende U-liner verbindingen in uitvoeringsagenda's.
- **Vraag:** We zouden graag een bredere analyse willen zien op de haalbaarheid van OV-investeringen in middelgrote kernen, zoals Achterberg. Wij hebben het idee dat dit soort kernen op dit moment nog te veel als 'kleine kern' worden behandeld, terwijl er soms honderden mensen wonen die ook gebruik van OV zouden kunnen maken, maar er nu ver voor moeten reizen voordat ze bij de bus zijn. Lexmond is een veelgenoemd voorbeeld. Lijn Breda-Gorinchem-Utrecht wordt Lexmond niet bediend. Een speciaal aandachtspunt is ook de bediening in de avonduren.  
**Antwoord:** Momenteel werken wij aan de uitwerking van de 'bereikbaarheidsmaat' zoals ook is opgenomen in de door uw Staten vastgestelde Omgevingsvisie. Dit is onderdeel van de voorbereiding van het nieuwe bereikbaarheidsprogramma 2024-2027 (opvolger huidige mobiliteitsprogramma 2019-2023). Deze brede mobiliteitsanalyse (inclusief OV) maakt een vergelijking tussen verschillende deelgebieden en kernen mogelijk en vormt een basis voor mogelijke maatregelen in OV of andere modaliteiten. Deze analyses zijn beschikbaar bij het opstellen van vervoerplannen in de nieuwe concessies (vanaf dec 2025).