

VERSLAG van de openbare vergadering van de Statencommissie Milieu & Mobiliteit van 14 september 2022

Voorzitter:

Mevrouw J. van Gilse

Aanwezig:

Dhr. A.J. Schaddelee (gedeputeerde), dhr. R.C.L. Strijk (gedeputeerde),
Mw. G. Bikker (CDA), dhr. J. Breur (SP), dhr. B. van den Dikkenberg (SGP), dhr. B. de Jager (VVD), dhr. E. Kamp (D66),
dhr. A. Koerts (ChristenUnie), dhr. G. Mulder (PvdA), dhr. D. Oude Wesselink (GroenLinks), dhr. P. Overkleeft (D66),
dhr. R. van Reenen (50PLUS), mw. M. Stegenga (CDA), dhr. H. Wolting (ChristenUnie).

Van ambtelijke zijde aanwezig:

Mw. B.F. Ferwerda (commissiegriffier), mw. A. Smakman (Notuleerservice Nederland).

1. Heropening

De voorzitter heropent de openbare vergadering om 20.16 uur. Deze vergadering is het vervolg op het overleg van de commissie M&M van 7 september 2022. De voorzitter heet de aanwezigen welkom.

Wijziging van de agenda:

- Agendapunt 14 wordt van de agenda afgevoerd.

De agenda is aldus vastgesteld.

2. [Statenvoorstel Principebesluit inrichten provinciale beheerorganisatie Trambedrijf \(PS2022MM39\)](#)

De voorzitter geeft aan dat dit statenvoorstel een principebesluit is. Provinciale Staten zullen eind 2023 een definitief besluit hierover nemen.

Eerste termijn commissie

De heer Van Reenen is het namens de fractie van 50PLUS enerzijds eens met de zorgen die in de brief van de Ondernemingsraad zijn geuit. Tegelijkertijd mist de fractie de overwegingen in het statenvoorstel waarom het trambedrijf niet wordt overgedragen aan een organisatie die de kennis, kunde en ervaring heeft op dit vlak; de optie is overigens wel meegenomen in het onderzoek. Kan de gedeputeerde dit toelichten?

De heer Van den Dikkenberg dankt de gedeputeerde voor het statenvoorstel en het gevoerde proces. In eerdere presentaties zijn de overwegingen duidelijk toegelicht. De SGP is van mening dat het voorgestelde model passend is. Tegelijkertijd ziet de SGP ook aandachtspunten en hieraan gelieerde risico's:

- De Staten komen verder op afstand te staan. In principe is dit wenselijk. De cruciale factor wordt straks de bestuurskracht van de gedeputeerde, die uiteindelijk met het trambedrijf de zaken die al dan niet goed gaan, moet bespreken. De vraag is hoe de kwaliteit van die schakel goed geborgd kan worden. Daar moeten de nodige voorzieningen voor worden getroffen. Daarnaast horen daar de juiste vaardigheden bij.
- De SGP is er voorstander van dat de externe klankbordgroep bij het implementatietraject betrokken blijft. Daar is nu niet in voorzien. Deze klankbordgroep kan toegevoegde waarde – de mensen hebben ervaring op dit vlak, ook in de samenwerking met de provincie – leveren tijdens de implementatiefase, omdat dit een fase is waar zaken vaak fout gaan.
- De Ondernemingsraad heeft met haar brief een helder signaal afgegeven. De SGP herkent deels de zorgen. Is het mogelijk de besluitvorming uit te stellen of is het juist ook goed om nog die extra gevraagde onderzoeken te doen?

De heer Breur heeft de volgende vragen en opmerkingen:

- Resultaten van het onderbrengen van het trambedrijf in een aparte juridische entiteit zijn dat enerzijds het trambedrijf verder af komt te staan van Provinciale Staten, maar dat de bestuurskracht van de gedeputeerde wordt vergroot en er minder versnippering zal zijn.

- De SP/Socialisten Utrecht nemen de inhoud van de brief van de Ondernemingsraad volledig serieus. De fractie vraagt de gedeputeerde hierop te reflecteren.
- Beslippunt 1.e mag aangescherpt worden, zodat de bezwaren van de Ondernemingsraad een goede plek in het voorstel krijgen. Het gevaar bestaat namelijk dat de besluitvorming te veel versnipperd en er daardoor nooit een echte keuze wordt gemaakt.

De heer Wolting geeft aan dat het goed is de problematiek vanuit verschillende hoeken te bekijken. Dit is ook te lezen in de stukken. Enerzijds is het niet nodig een aparte juridische entiteit te maken om de doelstellingen te kunnen halen. De organisatie kan op een dusdanige manier ingericht worden, dat het lijkt alsof het trambedrijf een aparte entiteit is. De kerntaken en verantwoordelijkheden zijn versnipperd, maar dit is het gevolg van keuzes die in het verleden zijn gemaakt. Natuurlijk kan er veel worden veranderd binnen de bestaande juridische entiteiten, maar de praktijk leert dat een aparte juridische entiteit kan helpen om een duidelijke scheiding te maken met een meer toegespitste verantwoordelijkheid, aldus de ChristenUnie.

Dat het niet eenvoudig is om te plannen en afspraken te maken, was te zien bij de overgang van de BRU – een gemeenschappelijke regeling met burgemeesters en wethouders – naar de provincie, waarbij niet alle plannen tot uitvoering zijn gekomen.

Het is goed dat veel is onderzocht en dat er nu een principebesluit wordt genomen. Er zijn risico's die nog niet zijn uitgesloten. Mogelijk dat een verkoop aan ProRail belastingtechnisch minder interessant is. De ChristenUnie ondersteunt het statenvoorstel om de plannen verder uit te werken.

De heer Mulder geeft aan dat de PvdA nog geen definitief standpunt heeft ingenomen ten aanzien van dit statenvoorstel. De fractie heeft kennisgenomen van de zorgen van de Ondernemingsraad en het pleidooi nog geen principebesluit te nemen. De PvdA heeft de volgende vragen:

- Wat is de kern van het probleem waarvoor dit principebesluit een oplossing gaat bieden?
- Wie is binnen GS op dit moment systeemverantwoordelijke voor het trambedrijf? Hoe komt het dat de Ondernemingsraad twijfel heeft bij deze duidelijkheid over de eindverantwoordelijkheid?
- De arbeidsvoorwaardelijke aspecten voor de medewerkers – een van de zorgen van de Ondernemingsraad – zijn ook op te lossen in afspraken en garanties, zo heeft de PvdA onderzocht. Gaat de gedeputeerde dat ook doen?
- Gaat de gedeputeerde bij afzondering in een besloten vennootschap de politieke aansturing goed borgen? Kan hij enige contouren daarvan op dit moment schetsen?
- Is de gedeputeerde van mening dat de gemeente Utrecht en wellicht ook de gemeenten Nieuwegein en IJsselstein bij het voorstel voldoende in positie worden gebracht om hun verantwoordelijkheid op het gebied van openbaar vervoer en het trambedrijf waar te kunnen maken?
- Gelet op alle problemen met de huidige concessiehouders voor het busvervoer, arbeidsvoorwaarden van de buschauffeurs, twijfel over de inzet om aan de concessie voorwaarden te voldoen, acht de PvdA het verstandig om in geval van een afzondering van het trambedrijf in een besloten vennootschap ook tevens de mogelijkheid te scheppen voor een breder provinciaal vervoerbedrijf, inclusief dus het busvervoer; ook om met dit alternatief de onderhandelingspositie voor de nieuwe concessieverlening verder te versterken. Kan de gedeputeerde hierop reflecteren?

De heer Overkleef dankt voor de manier waarop Provinciale Staten zijn meegenomen in dit proces. D66 onderschrijft de uitkomsten van het onderzoek. De gekozen variant lijkt toekomstgericht en goed aan te sluiten bij het trambedrijf zoals dat er nu uit ziet.

Mevrouw Bikker geeft aan dat dit principebesluit de start is van een groter traject voor het op afstand plaatsen van het trambedrijf; GS heeft beslissingsbevoegdheid in deze. Het CDA is van mening dat dit een verstandige stap is. De fractie heeft de volgende vragen:

- Van de op te richten besloten vennootschap kan de provincie Utrecht 100% aandeelhouder zijn, maar ook grote gemeenten kunnen een vorm van aandeelhouderschap hebben. Is dit in de gedachtevorming meegenomen? Kan de gedeputeerde hierop reflecteren?

- Is het niet verstandig de weg open te houden naar meer modaliteiten en daarmee deze beheerorganisatie meer toekomstbestendig te maken? De ontwikkelingen kunnen heel snel gaan, zo werd ook duidelijk tijdens het werkbezoek aan Berlijn. Het is van belang dat er een goede communicatie en aansturing is ten aanzien van al die verschillende ov-modaliteiten. Dat pleit voor zo'n inrichting.
- Het CDA heeft technische vragen gesteld over onder andere de governance en aansturing. De governance is heel belangrijk. Een goed voorbeeld is de betrokkenheid bij Vitens: de provincie als aandeelhouder. De inrichting van de governance is ook zeer relevant voor de rol van PS. Het CDA pleit ervoor dat PS tijdig wordt betrokken en geïnformeerd. Kan de gedeputeerde ook hierop reflecteren?

De heer De Jager complimenteert met de zorgvuldigheid waarop de voorgaande processtappen zijn doorlopen. In beginsel kan de VVD zich vinden in het statenvoorstel. De VVD herkent zich in het waarom, de grotere focus op kerntaken, respectievelijk specialisatie in relatie tot de operationele bedrijfsvoering, en in het verlengde daarvan ook het creëren van meer samenhang.

De VVD heeft vragen, zorgpunten, over de toekomstige financiële transparantie. Wanneer het trambedrijf op afstand geplaatst wordt en de provincie een 100% aandeelhouderschap behoudt, betekent dit niet dat de financiële resultaten terugkomen in de administratie en verantwoording van de provincie op dat punt. Hoe houden de Staten in de toekomst zicht op wat er precies gebeurt met het geld van de inwoners van de provincie? Het is denkbaar dat er toch, ondanks eventuele negatieve resultaten van het trambedrijf, ruimte blijft bestaan in de financiële ratio's om financiële middelen ten behoeve van andere zaken in te zetten, ondanks het feit dat dat trambedrijf misschien zwaar verlies draait. In hoeverre krijgen de Staten hier inzicht in? In hoeverre kunnen de Staten daar aanvullend op sturen en daar wel of geen verantwoordelijkheid in nemen?

De heer Oude Wesselink complimenteert met de goede informatiesessies die hebben plaatsgevonden. Deze zorgen voor een goede voorbereiding voor dit principebesluit en GroenLinks denkt dat er met dit principebesluit een meer effectieve organisatie komt voor het beheer en onderhoud van het tramareaal en dat het daarom een goed idee is om een apart trambedrijf in te richten. Wel baart de brief van de Ondernemingsraad de fractie zorgen. GroenLinks sluit zich aan bij de eerder gestelde vragen hierover. GroenLinks staat positief tegenover dit principebesluit.

Gedeputeerde Schaddelee krijgt de gelegenheid te reageren op de inbreng vanuit de commissie in de eerste termijn.

De gedeputeerde onderstreept de complimenten over de wijze waarom de betrokkenen op het goede kennisniveau zijn gebracht. Dit is een zorgvuldig en uitgebreid proces geweest.

De gedeputeerde start met de beantwoording van de 'why': welk probleem wordt hiermee opgelost? Dit is ook verwoord in het statenvoorstel. De gedeputeerde pakt terug naar het verleden. Als voorbeeld noemt de gedeputeerde de Uithoflijn waar het een en ander heeft gespeeld. 50PLUS deed de suggestie het trambedrijf over te doen aan een bedrijf met kennis van zaken, maar er is veel kennis in huis op het gebied van lightrail en het beheer van een trambedrijf, zo blijkt uit het onderzoek rond de Uithoflijn, maar ook uit recent onderzoek voor dit principebesluit. Dit is beschreven in het onderzoeksrapport. Daarnaast blijkt uit de analyse dat er sprake is van versnippering. De aanleg of vernieuwing van het tramsysteem vraagt om andere competenties dan het dagelijks beheer en onderhoud, en ook zijn er weer andere competenties nodig voor het maken van beleid om het trambedrijf beter te maken voor haar reizigers. Daarom is dit een goed moment, zo in een rustige fase tussen verschillende grote projecten in, om goed na te denken over hoe het trambedrijf toekomstbestendig georganiseerd kan worden. GS is van mening dat met de keuze voor variant B die versnippering goed gebundeld kan worden en dit de organisatie voldoende kracht geeft om de komende jaren het goede te doen. Daarnaast is een verkoop aan een andere partij fiscaal ingewikkeld. Wel, en dat is ook een van de overwegingen, kan bijvoorbeeld het beheer en onderhoud van bijvoorbeeld de voertuigen worden overgedaan aan een vervoerder.

Dit statenvoorstel is een principebesluit. Dat betekent dat andere routes nog openblijven, mocht blijken dat een ander alternatief dan de huidige keuze meer passend is.

De vraag van de SGP inzake de externe klankbordgroep onderstreept de toegevoegde waarde die zij hebben gehad. De gedeputeerde ziet de vraag dan ook als een oproep om te kijken hoe bij de implementatie gebruik gemaakt kan worden van de kennis van de klankbordgroep. De samenstelling van de groep zal ook afhankelijk zijn van de gevraagde expertise tijdens de implementatiefase.

Meerdere fracties hebben vragen gesteld over de bestuurskracht richting het trambedrijf. De provincie heeft inmiddels ervaring met op afstand gezette publieke organisaties die voor de provincie taken uitvoeren. In de Nota Verbonden Partijen is een goede rolverdeling afgesproken. Het ligt ook in de rede van deze nota dat de portefeuillehouders Financiën en Mobiliteit voor de aansturing op een goede manier in positie worden gebracht. Daar zijn verschillende modellen voor. Dit zal nog worden uitgewerkt.

De gedeputeerde is zelf systeemverantwoordelijke, omdat het een ov-verantwoordelijkheid is.

Er zijn verschillende vragen gesteld over het al dan niet betrekken van (grote) gemeenten, ook voor wat betreft een eventueel aandeelhouderschap. Dit is een van de alternatieven waar ook in de toekomst nog invulling aan gegeven kan worden. In het verleden is al gediscussieerd in hoeverre kleine gemeenten aangehaakt blijven als primair de focus op grotere gemeenten ligt. De provincie is op basis van de Wet personenvervoer verantwoordelijk voor het ov. Dat betekent dat het niet mogelijk is gemeenten die buiten het BRU-gebied liggen meer in positie te brengen; met oude BRU-gemeenten is dat wellicht wel mogelijk. De gedeputeerde is echter van mening dat dat laatste niet wenselijk is, omdat daarmee andere gemeenten worden uitgesloten. Daarnaast, vanuit de ov-verantwoordelijkheid heeft de provincie te maken met gemeenten als wegbeheerder. Dat betekent verschillende contactmomenten en vormen van samenwerking met gemeenten. Daarnaast wordt er met gemeenten intensief en constructief samengewerkt op bijvoorbeeld de jaarlijkse vervoerplannen rond het ov. Deze vormen van samenwerking zijn goed inpasbaar in de nieuwe situatie. De gedeputeerde benadrukt het belang om de posities die er nu zijn te onderstrepen en daar op een goede manier op samen te werken.

De heer Mulder vraagt of de gedeputeerde verwacht dat dit samenwerkingsmodel voldoet, ook wanneer het spannend wordt met de gemeente Utrecht.

Gedeputeerde Schaddelee spreekt zijn vertrouwen daarin uit. Het gevoel is dat de goede sfeer tijdens het werkbezoek aan Berlijn laat zien dat de onderlinge verstandhouding goed is. De gemeente Utrecht maakte ook deel uit van de externe klankbordgroep die betrokken is geweest bij dit onderzoek. In die zin zijn alle overwegingen van de gemeenten Utrecht goed meegenomen. De ov-alliantie met de gemeente Utrecht is ook een antwoord op de vraag hoe de gemeente zich verhoudt tot alle provinciale ov-opgaven. Ook op bestuurlijk niveau wordt hier regelmatig over gesproken, maar ook op parlementair niveau weten de partijen elkaar goed te vinden.

De gedeputeerde vervolgt met de beantwoording. In het verleden is onderzoek gedaan naar het toevoegen van andere ov-modaliteiten, met name de bus. Dit is in een van de werksessies uitgebreid aan de orde gekomen. De conclusie was dat dit niet wenselijk is. De ervaring in Amsterdam bijvoorbeeld leert dat het allerlei andere ingewikkelde vraagstukken oplevert. Daarnaast vraagt de aanbesteding van de nieuwe concessie het komende jaar de volle aandacht. Het is daarmee niet realistisch om dan, naast het trambedrijf, ook een busbedrijf toe te voegen. Tegelijkertijd, als de concessie eenmaal weer loopt, is deze vraag voor een aantal jaar niet aan de orde. Dat neemt niet weg dat over tien jaar op basis van hoe het trambedrijf zich ontwikkelt dit onderwerp weer in beeld komt. Daarnaast geeft de gedeputeerde aan dat het goed is na de verkiezingen weer een werksessie te beleggen om deze keuze nog eens te doorleven.

Gedeputeerde Strijk krijgt de gelegenheid te reageren op de inbreng vanuit de commissie in de eerste termijn.

Verschiedende fracties hebben vragen gesteld over de brief van de Ondernemingsraad en hoe GS deze duidt. De provinciesecretaris heeft deze brief direct gedeeld met de Staten, omdat de inhoud van belang is als de OR dit signaal afgeeft. De voorgenomen wijziging is een wezenlijke, ook voor veel medewerkers bij de provincie. GS kan zich de zorgen van de OR voorstellen. Deze zorgen moeten serieus worden genomen in de verdere uitwerking. GS wil dit samen met de OR doen. Mocht er vanuit de Staten behoefte zijn dit expliciet in de stukken op te nemen, kan dit middels het indienen van een amendement.

Omdat het komende jaar veel zaken zullen worden uitgewerkt – dit kost veel tijd – op het gebied van procedures, reglementen en fiscale zaken, is het nodig dat er een principebesluit wordt genomen of dit de gewenste weg is of niet. In het statenvoorstel worden risico's benoemt. Het is belangrijk deze te onderzoeken voordat er een definitief besluit wordt genomen. De verwachting is niet dat op basis van die uitkomsten het proces gestopt zal worden, omdat er een gedegen vooronderzoek heeft plaatsgevonden. GS hecht aan dit principebesluit, maar de gedeputeerde benadrukt dat de zorgen

van de Ondernemingsraad heel serieus worden genomen. GS heeft overigens niet de intentie de arbeidsrechtelijke positie te veranderen. Dat staat ook in de stukken.

De brief van de Ondernemingsraad heeft de heer Van den Dikkenberg bevreemd, omdat is het statenvoorstel staat dat de OR zowel informeel als formeel betrokken was in het proces. Was het de gedeputeerde bekend dat dit standpunt van de Ondernemingsraad eraan kwam? Zo ja, waarom is dit niet in het statenvoorstel opgenomen?

Gedeputeerde Strijk geeft aan dat de algemeen directeur regelmatig met de Ondernemingsraad over dit onderwerp heeft gesproken. Dat is steeds in goed overleg gegaan. De gedeputeerde ziet deze brief als een uiting van zorg, waar de Ondernemingsraad reflecteert op het gegeven dat medewerkers dit een spannende ontwikkeling vinden. De gedeputeerde snapt dat dit leeft. De gedeputeerde was verrast dat deze brief in dit stadium is geschreven. Omdat GS van mening is dat deze brief onderdeel moet zijn van de beraadslagingen zijn Provinciale Staten hier direct over geïnformeerd. Desondanks is GS van mening dat dit een goede richting is. De gedeputeerde zegt toe de geuite zorgen goed te adresseren en te borgen in het implementatietraject.

Ten aanzien van de governance geeft de gedeputeerde aan dat de structuur meerdere aandeelhouders mogelijk maakt. Ergo, de hoofdrichting is een moedermaatschappij met twee dochterondernemingen, waarin het materieel en de harde infrastructuur die onlosmakelijk aan de grond is verbonden, worden opgenomen. Het is namelijk mogelijk dat er in de toekomst nog een verschuiving tussen de vennootschappen zal plaatsvinden. Het CDA maakte de vergelijking met Vitens. Daarvan geeft de gedeputeerde aan dat de provincie daar nog geen 5% van de aandelen bezit; in het geval van het trambedrijf heeft de provincie 100% van de aandelen.

De VVD stelde vragen ten aanzien van de financiële transparantie. De gedeputeerde geeft aan dat GS jaarlijks over alle verbonden partijen rapporteert. Het trambedrijf zal in die paragraaf worden opgenomen. Er wordt gerapporteerd over de resultaten van zo'n vennootschap. Dat resultaat komt ook tot uiting in de balans; deelnemingen zijn aan de debetzijde opgenomen. Ook zal er in de tussentijdse P&C-stukken over worden gerapporteerd: los van dat de provincie eigenaar is, loopt er ook een contract op onderhoud en beheer in de vorm van een concessie.

Aanvullend geeft de gedeputeerde aan dat het trambedrijf 60% van het balanstotaal zal zijn. Dat betekent dat dit daardoor andere belangrijke ontwikkelingen in de weg kan zitten. Dat betekent dat de rapportage meer transparant zal worden op het moment dit een financieel vast actief is en geen materieel vast actief meer.

De heer De Jager vraagt, de uitleg van de gedeputeerde aangehoord hebbende, of de resultaten van het trambedrijf consolideren met de resultaten van de provincie. Wat is de waarde van het financieel inzicht in de resultaten van het trambedrijf? Hoe werkt dit door op eventuele financiële ratio's in de ruimte die de provincie aanvullend wel of niet krijgt ten aanzien van andere belangrijke ontwikkelingen?

Gedeputeerde Strijk geeft aan dat dit daar allemaal invloed op kan hebben. Als het materieel vast actief naar een vennootschap wordt overgeheveld, dan financiert de provincie 100% van die besloten vennootschap via aandelen. Dan komt er een waarde aan de debetzijde van de balans die net zo groot is en die de waarde van de deelneming is. Het kan ook dat op enig moment een deel van dat vermogen in de vennootschap met vreemd vermogen wordt gefinancierd. Dan is de waarde van de deelneming kleiner. Zijn de resultaten in die besloten vennootschap positief, worden de aandelen gewaardeerd op de verkrijgingsprijs. Maar als er verlies wordt gemaakt in de vennootschap, dan bepalen de regels dat de waarde van de aandelen dalen. Dit is een balanspost. Daarnaast rapporteert de provincie over de positieve en negatieve resultaten van verbonden partijen waar de provincie in deelneemt. Mogelijk zal bij de verdere uitwerkingen worden voorgesteld om een bepaalde mate van reservering te treffen voor eventuele waardeverminderingen. De provincie is eigenaar. Daarnaast doet die vennootschap iets wat de provincie maatschappelijk heel belangrijk vindt. Dat betekent dat de provincie zich altijd verbonden blijft voelen met wat er in de vennootschap gebeurt en dat uit zich op de balans. Dit doordenken en inzichtelijk maken is onderdeel van het implementatieproces.

De heer Wolting vraagt of de provincie ook moet consolideren als de provincie 50% plus één aandeel bezit.

Gedeputeerde Strijk zal deze vraag technisch beantwoorden.

Tweede termijn commissie

Mevrouw Bikker vraagt naar aanleiding van de beantwoording of de gedeputeerde of het in de toekomst als daar aanleiding toe is voor meerdere modaliteiten, zoals bijvoorbeeld een conglomeraat voor elektrische, zelfsturende bussen, vennootschappen op te richten; of bedoelde de gedeputeerde iets anders? Het CDA heeft ervoor gepleit meerdere modaliteiten toe te kunnen voegen.

Mevrouw Bikker heeft deels antwoord gekregen op haar vraag over de governance. Maar de vraag was ook of PS in dit traject betrokken en geïnformeerd wordt over de governance en aansturing en hoe dit geregeld wordt.

De heer Mulder heeft begrepen dat er, mede vanwege de voorbereidende sessies, binnen Provinciale Staten een breed draagvlak voor dit voorstel is. De heer Mulder heeft eerder trajecten meegemaakt waarbij overheidsdiensten op afstand van de overheid werden geplaatst. Dit had tot gevolg dat het ondernemerschap van de direct verantwoordelijke werd aangewakkerd. De spreker pleit ervoor dat dit risico vanuit de politieke aansturing onderkent wordt.

De PvdA is er voorstander van ten aanzien van de arbeidsvoorwaarden een apart punt op te nemen in het statenvoorstel. Hier kan worden aangegeven dat het niet het doel is de arbeidsvoorwaarden te wijzigen.

Tot slot geeft de spreker aan er voorstander van te zijn de mogelijkheid te hebben om, als de mogelijkheid tot uitbreiding van modaliteiten zich voordat, eerder de onderhandelingen daarvoor te starten en dit ook mee te nemen in de stukken.

De heer De Jager heeft nog twee aanvullende vragen. Is het denkbaar dat de resultaten van het trambedrijf effect hebben op de solvabiliteitsratio van de provincie? Is het denkbaar dat in het mogelijk vervolgproces richting het implementatieplan en het daaropvolgende ontwerpbesluit een tussenfase is waarin formeel in de commissie of anderszins de status wordt geagendeerd?

Gedeputeerde Schaddelee krijgt de gelegenheid te reageren op de inbreng vanuit de commissie in tweede termijn.

In antwoord op de vragen van het CDA geeft de gedeputeerde aan dat op het moment dat een wijziging beter is voor de reiziger, voor de aansturing en voor de robuustheid van de organisatie, dan staat de gedeputeerde ervoor open om dingen onder te brengen in de vennootschap. Maar dat is niet wat nu de gedachte is. Dat betekent dat de vraag situationeel benaderd moet worden.

Gedeputeerde Strijk krijgt de gelegenheid te reageren op de inbreng vanuit de commissie in tweede termijn.

Gedeputeerde Strijk geeft aan dat het mogelijk is meerdere aandeelhouders in een besloten vennootschap onder te brengen, maar dat dit niet de huidige denkrichting is. Het is ook mogelijk een derde vennootschap aan de holding toe te voegen, maar ook dit is niet wat nu voorligt.

Het uitgewerkte implementatieplan komt terug bij de Staten. De plannen over de governance en de aansturing maken daar onderdeel van uit.

De resultaten van het trambedrijf hebben invloed op de solvabiliteitsratio. Als het actief, wat nu op de balans staat, naar een vennootschap gaat en daar een deel zou worden gefinancierd met vreemd vermogen, neemt bij de provincie de solvabiliteit toe: het eigen vermogen ten opzichte van het totaal vermogen neemt dan toe. Als in de toekomst de vennootschap verlies maakt en bij de provincie leidt tot waardevermindering van het aandeel, dan wordt dat bedrag in mindering gebracht van de saldireserve. Ook dit heeft effect de solvabiliteitsratio. In dat geval is het vervolgens goed te analyseren of het verlies incidenteel of structureel is. In dat laatste geval vraagt dat ook om een structurele oplossing. De gedeputeerde is van mening dat uiteindelijk de effecten voor de solvabiliteit, als het going concern is, beperkt zullen zijn. Maar de ontvlechting heeft, zoals de gedeputeerde eerder al aangaf, materiële effecten op de provinciale balans.

Zoals ook in het statenvoorstel wordt genoemd, zal GS in het najaar van 2023 een besluit voorleggen om tot oprichting van de vennootschappen te komen. Daarbij zal ook antwoord gegeven worden op de vragen die er zijn. Na de verkiezingen zal de gedeputeerde de Staten een update geven.

De voorzitter constateert dat het agendapunt voldoende is besproken. Het statenvoorstel komt met een klein debat terug op de agenda voor de eerstvolgende Statenvergadering van 21 september 2022.

3. [Statenbrief Beleidsuitwerking Nota P+R \(PS2022MM53\)](#)

Dit betreft een statenbrief, maar wordt vanwege de werkwijze rondom de programma's en projectbesluiten ter bespreking aan de Staten voorgelegd.

De heer [De Jager](#) geeft namens de VVD te hebben geconstateerd dat de provincie naast het knooppuntenbeleid een P+R-beleid verbijzonderd. Dit juicht de fractie toe. Toch geeft het college aan met name te blijven focussen op een schaa sprong ov. Daarmee wordt de cruciale functie van een P+R, namelijk ook te kijken of automobilisten over kunnen stappen op het ov-systeem, in samenhang onderschat. De VVD vindt dan ook dat het college ten onrechte zichzelf nu een beperkende rol aanmeet. Tijdens het werkbezoek in Berlijn bleek dat zo'n P+R-beleid samen met knooppunten toch wel heel erg essentieel is voor het totale mobiliteitssysteem. De VVD spreekt haar teleurstelling uit dat de provincie niet meer regie wil pakken en slechts alleen wil faciliteren. In die zin begrijpt de VVD de teleurstelling van de gemeente Utrecht. Dit punt kan wat de VVD betreft terugkomen tijdens de BO-MIRT-gesprekken.

Mevrouw [Bikker](#) vraagt of op een eerder moment onderzocht kan worden of Meerkerk, naast Vianen, als regionale P+R benoemd kan worden.

De heer [Van den Dikkenberg](#) vraagt wat het CDA voor ogen heeft met Meerkerk?

Mevrouw [Bikker](#) geeft aan dat het nu als een lokale hub, een aansluiting van de inwoners op de regionale modaliteit, wordt gezien. Vanwege de opstoppingen op de A27 vindt het CDA het belangrijk dat van en naar het zuiden die verbinding ook als ov-alternatief kan gaan dienen voor alle auto's die nu voor opstoppingen zorgen. Dit kan worden opgelost door daar een regionale hub van te maken.

De heer [Kamp](#) is op zoek naar wat er precies van de statenleden wordt gevraagd. De beleidsuitwerking is inmiddels vastgesteld. GS is daartoe bevoegd, zo staat in de statenbrief.

Aanvullend heeft de heer Kamp vragen c.q. opmerkingen:

- De spreker sluit zich aan bij wat de VVD zei over de stad Utrecht. De heer Kamp vindt het mooi als steden meer ambitie hebben dan de provincie.
- Wat kan de politiek extra doen? Hangt dit samen met alleen maar geld?
- GS spreekt met name over cofinanciering. Hoe wordt voorkomen dat er sprake is van een soort willekeur? Klopt het daar nog geen gelden voor zijn gereserveerd?

De heer [Mulder](#) geeft namens de PvdA aan zich te kunnen vinden in de beleidsuitwerking en ook de terughoudendheid van de provincie bij cofinanciering. De spreker sluit aan bij de vraag van de heer Kamp over de rol van Provinciale Staten bij deze statenbrief. Tot slot pleit de spreker ervoor de P+R-voorziening in een soort formule aan te bieden, zodat gebruikers weten wat ze kunnen verwachten.

De heer [Koerts](#) heeft namens de ChristenUnie de volgende vragen:

- In de statenbrief wordt de focus op drie stedelijke kerngebieden binnen de provincie gelegd. Betekent dit dat ook de meeste aandacht uitgaat naar de P+R-locaties in die drie kerngebieden? Of os het beleid juist meer gericht op hoogwaardige P+R-locaties zo dicht mogelijk bij het vertrek van de reiziger? Sommige stakeholders waren namelijk teleurgesteld dat er in de beleidsuitwerking geen uitspraak wordt gedaan over concrete locaties.
- Voor een succesvolle mobiliteitstransitie is het belangrijk om zo dicht mogelijk bij het vertrekpunt van de reiziger een overstap naar het ov mogelijk te maken. Dit vraagt een focus op het vertrekpunt in plaats van P+R-locaties op of dicht bij de genoemde kerngebieden. De ChristenUnie vraagt de gedeputeerde hierop te reflecteren.

De heer [Breur](#) sluit in grote lijnen aan bij de tweede vraag van de ChristenUnie. De spreker memoreert een bijeenkomst met Wolfgang Spier, waar werd aangegeven dat P+R-locaties voor de knelpunten geplaatst moeten worden, zodat mensen niet in de file hoeven te staan voordat zij overstappen op het ov.

De heer [Van den Dikkenberg](#) geeft aan dat op pagina 28 te lezen is dat het spoorwegennet de ruggengraat van het ov-systeem van de provincie is. Het bijgevoegde kaartje laat de lacunes zien die door bussen voor het dagelijks vervoer

niet efficiënt zijn ingericht. P+R-voorzieningen zijn juist daar bijzonder effectief. Kijkend dus naar de doelen van mobiliteitsverandering zijn de gemaakte keuzes de juiste. Het is ook goed dat er keuzes zijn gemaakt.

Op pagina 59 staat dat het toevoegen van een deelmobiliteit waarde kan toevoegen. De vraag is of de provincie daar niet meer haar ambitie moet laten zien en daar een standaard neerzet om juist die P+R-voorzieningen ook echt mobiliteitshubs te maken. De provincie kan daar haar eigen vorm in kiezen. Zeker met de Utrechtse Heuvelrug kan een goede elektrische fietsopslag en deelmobiliteit helpen om dat uit te breiden. De heer Van den Dikkenberg pleit ervoor dit onderwerp te agenderen.

Gedeputeerde [Schaddelee](#) krijgt de gelegenheid te reageren op de inbreng vanuit de commissie.

De gedeputeerde geeft aan dat de reis naar Berlijn mooie ideeën heeft opgeleverd en bestaande ideeën verse energie heeft gegeven. Dit raakt aan de kernvraag van D66, maar ook vragen of het beleid niet te voorzichtig is ingestoken en welke rol financiën hierin spelen. De gedeputeerde zou het liefst meer doen rond knooppunten en rond P+R's. Dit heeft in de mobiliteitstransitie een belangrijke rol. Het moet een samenhangend systeem zijn, waarbij de provincie misschien nog een inhaalslag te maken heeft wat betreft knooppunten en P+R's. De reden waarom dit niet met zoveel woorden in de statenbrief staat, is omdat dit in potentie zo groot kan worden dat de provincie dit niet meer kan betalen. Dit is een ingewikkelde: overheden zien dit wel als een oplossing, maar hebben daar op dit moment niet veel geld voor beschikbaar. Tegelijkertijd ondersteunt het de gedeputeerde in de gesprekken met het Rijk als dit statenvoorstel, en het belang wat hierin wordt verwoord, wordt vastgesteld.

De heer [Kamp](#) memoreert dat de gedeputeerde het woord statenvoorstel in de mond neemt, maar dit is een statenbrief waar Provinciale Staten geen besluit over neemt. De heer Kamp kan zich vinden in het antwoord van de gedeputeerde, maar komt terug op zijn eerdere vraag wat de toegevoegde waarde is van de behandeling van deze statenbrief.

Gedeputeerde [Schaddelee](#) geeft aan dat de P+R-visie een bevoegdheid van GS is, maar tegelijkertijd veel waarde hecht aan de mening van de Staten en ook of Provinciale Staten de beleidslijn kan ondersteunen. In dit kader noemt de gedeputeerde de multimodale knooppunten en deelmobiliteit, onderwerpen die door commissieleden zijn benoemd.

In antwoord op de vraag van het CDA geeft de gedeputeerde aan dat Meerkerk zich aan het ontwikkelen is naar een regionale hub. Het is ook een BRT-halte in de nieuwe plannen voor Brede, Gorinchem en Utrecht. De ov-studie en de afspraken met het Rijk zijn gedeeld met Provinciale Staten. Dit sluit ook aan bij wat de ChristenUnie en de SP aangaven over de aansluiting met het vertrekpunt van de reiziger.

De PvdA pleitte voor een duidelijke formule. Dit neemt de gedeputeerde mee.

De [voorzitter](#) constateert dat het agendapunt voldoende is besproken.

[4. Memo beperkte zomervakantiedienstregeling en mogelijke beperkte dienstregeling per september \(PS2022MM40\)](#)

Dit punt is van de agenda afgevoerd.

[5. Statenbrief Voortgang alternatief voor Tracébesluit Ring Utrecht \(PS2022MM54\)](#)

Dit agendapunt is opgewarderd door de fractie van D66.

De heer Kamp geeft aan dat er al geruime tijd – mogelijk al vanaf 2008 – wordt gesproken over het al dan niet verbreden van de A27. D66 is van mening dat het een belangrijk onderzoek is en de uitkomsten ervan medebepalend zijn voor de keuzes die de provincie zal maken. Dit is de reden dat D66 de statenbrief heeft opgewarderd. In oktober 2022 vindt een technische briefing plaats, maar het is ook goed dit punt inhoudelijk te bespreken, omdat er ook politieke en belangafwegingen moeten worden gemaakt.

De heer Kamp heeft de volgende vragen over het onderzoek:

- Belanghebbenden worden pas in een later stadium betrokken; in de aanloopprocedure worden met name onderzoekers/deskundigen betrokken. Wat is de reden hiervan? D66 hecht er belang aan dat directbetrokkenen in een vroeg stadium de mogelijkheid krijgen mee te denken en mee te praten.

- Er is onvoldoende beeld bij de planning van de rijksoverheid. In juni heeft een nieuw soort afkondiging plaatsgevonden in het kader ook van stikstofreductie. Dit maakt veel los bij mensen, omdat de rijksoverheid doorgaat met planvorming en de provincie nog in het onderzoeksstadium zit. Voor iets waar veertien jaar over is gedaan, moet de provincie binnen twee, drie jaar met een redelijk alternatief komen.
- Wat verstaat het college onder 'een gelijkwaardig alternatief' in deze context? Het is belangrijk hier overeenstemming over te hebben om te kunnen beoordelen of dit onderzoek ook zal leiden tot een gelijkwaardig alternatief. Mocht dit niet het geval zijn, zal de rijksoverheid doorgaan met haar planvorming en zal de A27 worden verbreed.
- Onder de kop 'vervolgprocedure en voortgang' staat dat er op detailniveau geen uitwerking plaats zal vinden. De vraag aan de gedeputeerde is dit toe te lichten.

Gedeputeerde Schaddelee krijgt de gelegenheid voor een eerste reactie op de inbreng van D66.

Het is een terechte constatering dat er al heel lang over dit onderwerp wordt gepraat, maar dat het proces nu in een bijzondere fase zit. Dat maakt ook dat de provincie behoedzaam aan het opereren is de afgelopen maanden. Omdat het regeerakkoord onvoldoende duidelijk was op dit punt, vinden er nu gesprekken plaats tussen de provincie, gemeenten en het Rijk over de vervolprocessen, de definitie van 'gelijkwaardig alternatief' en ook over de bereikbaarheid van Rijnenburg bijvoorbeeld. Dit moest voldoende helder zijn, voordat de provincie met bewoners en de ANWB in gesprek kan gaan. Dit traject is beschreven in het plan van aanpak van Procap en in de statenbrief.

Het blijft op onderdelen nog onvoldoende duidelijk. Dit heeft te maken met juridische posities. Het Rijk heeft op dit moment een gewijzigd tracébesluit ingediend bij de Raad van State. Op het moment dat het Rijk met de regio in gesprek gaat over een regionaal alternatief zou de Raad van State zich niet meer hoeven te buigen over het gewijzigde tracébesluit. Het Rijk betracht daarom terecht de nodige juridisch zorgvuldigheid en houdt vast aan het eerder vastgestelde tracébesluit, waar ze vanuit de Raad van State een aantal nadere onderbouwingen – bijvoorbeeld op het gebied van stikstof – op moesten geven. Dit is vlak na de zomer gepubliceerd als een gewijzigd tracébesluit. Tegelijkertijd is de verantwoordelijkheid voor het alternatief bij de regio neergelegd en hebben de provincie en de gemeente Utrecht het voortouw genomen. Daarnaast is er regelmatig ambtelijk en bestuurlijk overleg met andere gemeenten die rond de Ring liggen, met name met De Bilt, Bunnik, Houten en Nieuwegein. Overigens is de provincie inmiddels in gesprek met bijvoorbeeld de ANWB en andere partners en zullen ook de komende tijd andere betrokkenen worden benaderd om ook bij hen input op te halen.

In antwoord op de vraag wat een gelijkwaardig alternatief is, richt de planvorming zich met name op de bak van Amelisweerd, de politieke, maatschappelijke angel in de regio. Hier ligt de meeste weerstand. De perceptie van de gedeputeerde is dat er een redelijk breed draagvlak is voor het vergroten van de capaciteit van de Ring, voor leefbaarheidsmaatregelen bij met name Lunetten en verkeersveiligheidsaspecten bij met name het knooppunt met de A28. En er zijn andere elementen waar misschien ook nog wel wat verschillende politieke posities op kunnen komen, maar die liggen wat genuanceerder. De focus ligt met name op de bak van Amelisweerd: is er iets te bedenken waardoor men binnen de bak van Amelisweerd kan blijven; kunnen er slimme combinaties gemaakt worden met alle andere ontwikkelingen in het kader van de MIRT-verkenning ten aanzien van ov-lijnen die door hetzelfde gebied lopen?

De heer Kamp krijgt vanuit het onderzoek nog onvoldoende inzicht of de provincie nog in lijn loopt met wat het Rijk aan het voorbereiden is en of de provincie nog op tijd is.

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan dat de provincie zoveel mogelijk samen op wil trekken. Het proces gaat nog niet zo snel, omdat het gewijzigde tracébesluit nog ter beoordeling bij de Raad van State ligt. Het is nog niet bekend wanneer de Raad van State uitspraak zal doen. Er loopt op dit moment ook een beroepsprocedure: publieke of maatschappelijke organisaties kunnen bij de Raad van State bedenkingen kenbaar maken. Daarna zal de Raad van State een hoorzitting organiseren. Dit zal waarschijnlijk in Q4 2022 zijn. De verwachting is dat de Raad van State in 2023 met een uitspraak komt. Overigens moet de Raad van State daarvoor ook nog een uitspraak doen over de VIA15 waar ongeveer eenzelfde stikstofaanpak onder ligt. Deze uitspraak zal van invloed zijn op de uitspraak van de Raad van State over de Ring Utrecht. Samengevat zijn er nog veel onzekerheden. De inschatting is dat de planning die in de statenbrief staat niet als mosterd na de maaltijd komt. De gedeputeerde zal Provinciale Staten informeren over de ontwikkelingen.

De heer De Jager vraagt de gedeputeerde de relatie met Rijnenburg toe te lichten.

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan dat Rijnenburg is genoemd als voorbeeld. In het Regeerakkoord wordt gesproken over 'het mogelijk maken van de woningbouwopgave, bijvoorbeeld in Rijnenburg'. De eerste laag is de vraag of het mogelijk is in het alternatieve plan voldoende capaciteit te creëren om in het regionale plan de grote woningbouwopgave te realiseren. Dat gaat niet alleen over de stad Utrecht of het U16-gebied, maar ook wanneer in andere gemeenten veel woningen gebouwd worden, heeft dit impact op de Ring Utrecht. Daarnaast is de provincie met Rijkswaterstaat in gesprek over wat er nodig is als er woningbouwontwikkelingen in Rijnenburg plaatsvinden. Stel bijvoorbeeld dat de provincie over-investeringen zou willen doen, dan moeten deze op een zeker moment ook ten goede komen aan de woningbouw in Rijnenburg. De gedeputeerde onderstreept dat een dergelijke denkrichting – de samenhang zoeken tussen verschillende investeringen – breed wordt toegepast.

De heer Van den Dikkenberg heeft geconstateerd dat in de plannen de bewonersbetrokkenheid wordt uitgesteld. Is het niet veel krachtiger dat bewoners bij de uitwerking van een alternatief worden betrokken en er daarmee draagvlak wordt gecreëerd?

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan dat het in dit geval ingewikkeld is welke groepen direct betrokken zijn. Zijn dit de direct omwonenden of de automobilisten die de Ring gebruiken voor woon-werkverkeer? Dat is ook de reden waarom voor de insteek is gekozen die in het plan van aanpak is verwoord. Dat is dat vanwege de beperkte tijd en omdat er niet iets totaal nieuws bedacht moet worden de focus ligt op de input van bestaande, georganiseerde groepen. Overigens hebben deze groepen veelal door middel van bijvoorbeeld petitie al input opgehaald bij hun achterban. Tegelijkertijd is het ook goed te beseffen dat niet iedereen zich achter de uiteindelijke plannen zal kunnen scharen. Aanvullend geeft de gedeputeerde aan dat het plan wat over twee jaar wordt gepresenteerd slechts een plan op hoofdlijnen zal zijn. Mogelijk wordt dit overgenomen door het Rijk en zal dit leiden tot een ander tracébesluit. Dat betekent ook dat de plannen meer concreet worden. In die fase is er veel ruimte voor bewonersparticipatie. En dat is ook een goed moment, omdat het voor bewoners dan ook helder wordt wat de plannen concreet voor hen zullen gaan betekenen en is het voor de provincie helder welke inwoners op welk onderdeel betrokken moeten worden.

De voorzitter constateert dat het agendapunt voldoende is besproken.

6. Sluiting

Niets meer aan de orde zijnde, sluit de voorzitter de vergadering om 21.53 uur.