

Opwaarderingsverzoek en vragen m.b.t. SB Kennisname vaststelling en vrijgave voor inspraak van de ontwerp Nota van Uitgangspunten nieuwe OV concessies Utrecht Binnen en Utrecht Buiten, en ontwerp OV-netwerkperspectief

Partij	Nr	Vraag / Input	Antwoord / Reactie
SP	1	<p><u>Opwaarderingsverzoek:</u> -Graag gaan wij in gesprek met de gedeputeerde over de ook hier als vaststaande rail verbindingen. Hoe lang denkt de gedeputeerde provinciale staten aan de kant te schuiven en de eigen plannen door te drukken. Wij kunnen het niet anders zien.</p> <p>-Ook in deze nota staan de dikke en gestrekte lijnen centraal en wordt het landelijk gebied afgescheept met Flex bussen en buurtbussen. Als je meer OV wilt en mensen voor woon werkverkeer van landelijk gebied naar de stad uit de auto wil hebben, zal je met iets anders moeten komen als flex en buurtbus. Op zijn minst willen we meer uitleg over hoe de gedeputeerde dit ziet. Ik zie uit naar een discussie hierover.</p>	
VVD	2	<p><u>Opwaarderingsverzoek:</u> Een verzoek tot opwaarderen van dit agendapunt, omdat het uiteindelijk vaststellen van de Nota van Uitgangspunten voor de nieuwe OV-concessies en het OV-netwerkperspectief een van de weinige momenten voor de Staten is om invulling te geven aan haar kaderstellende rol i.r.t. de toekomst van het OV. Dat verdient een nadere beschouwing van inzichten van verschillende partijen in de commissie.</p>	
GroenLinks	3	<p><u>Vraag:</u> Hoe worden de aanbevelingen uit het rekenkameronderzoek meegenomen in een nieuwe versie</p>	<p>De aanbevelingen zijn na verschijning al voor zover van toepassing op de NVU van het aanbestedingsproces (sommige aanbevelingen horen meer bij PvE, begrotingscyclus of het concessiebeheer) meegenomen en verwerkt in de</p>

		van de uitgangspunten?	<p>uitgangspunten. Het gaat hier om 6 van de 11 aanbevelingen uit het Rekenkamerrapport (1a, 1b, 1c en 2a, 2b en 2c), die gaan over goede formulering van doelen en het monitoren daarvan, over goed partnerschap met de vervoerders, over heldere financiële spelregels en over invoering in de concessies van tussentijdse herijkmomenten. Zie hiervoor in de NVU hoofdstuk 2 over doelen en kaders en met name ook de uitgangspunten in hoofdstuk 3: 1: De concessiehouders als partner in de ontwikkeling en als uitvoerder van vervoer, 2: Een flexibele concessie met transitie, groei en herijkmomenten, 5: De verantwoordelijkheid voor de opbrengsten hebben we allebei 27 16: De provincie benoemt KPI's, monitort de uitvoering en rekt daarop af.</p>
4	<p>Vroeger, toen de BRU nog bestond hadden gemeente meer rechtstreekse invloed op de bussen die door hun steden, dorpen en kernen reden. Met de samenvoeging van de BRU met de provincie Utrecht is deze vorm van rechtstreekse invloed verdwenen. In de praktijk zien we daardoor een grote afstand. De taken van PS zijn te groot om in te gaan op bijvoorbeeld individuele lijnvoeringen en de gemeentes hebben al helemaal geen formele invloed. Ook burgers vangen al snel bot als ze contact zoeken met een raads- of statenlid, omdat hun invloed ook beperkt is en hun takenpakket te groot. Op deze manier is ook geen goede controle mogelijk. Ziet het college ruimte voor een adviesraad openbaar vervoer, met afgevaardigden uit staten en raden, waarbij de vervoerder en het college verantwoording kan afleggen over het gevoerde beleid?</p> <p>Vraag 2 is wat GroenLinks betreft meer wat voor een bespreking met GS en andere fracties. Het vermoeden is dat daarvoor nog andere momenten komen.</p>	<p>Eenzelfde overheveling van taken heeft jaren eerder al plaatsgevonden van Rijksoverheid en gemeenten (met eigen stadsdiensten) naar de provincie en kaderwetgebieden. Om de invloed van reizigers te borgen is wettelijk verankerd dat er een Reizigersoverleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer ingesteld werd, het ROCOV. Feitelijk is dit een vorm van Adviesraad waar u op doelt maar dan vanuit Reizigers belangen. Wij hechten veel waarde aan de adviezen van ROCOV. De adviezen van het ROCOV zijn ook niet vrijblijvend. De ervaring leert dat wij adviezen over bijvoorbeeld de jaarlijkse vervoerplannen regelmatig overnemen. Is dat niet mogelijk of wenselijk dan wordt dit naar het ROCOV toe onderbouwd in de vaste intensieve periodieke overleggen die wij met hen hebben. Ook wordt PS op de hoogte gesteld van de adviezen en wat er mee is gebeurd. Zowel in de afsluitende infosessie van het vervoerplanproces als in de statenbrief met bijlagen over het vervoerplan</p> <p>De invloed van de gemeenten is geborgd via een ambtelijk OV beraad en bestuurlijke overleggen met gemeenten. De ruime inspraak en betrokkenheid die wij proactief organiseren bij onze plannen geven de gemeenten voldoende ruimte om inbreng te leveren. Wellicht is deze betrokkenheid en invloed zelfs groter dan in de BRU periode. Ook BRU kende een dagelijks bestuur met een beperkt aantal gemeenten en een behoorlijke afstand. U maakt het verschil te groot.</p> <p>Voor een extra adviesraad vanuit de gemeenten zien wij, met de ambtelijke overleggen en het ROCOV geen meerwaarde. Bovendien zouden niet alle gemeenten kunnen deelnemen waardoor het effect van de adviesraad niet groot is en ook tegen ons kan werken. Alle gemeenten zijn voor ons even belangrijk.</p> <p>De uitvoering van het beleid is neergelegd bij GS. Dat is precies om de reden die u schetst. Het is onmogelijk voor PS om op lijnniveau de discussies te voeren. Ofschoon we met uw betrokkenheid in de infosessies bij het vervoerplanproces ieder jaar toch behoorlijk afdalen in de haarvaten van ons netwerk. In deze mate van betrokkenheid zijn wij landelijk ook vrij uniek.</p>	

			GS opereert binnen de kaders die u heeft vastgesteld. Bent u van mening dat GS haar taak niet goed uitvoert dan heeft u mogelijkheden om hier vragen over te stellen of bij te sturen. U heeft daar vandaag ook een goed bruikbare set aanbevelingen in het Rekenkamerrapport voor gekregen.
5	Uitgangspunt 6: Vanwaar de naamgeving binnen en buiten? Zijn het dezelfde gebieden als voorheen, maar met een andere naam? Of is de concessie buiten nu groter geworden?		De bestaande naamgeving luidt: Concessie Tram en Bus Regio Utrecht en Concessie Provincie Utrecht. Deze namen komen nog uit de tijd van BRU en provincie als concessieverleners. Deze namen zijn niet meer bruikbaar. Utrecht Buiten en Utrecht Binnen doen recht aan het feit dat het allebei Utrechtse concessies zijn die allebei even belangrijk zijn. De detaillering van de concessie vindt nog plaats in het Programma van Eisen. Het kan zijn dat er lijnen nog verschuiven van de ene naar de andere concessie. Daardoor zou de concessie Utrecht Buiten wat groter kunnen worden. De keuze voor 2 concessies met de globale indeling wordt met dit uitgangspunt wel vastgelegd.
6	Uitgangspunt 7: Is die 5 jaar verlenging van toepassing bij goed functioneren? Waarom moet dit in de eerste 3 jaar, kan dit niet bijvoorbeeld in de eerste 5 jaar?		De maximum duur van een OV (bus) concessie is wettelijk 10 jaar. Dat geldt ook voor deze concessies waarin het busvervoer het belangrijkste deel is. 10 jaar is dus het uitgangspunt. De provincie kan overwegen om de concessie te verlengen met een maximale wettelijke termijn van 5 jaar. Daar zijn strikte voorwaarden aan verbonden. Die voorwaarden hangen o.a. samen met het volume van de investeringen door de vervoerder bij de start van de concessie en de afschrijvingen van het materieel. Deze voorwaarden werken we verder uit in het Programma van Eisen. Omdat het gerelateerd is aan de afschrijvingen moet het aan het begin van de concessie besloten worden. De verlenging is dus niet gekoppeld aan het functioneren van de concessiehouder want die is immers nog niet of nauwelijks gestart. De verlenging is geen recht. Als het, bij de uitwerking in het PvE, onze voorwaarden juridisch niet mogelijk blijken, is 10 jaar het uitgangspunt. Maar voor de NvU is het van belang om de mogelijkheid nog even open te houden tot het helder is bij vaststelling PvE.
7	Uitgangspunt 10: Waarom is het een puzzel om in 2028 100% emissieloos te zijn? Waarom niet een harde randvoorwaarde, zoals ook al in andere concessies? We zijn toch al jaren bezig met de voorbereiding, zoals de laadinfrastructuur?		Het is een hard uitgangspunt en wordt een harde eis. Maar desondanks is het een puzzel om te zorgen dat de inschrijvende partijen op de goede manier hun bieding kunnen doen en er voldoende tijd is om het technisch mogelijk te maken. Dat leert juist ook de implementatie in andere concessies die ons zijn voor gegaan. Zie ook het antwoord op de volgende vraag.
8	Uitgangspunt 11: Waarom gaat de provincie nu pas		Nee, daar zijn we al heel lang mee bezig maar de technische ontwikkelingen vergen dat we hier steeds weer opnieuw naar kijken. Zo is de actieradius van de

		onderzoeken wat ervoor nodig is om 100% emissieloos te zijn?	electrische voertuigen op dit moment anders dan een paar jaar geleden. Dat heeft invloed op de gewenste of benodigde laadlocaties. Dit onderzoek is voorbereidend voor de aanbesteding zelf. Het kan zijn dat de provincie een grotere rol moet nemen in de voorbereidende fase om de aansluitingen tijdig gereed te hebben.
	9	Uitgangspunt 23: Bij dit uitgangspunt staat er iets over toegankelijke reisinformatie. Hoort dat niet juist bij UITGANGSPUNT 19: Begrijpelijke en volledige reisinformatie? Toegankelijkheid is een breed begrip en zou aandacht moeten krijgen bij ieder uitgangspunt, niet bij één uitgangspunt.	Dat klopt, door het nogmaals te herhalen geven we aan hoe belangrijk het is. Toegankelijkheid is inderdaad een breed begrip.
	10	Uitgangspunt 24: Zijn er gesprekken met SOLGU? Volgens hen kan 80% van de toegankelijkheid zonder extra kosten, mits dit onderdeel maar vroeg genoeg in het proces wordt meegenomen. Hoe pakt GS dit aan?	Solgu maakt onderdeel uit van het ROCOV. Met ROCOV wordt intensief overlegd. De afspraak met ROCOV is gemaakt om juist in de PvE fase met elkaar te kijken wat we vroegtijdig kunnen en moeten regelen. Dit kunnen zaken zijn die we in het PvE opnemen maar kan ook betrekking hebben op de implementatie, de periode waarin bijvoorbeeld de bussen worden besteld. Hierbij zullen we zeker ook mensen uit de doelgroep betrekken.
PvdD	11	De doelstelling van zero emissie in 2028 geldt voor de vloot. Wordt er aan de toekomstige concessiehouders ook een doelstelling meegegeven voor zero emissie van de totale bedrijfsvoering? (NvU)	In de NvU is geen uitgangspunt opgenomen over de bedrijfsvoering zelf. Zero Emissie van de vloot is voor een OV bedrijf het overgrote deel van de werkzaamheden en daarom is hier een uitgangspunt over opgenomen. In de uiteindelijk aanbestedingstukken formuleren we nog details aan de bedrijven die inschrijven. We zullen daarbij onderzoeken in hoeverre we Zero Emissie in de totale bedrijfsvoering mee kunnen nemen.
SGP	12	<u>Opwaarderingsverzoek:</u> Deze stukken hadden wat ons betreft zonder opwaardering op de agenda moeten staan. Dit zijn twee belangrijke kaderstellende documenten voor de komende jaren (zelfs periode overstijgend). Wij moeten hier als PS onze input op kunnen geven. Wij verzoeken daarom dringend om opwaardering om deze input te kunnen meegeven in een politiek gesprek.	
	13		
	14		
	15		
	16		
	17		
	18		
	19		
	20		

	21		
	22		
	23		
	24		
	25		