

VERSLAG van de openbare vergadering van de Statencommissie Milieu & Mobiliteit van 28 april 2022

Voorzitter:

Mevrouw J. van Gilse

Aanwezig:

A.J. Schaddelee (gedeputeerde), J. Bart (GroenLinks), S. Berlijn (JA21), G. Bikker (CDA), J. Breur (SP), F. Demir (DENK), A. Donker (SGP), N. Haan-Mourik (ChristenUnie), F. Hazeleger (SGP), M. Hoek (50PLUS), J. d'Hondt (PvdA), B. de Jager (VVD), M. Jager (PvdD), M. de Jong (GroenLinks), E. Kamp (D66), B. Karaduman (DENK), A. Koerts (ChristenUnie), T. Koelewijn (CDA), M. Lejeune-Koster (PvdA), D. Oude Wesselink (GroenLinks), P. Overkleeft (D66), C. Westlaken (CDA), W. Ubaghs (PVV), P. de Weerd (Partij voor de Dieren), H. Wolting (ChristenUnie).

Van ambtelijke zijde aanwezig:

R. Poort (commissiegriffier), A. Smakman (Notuleerservice Nederland).

Opening en algemeen

1. **Opening**

De voorzitter heropent de hybride vergadering om 19.30 uur en heet de aanwezigen welkom.

2. **Vaststellen agenda**

Akkoord.

3. **Mededelingen**

Gedeputeerde Schaddelee heeft een mededeling over het openbaar vervoer. Een van de sectoren die tijdens corona door moesten gaan, was het ov. Het Rijk heeft de inkomstenderving als gevolg van de lagere reizigersaantallen tijdens de coronapandemie gecompenseerd. Dit heet de beschikbaarheidsbijdrage van het Rijk. In december 2021 is nog afgesproken dat de vergoeding door zou lopen, er zouden transitieplannen worden gemaakt. Bij die transitieplannen zou samen met het Rijk, de provincies en de metropoolregio's gekeken worden hoe er op de lange termijn, ook vanuit financieel oogpunt, tot herstel van het ov gekomen kan worden. Het Rijk heeft twee weken geleden aangegeven dat de beschikbaarheidsvergoeding voor het regionaal openbaar vervoer na 2022 vervalt. In juni zal de staatssecretaris nog één keer naar het verloop van de reizigersontwikkeling kijken. De regionale vervoerders hebben unaniem aangegeven dat deze beslissing op basis van verkeerde, te optimistische cijfers zijn gebaseerd. Er wordt nu gekeken welke gevolgen deze beslissing heeft. Het gat van zo'n dertig procent kan op twee manieren worden ingevuld: of dertig procent van het regionale openbaar vervoer stopt – dit heeft een grote maatschappelijke impact – of de provincie legt de financiële middelen bij. Dat laatste heeft ook niet de voorkeur, omdat de provincie beperkt financiële middelen heeft. Daarnaast is het de vraag of het signaal wat hiermee aan het rijk wordt afgegeven wel passend is. Om tot een goede oplossing te komen, roept de gedeputeerde de Staten op de partijleden in de Tweede Kamer te informeren over deze situatie. Wanneer namelijk de beslissing van de staatssecretaris niet wordt herzien, betekent dit dat het regionale openbaar vervoer in zijn huidige vorm aan het eind van dit jaar niet meer bestaat. Tijdens deze commissievergadering wordt het statenvoorstel Nota van Uitgangspunten ov-netwerkperspectief behandeld. Daarin is te lezen dat de provinciale ambities groot zijn. Het college voelt zich hieraan nog steeds geëngageerd, maar de huidige ontwikkelingen zorgen wel voor een groot dilemma.

De heer Ubaghs refereert aan de ambities die zijn geformuleerd in de uitgangspunten die onder agendapunt 9 worden behandeld. De plannen gaan over de middellange termijn. De huidige ontwikkelingen hebben de nodige impact. Wellicht is het beter eerst duidelijkheid te krijgen over de betalingen, voordat er beslissingen worden genomen.

Gedeputeerde Schaddelee is er geen voorstander van dat de provincie het signaal afgeeft zich bij de beslissing neer te leggen. De gedeputeerde wil het Rijk aanspreken op haar stelselverantwoordelijkheid voor het hele ov-systeem, regionaal en landelijk. Daarnaast moet de provincie zich voorbereiden op mogelijke alternatieven. Het statenvoorstel bevat met name plannen voor de langere termijn en voorstellen voor de volgende concessieperiode. Dat betekent dat wanneer de bespreking van dit statenvoorstel wordt uitgesteld, de planning ook in het gedrang komt. De gedeputeerde is er

voorzitter van de ambitie naar de toekomst toe vast te houden en dit statenvoorstel tijdens deze commissievergadering te bespreken.

Mevrouw Koelewijn geeft aan dat de beslissing impact heeft op de korte en middellange termijn. Het is de vraag of de voorliggende nota dan nog wel passend is i.c. of er dan niet twee discussie door elkaar heen lopen.

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan dat het in deze periode, waarin scherpe gesprekken met het Rijk worden gevoerd, des te belangrijker is dat de provincie weet wat zij naar de toekomst toe wil. Dat is verwoord in deze nota van uitgangspunten. Wat daarnaast ook speelt: er is het afgelopen jaar een intensief participatietraject samen met de reizigers gevolgd. Het is in de ogen van de gedeputeerde vanuit zorgvuldigheid in het proces onbestaanbaar om nu de plannen over een andere boeg te gooien.

Mevrouw Koelewijn doet de suggestie op basis van scenario's te gaan werken.

Gedeputeerde Schaddelee beaamt dit.

De heer Ubaghs vraagt aanvullend waarom de gedeputeerde niet kiest voor uitstel, omdat er dan meer zekerheid is. Ook omdat het zomerreces ertussen zit, is de vertraging beperkt. Daarnaast deelt de spreker niet de mening dat het proces van de concessie hiermee vertraging oploopt. Er zijn immers andere mogelijk vertragende factoren, zoals de komende provinciale verkiezingen. De spreker is er voorstander van helderheid te hebben over de uitgangspunten en vervolgens in één keer het goede gesprek erover te voeren.

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan dat het nog onzeker is of uitstel meer zekerheid oplevert. Het Rijk lijkt vastbesloten. Het is daarom goed dat de provincie zich voorbereid op de situatie dat het Rijk na dit jaar geen financiële ondersteuning meer geeft. Daarnaast is er in de Nota van uitgangspunten ten aanzien van de nieuwe ov-concessie een strakke planning opgenomen, waaronder een strakke afsprakenkalender met de andere vervoersregio's die allemaal hun concessies weer op moeten gaan starten. Wanneer de provincie Utrecht de planning aanpast, heeft dit een ongewenste impact op de totale planning.

Mevrouw Demir vraagt of de beslissing van het Rijk impact heeft op de uitgangspunten in het statenvoorstel i.c. of er na de zomer een aanpassing van het statenvoorstel noodzakelijk is als er nieuwe ontwikkelingen zijn.

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan dat de uitgangspunten een goede basis vormen voor verschillende scenario's. Er moeten nog veel onderwerpen uitgewerkt worden. Het netwerkperspectief schetst een toekomstbeeld voor de langere termijn. De gedeputeerde spreekt de hoop uit dat het coronagat in de periode 2023-2024 – dus voor de start van de nieuwe concessie in 2025 – grotendeels is opgelost. De impact zal met name de eerste twee, drie jaar gevoeld worden.

Mevrouw d'Hondt pleit ervoor de provinciale ambities zo hoog mogelijk in te zetten, met name in de gesprekken richting het Rijk, teneinde de onderhandelingspositie van de provincie zo krachtig mogelijk te houden.

De voorzitter constateert dat er geen verdere vragen zijn en gaat over tot het volgende agendapunt.

Ter bespreking

9. SV Nota van Uitgangspunten OV-netwerkperspectief Nota van Beantwoording (2022MM77)

De voorzitter geeft aan dat iedere fractie zes minuten spreektijd heeft. De behandeling van het statenvoorstel is in twee termijnen. Daarnaast zijn er twee sprekers. Zij krijgen ieder vijf minuten spreektijd.

Mevrouw Koelewijn geeft aan dat de spreektijd van zes minuten per fractie niet is gecommuniceerd.

De voorzitter antwoordt dat de spreektijden in de voorzittersmail voor de vergadering van 20 april 2022 zijn gecommuniceerd. Deze commissievergadering is een vervolg op die vergadering.

De heer Hazeleger vraagt wanneer de opgewaardeerde ter kennisname stukken worden behandeld.

De heer Dorst geeft aan dat er schriftelijk is gereageerd op de opwaarderingsverzoeken. Tijdens het eerste deel van de vergadering is afgesproken dat het alsnog mogelijk is stukken ter bespreking op te waarderen. De griffie ziet dat verzoek, onderbouwd met de resterende besprekingspunten, graag tegemoet. Er zal dan gekeken worden of deze punten op 22 juni of eventueel eerder besproken zullen worden.

De heer Hazeleger geeft aan dat hierdoor het risico bestaat dat de agenda van 22 juni te vol wordt.

De voorzitter geeft de beide sprekers de gelegenheid voor hun inbreng.

De heer Markus spreekt in namens reizigersvereniging Rover. Rover zit samen met andere consumentenorganisaties in ROCOV Utrecht. Dit orgaan adviseert aan de provincie, Syntus en U-OV.

De inspreker refereert aan de beslissing van het Rijk om de beschikbaarheidsbijdrage stop te zetten. Waar voorheen de focus was op groei, bereikbaarheid van steden, woningbouwopgaven en milieueisen, ziet als gevolg van de coronapandemie, de huidige inflatie, stijging van brandstofkosten voor de vervoersbedrijven en personeelstekorten de situatie er veel minder rooskleurig uit.

In deze commissievergadering wordt de Nota van Uitgangspunten voor de concessies vanaf 2025 besproken. De ambitie die uit deze nota spreekt, is 'groeien, maar ook koesteren'. 'Groeien' betekent dat automobilisten uit de auto en het openbaar vervoer in worden gehaald, maar ook dat het voorzieningenniveau in stand wordt gehouden, zodat iedereen die ervan afhankelijk is ook van het openbaar vervoer gebruik kan blijven maken. Daarvoor is geld nodig. De beslissing van het Rijk om de beschikbaarheidsbijdrage te stoppen, heeft hierop een averechts effect. Vanwege het ontbreken van geld – het is er niet of het wordt niet ter beschikking gesteld – wordt dit een uitdaging voor de komende tijd.

De details over de concessie komen op een later moment aan de orde. Nu wordt de Nota van Uitgangspunten besproken. Dit wordt gevolgd door een Programma van Eisen. Daarop zal Rover input geven.

Het ROCOV is heel blij met de manier waarop de consumentenorganisaties al een tijdje betrokken zijn bij de voorbereiding van de nieuwe concessies. Zowel bij de Nota van Uitgangspunten als bij het toekomstige Programma van Eisen zijn de organisaties proactief betrokken. Heel veel van de suggesties die zijn gedaan, zijn meegenomen in de Nota van Beantwoording. Hier spreekt de inspreker zijn waardering over uit en geeft namens de consumentenorganisaties aan graag in het vervolg van het proces op deze manier betrokken te blijven.

Tot slot roept de heer Markus op de reiziger centraal te stellen en de reizigers die nu nog de auto gebruiken, maar ook de reizigers die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer, te betrekken.

De commissie krijgt de gelegenheid tot het stellen van vragen.

De heer Oude Wesselink refereert aan het advies van ROCOV aan de provincie over de halteafstanden. Wat vindt ROCOV van de reactie van Gedeputeerde Staten in de Nota van Beantwoording?

De heer Markus geeft aan niet op dit detailniveau voorbereid te zijn. Het algemene standpunt is dat er maximaal vierhonderd meter loopafstand naar een halte is. Bij bepaalde lijnen met een bepaalde frequentie en kwaliteit is iets opschalen wel handig en soms ook gewenst. Reizigers maken daar gebruik van. Bij langere afstanden (zeshonderd, achthonderd meter) fietsen reizigers naar de halte, maar dit is niet mogelijk voor de reizigers die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer, de ov-captives.

Mevrouw Koelewijn heeft de volgende vragen:

- In hoeverre wordt de spreker gevoed vanuit de dorpen in de provincie Utrecht?
- Erkent de spreker dat er verschil in afhankelijkheid van het busvervoer is?

De heer Markus refereert aan zijn eerdere uitspraak dat de ov-captives niet vergeten moeten worden. De input vanuit de kleinere kernen is een van de aandachtspunten in de consumentenvertegenwoordiging. Er wordt al veel contact gelegd, maar dit is niet georganiseerd. Voorheen bestond de Utrechtse Vereniging van Kleine Kernen. Als gevolg van het stopzetten van subsidie vanuit de provincie bestaat deze vereniging niet meer. De spreker pleit ervoor hier weer geld voor beschikbaar te stellen.

De heer Breur geeft aan dat het ov in de kleine kernen beperkt aanwezig is of hooguit in een flexvorm. Wat is de mening van ROCOV hierover? Moet er extra in worden geïnvesteerd? Is de flexvorm prima of moeten er buslijnen komen?

De heer Markus is van mening dit het maatwerk is wat nodig is in de kleine kernen. Er zijn in de provincie leuke experimenten met flexvervoer met wisselend resultaat. De spreker is er voorstander van hierin te investeren. Er zijn twee functies van het openbaar vervoer: de bereikbaarheid van de steden – dit zijn de keuzereizigers; daarnaast is er de sociale functie van het openbaar vervoer. Daar spelen de kleine kernen juist een rol. De spreker zou daarom graag met een vertegenwoordiger, al dan niet via de provincie, van de kleine kernen hierover in gesprek gaan.

Mevrouw Hoek vraagt of de heer Markus zich ook inzet voor het openbaar vervoer in de ochtendspits voor scholieren/studenten van de kleine kernen naar de grotere gemeenten. Het is belangrijk dat de buurtbus aansluit op de grotere lijnen, maar ook dat de haltes dicht bij de scholen worden geplaatst.

De heer Markus geeft aan dat er keuzes gemaakt moeten worden. De consumentenorganisaties draaien namelijk op vrijwilligers. Ook zijn ze afhankelijk van de input vanuit de regio. Er is geen direct contact met de gebruikers. De heer Markus nodigt mevrouw Hoek uit hem in contact te brengen met deze groep gebruikers.

Gedeputeerde Schaddelee krijgt de gelegenheid te reageren op de inbreng van de heer Markus. Een van de aandachtspunten is de problematiek in de kleine kernen. De kleine kernen zijn in het participatietraject nadrukkelijk betrokken. Dit is lastig gebleken, omdat de Utrechtse Vereniging van Kleine Kernen niet meer bestaat. De provincie heeft met een aantal inwoners gesproken en beelden opgehaald. Datzelfde is gedaan met de gemeenten in het landelijk gebied. Het ov in die gebieden is een knelpunt. Er kan met flexvervoer gezocht worden naar een optimum. Enerzijds wordt dit door reizigers anders gewaardeerd, maar het is tegelijkertijd ook noodzakelijk voor plekken waar het niet mogelijk is om permanent een bus in te zetten.

De heer Markus krijgt de gelegenheid tot een slotwoord. Op basis van dit gesprek is de heer Markus enthousiast geworden om een themabijeenkomst over de kleine kernen te organiseren. Het is van belang alle relevante partijen hierbij te betrekken.

De heer Van den Dool, de tweede inspreker, sluit aan bij de woorden, met name die aan het einde van de inbreng van de heer Markus. De inspreker komt uit een wat grotere kern, de gemeente Leusden. Hier behartigt de inspreker de belangen van ouderen en mensen met een beperking. In de introductie van het ov-netwerkperspectief staat dat de gebruikers van het openbaar vervoer in de provincie Utrecht over het algemeen tevreden zijn. Dat is fijn. Daar wordt aan gekoppeld dat bijna alle inwoners (93%) binnen zeshonderd meter van hun woning toegang hebben tot het openbaar vervoer. Dat klinkt ook mooi. Maar de ontvangen reacties van veel gemeenten laten ook iets anders zien: de bereikbaarheid van de bus wordt slechter. Dat komt door de keuze voor verbindend in plaats van ontsluitend. Dit speelt met name voor mensen met beperkingen en daarmee ook voor steeds meer ouderen. Die zeshonderd meter is veel te ver voor veel mensen. De inspreker pleit voor een norm van driehonderd meter hemelsbreed of vierhonderd meter loopafstand binnen de bebouwde kom. Hierover is consensus en deze norm wordt ondersteund door Rover en ROCOV. De provincie geeft in haar reactie aan dat de zeshonderd meter voortkomt uit de evaluatie en niet als norm is bedoeld. Het beschrijft alleen het bereik van het ov. Dit is eigenlijk oneerlijk, is de inspreker van mening. Door zeshonderd meter als enig afstandscriterium in de evaluatie op te nemen en die te koppelen aan de tevredenheid van de reizigers wordt daarmee toch feitelijk de norm gezet. De inspreker heeft destijds bij de bespreking van de evaluatie verzocht om de berekeningen nogmaals uit te voeren, maar dan met driehonderd meter. Pas dan is er een goed beeld van de bereikbaarheid van het ov. De inspreker vraagt alsnog een norm af te spreken: driehonderd meter hemelsbreed in de bebouwde kom. Dan kan echt rekening worden gehouden met ouderen en mensen met een beperking. Daarnaast vraagt de inspreker de bereikbaarheid van het openbaar vervoer op basis van deze norm te onderzoeken en de antwoorden in de Nota van Beantwoording aan de hand van deze onderzoeksresultaten aan te passen en daarmee antwoord te geven op de geuite zorgen.

De inspreker is van mening dat er in Leusden een beter dekkend openbaar vervoer moet komen. Tegen sommige gemeenten wordt in deze stukken gezegd dat het wonen op korte afstand van het ov een samenspel is van netwerk en ruimtelijke ordening. In Leusden was dat samenspel goed geregeld, maar de bus werd bij de winkelcentra en uit de gebieden waar veel ouderen waren, weggehaald. GS is nu voornemens de ontsluitende lijnen te gaan koesteren. Voor Leusden is dat een concessie te laat. Maar het is niet onomkeerbaar: de bushaltes zijn er nog. Veel mensen in Leusden hopen op herstel van hun mobiliteit.

De heer Breur vraagt of de afstandsnorm van driehonderd meter in de bebouwde kom inclusief de bedrijventerreinen is. Het is namelijk voorstelbaar dat er op bedrijventerreinen meer ruimte tussen de haltes kan zitten.

De heer Van den Dool heeft dit niet in detail uitgewerkt, maar het is met name gericht op die locaties waar mensen wonen en dat er met de implementatie rekening gehouden zal worden met industriewijken.

De heer Oude Wesselink geeft aan dat de loopafstand tot haltes ook in het betoog van GroenLinks wordt genoemd. Aanvullend heeft GroenLinks de volgende vragen:

- Is de genoemde driehonderd meter hemelsbreed of de werkelijke loopafstand?

- Landelijk is vierhonderd meter in plaats van zeshonderd meter de norm. Welke argumenten zijn er om expliciet voor driehonderd meter te kiezen?

De heer Van den Dool geeft aan dat daar driehonderd meter hemelsbreed is. Dit is gebaseerd op het advies van met name Rover, maar dit was in het verleden in deze omgeving ook de geldende norm.

De heer Markus rectificeert dit: Rover heeft altijd vierhonderd meter gehanteerd.

De heer Koerts beaamt dat het belangrijk is dat het ov goed bereikbaar en toegankelijk is. Aanvullend vraagt de ChristenUnie of aanvullend openbaar vervoer een rol kan spelen om de bereikbaarheid te verbeteren. Er moeten namelijk soms in het kader van de financierbaarheid keuzes gemaakt worden in de afstandsnorm en de frequentie waarop de bus rijdt.

De heer Van den Dool geeft aan dat dat in zekere zin kan. Aanvullend openbaar vervoer betekent vaak een extra overstap. Dat is voor ouderen juist een belemmering. De resultaten van aanvullend openbaar vervoer zijn nog wisselend. De evaluaties zijn nog niet beschikbaar.

Mevrouw Hoek vraagt namens welke organisatie(s) de heer Van den Dool spreekt.

De heer Van den Dool is bestuurslid van de Samenwerkende Ouderenorganisaties en van de Vereniging voor Gehandicapten in Leusden. De inspreker spreekt niet namens Achterveld, maar er is wel contact met Achterveld. Daarnaast heeft de inspreker Achterveld in zijn persoonlijke reactie ook aan de orde gesteld.

Mevrouw Hoek vraagt aanvullend of er in de gemeente Leusden een regiotaxi is en zo ja, of deze functioneert.

De heer Van den Dool geeft aan dat die er is en dat er regelmatig gebruikt van wordt gemaakt, maar met name in de Wmo-sfeer. Voor ouderen is de regiotaxi eigenlijk nauwelijks een optie, omdat het stigmatiserend werkt en het een stuk duurder is.

Mevrouw Hoek vraagt aanvullend of het niet mogelijk is gebruik te maken van de ov-kaart of de kortingskaart vanuit de Wmo. Er zijn namelijk regiotaxi's waar dit mogelijk is.

Het antwoord van de heer Van den Dool is niet bekend.

Gedeputeerde Schaddelee krijgt de gelegenheid te reageren op de inbreng van de heer Van den Dool.

- Een deel van de discussie gaat over hoe ouderen of mensen met een beperking betrokken kunnen worden bij het openbaar vervoer. Er is door de provincie de afgelopen jaren onderzoek gedaan naar vervoersarmoede en de sociale functie van het openbaar vervoer. De resultaten van dit onderzoek worden verwerkt in een sociale aanpak voor het openbaar vervoer. Dit zal in de tweede helft van 2022 beschikbaar komen en wordt nadrukkelijk betrokken in de uitwerking van de verdere plannen.
- De provincie Utrecht hanteert de norm van zeshonderd meter, zoals opgenomen in de landelijke monitoringsaanpak, als ijkpunt voor de klantwaarderingcijfers. In de provincie Utrecht zit 93% binnen die norm van zeshonderd meter; gemiddeld ligt dit circa op driehonderd meter. Dit is een optimum vanuit het oogpunt van de reizigers. Het is belangrijk de reiziger centraal te stellen, maar er moet ook toegewerkt worden naar een optimum.
- Het ov-gebruik in Leusden liet tijdens de vorige concessieperiode jarenlang een dalende trend zien. In de huidige concessieperiode is het ov-gebruik gestabiliseerd.

De heer Van den Dool krijgt de gelegenheid tot een slotwoord:

- De inspreker is er voorstander van als de landelijke norm op driehonderd meter wordt gesteld, ook omdat het wel of niet halen van de norm en de verbetering daarvan veel beter waargenomen kan worden.
- Voor wat betreft Leusden geeft de inspreker aan dat dit in Leusden een strijdpunt blijft. De huidige regel was een dikke lijn van zes instappers. Het waren er duidelijk meer dan tien instappers en toch is de lijn getrokken. Dit doet in Leusden nog steeds veel pijn. Het beeld is dat dit onder het huidige beleid niet zou zijn gebeurd. De inspreker herhaalt dat de gemaakte keuze niet onomkeerbaar is.

De voorzitter dankt de insprekers voor hun inbreng.

Eerste termijn commissie

De fracties krijgen op volgorde van grootte de gelegenheid hun inbreng te geven op het statenvoorstel.

De heer Oude Wesselink dankt de gedeputeerde namens de fractie voor het uitgebreide statenvoorstel met een Nota van Uitgangspunten, een Nota van Beantwoording en het toekomstperspectief. Dit is nodig om als Staten uit te kunnen spreken hoe de belangrijke functie van het openbaar vervoer in de provincie Utrecht vormgegeven moet worden. De

groene en goede uitgangspunten zijn een goede basis voor het op te stellen Programma van Eisen. GroenLinks wil twee onderwerpen specifiek noemen. De een gaat over het proces en de ander over de inhoud.

Toen de BRU (Bestuur Regio Utrecht) nog bestond, hadden gemeenten 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 is daardoor een grote afstand ontstaan tussen de volksvertegenwoordiging en uitvoering van het openbaar vervoer. De taken van Provinciale Staten zijn te groot om in te gaan op bijvoorbeeld individuele lijnvoeringen. De gemeenteraden hebben geen formele invloed, terwijl de gemeenteraden wel die contacten hebben bij de inwoners. Op deze manier is volgens GroenLinks geen goede democratische controle mogelijk. Aanpassingen worden doorgevoerd in vervoerplannen die door de vervoerder worden opgesteld en door Gedeputeerde Staten worden vastgesteld. Raden en Staten hebben geen formele invloed. Daarom is eerder de suggestie gedaan te kiezen voor inbesteden (in plaats van uitbesteden), zoals ook in andere randstadregio's wordt gedaan. Met een eigen stadsvervoerder is namelijk meer directe invloed mogelijk door bijvoorbeeld raadsleden. De provincie Utrecht heeft forse ambities op het gebied van openbaar vervoer. Inbesteden is wettelijk niet voor de gehele provincie mogelijk, maar de democratische controle kan wel worden verbeteren. Het voorstel van GroenLinks: een regioraad openbaar vervoer met afgevaardigden uit raden en Staten. In deze regioraad – wat geen besluitvormend orgaan zal worden – wordt aan het college en de vervoerders gevraagd verantwoording af te leggen over het gevoerde beleid en de gemaakte keuzes. Er is meer ruimte voor het bespreken en adviseren over bijvoorbeeld de jaarlijkse lijnvoering. Met de regioraad kan wel de aandacht en legitimiteit van het openbaar vervoer echt verbeterd worden. Hiermee wil GroenLinks de aansturing en controle meer in lijn brengen met hoe dit elders in de Randstad ook het geval is. GroenLinks hoort graag de mening van andere fracties hierover, zodat GS hier eventueel door middel van een motie toe opgeroepen kan worden.

De heer Hazeleger vraagt waarom GroenLinks van mening is dat het goed is de verantwoording over het gevoerde beleid via een regioraad te laten lopen. Is het niet beter dit onderdeel bij de Staten te laten?

De heer Oude Wesselink noemt als argument dat er bij de gemeenteraden veel lokale, inhoudelijke kennis zit om ook gericht vragen te kunnen stellen. Daarnaast is er ook meer lokale kennis over wat de uitwerking is en de consequenties zijn. De formele verantwoording over de financiën blijft bij Provinciale Staten.

De heer Hazeleger staat sympathiek tegenover een regioraad voor wat betreft het geven van input op een vervoerplan. Het is van belang de rol van een regioraad helder te hebben: het is niet zo dat GS verantwoording af moet leggen aan de regioraad.

De heer Oude Wesselink sluit zich aan bij deze reactie.

De heer Breur staat sympathiek tegenover het concept van een regioraad, omdat het openbaar vervoer dicht bij de mensen moet komen. De heer Oude Wesselink gaf aan dat de regioraad geen besluitvormende bevoegdheid heeft. Hoe wordt in dat geval de inbreng vanuit de regioraad geborgd? Doet de regioraad dan bijvoorbeeld een voorstel, wat de Staten in een besluit omzetten?

De heer Oude Wesselink geeft aan dat dit op verschillende manieren kan. Een daarvan is zoals de heer Breur voorstelt. Een andere manier is dat Gedeputeerde Staten een toezegging doet naar aanleiding van een vergadering van de regioraad. Gedeputeerde Staten kan ook een toezegging doen op basis van een brief van inwoners.

De heer Oude Wesselink vervolgt zijn betoog. Het tweede onderwerp betreft de loopafstanden. Het ROCOV heeft Gedeputeerde Staten geadviseerd om de loopafstanden van woningen of scholen op te nemen in het Programma van Eisen. Gedeputeerde Staten heeft dit advies helaas niet overgenomen. Volgens de Nota van Beantwoording wil GS geen strikte normen hanteren, omdat dit geen recht doet aan de diversiteit, geografische opbouw en bevolkingsdichtheid in de provincie. Volgens GroenLinks zijn normen voor loopafstanden cruciaal om een goed ov-netwerk in stand te houden en waar mogelijk te verbeteren, maar ook voor bijvoorbeeld nieuwe woningbouwlocaties. Dit geeft een beter inzicht en de mogelijkheid om bij te sturen, maar ook om verantwoording af te leggen aan bijvoorbeeld PS. Daarom ziet GroenLinks graag dat er toch normen voor loopafstanden komen, ook al hoeft dat geen strikte norm te zijn. Ook deze werkwijze wordt in andere randstadregio's gehanteerd. Hiervoor overweegt GroenLinks een motie of amendement in te dienen.

Tot slot refereert de spreker aan de door de gedeputeerde genoemde onderzoeksresultaten ten aanzien van de sociale functie van het openbaar vervoer in het derde kwartaal van 2022. Hoe verhoudt dit document zich tot het Programma van Eisen van de nieuwe concessie?

De heer De Jager dankt de gedeputeerde en het team wat hieraan heeft gewerkt voor de goed leesbare en heldere stukken. In zijn inbreng geeft de heer De Jager enkele reacties op de documenten.

Uit de Nota van Beantwoording blijkt veel betrokkenheid van stakeholders. Dit is heel erg goed. Tegelijkertijd heeft de inspraak tijdens deze commissievergadering en de stukken van gemeenten bewezen dat er aanleiding is tot het delen van enkele zorgen. In zijn reactie hierop geeft de gedeputeerde aan dat er een nader doelgroepenonderzoek plaats zal vinden om te zien wat er aanvullend mogelijk is in de vorm van maatwerk o.i.d. Dit spreekt de VVD enorm aan.

In de Nota van Uitgangspunten is veel input uit voorgaande sessies verwerkt. De spreker spreekt hierover zijn complimenten uit. Postcorona wordt onderscheid gemaakt in een hoog en een laag scenario. De VVD is van mening dat het realistisch is hier rekening mee te houden. Veel uitgangspunten spreken de VVD aan. Een van de uitgangspunten is een gedeelde verantwoordelijkheid voor de opbrengsten. Omdat het waarschijnlijk is dat de beschikbaarheidsbijdrage weg zal vallen, is dit realistisch geworden. GS zegt ook dat er in het geval van die gedeelde verantwoordelijkheid een extra risicoreservering opgenomen moet worden. De vraag is wat dit concreet betekent. Hoe realistisch is het lage scenario op basis van de huidige feitenontwikkeling? Wat betekent dit voor mogelijke vervoerders? Welke financiële risico's loopt de provincie Utrecht als het Rijk inderdaad de bijdrage stopzet?

In het definitieve ontwerp ov-netwerkperspectief staat veel van wat eerder is besproken. Dat is positief. Er staan ook specifieke zaken in die door de VVD eerder in haar Toekomstbegroting werden voorgesteld, zoals het bus rapid transit-concept en het belang van de ontwikkeling van vervoersknooppunten voor het integraal gebruikmaken van een mobiliteitssysteem waar niet het vervoersmiddel centraal staat, maar de behoefte van de reiziger om snel en comfortabel te reizen. In die zin vindt de VVD het jammer dat de focus in dit netwerkperspectief heel erg bij het gebruik van het ov en de fiets wordt gelegd, terwijl het gebruik van de (elektrische) auto een zeer belangrijk onderdeel van het totale mobiliteitssysteem blijft. Die relatie kan nadrukkelijker gelegd worden, ook in relatie tot dit ov-netwerkperspectief.

De heer Oude Wesselink geeft aan dat veel reizigers met de fiets – en niet met de auto – naar het treinstation reizen. Daarom is die relatie in het ov-netwerkperspectief gelegd. Ziet de VVD dit onderscheid ook?

De heer De Jager bevestigt dit. Daarom spreekt de VVD ook over een breder mobiliteitssysteem wat verder gaat dan alleen het openbaar vervoer wat je met de fiets kunt bereiken. De VVD is van mening dat automobilisten gemotiveerd kunnen worden om meer gebruik te maken van goede vervoersoverstappunten, waardoor de doelstellingen beter gehaald kunnen worden en de reiziger kunt helpen om snel en comfortabel te reizen. De VVD is van mening dat er ten onrechte alleen een relatie met de fiets wordt gelegd. Tegelijkertijd juicht de fractie de uitbreiding van P+R-plaatsen toe, omdat het veel gemakkelijker is om op een overstappunt de auto te parkeren en op de trein bijvoorbeeld te kunnen stappen.

De heer De Jager vervolgt zijn betoog. Het ov-netwerkperspectief doet ook voorkomen alsof autoluwheid bevorderen en lage parkeernormen hanteren autonome ontwikkelingen. Dit zijn echter de gevolgen van keuzes die het college maakt, bijvoorbeeld door het doorvoeren van de stedelijke verdichting. In dat kader heeft de fractie zorgen over de balans in aandacht voor wat wordt genoemd het metropolitan ov versus de regionale bereikbaarheid met het ov. De VVD vraagt de gedeputeerde te reflecteren op de voorgaande drie constatering.

Het ov-netwerkperspectief benoemt een periode tot 2035 en een periode na 2035. De eerste periode wordt de periode van het benutten genoemd en de tweede periode de periode van het uitbreiden. Voor de VVD is dit herkenbaar en begrijpelijk. De vraag is wat dit betekent als Provinciale Staten instemt met dit ov-netwerkperspectief, met name ten aanzien van de ontwikkelingen die verband houden met de periode na 2035. Er wordt gesteld dat het een perspectief en geen blauwdruk is, maar het college geeft wel aan dat zij met dit document haar ambities vastlegt en inzet op uitbreiding van lightrail, een metro, een ic-station Lunetten-Koningsweg en Leidsche Rijn-Centre, een tram richting Zeist en het mogelijk doortrekken van de sneltram richting Rijnenburg. Met dit laatste heeft de VVD minder moeite, maar het nut, de noodzaak en de betaalbaarheid van al deze punten moeten eerst grondig worden onderzocht, met elkaar worden bediscussieerd en het politieke debat over worden gevoerd alvorens hiermee ingestemd kan worden. De spreker vraagt de gedeputeerde te reflecteren op de status, en dus de betekenis, van dit definitieve ontwerp ov-netwerkperspectief.

Mevrouw Koelewijn dankt voor de stukken. Dit onderwerp raakt op dit moment veel te veel mensen in hun dagelijks leven. Het CDA uit haar zorgen over hetgeen voorligt. De evaluatie geeft een veel te rooskleurig beeld. In het begin van de nieuwe concessie door Syntus was er sprake van een stortvloed aan klachten van gebruikers van de bussen: de

bussen kwamen niet, reden voorbij of reden onverantwoord hard. Nu blijkt dat de dienstverlening en betrouwbaarheid weer niet op orde is. Corona wordt als drogreden gebruikt. Terwijl iedereen weer op zijn werk en school/studie wordt verwacht, wordt er nog steeds geen volledige dienstregeling uitgevoerd. Nog steeds ervaren reizigers en inwonenden van de dorpskernen dat er te hard wordt gereden. De bussen zijn te vol, rijden door of vallen uit tijdens de ochtend- en avondspits. Dit geeft ergernis. Daarnaast is ook de aansluiting op het vervolg-ov is vaak niet op orde. Dus voor het CDA is dit geen herkenbare evaluatie. Hier kan het CDA geen besluitvorming op baseren, laat staan een volgende stap mee zetten. Reizigers melden zich bij de vervoerders, maar voelen zich niet gehoord.

De reizigersaantallen zijn volgens het CDA discutabel: weinig aanbod levert lage reizigersaantallen op; weinig en onbetrouwbaar aanbod creëert ook geen vraag, maar zorgt ervoor dat reizigers weer de auto pakken of zich weer naar het station laten brengen. De verkoop van tweedehands auto's is in de buitengebieden flink toegenomen. In het weekend start het busvervoer op bepaalde plaatsen pas om 7.30 uur. Dit is te laat voor bijvoorbeeld zorgmedewerkers. Ook zijn de bussen aan het begin van de nacht in het weekend verdwenen. Dat betekent dat jongeren na het uitgaan niet meer veilig met de bus naar huis kunnen. Hoe kan het dat deze signalen zo afwijken van deze evaluatie?

Het CDA maakt zich ook zorgen omdat er veel aandacht is voor de stad en te weinig aandacht voor het buitengebied. In het Vervoerplan 2023 is geen opschaling meegenomen en blijft het op het ontoereikende coronaniveau. Het CDA pleit ervoor te prioriteren en meer aandacht te geven aan het buitengebied. Elf gemeenten in de provincie Utrecht zijn volledig afhankelijk van busvervoer voor reizen naar het werk, studie en de zorg. Geen betrouwbaar busvervoer heeft buiten de stad direct gevolgen voor de regionale economie, waaronder ook de economie in de steden, de arbeidsparticipatie in de stad en de onbelemmerde toegang tot het onderwijs in de stad. Dit wordt niet onderkend in het huidige document. Het CDA overweegt daarom een motie om prioritering aan te brengen waar het gaat om de beschikbaarheid van het busvervoer.

Hoogwaardig ov moet goed bereikbaar zijn voor de omliggende plaatsen door middel van fietsroutes naar ov-knooppunten in IJsselstein, Vianen en Meerkerk. Bushokjes moeten op een veilige plek staan en goed verlicht zijn. Dit is een primaire provinciale taak. De fietsroutes zelf moeten ook op orde zijn en er mogen geen gevaarlijke oversteekplaatsen zijn. Hoe kan de provincie ervoor zorgen dat dit op korte termijn op orde komt? Het CDA overweegt een motie voor veilige fietsroutes richting de ov-knelpunten.

Ook ten aanzien van de tram, ook onderdeel van de ov-concessie, uit het CDA haar zorg over de toename, frequentie en snelheid van het tramverkeer in relatie tot de veiligheid van de overgangen. Het CDA overweegt een motie/amendement om alle overgangen veilig te maken.

Tot slot heeft het CDA een brief ontvangen over onderbesteding. Er blijft veel geld over, ook bij het ov. Kan de gedeputeerde exact aangeven waar de onderbestedingen zitten? Hoe kan ervoor worden gezorgd dat dit geld terecht komt op die plaatsen waar het hard nodig is?

Mevrouw d'Hondt krijgt uit het betoog van het CDA de indruk dat er geen enkele bus meer rijdt, alle kinderen hun examens missen en nooit meer op school aankomen. Is er een beeld bij de omvang van de klachten? Kan mevrouw Koelewijn dit in perspectief plaatsen?

Mevrouw Koelewijn geeft aan dat er honderden reacties kwamen op een oproep via social media. Daaruit blijkt dat er dagelijks sprake is van de genoemde problematiek.

De heer Hazeleger vraagt of het CDA voor dit statenvoorstel kan stemmen. En zo niet, of het CDA amendementen in overweging heeft.

Mevrouw Koelewijn geeft aan dat het CDA nog in overweging heeft hoe te stemmen. Het CDA ziet aanleiding om een aantal moties/amendementen in te dienen.

De heer De Weerd geeft aan dat de Partij voor de Dieren in 2021 bij de Kadernota een motie heeft ingediend over de spoorbomen en tramkruisingen. Deze is toen aangehouden in afwachting van de onderzoeksresultaten over de ongelukken die hebben plaatsgevonden. De spreker nodigt het CDA uit te kijken of die motie gezamenlijk ingediend kan worden.

Mevrouw Koelewijn dankt voor het aanbod.

De heer Overkleef dankt voor de complete en duidelijke Nota van Uitgangspunten voor een goed ov. Deze nota kent 27 uitgangspunten. Een prioritering lijkt te ontbreken. Vooral in dat kader heeft D66 de volgende vragen en opmerkingen:

- In de nota staat op verschillende plaatsen 'een goed voorzieningenniveau'. Wat wordt hieronder verstaan? Is dat een niveau wat niet onderdoet voor het huidige? Is dat de som van de invulling van de verschillende uitgangspunten, al dan niet geprioriteerd? Of is dit een niveau waarin in elk geval de voornaamste eisen – veiligheid en betrouwbaarheid – zijn ingevuld? Of is het een begrip waarvan de definitie gedurende de concessie kan veranderen?
- Er zijn twee herijkingsmomenten. Kunnen die momenten leiden tot een verandering van de scope en de prioriteiten van de concessie of staat de Nota van Uitgangspunten straks vast? Zijn Provinciale Staten dan ook weer aan zet of blijft haar inbreng beperkt tot deze Nota van Uitgangspunten?
- Zero emission wordt in de nota aangehaald als iets heel belangrijks. Tegelijkertijd is het geen harde eis, maar meer iets waar iedereen zijn best voor gaat doen. Dat doet vermoeden dat zero emission onder druk kan komen te staan als de reizigersgroei tegenvalt of er allerlei andere factoren niet meewerken. Hoe ziet de gedeputeerde dit? Wat gebeurt er als zero emission in 2028 geen feit is?
- De figuur op pagina 23 geeft aan dat de doelen zero emission, excellent ov en een zo breed mogelijke reizigersgroep niet per se in elkaars verlengde liggen. Excellent ov en de zo breed mogelijke reizigersgroep behoren echter wel tot de vier hoofddoelen van de nieuwe concessie. Betekent dit dat dit een spanningsveld is?
- Er wordt gesteld dat een te grote fijnmazigheid de reizigersgroei, en daarmee de opbrengsten, in de weg kan staan. De reizigersgroei openbaart zich vooral op de dikke lijnen. Daar ligt dan ook de prioriteit voor de verdere ontwikkeling. Is er een groeiscenario mogelijk waarin toch meer ruimte ontstaat voor ontwikkeling van de dunne lijnen c.q. de fijnmazigheid? Of blijft dit vooral een taak voor aanvullend openbaar vervoer?

Mevrouw d'Hondt dankt voor de uitgebreide Nota van Beantwoording en de definitieve Nota van Uitgangspunten. Het is de vraag wat er precies is veranderd ten opzichte van de ontwerp Nota van Uitgangspunten van eind 2021, zeker gezien de 117 pagina's tellende Nota van Beantwoording, dertig procent (zeer) ontevreden reacties van de bijna zevenhonderd respondenten en meer dan honderd individuele opmerkingen van gemeenten, organisaties en particulieren. Hieruit distilleerde de spreker één extra uitgangspunt: meer aandacht voor regionale verschillen. Daarnaast is de spreker benieuwd hoe de heldere suggesties vanuit de PvdA die tijdens de vorige commissievergadering zijn gegeven, zijn verwerkt in de definitieve nota. De PvdA ziet de suggesties namelijk niet terug in de Nota van Beantwoording. En als deze niet zijn meegenomen, is het de vraag wat het nut is van zo'n uitgebreid participatietraject. Het kan ook zijn dat de suggesties al waren opgenomen in het oorspronkelijke plan, maar dat dit door de indiener niet op die manier is begrepen. De PvdA pleit ervoor duidelijk aan te geven hoe de suggesties zijn verwerkt.

Onder andere met GroenLinks is de PvdA van mening dat de lokale volksvertegenwoordigers een nadrukkelijker stem moeten krijgen in het proces. Daarom denkt de fractie graag mee over een motie voor een regionaad waarin de raadsleden een adviserende rol hebben. De PvdA ziet grote verschillen in hoe GS en PS tegen het niveau bushalte aankijken. Hier kan een regionaad ondersteunend in zijn. Het is belangrijk om goed de taken en verantwoordelijkheden van een regionaad te beschrijven en daarnaast ook de afbakening ten opzichte van het ROCOV. Deze organisatie heeft een andere functie en belangen dan de volksvertegenwoordigers en zijn ook niet democratisch gekozen.

Net als D66 noemt ook de PvdA de prioritering van de uitgangspunten. Dit is namelijk en enige moment in de komende tien jaar waarin Provinciale Staten fundamentele kaders mee kan geven aan de inrichting van het regionale openbaar vervoer. Daarom is het jammer dat de onderzoeksresultaten over vervoersarmoede pas in het najaar beschikbaar zijn, omdat deze dan niet meer meegenomen kunnen worden. De Staten zijn niet betrokken bij de uitwerking van deze uitgangspunten in een Programma van Eisen en ook niet bij de uiteindelijke gunningscriteria op basis waarvan de concessie wordt vergund. De 27 uitgangspunten moeten bijdragen aan vier doelen, maar die uitgangspunten zijn op thema gerangschikt en niet op prioriteit. Daarom stelt de PvdA voor om bij de vaststelling van het Programma van Eisen en de gunningscriteria vorm te geven aan een aantal van die uitgangspunten en met name de uitgangspunten 24, 23, 22 mee te geven aan de nieuwe vervoerder. Dat betekent ook dat de vervoerder die aan deze uitgangspunten een robuuste invulling geeft voorrang moet krijgen i.c. dus niet de vervoerder met de laagste prijs. Het college rapporteert vervolgens aan de Staten hoe aan deze prioriteiten invulling wordt gegeven. De PvdA is voornemens hiervoor een motie in te dienen. De spreker nodigt de andere fracties uit hierover mee te denken.

Tot slot noemt de spreker punt 190 op pagina 56. Hier wordt genoemd dat er geen bus bij station Abcoude stopt, terwijl er wel een halte staat. In reactie op de vraag naar de status van de gemeente Abcoude geeft het college aan dat er wordt getwijfeld aan het nut. Bij een vraag hierover zes jaar geleden bleek dat in het Programma van Eisen heeft gestaan

dat die verbinding er nooit mocht komen. Er is ooit midden in de zomervakantie een pilot uitgevoerd. Er waren toen niet voldoende reizigers. Daarom pleit mevrouw d'Hondt ervoor deze pilot nogmaals uit te voeren om te kijken of een busverbinding zinvol kan zijn.

De heer Koerts complimenteert met de aanpak tot nu toe en met de wijze waarop de uitgangspunten en de aanpak inzichtelijk zijn gemaakt. De ChristenUnie kan zich op hoofdlijnen vinden in de geformuleerde uitgangspunten voor de concessie 2025 en de geschetste aanpak voor het ov-netwerkperspectief 2035. Het is belangrijk de ambities en uitgangspunten helder te formuleren, zeker wanneer het beschikbare budget vanuit het Rijk ter discussie wordt gesteld. Tegen de achtergrond van die discussie is het belangrijk te prioriteren. Moeten de geformuleerde uitgangspunten in volgorde van prioriteit worden gelezen? Of is het belangrijk middels een motie prioriteiten mee te geven?

Mevrouw Koelewijn vraagt of de ChristenUnie zich kan vinden in de prioritering zoals door het CDA is voorgesteld richting die elf gemeenten die volledig afhankelijk zijn van de bus.

De heer Koerts geeft aan dat alle 27 uitgangspunten hun eigen belang hebben. Tijdens deze commissievergadering zijn door verschillende fracties al belangrijke argumenten ter onderbouwing van een bepaalde prioritering genoemd. Dus dit vraagt een zorgvuldige afweging en daar moet het goede gesprek over worden gevoerd.

De heer Koerts vervolgt zijn betoog. De ChristenUnie vraagt in het bijzonder aandacht voor de volgende twee uitgangspunten:

- 7, het verlenen van twee concessies. De ChristenUnie vraagt de gedeputeerde deze keuze nader toe te lichten. De argumentatie gaat namelijk met name over de aard en intensiteit van het vervoer in de verschillende regio's. Maar eigenlijk is de provincie Utrecht geografisch gezien een kleine regio, waarbij vrij snel de grenzen van concessiegebieden en zelfs de grenzen van de provincie worden overschreden. Zijn beide gebieden niet juist nodig om rendabel te kunnen zijn?
- 9, samenhang tussen openbaar vervoer en aanvullend ov. Bij dit uitgangspunt wordt aangegeven dat het ov een belangrijke factor is voor het succes van beide concessies. Tegelijkertijd is de provincie voor dit aanvullend ov sterk afhankelijk van gemeenten die vanuit hun verantwoordelijkheid voor het doelgroepenvervoer vorm en inhoud geven aan aanvullend ov. Wordt de provincie op dit punt daarmee niet erg kwetsbaar? En zou de provincie eigenlijk niet meer de verantwoordelijkheid naar zich toe moeten trekken bij de invulling van het aanvullend ov en gemeenten ondersteunen bij hun verantwoordelijkheid voor het doelgroepenvervoer? Doelgroepenvervoer is belangrijk voor kwetsbare groepen en de bereikbaarheid van kleine kernen en landelijke gebieden. Hiermee raakt het ook aan de Sociale Agenda waaraan dit college vorm en inhoud wil geven. Hoe verhouden die twee verantwoordelijkheden zich tot elkaar? Ook raakt het aan de discussie over de halteafstand, waarbij de ChristenUnie daarnaast ook aandacht wil vragen voor de kwaliteit van de aangeboden diensten.

In het ov-netwerkperspectief is helder uiteengezet hoe wordt toegewerkt naar 2035 en verder. De financierbaarheid is een belangrijke uitdaging en onzekerheid. Van de Staten wordt nu wel verwacht hier een besluit over te nemen. Kan de gedeputeerde aangeven wat er in financiële zin wordt vastgelegd als dit netwerkperspectief wordt vastgesteld? De ChristenUnie maakt zich zorgen over de betaalbaarheid van het ov in het algemeen. De fractie is voornemens om op een geschikt moment – wellicht bij de Kadernota – met een voorstel te komen over hoe het openbaar vervoer voor brede doelgroepen betaalbaar kan blijven.

De heer Ubaghs heeft geopperd om vanwege de betaalbaarheid en onzekerheid en omdat het stuk te weinig concreet is de behandeling van het statenvoorstel over de zomer heen te tillen. Dit idee heeft weinig medestanders. De spreker verbaast zich over de oproep van de gedeputeerde aan partijen die vertegenwoordigers in de Tweede Kamer hebben om hun partijgenoten aan te spreken. De spreker nodigt de gedeputeerde uit om zijn eigen partij, die in de coalitie zit, aan te spreken.

In het licht van de vaagheid van de stukken wordt de spreker altijd kriegelig bij voorstellen met een doorlooplooptijd tot 2035 of 2050. Met andere woorden, is het mogelijk om nu dit statenvoorstel vast te stellen, terwijl er nog niet bekend is hoe de wereld eruit ziet als deze plannen uitgevoerd moeten worden?

De spreker heeft de volgende vragen en opmerkingen:

- Op pagina 2 van het statenvoorstel staat wordt gesproken over indicatoren. Er zijn veel sessies besteed aan het SMART maken van indicatoren. De indicatoren die staan genoemd zijn naar de mening van de PVV niet SMART geformuleerd.
- Op basis van het rapport van het Kennisinstituut van Mobiliteit is de verwachting dat het reizigersherstel in 2025 tussen de 94% en 100% van het aantal reizigers zal zijn. Er wordt wel ingezet op een laagscenario van 1,5% groei en in het hoogscenario 3,1% groei. De vraag is of deze uitspraken rijmen met hoe de indicatoren zijn geformuleerd.

De heer Hazeleger vraagt of de PVV voornemens is amendementen in te dienen om de stukken meer concreet te maken. De heer Ubaghs geeft aan dat hier honderden amendementen voor nodig zijn en dit vindt de heer Ubaghs zonde van zijn tijd. De PVV zal geen amendementen indienen, want daarmee wordt het niet concreter.

De heer De Weerd geeft aan dat Partij voor de Dieren zich ook grote zorgen maakt over het stopzetten van de beschikbaarheidsvergoeding. Verder afschalen zou absoluut voorkomen moeten worden. Dus moet er meer worden geïnvesteerd in het ov.

Opvallend aan de cijfers van voor corona, die genoemd zijn in het ov-netwerkperspectief, is dat naar schatting tussen de 8% en 20% van de reizigers een ov-abonnement heeft. Dit is opvallend laag, omdat studenten vaak een studenten-ov en veel werkenden een businesscard hebben. Betekent dit dat de overige reizigers incidenteel het ov kiest? Of is er bijvoorbeeld sprake van onbekendheid met de reisproducten? Of is de prijs hiervan te hoog? De Partij voor de Dieren is van mening dat hier nog winst te behalen valt. In Oostenrijk is bijvoorbeeld het Klimaticket zeer populair. Met dit ticket kunnen reizigers met een korting van 60% een jaar lang gebruikmaken van alle treinen, trams, bussen en metro's in Oostenrijk. Ziet de gedeputeerde mogelijkheden voor een provinciale variant? Hiermee wordt vervoersarmoeden en klimaatverandering tegelijkertijd bestreden.

De Partij voor de Dieren onderstreept de wens van de gemeente Soest, zoals genoemd in de Nota van Beantwoording. Soest pleit voor een rechtstreekse busverbinding tussen Soest en Utrecht Centraal en de Utrechtse binnenstad. Omdat die busverbinding er nu niet is, duurt een overstap tussen deze twee plaatsen al snel een uur tot anderhalf uur, terwijl de plaatsen hemelsbreed tien, vijftien kilometer van elkaar liggen. Zijn er bijvoorbeeld mogelijkheden om lijn 77 of 34, al is het maar eens per uur, door te laten rijden tot Soest via het NNN? Dit sluit ook aan bij de wens van ov-reizigers uit het panelonderzoek: meer lijnen en meer reismogelijkheden. Daarbij kan ook worden gedacht aan nieuwbouwlocaties buiten de steden – zoals Achterveld – maar ook naar recreatiegebieden. Recreatiegebieden zijn vaak lastig te bereiken als mensen geen auto hebben en daarmee is het voor hen lastiger om in die gebieden te kunnen ontspannen en recreëren in een groene omgeving, terwijl dat juist wel belangrijk is voor de gezondheid. Het sluit bovendien aan bij de toezegging van voormalig gedeputeerde Bruins Slot dat ze zou gaan onderzoeken hoe het restant van het COVID-potje structureel ingezet kan worden om natuurorganisaties te ondersteunen bij de toegenomen drukte in de natuur. Graag verneemt de spreker de stand van zaken hieromtrent.

Mevrouw Koelewijn herkent dat het gebruik van ov-reisproducten laag is. Welk percentage zou dit normaal gesproken kunnen zijn?

De heer De Weerd heeft hier geen beeld bij. De verwachting was wel dat dit percentage hoger zou zijn. Om meer mensen in het ov te krijgen, is het van belang dit percentage te verhogen, maar de spreker is van mening dat hier geen streefpercentage aan gekoppeld moet worden.

De heer De Weerd vervolgt zijn betoog. De Partij voor de Dieren begrijpt dat er een spanningsveld is tussen fijnmazige dekking enerzijds en kortere reistijden anderzijds. Wat dat laatste betreft is het goed dat het concept U-link in de regio Amersfoort ingevoerd wordt. Klopt het dat de lijnen 17 en 70 vanuit Amersfoort naar U-link omgevormd gaan worden? Zo ja, wat betekent deze keuze voor de tussenliggende haltes op deze lijnen en de reizigers die hiervan gebruikmaken? Voor wat betreft de dekking van de gebieden aan de randen van de provincie wil Partij voor de Dieren vragen ook hier serieus te kijken hoe er een kwaliteitssprong gemaakt kan worden. Het is goed hierover in gesprek te gaan met concessiehouders en overheidsinstanties aan de andere kant van de provinciegrens.

Partij voor de Dieren pleit regelmatig voor meer en beter ov, maar de fractie ziet ten aanzien van de voorstellen voor lightrailverbindingen grote risico's, nog los van de enorme overlast en kosten die de bouw ongetwijfeld met zich mee zullen brengen. De fractie heeft de volgende vragen:

- Zorgen lightraillijnen er wel voor dat reizigers de auto vaker laten staan en van het ov gebruik gaan maken? Of zijn het toch vooral mensen die al gebruikmaken van het ov?
- Gaat de eventuele komst van deze lijnen ertoe leiden dat er bushaltes verdwijnen, waardoor het ov-systeem uiteindelijk minder fijnmazig wordt en voor sommige doelgroepen daardoor ook minder toegankelijk worden?
- De voorgestelde Waterlinielijn was in eerste instantie als lightraillijn in beeld, maar in het netwerkperspectief komt deze lijn terug als bus rapid transit. Klopt het dat er geen sprake meer is van lightrail?
- Betekent het instemmen met het ov-netwerkperspectief ook het instemmen met de komst van deze lightraillijnen?

In de Nota van Uitgangspunten worden vier doelen voor de concessieverlening onderscheiden: flexibiliteit, duurzaamheid, excellente uitvoering en een zo breed mogelijke groep reizigers. Wat die laatste betreft, vindt de Partij voor de Dieren het goed dat er aandacht is voor toegankelijkheid van bijvoorbeeld reisinformatie en voor mentale toegankelijkheid. De fractie is benieuwd naar de uitwerking hiervan. Daarnaast wil de Partij voor de Dieren meegeven dat ook bij het plaatsen en inrichten van tijdelijke haltes, noodhaltes en omleidingsroutes rekening moet worden gehouden met de toegankelijkheid in de breedste zin van het woord, zowel qua fysieke maatregelen als qua informatievoorziening. Over de afstand tot haltes is al voldoende gezegd. Het is de bedoeling dat deze vier doelen tegen een eerlijke prijs bereikt zullen worden. Kan de gedeputeerde deze term nader toelichten?

De Partij voor de Dieren hecht er belang aan ook eerlijk te zijn ten aanzien van het ov-personeel. Vakbond FNV sector streekvervoer heeft het eindbod van werkgevers voor een nieuwe cao in het streekvervoer afgewezen. Volgens het FNV negeren werkgevers de hoge werkdruk, wordt er onvoldoende gedaan om het hoge ziekteverzuim tegen te gaan, moeten de lonen omhoog om het verlies aan koopkracht tegen te gaan, dienen tijdelijke krachten eerder een vast contract aangeboden te krijgen en moet er meer mogelijk zijn om vervroegd met pensioen te gaan. Hoe kijkt de gedeputeerde aan tegen deze eisen van het FNV? Worden deze bijvoorbeeld ook meegenomen in de gesprekken over de Nota van Uitgangspunten voor de nieuwe concessie?

Tot slot kan de Partij voor de Dieren zich vinden in het voorstel om twee concessies meer gelijk te trekken, bijvoorbeeld door het investeren van reizigersopbrengsten in uitbreiding van de ov-mogelijkheden. De fractie spreekt de hoop uit dat de reizigers weer snel terugkeren in het ov, zodat dit mogelijk wordt.

De heer Breur geeft namens de SP aan dat de fractie het van belang vindt dat de provincie goed gedekt wordt door het openbaar vervoer en heeft het ook een dienstregeling. Dus flexbussen en buurtbussen zijn geen openbaar vervoer en moeten ook niet als zodanig gerekend worden. Locaties die nu zijn aangewezen of flex- en buurtbussen moeten echt openbaar vervoer krijgen, dat ook betrouwbaar is. De SP kan daarom ook de brief vanuit Achterveld goed begrijpen. Naast Achterveld zijn er nog andere locaties, zoals verschillende dorpen in Vijfheerenlanden of een middelgrote stad als Houten, waar de bus echt gemist wordt. De SP is voornemens in contact te treden met het CDA om te kijken welke stappen zij gezamenlijk kunnen zetten, maar de SP overweegt ook een amendement.

De heer Oude Wesselink is benieuwd welke argumenten de SP heeft om flex- en buurtbussen niet aan te merken als openbaar vervoer. Deze diensten kunnen immers gebruikt worden door iedereen die dat wenst.

De heer Breur heeft verschillende argumenten. De SP vindt dat de chauffeurs ook beloond moeten worden met een chauffeursloon. De flexbussen hebben geen dienstregeling, maar mensen kunnen hier op afroep gebruik van maken. Dit maakt het voor de gebruikers minder betrouwbaar.

De heer Breur vervolgt zijn betoog. Er wordt gekozen voor een concessie binnen en een concessie buiten. Voor de concessie binnen is er de wettelijke mogelijkheid tot inbesteden in plaats van aanbesteden. De SP is voorstander van inbesteden, omdat openbare voorzieningen in publieke handen horen te zijn en omdat het de uitgangspunten voor een flexibele en wendbare concessie dichterbij brengt. Partnerschap, ontwikkeling en flexibiliteit zijn makkelijker te regelen als dit in één huis is ondergebracht. Toch kiest Gedeputeerde Staten hier niet voor. De onderbouwing voor deze keuze is omdat dit in het verleden ook niet is gedaan. De SP vindt het een magere onderbouwing om zo'n kans te laten liggen. Uiteraard kost het tijd en inspanning, maar dat betaalt zich weer terug. De SP overweegt een amendement op dit onderwerp.

Er is steeds minder ruimte voor het ov, zo staat in de Nota. In dat kader is het ook van belang om te beseffen dat een aantal bushaltes minder ruimte innemen dan een tramlijn.

Wat betreft de keuzes over weginrichting en maximum snelheden van gemeenten verneemt de SP graag hoe de gedeputeerde met gemeenten in gesprek gaat om de consequenties voor het ov bij de gemeenten helder in beeld te houden, want juist autoluwplaatsen zijn gebaat bij goed ov.

De heer Hazeleger geeft aan dat dit hét moment is om kaders voor de komende jaren te stellen. Dit is naar de mening van de SGP ook het moment om een aantal procedurele zaken glashelder te krijgen. De spreker noemt de volgende punten:

- Het is van belang dat er een einde komt aan de jarenlange verdikking van de lijnen i.c. het schrappen van dunne lijnen. Er zijn in de huidige concessies veel dunne lijnen verdwenen. Het is een goede zaak dat er in de voorliggende uitgangspunten, met name 23 en 24, is gekozen om nu voor behoud van dunne lijnen te kiezen. De SGP onderstreept dat er naast behoud ook herstel nodig is na de huidige concessieperiode.
- Voor de SGP is het heel belangrijk dat de kwaliteit in de procedure van aanbesteding boven financiën gaat. De SGP denkt graag mee met de motie die hierover door de PvdA in voorbereiding is.
- Het is van belang dat de concessie flexibeler is dan de huidige concessie. De SGP is blij met de uitgangspunten die hieraan invulling geven en gaat ervanuit dat de starheid daarmee uit het proces is gehaald en het makkelijker wordt om zaken tussentijds bij te stellen als daar politiek of maatschappelijk gezien gegronde behoefte aan is.
- Ook is de positie van Provinciale Staten van belang voor de SGP. Het is voor de fractie niet altijd helder geweest welke wensen gemeenten precies hebben en al helemaal niet wanneer de Staten daar een mening over mogen uiten. Daarom pleit de SGP voor een vast moment waarop de Staten input kan leveren op het jaarlijkse vervoerplan en een vaste procedure waarop de input van gemeenten bij de Staten op tafel komt. De SGP steunt de suggestie van GroenLinks voor het inrichten van een adviesraad, mits er los daarvan een moment komt waarop de Staten van gedachten kunnen wisselen over het vervoerplan en de gedeputeerde ter verantwoording geroepen kan worden over het gevoerde beleid.
- De SGP onderstreept dat een meerderheid van de mensen die hebben gereageerd, hebben aangegeven dat punctualiteit en betrouwbaarheid belangrijker is dan innovatie.
- Landelijk wordt gewerkt met zeshonderd meter halteafstand, zo heeft de gedeputeerde aangegeven in zijn reactie op een van de sprekers. De vraag is waarop dit is gebaseerd, omdat het CBS met vierhonderd meter rekent.
- De laatste vraag is van procedurele aard: hoe kunnen losse wensen van gemeenten in het proces worden ingebracht? De SGP heeft inmiddels van diverse gemeenten vragen vernomen. In de Nota van Beantwoording staat dat deze terugkomen in de uitwerking van de regionale programma's. Hoe kunnen de Staten dit controleren?

Mevrouw Hoek sluit zich grotendeels aan bij eerdere sprekers. Aanvullend vraagt 50PLUS aandacht voor de volgende onderwerpen:

- De stukken beslaan de periode tot 2035 en 2050. 50PLUS mist in de plannen de huidige situatie zoals aangegeven door Leusden en Achterveld. Het is van belang rekening te houden met de groeisteden/groeiernen. De rode contouren zijn niet meer leidend. Dat betekent dat daarbuiten woningbouw is toegestaan. Het is ook noodzakelijk om nieuwe huizen te bouwen, want er is in de provincie behoefte aan duizenden woningen. Hoogbouw is niet overal mogelijk. Dat betekent dat er in de kleine kernen nieuwbouw plaats moet vinden. De bedrijventerreinen zijn weer op andere locaties. Dat betekent dat het openbaar vervoer een andere toekomst dan wat in deze stukken wordt geschetst, tegemoet gaat.
- Op veel plaatsen in de provincie is veel buitengebied. Er zijn ook veel raakgebieden met andere provincies. Er moet met die provincies meer afstemming plaatsvinden over hoe die verbindingen – met name ook de langere verbindingen – verbeterd kunnen worden. De verbinding met Flevoland is plotseling verdwenen. Dat betekent een toename van het autoverkeer c.q. files. Daarnaast pleit 50PLUS ervoor de lijnen met regelmatige haltes weer in gebruik te nemen. Daarmee wordt ook het probleem opgelost met de lange verbindingen, wat nu is ontstaan en worden de loopafstanden tot bushaltes hierdoor kleiner. In dit kader noemt de spreker buslijn 120 van Amsterdam naar Utrecht.
- Om automobilisten te stimuleren om gebruik te maken van het ov is het van belang voor voldoende parkeerplaatsen te zorgen.
- De spreker heeft eerder al het leerlingenvoer in de ochtend genoemd. De dienstregeling moet zodanig ingericht worden dat er voldoende openbaar vervoer is tussen 7.30 uur en 8.30 uur, zodat leerlingen op tijd bij de scholen kunnen komen.
- De buurtbus kan maximaal acht personen tegelijkertijd vervoeren. Deze moet het hele noorden van de gemeente bedienen. Omdat deze bus snel vol kan zitten, pleit de spreker voor een grotere bus.
- De vrijwilligers op de bussen zijn een onzekere factor, wat de betrouwbaarheid van dit openbaar vervoer niet ten goede komt. 50PLUS pleit voor vaste medewerkers op de kleinere bussen.

Mevrouw Demir benoemt dat dit een belangrijk onderwerp is om te bespreken. Tijdens de commissievergadering zijn al veel goede ideeën voor moties en amendementen genoemd. De verwachting is dat DENK hierin in mee zal kunnen gaan. Het is wel de vraag, als er zoveel moties en amendementen ingediend worden, hoe houdbaar is het om dit stuk te bespreken? Daarnaast heeft de spreker de volgende vragen:

- Het moet een kaderstellend document zijn, waarin afspraken worden gemaakt. DENK is van mening dat er nog te veel algemene termen worden genoemd. Wat wordt bijvoorbeeld verstaan onder 'een eerlijke prijs' of 'een excellente uitvoeringskwaliteit'. De spreker vraagt de gedeputeerde hierop te reflecteren.
- Heeft het besluit van het Rijk om de beschikbaarheidsbijdrage stop te zetten gevolgen voor de kwaliteit van het openbaar vervoer, wat vervolgens voor grotere uitdagingen in de nieuwe concessie zou kunnen zorgen?

De voorzitter schorst de vergadering vijf minuten, zodat de gedeputeerde de gelegenheid heeft antwoorden te formuleren op de vragen vanuit de commissie.

Gedeputeerde Schaddelee dankt voor de vragen en opmerkingen, en de vele complimenten. Deze zullen worden doorgegeven aan de ambtelijke organisatie waar veel mensen werken aan het ov op het vlak van de beschikbaarheid en verbeteringen van het ov nu en in de toekomst. De gedeputeerde ziet de wensen vanuit de commissie als ondersteuning voor uitbreiding van de dienstverlening. Dat betekent wel dat hier financiële middelen voor beschikbaar moeten komen. Dat geld is op dit moment niet beschikbaar. Dat betekent dat er keuzes gemaakt moeten worden. Dit is een continue balanceeract wat goed tot uitdrukking komt als het gaat om prioritering van de uitgangspunten en de complexiteit daarvan. Eigenlijk zijn alle prioriteringen belangrijk. Dit bleek ook uit de inbreng van bijvoorbeeld de PvdA en de ChristenUnie. Het belangrijkste uitgangspunt is dat de wens is het huidige netwerk te koesteren, te groeien waar mogelijk en daar zo flexibel mogelijk in te zijn. Alleen al in de provincie Utrecht worden er zestig miljoen reizigers vervoerd. Deze reizigers verwachten het allerbeste van de provincie. Enerzijds moet de reiziger centraal worden gesteld, maar dit is nog niet zo gemakkelijk, want binnen die zestig miljoen reizigers leven verschillende behoeften. Ook ontwikkelingen in de maatschappij hebben invloed. Zo startte de provincie drie jaar geleden vol ambities en werden de plannen al snel ingehaald door de gevolgen van de coronapandemie en is de provincie op dit moment nog vooral bezig met ervoor te zorgen dat het ov doorgang blijft vinden. Dat neemt niet weg dat het belangrijk is om goed na te denken over een visie op de toekomst, tegelijkertijd wetende dat het niet mogelijk is de toekomst te voorspellen. Dit is nodig om überhaupt op enig moment plannen ten uitvoer te kunnen brengen, zoals het aanleggen van een tramlijn. Dit geldt ook voor een ov-concessie die voor een langere looptijd wordt afgesproken en voor de ter beschikbaarstelling van middelen. Ook is het van belang te kijken wat de beste mobiliteitsoplossing is gegeven de lokale situatie.

De gedeputeerde geeft een reactie op de vragen en opmerkingen vanuit de commissie op volgorde van fractie.

De gedeputeerde adviseert de voorstanders van een regioraad ervaringen op te halen bij mensen die met een dergelijk orgaan hebben gewerkt en na te gaan hoe dit in andere regio's werkt. De gedeputeerde heeft input opgehaald in die regio's. De ervaring leert daar dat de resultaten teleurstellend zijn, omdat in de praktijk niet aan alle wensen tegemoet gekomen kan worden.

Mevrouw Koelewijn vraagt of een regioraad betekent dat er een extra bestuurslaag bij komt.

Gedeputeerde Schaddelee bevestigt dat dit extra bestuurlijke druk betekent, maar ook dat er in de uitwerking moeilijkheden kunnen ontstaan. Andere regio's hebben bijvoorbeeld niet eenzelfde participatieproces als de provincie Utrecht met bijvoorbeeld reizigersinbreng. Dat roept de vraag op of de Staten dan bijvoorbeeld het ROCOV willen behouden. Dat zou het namelijk ingewikkeld maken: stel dat het ROCOV en de regioraad een andere visie op een onderwerp hebben, welke keuze moet de gedeputeerde dan maken om zoveel mogelijk aan de wensen te kunnen voldoen? Ook is gezegd dat een regioraad geen besluitvormend orgaan is. De vervoerregio's zijn wel besluitvormende organen. Dat betekent dat er geen besluit kan volgen op een discussie die in die regioraad gevoerd wordt. De gedeputeerde is van mening dat een regioraad zorgt voor een stoorzender op een nu vrij open lijn met de reizigers. In het ROCOV zijn een groot aantal reizigersgroepen vertegenwoordigd. Daarnaast zijn er open lijnen tussen het ROCOV en PS en GS en worden wensen vanuit het ROCOV voorgelegd aan de Staten. De gedeputeerde concludeert dat de Staten met het instellen van een regioraad zichzelf op achterstand zet.

De heer Oude Wesselink refereert aan de inspreker namens het ROCOV die heeft aangegeven dat er vanuit de kleine kernen een vrij matige achterban is, terwijl dat bij de gemeenteraden juist wel goed is. Dit kan dus juist zorgen voor versterking: de consumentenorganisaties vanuit het ROCOV en de volksvertegenwoordiging vanuit een regioraad.

Gedeputeerde Schaddelee daagt de heer Oude Wesselink uit om op basis van een probleemanalyse te kijken wat de meest passende oplossing is. Een probleem zou kunnen zijn dat de reizigers uit de kleine kernen te weinig gehoord worden. Het beeld is wel dat deze groep middels inspraak in PS en participatietrajecten hun inbreng kunnen geven. Maar mocht dit niet voldoende het geval zijn, dan is het de vraag of een regioraad de oplossing, omdat ook die 26 gemeenten samen tot consensus moeten komen en er dus keuzes gemaakt moeten worden.

Mevrouw d'Hondt geeft aan dat de Staten voor de zomer ten aanzien van het vervoerplan een informatiesessie krijgen, waarin alle lijnen in de provincie worden doorgesproken. De gemeenteraden kunnen de problematieken rondom bepaalde lijnen duiden, voor de Staten is dat lastiger, maar zij komen pas in beeld als het vervoerplan al bijna is vastgesteld door het college. De spreker pleit ervoor een fase toe te voegen waarin de Staten afstemming kunnen hebben met die raadsleden die er verstand van hebben.

Gedeputeerde Schaddelee snapt dit dilemma: het is voor de Staten niet mogelijk op detailniveau op de hoogte te zijn van alle lijnen. Maar hiermee wordt het probleem verschoven naar raadsleden, die ook beperkt tijd hebben. Het is de vraag of statenleden inderdaad minder op de hoogte zijn, te meer omdat er maandelijks in de provincie over het ov wordt gediscussieerd en de Staten van informatie worden voorzien. Het helpt dus soms juist om een functiescheiding hierin aan te brengen. Ook zijn er andere manieren, zoals via de partijlijnen, om aan deze informatie te komen. Terugkomend op een regioraad: het beeld wat de gedeputeerde in andere regio's heeft opgehaald, is dat een regioraad niet de oplossing voor dit probleem is. Sterker nog, mogelijk wordt zelfs het tegenovergestelde bereikt, omdat de grotere gemeenteraden met meer expertise en tijd de belangen van de kleine kernen in het landelijk gebied laten ondersneeuwen. Daarom een oproep aan de Staten om dit voornemen te heroverwegen en een gedegen probleemanalyse te doen.

Mevrouw Koelewijn maakt een punt van orde in verband met de spreektijd. Het verzoek is soepeler met de tijd om te gaan, zodat de fracties toelichtende vragen kunnen stellen.

De voorzitter verzoekt de commissieleden in het geval van een fractie geen spreektijd meer heeft de vragen zo kort mogelijk te formuleren.

De heer Hazeleger geeft aan dat volgens hem het probleem is dat gemeenteraadsleden pas heel laat in het proces erachter komen dat er een nieuw vervoerplan komt. Gemeenteraadsleden weten over het algemeen precies welke haltes er in hun gemeente vaak worden gebruikt en dat ze weten waar de knelpunten zitten. Wanneer zij deze signalen met de Staten communiceren, blijkt het vervoerplan al behandeld te zijn en hadden de Staten er eigenlijk geen beslissingsbevoegdheid over. Het zou daarom helpen om dit moment aan te grijpen om helderheid te krijgen in wanneer de provincie input krijgt vanuit de gemeenteraden. Om het proces te stroomlijnen, kan daarvoor één raadslid als woordvoerder worden aangewezen die tijdig in het proces met input vanuit de gemeenteraad wordt gevoed. Daarna kunnen de Staten die input vanuit de ov-raad, waar alle gemeenten hun inbreng hebben kunnen leveren, in Provinciale Staten bespreken. Dit helpt om twee problemen op te lossen: 1, heel vaak weten de Staten niet welke input de gemeenteraden leveren c.q. niet weten welk moment daarvoor geschikt is; 2, dat het helder is wanneer de Staten input kunnen leveren en de input vanuit de gemeenten hierin mee kunnen wegen.

Gedeputeerde Schaddelee zegt toe de architectuur van dit proces in beeld te brengen en te kijken waar dit proces verbeterd kan worden.

Ten aanzien van de ov-raad pakt de gedeputeerde ter vergelijking een voorbeeld binnen recreatie en toerisme: het Algemeen Bestuur bij de recreatieschappen. De raadsleden brengen specifieke wensen ten aanzien van een bepaalde locatie in. Al die wensen kosten een bepaald bedrag, maar het budget is aanzienlijk lager. Het dagelijks bestuur maakt hier vervolgens keuzes in en vervat dit in een voorstel. Dat betekent dat betrokkenen teleurgesteld worden, omdat niet aan iedereen recht gedaan kan worden, terwijl zij wel hebben kunnen meepraten. Nog complexer dan dit voorbeeld is het openbaar vervoer. De gedeputeerde wil ervoor waken dat de ov-raad een vorm van fopinstituut wordt, waar betrokkenen het idee hebben dat ze mee kunnen praten, maar er toch in het algemeen belang anders kan worden besloten.

Mevrouw Hoek signaleert dat de informatie vanuit GS niet via de colleges bij de gemeenteraden terechtkomt. Daarom doet de spreker de suggestie expliciet te verzoeken de informatie ook te delen met de gemeenteraden.

Gedeputeerde Schaddelee memoreert zijn eerdere toezegging om het proces in kaart te brengen en te verbeteren.

De gedeputeerde vervolgt met een reactie op de loopafstanden en het al dan niet hanteren van strikte normen. Het is goed om vast te stellen dat die norm altijd wordt gehanteerd en in ieder geval altijd min of meer strikt bij nieuwbouwingebieden aan gemeenten wordt opgelegd. Dit lukt eigenlijk bijna altijd. Het wordt voor drie plekken, waar er bestaand stedelijk gebied is, een ingewikkelde inpassingsvraag als dit als dwingende norm wordt meegegeven. Dit zou ook tot hoge kosten kunnen leiden. Met andere woorden: deze hoge ambitie wordt geprobeerd zoveel mogelijk te halen, maar soms is dat niet mogelijk en dat is waarom het op deze manier in de stukken geformuleerd. De gedeputeerde doet de suggestie te analyseren op welke plekken dit speelt en wat de onderliggende reden is.

De heer Oude Wesselink heeft aangegeven dat het geen strikte norm hoeft te zijn, als in ieder geval de ambitie er maar is. De gedeputeerde heeft aangegeven die ambitie te hebben, maar tegelijkertijd is het niet inzichtelijk gemaakt. Klopt dit? Is het mogelijk te onderzoeken in hoeverre de provincie voldoet aan de deze ambitie? Gedeputeerde Schaddelee zal de beschikbare informatie schriftelijk met de Staten delen.

De gedeputeerde vervolgt met het antwoord op de vraag hoe de sociale aanpak in het vervoerplan komt. In de Nota van Uitgangspunten is dit als een generiek uitgangspunt geformuleerd. De onderzoeksresultaten van het onderzoek naar de vervoersarmoede wordt nu doorvertaald in wat dit betekent voor de sociale aanpak in het ov. Dit wordt komend najaar verwerkt in het Programma van Eisen en middels een voorstel voorgelegd aan de Staten.

Mevrouw d'Hondt vraagt of dit aan de Staten middels een statenvoorstel ter besluitvorming wordt voorgelegd. Gedeputeerde Schaddelee geeft aan dat het onderzoek integraal met de Staten wordt gedeeld. De gedeputeerde zegt toe dat het Programma van Eisen ter besluitvorming wordt voorgelegd aan de Staten, mede omdat vervoersarmoede en de sociale aanpak belangrijke onderwerpen zijn en de gedeputeerde er belang aan hecht de kennis hierover in de Staten te benutten. Dit geldt ook voor het maatwerk voor doelgroepen.

De VVD had ook een goede analyse over de hoog-laag-scenario's in combinatie met post-corona, hoe zich dit verhoudt tot de gedeelde opbrengstverantwoordelijkheid, of hiervoor een extra risicoreservering nodig is en om hoeveel geld het gaat. In de Kadernota komt de gedeputeerde met voorstellen tot en met 2025, tot de verlenging van de concessie. Voor die periode is namelijk enigszins grip op de kosten. Ook is daar de vertaalslag gemaakt naar verschillende scenario's, waaronder het scenario dat het Rijk geen beschikbaarheidsvergoeding meer geeft. Het beeld is dat het te betalen is, maar dat het wel ten koste gaat van andere ov-ambities. De gedeputeerde spreekt de hoop uit dat vanaf 2026 met de start van de nieuwe concessie de negatieve effecten van corona voorbij zijn.

In het ov-netwerkperspectief is bijvoorbeeld de BRT opgenomen. Dit kwam eerder al naar voren in de schaduwbegroting die door de VVD was opgesteld. In een van de rapporten is opgenomen van welke modaliteiten het ov zijn reizigers betreft. Dus als er meer bussen ingezet worden, zijn het dan vooral mensen die van de fiets in de bus gaan zitten? Of zijn dit dan de automobilisten? In zijn algemeenheid zijn hier twee zaken over te zeggen: 1, wanneer het abonnement door iemand anders wordt betaald – bijvoorbeeld voor studenten – dan is er de neiging de fiets te laten staan en gebruik te maken van de bus; 2, uit het ov-knooppuntenonderzoek – de resultaten hiervan komen ook dit najaar beschikbaar – blijkt dat er per knooppunt een andere analyse komt. Een voorbeeld, Amersfoort is bezig om de binnenstad autoluw te maken. Dat betekent dat er vanaf de rand van zo'n gebied goed ov moet zijn. Dat vraagt om een andere modelshift dan een plek waar al hoogwaardig ov is, zoals op Utrecht Centraal.

Mevrouw Koelewijn vraagt of bekend is wat de invloed is van het autoluw maken van steden op de regionale en stads-economie en op het winkelbestand en de benodigde beschikbaarheid van de bus voor het buitengebied? Als mensen ergens niet kunnen komen, kunnen ze ook niets kopen.

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan dat hierbij zo goed mogelijk wordt gekeken naar de effecten. Hoe belangrijker het ov wordt gemaakt, hoe belangrijker het is voor de mensen die daarvan afhankelijk zijn. Dat geldt ook voor autogebruikers en de autobereikbaarheid. Stelt dat er een ongeluk gebeurt op de enige ontsluitingsweg van de gemeenten, dan ontstaat er ook een groot probleem. Daarom is het goed in de bereikbaarheidsvisie zoveel mogelijk alle modaliteiten naast elkaar te laten bestaan.

De gedeputeerde vervolgt met de analyse die de VVD maakte ten aanzien van steden versus landelijk gebied. De gedeputeerde herkent de geschetste trend en de vele dilemma's die onder andere door het CDA en andere fracties zijn ingebracht. De meerwaarde van de studie die is gedaan, is dat er een beeld is van de toekomst over tien, vijftien jaar, hoe het landelijk en stedelijk gebied er dan uit moeten zien en wat ervoor nodig is om dat te bereiken. De gedeputeerde

is er voorstander van dat er een systeem komt waarbij de modaliteiten elkaar zo goed mogelijk aanvullen. De experimenten met flex-ov geven een beeld hoe dit in de praktijk uitpakt en hoe dit wordt gewaardeerd door de reizigers. In de commissie leeft de vraag in hoeverre met het ov-netwerkperspectief keuzes voor de toekomst worden vastgelegd. Er wordt met dit netwerkperspectief een stap gezet in een reeks van studies – de gedeputeerde noemde in dit kader al twee studies die hebben plaatsgevonden – waarin wordt gekeken hoe binnen het systeem als geheel de modaliteiten op elkaar aansluiten.

De heer De Jager is voorstander van integraliteit. Tegelijkertijd lijkt het alsof het college in het ov-netwerkperspectief die keuzes al heeft gemaakt. De spreker is van mening dat het verstandig is om met elkaar met name voor de periode na 2035 de onderzoeken goed te bekijken, te bediscussiëren en daar het politieke debat over te voeren.

Gedeputeerde Schaddelee benadrukt dat het ov-netwerkperspectief geen blauwdruk is en dat dit niet in beton gegoten is. Voordat een plan tot uitvoering komt, gaan er nog heel veel stappen in de uitwerking aan vooraf. Wel steeds met die integrale samenhang op het vizier.

De gedeputeerde vervolgt met een reactie op de inbreng van het CDA. De fractie noemde corona een drogreden. Deze uitspraak laat de gedeputeerde bij het CDA en nodigt de fractie uit zich te verdiepen in de materie. Corona is namelijk voor een belangrijk deel fataal gebleken voor het ov. Daarnaast stelt het CDA evaluatiepunten ter discussie. In januari 2021 heeft GS een uitgebreide evaluatie gedeeld met PS. Daar zijn destijds door het CDA nauwelijks vragen over gesteld. Die evaluatie, onderbouwd met data, vormt een basis voor deze rapporten.

Mevrouw Koelewijn benadrukt dat het CDA goed kennis neemt van de stukken en de berichtgeving vanuit GS. Daaruit heeft het CDA begrepen dat er een tekort aan chauffeurs is als gevolg van onder andere ziekte; dus niet alleen corona. Gedeputeerde Schaddelee dankt voor deze opheldering. De gedeputeerde herkent dat er meerdere oorzaken zijn. Personeelstekort – onder andere door vergrijzing – is al een aantal jaar een punt van zorg, ook voor corona. Dit is ook onderwerp van gesprek met de vervoerders, maar het probleem is niet makkelijk op te lossen. Aanvullend geeft de gedeputeerde aan dat Syntus een reizigerswaardering hoger dan acht krijgt. Afgezet tegen andere vervoerders is dit een hoog cijfer. Dit onderbouwt het beeld dat het zeker geen grote ellende is in het ov.

De gedeputeerde vervolgt met de vraag van het CDA over de bereikbaarheid van ov-haltes. Met name in het landelijk gebied, maar ook in sommige wijken in Utrecht, zijn hier levendige discussies over en kent dit zijn eigen dynamiek. Er start een pilot in de Lopikerwaard om te kijken hoe de bereikbaarheid van haltes verbeterd kan worden. PS zal geïnformeerd worden over de uitkomsten van deze pilot.

Er loopt een studie naar alle overwegen in Nieuwegein en wat hier de beste benadering van is. Dit najaar komen de resultaten van deze studie. De gedeputeerde ontraadt om nu al met een motie op te roepen dat er overal een overweg moet komen, omdat er hiermee een veiligheidsmodel wordt voorgestaan wat niet past bij het huidige tramnetwerk, het een ander type netwerk is en omdat het vele tientallen miljoenen euro's zal kosten.

De heer De Weerd vraagt of de genoemde studie alleen Nieuwegein betreft of ook Utrecht? Daar zijn ook ongelukken met trams gebeurd.

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan dat de studie naar alle overwegen in het hele netwerk kijkt: van het Utrecht Science Park tot aan de eindhalte in IJsselstein.

De gedeputeerde vervolgt met een reactie op de vraag van het CDA over de onderbesteding van het ov. Dit komt aan de orde tijdens de behandeling van de jaarrekening. Hierin staat een (oorzaak)analyse over de eventuele onderbestedingen.

D66 heeft gevraagd naar een definitie van 'goed voorzieningenniveau'. Voor iedere reiziger kan de invulling van dit begrip anders zijn. Het uitgangspunt in deze stukken is dat het huidige niveau voldoet aan de definitie van een goed voorzieningenniveau. Het beeld is dat hier in de commissie verdeeld over wordt gedacht. Maar dit is de basis waarop verder gebouwd moet worden.

De tussentijdse herijking is eigenlijk een zoektocht. Dit is ook terug te lezen in de stukken. Het is de bedoeling de komende concessie zo flexibel mogelijk – flexibeler dan de huidige concessie – in te richten. Deze intentie is gevoerd door de Staten, waar de behoefte is aangegeven om besluiten die in het verleden zijn genomen te kunnen heroverwegen.

Tegelijkertijd moet dit wel passen in de wettelijke kaders zoals de aanbestedingswetgeving en moeten wijzigingen met argumenten omkleed worden. Een basis voor uitbreiding kan zijn dat er op een bepaalde plek een forse verstedelijkingsopgave of nieuwbouw is. Er is in het rapport beschreven dat er meerdere redenen kunnen zijn voor een herijking. Het is goed dit onderdeel, waaronder ook de rol van de Staten, ook mee te nemen tijdens de evaluatie en verbetering van het hele proces, anders dan bij de behandeling kadernota.

De heer Hazeleger is benieuwd wanneer het proces opnieuw inzichtelijk wordt gemaakt. Is dit voor de volgende Statenvergadering?

Gedeputeerde Schaddelee zal bekijken of dit mogelijk is en de Staten hierover informeren.

Gedeputeerde Schaddelee vervolgt met de vraag over zero emissie. Het is de verwachting dat dit doel wordt gehaald. Ook tijdens de coronacrisis is het namelijk gelukt om de vloot tijdig te blijven vernieuwen.

Ten aanzien van de fijnmazigheid geeft de gedeputeerde aan dat dit op termijn weer mogelijk is, maar ook wel vanuit het uitgangspunt dat wat er nu is, wordt gekoesterd en groei op het moment dat die kans zich voordoet. Dat betekent dat er blijvend vinger aan de pols wordt gehouden.

De PvdA pleit voor oog hebben voor regionale verschillen en stelde een vraag over wat er is gedaan met de inbreng vanuit de participatie. In dit kader verwijst de gedeputeerde naar wat hij eerder zei over koesteren en groeien. Aan de ene kant is het belangrijk te houden wat er is. Vanuit de participatie komen hier heel veel reacties op. Die inbreng wordt meegenomen in de groeiambities. Tegelijkertijd zijn er wel grenzen aan wat er toegezegd kan worden. Naar de mening van de gedeputeerde is er in de participatienota zo goed mogelijk geprobeerd om steeds uit te leggen hoe die inbreng wordt vertaald en waarom een bepaalde keuze wordt gemaakt.

Mevrouw d'Hondt benadrukt dat een participatie niet betekent dat er meer bij moet, maar het kan ook zijn dat er andere keuzes worden gemaakt c.q. dat er zaken af vallen. Een duidelijke wens vanuit de participatie is punctualiteit. Volgens de PvdA is dat wat anders dan een vaste dienstregeling, maar kan hieraan ook prima worden voldaan als duidelijk is wanneer een flexbus arriveert. De spreker pleit ervoor om, als vanuit de participatie punctualiteit boven innovatie wordt gezet, de innovatieprojecten wat meer op de achtergrond te zetten en te focussen op zaken die mensen belangrijk vinden. Innovatie kost namelijk ook veel tijd, geld en energie.

Gedeputeerde Schaddelee hoort wat mevrouw d'Hondt zegt. De gedeputeerde benadrukt dat de punctualiteit over het algemeen goed wordt gehaald. En op het moment dat het niet wordt gehaald, bijvoorbeeld als gevolg van recente problemen met zieke chauffeurs in een deel van de provincie, wordt daar, terecht, misbaar over gemaakt. Ook is het goed te realiseren dat een van de innovaties waar de Staten geen bezwaar tegen hebben, is om gratis openbaar vervoer voor bepaalde doelgroepen te realiseren. In zekere zin is dit een innovatie die veel vraagt van het systeem en alle mensen die daaraan werken. Tegelijkertijd hoeft deze innovatie niet ten koste te gaan van punctualiteit. Het is de vraag of alles wat de grootste groep zegt ook altijd het meest verstandige is om te doen. En het is ook goed te realiseren dat innovatie en punctualiteit elkaar niet tegen hoeven te werken.

De heer Hazeleger geeft aan dat de huidige vervoerder stevig inzet op innovatie en dit ook breed communiceert. De ervaring leerde dat zeker in het begin de bus niet kwam. De spreker pleit ervoor hiermee in de communicatie rekening te houden: wat straal je uit en wat wil je als provincie, en straks ook als vervoerder, uitstralen.

Gedeputeerde Schaddelee herkent dat negatieve ervaringen meer op de voorgrond zijn dan de positieve, ook al gaat het voor 99% goed. Zeker in het begin is er een stevige juridische strijd geweest tussen de concessiehouder van de periode daarvoor en Syntus die er als nieuwe vervoerder in kwam. Partijen hebben het elkaar zeer lastig gemaakt, waardoor de aanloopfase stroef is verlopen. Dit had een jarenlang na-ijleffect, met name in de perceptie van de reizigers. De gedeputeerde heeft hier begrip voor, maar geeft tegelijkertijd aan ervoor te waken daar het ov op te beoordelen.

Mevrouw d'Hondt heeft een aanvullende vraag over innovatie. In het Programma van Eisen stond dat alle bussen wifi moesten hebben. De spreker geeft aan dat deze innovatie wat haar betreft een lagere prioriteit moet krijgen – mensen kunnen ook een boek lezen in de bus – dan de punctualiteit en het bereiken van de bestemming.

Gedeputeerde Schaddelee herkent dit, maar benadrukt wel dat innovatie en punctualiteit niet tegen elkaar moeten worden uitgespeeld.

Gedeputeerde Schaddelee vervolgt met een reactie op een prioritering van de uitgangspunten. Naar zijn mening is prioritering van uitgangspunt 24 (het ov draagt eraan bij dat een zo breed mogelijke groep reizigers kan meedoen aan de samenleving) goed te verdedigen. Wat de gedeputeerde betreft is het goed daarnaast ook te kijken naar de geografische beschikbaarheid (uitgangspunt 23) en goed werkgeverschap (uitgangspunt 22). Voor wat betreft goed werkgeverschap is er een spanningsveld met het uitgangspunt dat er voor zo weinig mogelijk geld zoveel mogelijk ov-uren worden ingekocht.

De heer Hazeleger memoreert dat de PvdA een aanzet wil geven voor een prioritering, maar uit de laatste woorden van de gedeputeerde lijkt het dat er al een prioritering is.

Gedeputeerde Schaddelee heeft de beleving dat de PvdA middels een motie een prioritering aan wil geven. Op dit moment heeft GS een aantal uitgangspunten geprioriteerd, maar deze zijn allemaal even belangrijk. Door de verschillende meningen in de commissie over wat een goede prioritering zou zijn, is de conclusie dat de uitgangspunten allemaal belangrijk zijn. In de uitwerking van de aanbesteding worden deze beloond met punten. De gedeputeerde nodigt de Staten uit dit via een motie te doen. Aanvullend geeft de gedeputeerde aan dat er intern door juristen naar die weging in de context van de Aanbestedingswet zal worden gekeken.

Mevrouw Demir vraagt de Staten nu al inzage krijgen in de prioritering c.q. puntentoekenning voor de uitwerking van de aanbesteding.

Gedeputeerde Schaddelee bedoelde dit iets anders. Inschrijvers bij de nieuwe concessie kunnen per uitgangspunt punten verdienen. Al die uitgangspunten worden gelijk gewogen. Voor te toekenning wordt gekeken naar het totaal aantal punten per aanbieder.

De gedeputeerde vervolgt met de vragen van de ChristenUnie. De fractie had bij twee uitgangspunten een vraag. De eerste was waarom er is gekozen voor twee concessies. Nu de markt als gevolg van corona onrustig is en er een aantal jaar geen aanbestedingen zijn geweest is het van belang het marktrisico zo klein mogelijk te maken. Een manier om dat te doen, is door het in twee concessies te knippen op de wijze waarvoor nu is gekozen. De tweede reden is dat de landelijke trend is dat concessies kleiner in plaats van groter worden. Onlangs bijvoorbeeld is een grote aanbesteding mislukt, omdat partijen het risico niet durven te nemen. De derde reden is op basis van een signaal vanuit de vervoerders dat zij een grote concessie niet zien zitten. En ook wogen de voordelen van een grote concessie niet voldoende op tegen de nadelen.

De gedeputeerde deelt de analyse van de ChristenUnie over de samenhang met het aanvullend ov. Hier zit namelijk een belangrijke relatie met de organisatie van het doelgroepenvervoer. De gedeputeerde is er voorstander van de huidige situatie te laten zoals het is. Dit is voor een deel wettelijk ingegeven: gemeenten zijn verantwoordelijk voor het doelgroepenvervoer en de provincie voor het aanvullend vervoer. De provincie Utrecht heeft als een van de weinige provincies in Nederland een stuurgroep waar de gedeputeerde en een aantal wethouders met elkaar kijken hoe binnen de verschillende regio's zo goed mogelijk georganiseerd kan worden dat doelgroepenvervoer en aanvullend vervoer elkaar zoveel mogelijk aanvullen. Gemeenten hebben de neiging om het aanvullend vervoer groter te maken, omdat dat hun taak verlicht en dit de gemeenten minder kost. Voorop staat het zo goed mogelijk voor de reiziger te regelen. Het is ook goed te beseffen dat meer aanvullend vervoer vaak betekent dat er meer overstapmomenten komen. Dit kan belemmerend werken voor de doelgroepen die een beperking ervaren. Het is dus zaak hier een optimum in te vinden.

De gedeputeerde is het eens met de oproep om te blijven kijken naar de kwaliteit van de haltes.

De vraag over de financierbaarheid van het netwerkperspectief heeft de gedeputeerde uitgelegd als de vraag of dit voor de provincie betaalbaar blijft. Er zijn genoeg financiële uitdagingen voor de provincie. Tegelijkertijd is het ov voor veel mensen, zeker met een gezin, duur, zeker in verhouding met het buitenland. Dit vraagstuk is niet zo gemakkelijk op te lossen. Deels liggen er landelijke afspraken onder. Voor een deel gaat het ook over de bekostiging. Er zijn nu twee concessies waar het voorstel is de kosten gelijk te trekken. Maar in stedelijk gebied is er een grotere afhankelijkheid van de reizigersinkomsten, omdat de bussen daar eerder vol zitten dan in het landelijk gebied. Dus die reizigersopbrengsten zijn noodzakelijk om het ov betaalbaar te houden. De Partij voor de Dieren noemde in dit kader het Klimaticket in Oostenrijk. Ook in Duitsland is zo'n initiatief om reizigers naar het ov te trekken. Daar is een landelijke visie voor nodig. In Nederland is deze beweging niet zichtbaar, maar het zou goed zijn de partners in Den Haag hierop te attenderen. Afsluitend geeft de gedeputeerde aan dat de provincie zelf hier niet voldoende financiële middelen voor heeft, maar ziet voorstellen graag tegemoet.

De gedeputeerde deelt niet de gedachten van de PVV ten aanzien van de verre toekomst.

De PVV geeft aan dat de indicatoren niet SMART zijn geformuleerd. Als voorbeeld noemde de heer Ubaghs een paar indicatoren waar streefcijfers voor beschikbaar zijn, zoals bijvoorbeeld over reizigerstevredenheid en punctualiteit. De gedeputeerde geeft aan wel nog een keer naar de indicatoren te kijken en de formulering verder aan te scherpen.

De heer Ubaghs doelde in zijn inbreng specifiek op de vaagheid in de voorliggende stukken en verzoekt de betreffende SMART-doelstellingen die eerder zijn geformuleerd over te nemen in deze stukken.

Gedeputeerde Schaddelee stelt dat de indicatoren SMART zijn, omdat er data beschikbaar zijn over bijvoorbeeld reizigerstevredenheid en luchtkwaliteit. Tegelijkertijd is het goed te realiseren dat er nu een visie voor de periode tot 2040 voorligt. Vanwege de tijdsspanne wordt dit niet tot in detail ingekleurd.

De heer Ubaghs ziet graag deze data morgen tegemoet. De vraag is waarom ervoor is gekozen die data niet mee te nemen in de formulering van de doelstellingen. Dat betekent dat de vaagheid van het stuk naar zijn mening hiermee is toegenomen. Daarnaast benadrukt de spreker dat het ook niet mogelijk is doelstellingen op detailniveau te formuleren, omdat er nu nog geen beeld kan zijn hoe de wereld er in 2040 uit zal zien.

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan dat er twee type indicatoren zijn. De brede welvaart-indicatoren zijn landelijk vastgelegd. Daarvan noemde de heer Ubaghs er enkele. Deze zijn vertaald naar SMART, te meten eindresultaten. Daarnaast zijn de KPI's voor het openbaar vervoer opgenomen in de begroting, die door de Staten zijn vastgelegd. In de jaarrekening – deze wordt over enkele weken behandeld – is opgenomen hoe de provincie hierop heeft gescoord.

In de Nota van Beantwoording worden een aantal zaken over Soest gezegd. Het voorbeeld wat de Partij voor de Dieren aanhaalde over het Militair Museum is aansprekend: je zou willen dat hotspots zoals deze middels goed ov kunnen worden ontsloten. Dit was overigens wel het geval, maar uit de cijfers bleek dat er gemiddeld slechts drie reizigers gebruik van maakten. Inmiddels is deze lijn geschrapt, maar wordt er wel op hoogtijdagen op de piekmomenten een pendelbus ingezet.

De heer Ubaghs nodigt de gedeputeerde uit al zijn vragen te beantwoorden.

Gedeputeerde Schaddelee zal bij de afronding van zijn inbreng checken of alle vragen zijn beantwoord.

Gedeputeerde Schaddelee vervolgt met de beantwoording op de vraag van de Partij voor de Dieren over de wijziging van de lijnen 17 en 70 naar U-link en wat de gevolgen daarvan voor de reiziger zijn. De frequentie blijft in het algemeen gelijk of wordt hoger, maar het is de gedeputeerde niet bekend hoe dit specifiek voor deze twee lijnen is.

Er wordt getracht de lightraillijnen zo goed mogelijk in het totale netwerk in te passen. Er vindt nu een onderzoek plaats naar de mogelijkheden om een lightraillijn door de Merwedekanaalzone te laten rijden. Het doel van dergelijke onderzoeken is te kijken wat het optimum is van enerzijds die routes zo snel mogelijk te maken en anderzijds zo fijnmazig mogelijk te blijven.

Voor de Waterlinielijn was eerder de gedachte om hier een lightraillijn te maken. Op dit moment zit deze lijn in de studies als een hov-baan of een bus rapid transit.

Ten aanzien van de arbeidsvoorwaarden is dit al meegenomen in een van de uitgangspunten – 22 – en is het zaak dat de vervoerder voldoet aan de eisen op dat punt. De provincie heeft overigens zelf geen actieve rol bij de cao-onderhandelingen. Dit vindt op landelijk niveau door samenwerkingsverband DOVA gedaan. Zij zijn betrokken bij de vaststelling van de arbeidsvoorwaarden tussen de ov-bedrijven en de vakbonden.

In de vragen van de SP hoort de gedeputeerde het spanningsveld tussen enerzijds de behoefte aan flexibiliteit en aan de andere kant minder flexibiliteit in de vorm waarin het wordt uitgevraagd.

De gedeputeerde is het eens met de analyse van de SP ten aanzien van het ruimtebeslag: het ruimtebeslag van het ov is lager, van de fiets is nog lager en die van de voetganger het allerlaagst. Daar moet een optimum in gezocht worden: er kan niet van iedere reiziger verlangd worden te gaan lopen.

De heer De Weerd vraagt ten aanzien van het openbaar vervoer naar het Militair Museum in Soest of het mogelijk is lijn 34 richting Soest of lijn 77 richting Bilthoven door te trekken.

Gedeputeerde Schaddelee gaat ervan uit dat hier naar gekeken is, maar heeft deze informatie niet paraat. De gedeputeerde zal deze informatie, maar ook de vragen over lijnen 17 en 70, via de griffie aan de commissie doen toekomen.

De heer Breur vraagt in het kader van het ruimtebeslag hoe de provincie het gesprek met de gemeenten over weginrichtingen en maximum snelheden aanpakt om ervoor te zorgen dat die keuzes consequenties hebben voor het ov.

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan dat de provincie hierover met de gemeenten zo nauwgezet mogelijk in gesprek gaat. Daarbij is het ov-netwerkperspectief ondersteunend, omdat hierin ook de belangrijkste netwerkverbindingen tegen het licht zijn gehouden. De provincie moet dit daarnaast ook intern goed organiseren. De Staten hebben inmiddels een netwerkperspectief voor de provinciale wegen ontvangen. De provincie is voornemens een aantal wegen qua snelheid af te gaan waarden. Daar is meegewogen wat de impact is voor het ov-systeem. De wijze waarop intern het gesprek is gevoerd – zoals te lezen in het netwerkperspectief – zo wordt ook het gesprek met de gemeenten gevoerd. De provincie heeft enerzijds een financieel belang – vertragingen kosten de provincie heel veel geld en het heeft een negatieve impact op de reiziger – maar anderzijds vindt de provincie het heel legitiem dat gemeenten belangen hebben op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid en om die reden de maximum snelheid verlagen. Hier dient daarom een zorgvuldige weging plaats te vinden.

De gedeputeerde vervolgt met de vragen van de SGP. De gedeputeerde herkent het sentiment, zoals verwoord door de SGP, maar op basis van de cijfers is dit niet altijd waar. Er was weerstand ten aanzien van de wijziging van routes, maar de reistijden werden hierdoor wel korter. De reizigerscijfers laten zien dat de dalende trend is omgebogen naar een stijgende trend. Op dit moment vindt een onderzoek plaats naar de groep mensen die afhankelijk is van het ov, want de provincie wil deze groep uiteraard ook op een goede manier bedienen.

De heer Hazeleger geeft aan dat precies die verdikking exact nadelig uitpakt voor de groep reizigers die daardoor niet meer met het ov uit de voeten kan. De spreker erkent dat de reizigerscijfers zijn toegenomen. Echter, kijkend naar de sociale functie van het ov heeft deze keuze zeker ook negatieve consequenties gehad. Daarom pleit de SGP ervoor een stap terug te zetten richting de oude situatie.

Gedeputeerde Schaddelee is het eens voor wat betreft het punt van de sociale functie. Dat is ook de reden waarom de studie naar vervoersarmoede is uitgevoerd. Zoals eerder aangegeven, komen de resultaten dit najaar beschikbaar en worden deze vertaald in het Programma van Eisen.

De gedeputeerde vervolgt met de normering op de halteafstanden. Het is een meetnorm uit de evaluatie, maar in de Nota van Uitgangspunten zit er geen norm achter. De landelijke norm binnen Samenwerkingsverband DOVA zoals die in de mobiliteits- en de ov-analyses wordt gemonitord staat op zeshonderd meter. De norm van het CBS is de gedeputeerde niet bekend. Wellicht is de conclusie dat beide kloppen. Waar het feitelijk om gaat, is om ervoor te zorgen zoveel mogelijk mensen zo dichtbij mogelijk te bedienen.

De heer Hazeleger vraagt naar de mening van de gedeputeerde op visieniveau: vierhonderd of zeshonderd meter?

Gedeputeerde Schaddelee memoreert zijn eerdere woorden dat de wens is de ambitie zo dichtbij mogelijk te benaderen. Het is daarbij wel zaak te kijken naar de totale populatie van zestig miljoen reizigers. Het is niet mogelijk om voor iedereen een loopafstand van honderd meter een bushalte te realiseren. Dit is mede afhankelijk van de plek waar iemand woont. Over de locatie zegt de gedeputeerde ook dat veel zaken het woon- en leefgenot beïnvloeden; de bereikbaarheid van het ov is er één van. De ambitie van de provincie is op vierhonderd meter gezet, de evaluatie heeft plaatsgevonden op basis van zeshonderd meter.

De gedeputeerde vervolgt met de procesvraag wanneer de wensen ingebracht moeten worden. Daarvoor is dit het moment. De Staten krijgen nog aanvullende informatie over de inrichting van het proces. Ook is het de ambitie dit proces zo flexibel mogelijk te houden, zodat de Staten goed in positie worden gebracht.

De fractie van 50PLUS legde een terechte relatie met woningbouw met Achterveld als goed voorbeeld. Op dit moment zijn daar 1100 woningen en er worden 120 nieuwe woningen gebouwd. Dit is niet voldoende voor de aanleg van een tram of een bus. De gedeputeerde zegt toe de provincie Gelderland te vragen deze situatie opnieuw te bekijken als er uitbreiding plaatsvindt in de gemeenten Barneveld en Nijkerk, de plaatsen van waaruit Achterveld wordt bediend. Het is

daarnaast ook goed te realiseren dat Achterveld qua ligging lastig kan meeliften met een aantal kernen in de nabijheid met wel veel inwoners, waardoor die bus rendabel wordt.

Mevrouw Hoek geeft aan dat in de brief van Achterveld is genoemd dat er inmiddels 150 woningen zijn gebouwd en dat er nog circa vierhonderd nieuwe woningen in de planning zijn. Mevrouw Hoek pleit ervoor dit mee te nemen in de planvorming nu. Ook geeft de spreker aan dat dit op meerdere plaatsen speelt, omdat er in de provincie duizenden woningen gebouwd moeten worden.

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan dat dit zo'n moment is om te herijken. Verder geeft de gedeputeerde aan dat er op dit moment 1100 woningen zijn en dat vastligt dat er 120 woningen bij komen. Verdere plannen zijn op dit moment nog onzeker.

Mevrouw Hoek heeft een aanvullende vraag over buslijn 120. Toen deze de oude route reed, is er geregistreerd hoeveel reizigers er toen in de bus zaten. Nu rijdt deze lijn om en doet gebieden aan waar naar de mening van de spreker nauwelijks mensen zijn die opstappen. Daarnaast zijn er veel mensen die nu niet meer naar Utrecht kunnen reizen. De vraag is hoeveel minder reizigers er zijn als gevolg van deze omleiding.

Gedeputeerde Schaddelee heeft deze informatie niet, maar over het algemeen is een verdienmodel van een ov-vervoerder de reizigers. Dat betekent dat de route niet dusdanig wordt omgelegd dat er minder reizigers gebruik van maken. Mocht dat wel het geval zijn, zal de ov-vervoerder verzoeken de route te wijzigen. Voor de provincie is niet alleen het aantal reizigers van belang, maar moet de bereikbaarheid ook worden meegewogen en afgestemd met de ov-vervoerder. Mevrouw Hoek zal hierop terugkomen, geeft zij aan.

Mevrouw d'Hondt vraagt de gedeputeerde een tweede pilot van de bushalte in Abcoude te overwegen.

Gedeputeerde Schaddelee zal de bestaande analyse aan de Staten doen toekomen. Aan de situatie zelf is namelijk nauwelijks iets veranderd. De gedeputeerde benadrukt dat op dit moment wordt gekoesterd wat er is en naar kansen gekeken wordt waar groei mogelijk is. Er zijn op dit moment geen grote woningbouwplannen in Abcoude. Wel heeft Abcoude al een NS-station. De conclusie kan zijn dat de bediening op het gebied van ov in die gemeente op orde is, alleen niet vanuit het regionale ov, maar wel vanuit het landelijke ov.

Tweede termijn commissie

De voorzitter constateert dat de meeste fracties geen spreektijd meer hebben, maar omdat dit een belangrijk onderwerp is, krijgen de fracties zonder spreektijd de gelegenheid nog één aanvullende vraag te stellen.

De heer Oude Wesselink geeft aan de gedeputeerde goed gehoord te hebben ten aanzien van de voorgestelde regioraad en de halte-afstandsnormen. GroenLinks beraadt zich samen met andere partijen nog op de toezegging van de gedeputeerde om een helder en goed proces af te kunnen stemmen met hoe gemeenteraden kunnen worden meegenomen.

Mevrouw Koelewijn vindt het jammer dat de vele signalen die zijn gegeven, ook door jonge mensen, niet aangekomen zijn. De PvdA is voornemens zich hier nog steeds voor in te zullen zetten.

De heer De Weerd heeft nog één vraag openstaan ten aanzien van de definitie van een eerlijke prijs en een nadere toelichting hierop.

De heer Breur heeft geen aanvullende vragen. Wel heeft hij interessante bijdragen van andere partijen gehoord en zal contact opnemen met die fracties om te kijken waar kan worden samengewerkt.

De heer Hazeleger kijkt uit naar het moment dat de procedure helder is gemaakt. De spreker hoopt dat dit voor de komende Statenvergadering lukt. Dit is noodzakelijk voor een goede besluitvorming. De SGP kijkt uit naar de initiatieven van het CDA. De kritische inbreng belooft veel goeds. De spreker denkt graag mee met de moties die door de PvdA en GroenLinks zijn aangekondigd. De gedeputeerde heeft aangegeven dat dit het moment is om input vanuit gemeenten in te brengen. De spreker zal binnenkort een aantal van deze losse wensen onder de aandacht brengen.

Mevrouw Hoek dankt voor de beantwoording. 50PLUS betreurt het dat het busvervoer ooit een nutsvoorziening was, maar nu is geworden tot een verdienmodel. Daarmee gaat het voorbij aan het doel waar ooit de bus voor is ingericht. De inwoners van de provincie betalen veel belasting. De spreker is van mening dat daar iets van terug mag komen. Het hoeft niet gratis, maar wel betaalbaar.

Mevrouw Demir heeft nog één vraag openstaan ten aanzien van de kaders: wat wordt verstaan onder 'een eerlijke prijs', maar ook 'excellente uitvoeringskwaliteit'. Dit zijn algemene termen. Welke kaders zijn hier voor ogen? Daarnaast verwees de gedeputeerde naar verschillende onderzoeken die in het najaar ter beschikking komen. Komen de resultaten van die onderzoeken terug in het Programma van Eisen waar de Staten vervolgens ook invloed op uit kunnen oefenen?

Gedeputeerde Schaddelee geeft een reactie op de inbreng in de tweede termijn.

- De eerlijke prijs is verwoord in uitgangspunt 27. Ergens anders wordt ook de eerlijke prijs in relatie tot het eindige budget van de provincie. De provincie wil hiermee de reiziger ervoor behoeden dat die een verdienmodel wordt. Dus geen woekerprijzen over de rug van de reiziger. Aan de andere kant is het wel een vorm van publieke dienstverlening waar een prijs aan mag hangen. Daarin moet een optimum gezocht worden om het voor eenieder zo goed mogelijk betaalbaar te houden.
- 50PLUS noemde het ov in relatie tot een nutsvoorziening. Dat is een politieke keuze. Het Rijk geeft wel 2,3 miljard euro aan accijns terug bij de pomp, maar niet eenzelfde bedrag aan het ov. Op provinciaal niveau kan hier niets aan worden veranderd.
- In reactie op DENK geeft de gedeputeerde aan dat de term excellente uitvoering verderop in de nota getracht is vorm te geven via de indicatoren. Dit wordt vervolgens doorvertaald in het Programma van Eisen en daar wordt een puntenbeoordeling aan gehangen, zoals eerder al is genoemd. Wettelijk gezien wordt het Programma van Eisen vastgesteld door GS. De Staten krijgen de gelegenheid om via moties input te geven op het Programma van Eisen.

De heer Hazeleger vraagt hoe de procedure eruit ziet als de Staten het Programma van Eisen niet vast kan stellen, maar wel moties in kan dienen. Is dit een wensen en bedenkingenprocedure?

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan dat dat niet het geval is. Het Programma van Eisen gaat niet via een statenvoorstel naar de Staten. Het programma wordt ter kennisname aangeboden. Hierna hebben de Staten de gelegenheid hun mening te geven door middel van moties. Deze werkwijze wordt ook meegenomen in de architectuur van deze procedure. De heer Hazeleger geeft aan dat er in de commissie geen mogelijkheid is om moties in te dienen. Dat betekent dat er wel een bespreekstuk nodig is die in Provinciale Staten besproken kan worden.

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan dat hier in samenspraak met de griffie een oplossing voor wordt gevonden. Er zit ook een planning onder dit proces en de gedeputeerde wil ervoor waken dat hier vertraging in ontstaat. Tegelijkertijd hecht de gedeputeerde er wel belang aan dat hierdoor de Staten niet worden beperkt in haar recht om hierover haar mening te geven.

Mevrouw Demir vraagt of het mogelijk is voor de volgende Statenvergadering informatie te krijgen over het te volgen proces, net als over de overige processen. DENK heeft er namelijk ook behoefte aan op dit stuk amendementen in te dienen om de kaders concreter te formuleren. De definitie van de gedeputeerde over de eerlijke prijs is nog niet concreet genoeg.

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan dat in lijn met de eerdere toezegging de Staten een voorstel krijgen over de inrichting van het proces en op welk moment en voor welk onderdeel de Staten een rol kunnen spelen. Dit geldt ook voor de vaststelling de komende jaren van het jaarlijkse vervoerplan.

De voorzitter constateert dat het agendapunt voldoende is besproken. De voorzitter dankt de commissieleden voor hun bijdrage. Het statenvoorstel Nota van Uitgangspunten ov-netwerkperspectief Nota van Beantwoording (2022MM77) komt met een normaal debat terug in de Statenvergadering.

Sluiting

33. Sluiting

Niets meer aan de orde zijnde, sluit de voorzitter de vergadering om 23.16 uur.