

Nr. 2011-03298

**Notulen van de openbare AB-vergadering, gehouden op woensdag 12 oktober 2011, in het gemeentehuis van Houten**

Van 20.00 uur tot 22.10 uur

- 10 Voorzitter: A. Wolfsen  
Secretaris: mw. J.W. van Geuns
- Leden:
- A. Doedens, De Bilt  
A.J. Gerritsen, De Bilt (DB)  
J. Gijsbers, Bunnik  
Mw. Y Hoogendijk, Bunnik  
C. van Dalen, Houten (DB)  
A.R. van Dijk, Houten  
C.H.J. Lamers, Houten
- 20 W. Wijntjes, Nieuwegein  
H.J. Schat, Nieuwegein  
R. Roos, Stichtse Vecht  
K. Wiersema, Stichtse Vecht  
B.F.M. Beerlage, Utrecht  
W.W. Buunk, Utrecht  
P.H. van Corler, Utrecht  
B. Fokke, Utrecht  
D. Gilissen, Utrecht  
F.C.W.C. Lintmeijer, Utrecht (DB)
- 30 R. Post, Utrecht  
J.R. Scheringa, Vianen  
J. Huizinga, IJsselstein  
M.G.M. de Jong, IJsselstein (DB)  
P.J. Ligtelijn, IJsselstein  
H.R. Camstra, Zeist  
C.A. van Liempde, Zeist
- Afwezig met bericht:
- 40 A.A. de Boer, De Bilt  
J.L.H. de Jong Schouwenburg (De Bilt)  
Mw. C.M.J. van Rooijen, Nieuwegein  
B.J. Lubbinge, Nieuwegein (DB)  
M.L. Veldhuijzen, Stichtse Vecht  
Mw. M.M. van 't Veld, Stichtse Vecht (DB)  
J.A.W. Landwehr, Vianen (DB)  
H.A.P.A.M. Bosch, Utrecht (DB)  
D. Hoek, Utrecht  
D.A.C.A. Gudde, Zeist  
J.J.L.M. Janssen, Zeist (DB, vice-voorzitter)
- 50 Verslag: G.J. Benus , Notutekst, voor notulen en teksten  
Vergaderdatum in 2011: 14 december

## 0. Agenda

	1. Opening en mededelingen.....	2
	2. Notulen vergadering d.d. 15 juni 2011 (2011-02486).....	2
	3. Ingekomen stukken/verslagen (2011-02487).....	2
60	4. Regionale OV-visie (2011-02492).....	3
	5. Subsidieverordening Groen (2011-02493).....	10
	6. Bestuurrapportage (2011-02496).....	10
	7. Evaluatie kwaliteitslag P&C cyclus (2011-02497).....	11
	8. Rondvraag .....	13
	9. Sluiting .....	14
	10. Actie- en toezeggingenlijst n.a.v. AB-vergadering 12 oktober 2011 .....	15

### Ter kennisname (2011-02499)

- Besparingsmonitor
- Programmamonitor Wegen en Verkeer – eerste helft 2011
- 70 – Stand van zaken invoering OV Chipkaart en afschaffing NVB
- Reactie PRS

### 1. Opening en mededelingen

De voorzitter, de heer Wolfsen, opent de vergadering omstreeks 20.00 uur. Hij heet alle aanwezigen welkom en deelt mee van wie afmeldingen zijn ontvangen. De heer Lintmeijer zal iets verlaat acte de présence geven.

#### Mededelingen

Geen mededelingen.

### 80 2. Notulen vergadering d.d. 15 juni 2011 (2011-02486)

De heer Huizinga (Jsselstein) voegt op pagina 27 het woord 'niet' in, voor het woord 'akkoord' in de zin 'Samenvattend...besluitvorming van vanavond' over de Provinciale Structuurvisie.

#### De actielijst

De heer Liempde (Zeist) vraagt in de actielijst per AB-vergadering een update te geven van de stand van zaken in de uitvoering van de afspraken. Enkele afspraken die gemaakt zijn met de delegatie uit Zeist zijn nog niet de nagekomen.

- 90 De heer Lamers (Houten) merkt op dat Houten schriftelijk antwoord zou krijgen over de niet gestorte BORgelden en de eventuele consequenties voor de rijksmiddelen. De afspraak is nog niet nagekomen. De ambtelijke ondersteuning zal ervoor zorgen dat het antwoord rechtstreeks toegezonden zou worden aan Houten.???

Portefeuillehouder Gerritsen zou volgens de toezeggingenlijst namens het DB in deze AB-vergadering terugblikken op de aanbesteding van het Openbaar Vervoer. Hij deelt mee dat dat op dit moment nog niet mogelijk is. Hij heeft met AB-lid Post afgesproken zo spoedig mogelijk na afronding van de juridische procedures de terugblik mogelijk te maken.

- 100 Volgens de toezeggingenlijst zou vanavond bij de bespreking van de besparingsmaatregelen, voorstellen gedaan zouden worden voor de Regiotax. De bespreking met de portefeuillehouders Wmo van de betrokken gemeenten heeft ertoe geleid dat het AB deze maatregelen in december zal bespreken.

De heer Van Corler (Utrecht) stelt voor de terugblik op het Openbaar Vervoer te bespreken in de decembervergadering. De Utrechtse delegatie wil voorkomen dit punt steeds door te schuiven. Het lijkt de delegatie verstandig hiervoor een moment te kiezen.

Portefeuillehouder Gerritsen deelt mee dat aan deze kwestie zoveel haken en ogen zitten dat hij eerst alle zaken die hiermee te maken hebben, wil afronden. Hij zou dit onderwerp ook liever vandaag dan morgen bespreken met het AB. Wanneer het mogelijk is, is hij ten volle bereid om dit in de decembervergadering te bespreken.

### 110 3. Ingekomen stukken/verslagen (2011-02487)

De voorzitter stelt voor kennis te nemen van de visienota van minister Donner. Hij doet de suggestie dat het DB nu eerst zijn standpunt hierover zal innemen in de eerstvolgende DB-vergadering. Hij noemt enkele onderwerpen die aandacht zullen krijgen: de Infra-autoriteit, de WGR-regelingen. Hij stelt voor dit punt te agenderen voor de eerstvolgende AB-vergadering. Hij vraagt reacties op dit voorstel van het AB.

**De heer Lamers** (Houten) vraagt de voorzitter ervoor te waken dit niet te laat in het AB te bespreken. **De voorzitter** stelt vast dat de eerstvolgende AB-vergadering in december zal plaatsvinden. Na de eerstvolgende DB-vergadering zal het DB de standpunten presenteren vanuit de regio.

120 Hij verneemt van portefeuillehouder Lintmeijer dat met minister Schultz Van Haegen een afspraak is gemaakt op 26 oktober. Tot 1 januari 2012 heeft het BRU de tijd om zijn visie aan het Rijk te presenteren. **De heer Doedens** (De Bilt) merkt op dat een bijzonder scherpe agendering nodig is om hierop tijdig te kunnen terugkoppelen naar de afzonderlijke gemeenteraden.

**De voorzitter** stelt voor terug te koppelen aan de hand van het stuk vanuit het DB. Hij verwacht dat tussen de eerstvolgende DB-vergadering en de vergadering van het AB in december nog commissievergaderingen of raadsvergaderingen in de afzonderlijke gemeenten zullen plaatsvinden.

#### 4. Regionale OV-visie (2011-02492)

130 **De heer Roos** (Stichtse Vecht) plaatst een procesopmerking. In het voorblad geeft het AB een tijdpad aan voor de besluitvorming. Het valt daarbij op dat voor de besluitvorming in de afzonderlijke gemeenteraden geen ruimte is ingelast. De definitie in die visie komt ongeveer half november naar de raden. Dan moet het in december besloten worden. Dan lijkt het de delegatie van Stichtse Vecht erg snel voor de raden om zich ordentelijk een beeld te vormen. Hij doet de suggestie de besluitvorming iets naar voren te schuiven.

De delegatie vindt het positief dat in de OV-visie nu ook de toekomstige lijn Utrecht-Breda is opgenomen. Wellicht is het goed daarbij ook Almere te betrekken vanuit het oogpunt van consistentie met het provinciaal beleid.

140 Stichtse Vecht staat positief tegenover de drie lagenstructuur. Deze gemeente ziet graag een aanvulling in die zin dat zij het voorstel doet over te gaan op een OV-beleid dat specifiek gericht is op de bereikbaarheid van maatschappelijk relevante instellingen, zoals scholen, ziekenhuizen, verpleeghuizen, et cetera en daarop de dienstregeling af te stemmen, dan wel andere modaliteiten van bereikbaarheid te bedenken. Dit omdat vooral het servicenetwerk voor de kleine kernen belangrijk is. En dit ook omdat in de OV-visie staat dat de sociale functie van het openbaar vervoer niet verder versterkt wordt. Eigenlijk is de OV-visie gericht op de bereikbaarheid van Groot Utrecht. Dat zou dan ten koste gaan van de kleine kernen. Hij bepleit de sociale functie ook in het oog te houden. Daarbij tekent hij aan dat de ontsluiting van kleine kernen nooit zal bijdragen aan de verhoging van kosteneffectiviteit.

Op bladzijde 23 las de delegatie dat dragende buslijnen de woongebieden verbinden met de economische kerngebieden en het Centraal Station. Stichtse Vecht komt daarin nauwelijks voor. Hij legt de vraag voor aan het DB of hij Stichtse Vecht nu niet langer beschouwt als economisch kerngebied. Zo ja, wat betekent dat dan? Zo nee, hoe komt het dat Stichtse Vecht hierin nauwelijks voorkomt? Of heeft het te maken met dat de indeling van Stichtse Vecht bij de provincie. Wanneer dat laatste het geval is, is het wellicht handig de besluitvorming even te verdagen.

150 **De heer Roos** vraagt naar de betekenis van blz. 35 van de OV-visie. Daarin staat de inbreng van alle gemeenten aan de OV-visie. Hij vraagt wat met die tabel verder zal gebeuren.

**De heer Huizinga** (IJsselstein) kan instemmen met het vrijgeven van dit concept voor discussie in de gemeenteraden. De delegatie kan zich voorstellen dat die discussie enigszins begeleid zal worden. De voorstellen op dat punt zal IJsselstein ondersteunen.

Zijn delegatie vindt de procedure niet echt helder. Op 20 juni gaf het DB dit stuk vrij. Vanavond spreekt het AB hierover. Sommige gemeenteraden hebben het stuk wel en andere weer niet besproken. Hij pleit voor een eenduidiger bestuurlijke procedure zodat alle betrokken gemeenten op dezelfde wijze in dezelfde fase van het proces zitten.

160 Hij onderstreept een paar punten uit de schriftelijke reactie van IJsselstein op het concept van deze OV-visie. (1) De SUNIJ-lijn verdient zijns inziens de naam sneltram niet meer. IJsselstein bepleit een snellere verbinding met Utrecht. Daarvoor zijn voorstellen opgenomen. Een snelle route over de Europalaan is genoemd en gekeken wordt naar het aantal haltes. Dit lijken hem goede suggesties om te komen tot een goed overleg tussen Utrecht, Nieuwegein en IJsselstein over een verdere verhoging van de snelheid van de SUNIJ-lijn.

(2) Ketenmobiliteit wordt als een belangrijke kern beschouwd van de OV-visie. Zijn gemeente ondersteunt het belang van de bevordering van de mobiliteit. Kijkende naar de consequenties voor IJsselstein, brengt de heer Huizinga de invoering van het betaald parkeren in IJsselstein in relatie met de spontane P&R functie van de tramhalte binnenstad. De fietsparkeervoorziening beschouwt hij als een belangrijk verbeterpunt.

(3) Eerder vroeg hij aandacht voor lokaal maatwerk in het nemen van OV-maatregelen. Hij ondersteunt de voorstellen in dat kader, ware het niet dat de gemeenten daarin hun eigen verantwoordelijkheid hebben.

170 **De heer Doedens** (De Bilt) zal het voorstel steunen dat hij van de heer Buunk verwacht op de verdere procesgang van deze OV-visie.

De as Utrecht – Sciencepark – Bilthoven is voor de gemeente De Bilt een buitengewoon belangrijke. Dat maakt dat hij bijzondere nadruk legt op het realiseren van de HOV-as en de doorgaande lijn naar Maartensdijk en het beter ontsluiten van Berg en Bosch. De gemeente De Bilt geeft in zijn nog vast te stellen structuurvisie prioriteit aan die doorgaande lijn. Mogelijkerwijs is er sprake van een NS-station bij de kern Maartensdijk. Zijn gemeente is

- niet tegen het oprichten van stations. Maar hij vraagt er voor te zorgen dat dat niet betekent dat een ander station daarmee uit beeld zou verdwijnen. Het sluiten van Hollandsche Rading zou voor zijn gemeente een ramp zijn..De regio en het gebied daarbuiten heeft buitengewoon veel behoefte aan toerisme en recreatie.
- 180 De gemeente de Bilt werkt aan het oplossen van verkeersproblemen. Op de zojuist genoemde HOV-lijn ligt een aantal knooppunten richting station Uithof-Bilthoven. Dat betekent dat zijn gemeente met kracht zal blijven werken aan de verkeersknopen op de Soestdijkseweg – Utrechtseweg. De samenwerking in dezen met het BRU is in het belang van niet alleen de gemeente De Bilt maar van de hele regio.  
Op de buslijn die de wijk De Leijenmoet bedienen, liggen verzorgingshuizen. Het kan niet zo zijn dat door het afschaffen van een OV-verbinding de bewoners/bezoekers van een belangrijke voorziening voor ouderen geen vervoer meer hebben. De gemeente De Bilt vraagt het BRU bij het vaststellen van de OV-lijn rekening te houden met dat aspect.  
Voor het overige is de gemeente De Bilt tevreden met de visie.
- 190 **De heer Buunk** (Utrecht) deelt mee dat de Utrechtse delegatie het belangrijk vindt dat een kwaliteitsproduct een schaa sprong maakt in het openbaar vervoer. Dat is ook de ambitie van het Utrechtse college. Het openbaar vervoer moet beter aansluiten op de wens van grote groepen reizigers. Het net moet beter aansluiten op de grote stroom reizigers. Met het huidige openbaar vervoer worden de reizigers niet goed genoeg bediend. Met uitzondering van het spoornet, is de Utrechtse regio een dragend openbaar vervoerssysteem.  
Utrecht is blij met de principes die nu vastgelegd zijn in deze regionale visie. Het gaat om de pijlers voor het verbeteren van openbaar vervoer in de Utrechtse regio. Gezegd is dat de pijlers mooi zijn maar dat het erg belangrijk is om zo snel mogelijk een uitwerking te maken van de OV-netwerkvisie. De Utrechtse delegatie is verheugd dat die uitwerking nu voorligt.  
De Utrechtse delegatie is ook blij dat deze OV-visie nu in het Algemeen Bestuur te bespreken is, dat het AB nu eerst een reactie kan geven op de conceptvisie en dat het BRU vervolgens tijd zal hebben om richting de decembervergadering van het Algemeen Bestuur toe te werken naar de definitieve visie. De delegatie gaat ervan uit dat het nu mogelijk is een reactie te geven die zal leiden tot aanpassing van de conceptvisie en die niet slechts zal leiden tot weerlegging van de reactie van het Algemeen Bestuur onder handhaving van de nu voorliggende tekst. Om die reden stelt de Utrechtse delegatie voor de concessies niet vast te stellen maar wel vrij te geven voor de consultatie van de gemeenteraden.  
Ten tweede vraagt Utrecht welke rol dit document speelt in de aanstaande opheffing van het BRU als WGR Plusregio en in de overgang naar de nieuwe bestuursorganisatie voor het openbaar vervoer.  
Inhoudelijk brengt de heer Buunk het navolgende in over (1) de principes, (2) de groeiambities, (3) het dragende netwerk en (4) het service netwerk.
- 200 De Utrechtse delegatie onderschrijft de vastgelegde principes in deze concept-OV-visie. Sommige delegatieleden vinden de kernwaarden zelfs uitstekend gekozen. Hij noemt daarvan een aantal: snel, betrouwbaar, de keuzewaarden bedienen, concurreren met andere vervoermiddelen, een adequate kwaliteit bieden met doelen als een 7,5 als waardering van de reizigers en 90% betrouwbaarheid. Dat is goed uitgewerkt. Het aanbod voor de reizigers zal worden verbeterd, de verbindingen zullen worden verbeterd op de belangrijke routes. Dat moet dan ook zichtbaar worden in een hogere kostendekkingsgraad. Genoemd is 55% in het dragend netwerk. Er is onderscheid tussen het dragend netwerk dat 75% van de reizigers bedient en het servicenetwerk dat voor de overige reizigers van belang is. De delegatie vindt het aanbod van nieuwe knooppunten in het dragend OV-netwerk belangrijk evenals de rol van Park&Ride en de spontane kleine P&R locaties. De heer Buunk complimenteert het DB met de goede uitwerking daarvan in deze visie.
- 210 Als het gaat om de bijstelling van de groeiambitie twijfelt de delegatie enigszins. De mobiliteit groeit nog steeds, zeker wanneer de economie weer gaat aantrekken. Het college van Utrecht heeft de regionale visie opgenomen in zijn collegeprogramma. Daaruit blijkt dat de regionale visie ook voor Utrecht van groot belang is. De groeiambitie wordt nu verlaagd van 5% jaarlijks naar 2,5%. Er is een tabel met een toelichting op de samenstelling van de groei. Maar met deze bijstelling komt de groeiambitie marginaal uit boven de trendmatige groei. Dat roept bij de Utrechtse delegatie vragen op over de betekenis daarvan. De delegatie betreurt het neerwaarts bijstellen van de groeiambitie. Zij wil een betere onderbouwing, in die zin dat zij inzicht wil hebben in de consequenties hiervan en wat realiseerbaar is boven het trendmatige. Het tweekolommenstuk dat in de tussentijd is opgesteld in reactie op een commissievergadering ter voorbereiding van dit agendapunt, overtuigt de Utrechtse delegatie niet helemaal als het gaat om de consequenties en over een meer dan trendmatige groei die te realiseren is.
- 220 De Utrechtse delegatie constateert met spijt dat het DB er niet voor kiest vraaggericht te werken met abonnementen en aantrekkelijke aanbiedingen. Dat is wel te zien bij de spoorwegen. Utrecht vraagt het DB het vraaggericht werken op te nemen deze OV-visie.  
De vertegenwoordigers van de gemeente Utrecht constateren ook dat de visie nog weinig zegt over hoe het DB de P&R-locaties beter wil benutten. Het gebruik ervan is op dit moment nog heel laag en de investeringen zijn erg hoog. De delegatie vraagt het DB in de definitieve versie van de visie beter aan te geven hoe hiermee om te gaan. Namens de delegatie bepleit hij een betere aanpak van het beheer van de P&R-locaties, de abonnementen, de tarieven en de doelgroepen.
- 230

- 240 Waar het gaat om het dragend netwerk moet de OV-visie zijns inziens beter laten zien wat van het netwerk te ontwikkelen is op de korte en de middellange termijn. De concept-OV-visie legt naar zijn smaak een te zwaar accent op de middellange- en de lange termijnontwikkeling van het dragend netwerk. Sommige onderdelen moeten als niet-realistisch worden aangemerkt. De spoorverbinding naar de Uithof zit zijns inziens in die hoek. Dat doet de geloofwaardigheid onnodig geweld aan. Een optie zou zijn om de hele lange termijn tot 2030 uit de visie weg te laten. Die termijn is met zoveel onzekerheden omgeven dat het de vraag is of die iets toevoegt.
- 250 De Utrechtse delegatie vindt het vooral van belang dat de OV-visie een beter beeld geeft van de korte termijnontwikkelingen van het dragend OV-netwerk, vooral dan waar het gaat om de ontwikkeling van de nieuwe knooppunten. Het dragend busnetwerk moet het grootste deel van de reizigers bedienen en een kostendekkinggraad van 56% hebben in 2020. Wanneer aan die ambitie pas na 2020 invulling wordt gegeven, wekt dat de indruk dat uitstel wordt gegeven aan het verwezenlijken van deze visie tot na het aflopen van de nu in gang te zetten concessieperiode. De Utrechtse delegatie vindt dat een vreemde gang van zaken.
- 260 In blok 3, bladzijde 38, is de werkwijze genoemd die gevolgd moet worden: kostendekkendheid verhogen, lijnen strekken, fijnmazigheid verminderen. De tabel op bladzijde 40 wekt de indruk dat daaraan gewerkt gaat worden maar de relatie met het ontwikkelen van het dragend OV netwerk is de delegatie niet voldoende duidelijk. In blok 5 bladzijden 52-56 schetst het DB enkele ingrepen in enkele lijnen. Maar ook dat geeft weinig inzicht in hoe het DB zich voorstelt dat de opbouw van het dragend verbindend openbaar vervoer netwerk tot stand gebracht wordt. Dat is ook niet in overeenstemming met wat de delegatie op die plek onder uitvoeringsagenda zou verwachten. Nieuwe knooppunten en differentiatie in haltes op lijnen voor wat betreft voorzieningen voor ketenmobiliteit, aansluiting op fiets, aansluiting op het servicenetwerk rechtvaardigen grotere loopafstanden tussen haltes, en geven structuur aan het dragend netwerk. Op bladzijden 32 – 35 schetst het DB de mogelijkheden en de principes hoe daar stapsgewijs naar toe te werken. Maar het is de delegatie onvoldoende duidelijk waarvoor het DB nu kiest op dat gebied. Welke stappen zal het BRU daarin zetten? Dat brengt hem tot de vraag of het DB bereid is de uitdaging aan te gaan om in dit opzicht precies aan te geven welke versnelling mogelijk is in de opbouw van dragend OV-netwerk en welke stappen gezet kunnen worden in de ontwikkeling van het dragend netwerk in de periode 2013-2020. Hij spreekt nu over naar voren trekken van de ontwikkeling die het DB hierin schetst. Dat geeft misschien voldoende houvast voor het opstellen van een echte uitvoeringsagenda op regionaal niveau.
- 270 De volgende vraag die daaraan vast zit is of concreet kan worden aangegeven welke behoefte bestaat aan structurele investeringen op de korte termijn, richting middellange termijn in de opbouw van het dragend netwerk. Welke investeringsruimte moet en kan het BRU creëren in het budget? Als het gaat om de loopafstanden tot haltes waarmee het DB nu rekent, geeft de Utrechtse delegatie prioriteit aan het verder lopen boven het langer wachten op bus, tram of trein. De delegatie vraagt of het mogelijk is te werken met reistijdprognoses in plaats van met loopafstanden als principe om het dragend netwerk op te bouwen. Een belangrijk element in de opbouw van het dragend netwerk is het bestaande spoor zoals dat in de regio ligt en zal worden uitgebouwd. Nu gaat het DB als vanzelfsprekend uit van de frequentie van zes keer per uur voor het Randstadspoor, terwijl ooit de ambitie 8 keer per uur was. Welke mogelijkheden heeft het BRU om daaraan iets te doen?
- 280 De Utrechtse delegatie wil het belang blijven benadrukken van toevoeging van een robuuste regionale ringlijn en openbaar vervoernetwerk. In de bijlage staat dat het AB vragen stelde over de idee van het ontwikkelen van tangenten in volgende ringlijnen in de regio Utrecht. De delegatie heeft de idee dat het AB het DB in dezen een hele heldere opdracht heeft gegeven. De verkenning zoals die nu in de stukken zit, vindt de delegatie onvoldoende. Die gaat uit van de onjuistheid van de stelling dat er verder niets verandert in het dragend netwerk en in het creëren van de nieuwe knooppunten. In het twekolommenstuk wordt nu wel gemeld dat er een West-tangent en een Oost-tangent in de markt wordt gezet. Dat geeft de delegatie het gevoel dat een opbouw naar een regionale ringlijn wel mogelijk is. Hij vraagt de reactie van het DB hierop en of het DB bereid is na te gaan hoe dit beter kan.
- 290 Ten vierde deelt de heer Buunk mee veel vragen te hebben over het servicenetwerk. Die vragen betreffen het beter aangeven wat op korte en middellange termijn in ontwikkeling te nemen is. De delegatie heeft weinig gevoel met zoals dit er nu uitziet.
- 300 De Utrechtse afgevaardigden kunnen zich veel voorstellen bij de vermindering van de fijnmazigheid van het ontsluitende netwerk in het geval het netwerk 50% van de reizigers moet bedienen. Daarmee moet het grofmazig netwerk ontstaan. Deze visie geeft niet transparant weer dat dit gepaard zal gaan met een vermindering van het fijnmazig ontsluitend netwerk. Hij leest in dit verband over 'niet investeren'. De principes kunnen echter tot maar één ding leiden: afbouw van buslijnen. Uit de toelichting op het agendapunt blijkt dat ook. Dit baart de delegatie zorgen over hoe dit zal gaan en hoe het er uit zal gaan zien. De gevolgen van de verminderde fijnmazigheid baart veel Utrechtse fracties zorgen. Het gaat dan vooral om de sociale functie van het openbaar vervoer, het servicenetwerk en de Regiotaxi. Twijfel bestaat over de mogelijkheid om de Regiotaxi 50% kostendekkend te maken. Weinig duidelijkheid bestaat over de samenhang tussen het servicenetwerk en het ontbreken van het servicenetwerk en de Regiotaxi op sommige locaties.

De delegatie ziet een en ander graag beter uitgewerkt. Zonder die betere uitwerking kan de delegatie hiermee niet instemmen. Hij vraagt of het DB een beter inzicht in die samenhang kan geven in de definitieve versie.

**De heer Schat** (Nieuwegein) kan namens zijn delegatie instemmen met het voorstel van de heer Buunk: het document niet vast te stellen en alleen vrij te geven voor discussie in de gemeenteraden. Vooral nog vindt Nieuwegein het belangrijk dat de sneltram sneltram blijft. De tramverbinding is uitermate belangrijk voor de economische ontwikkeling van Nieuwegein. Nieuwegein is een van de grootste gemeenten in de regio die niet aangesloten is op een treinverbinding.

310 **De heer Lamers** (Houten) is algemeen gesproken heel tevreden met de ontwikkelde concept-OV-visie. Inmiddels is de integraliteit en het integreren van de diverse vervoerssystemen nadrukkelijk aanwezig. Dat wordt nog eens extra benadrukt in de lagenstructuur. Een enorme kwaliteitslag is hiermee geleverd. Op hoofdlijnen ligt hier een goed document voor dat zeker vrij te geven is voor discussie in de gemeenteraden.

Uit de e-mail van de heer Buunk leidde de heer Lamers niet eenduidig af waarom het de heer Buunk precies ging. Hij stelt voor de ontwerpvisie nog niet vast te stellen maar vrij te geven voor discussie. De heer Lamers staat op standpunt dat het AB moet vaststellen wat het AB vrijgeeft. De heer Buunk levert daaraan een enorme bijdrage. Hij wil nog een aantal zaken aangescherpt zien in de versie die naar de raden gaat. Dan moet met het DB wel afgesproken worden of die aanscherping zal worden verwerkt.

320 **De heer Buunk** (Utrecht) kan zich niets voorstellen bij het onbegrip van de heer Lamers. Hij vreest dat na vaststelling in het AB de visie rondgestuurd gaat worden met de mededeling dat het AB deze conceptvisie heeft vastgesteld. Dat zou de indruk kunnen wekken als bestaat eensgezindheid binnen het BRU. In de bijdrage van de delegatie van de gemeente Utrecht is gebleken dat dat niet het geval is. De gemeente Utrecht is het eens met de kernpunten. Zij maakt zich zorgen over enkele uitwerkingen. Bovendien vindt de delegatie de duidelijkheid op enkele punten niet groot genoeg en kan zij niet zeggen of zij het ermee eens is.

**De heer Lamers** (Houten) is het daarover niet oneens. Het gaat om een inhoudsvolle discussie. Het zou het DB sieren goed te luisteren naar de inbreng en daarop een passend antwoord te geven. De vaststelling is niet alleen pro forma - daarvan gaat hij uit.

Houten maakt enkele kleine kanttekeningen.

330 Voor de periode na 2020 zijn het onderzoek naar de vervoersvraag en de onderbouwing van de keuzes in het netwerk nog niet uitgewerkt. Hij verwijst hierbij naar de bijlage. Hij betreurt dat omdat de uitkomst van de verkeersmodellen die tot nu toe gebruikt zijn, niet allemaal te vertrouwen zijn. Dat wordt ook erkend. Het zou dienstig zijn wanneer die verdiepingslag wel degelijk plaatsvindt. De keuzes betreffen in dit verband het al of niet prioriteren van geld. Dan moet de verkeersonderbouwing klinken als een klok.

In zijn delegatie kwam de vraag naar voren welke status de OV-visie heeft. Houten vindt deze visie om strategische redenen nodig. Vast staat dat de regio toewerkt naar een OV-vervoersautoriteit. Het zal enige tijd duren voordat de autoriteit zijn beleidskader heeft geformuleerd. Dan loont het des te meer dat de Utrechtse regio zijn huiswerk op orde heeft. In dat licht vindt de heer Lamers dit een belangrijk strategisch document. Het zou misschien in die zin aardig zijn een kleine passage in de inleiding toe te voegen.

340 Houten vindt de behandelingstermijn uitermate kort. Iedere zichzelf respecterende raad heeft een cyclus van 4-6 weken. In het voorgenomen tijdsbestek zal het Houten niet lukken. Dat betekent dat hij de behandeling in het AB van december niet haalbaar vindt. Hij pleit ervoor met de minimale zes weken termijn om te blijven gaan. Dat betekent dat de behandeling in Houten pas op zijn vroegst in december kan plaatsvinden. Dan kan het DB de reactie van de raad van Houten tegen de kerst verwachten.

Houten zal voor twee zaken nog pleiten: (1) De wens voor een goede ontsluiting vanuit Houten naar het Antoniusziekenhuis. In de visie wordt steeds de tangent Nieuwegein - Centrum Houten genoemd. Een goede verbinding naar het streekziekenhuis is voor Houten van groot belang. De heer Lamers is het met de heer Buunk eens dat de oorspronkelijke frequenties van ambities rond de frequentie van Randstadspoor een beetje aan het wegzakken zijn. Hij noemt in dit licht ook (2) de frequentie van zes keer per uur tegenover de ambitie van acht keer per uur. Voor sommige delen wordt nu op voorhand vier keer per uur geaccepteerd. De beste ambitie is spoorboekloos rijden. Hij steunt de heer Buunk dit in de OV-visie niet te snel weg te schrijven.

350 Houten ziet met angst en beven de vermindering van de dienstverlening van bijvoorbeeld een lijn 49 op zich afkomen. De delegatie merkt dat het DB daarop nu al anticipeert in het Uitvoeringsplan 2012 in een memo ter kennisname aan het AB. Dit wordt in de visie aangekondigd en feitelijk al uitgevoerd. De vraag is hoe zich dit verhoudt tot de besluitvorming.

De delegatie van Houten kan akkoord gaan met het vrijgeven van deze visie voor discussie. Het AB mag deze versie met de gewenste aanvullingen ook vaststellen.

**De heer Camstra** (Zeist) heeft op voorhand veel waardering voor het stuk. Het is kwalitatief goed en degelijk. Het ambitieniveau ligt hoog; met minder geld meer effect bereiken.

360 Hij steunt de inbreng van de heer Lamers over het besluitvormingstraject dat uit is gezet en de korte spanne tijds. Ook hij vraagt voldoende tijd voor de agendering in de raden. Hij spreekt de hoop uit dat het DB daar nog naar kan kijken.

Hij steunt het pleidooi van de delegatie van Utrecht. Hij had begrepen dat Utrecht de suggestie doet om een A4 toe te voegen aan deze visie met de opmerkingen die door de verschillende delegaties zijn gemaakt zodat de gemeenteraden daarvan kennis kunnen nemen. Dat zou voor hem voldoende zijn. Die aanvulling lijkt hem zinvol, los nog van wie wat vaststelt.

Inhoudelijk heeft zijn delegatie een drietal punten waarvoor zij nog aandacht vraagt:

370 (1) De doortrekking van de tramlijn van de Uithof naar station Driebergen-Zeist bestaat al heel lang op de wensenlijst. Zeist heeft de indruk uit het stuk dat daarin een soort verschuiving plaatsvindt: dat hier geen doortrekking plaatsvindt naar Driebergen-Zeist maar naar station Bilthoven. Dat is een nieuw gegeven. Hij hoopt dat de portefeuillehouder het AB gerust kan stellen. Wanneer zijn indruk juist is, worden de bakens verzet van oost naar noord. Hij wacht het antwoord van de portefeuillehouder af.

De delegatie Stichtse Vecht vroeg ook naar de kleine kernen. Zeist heeft de kern Austerlitz – de kleinste kern binnen het BRU. Bus 155 lijkt te sneuvelen waardoor de kern op gezette tijden onbereikbaar wordt met het openbaar vervoer. Een regeling bestond waarbij de gemeente Zeist voor 50% de kosten draagt en het BRU de andere 50%. Zijn delegatie ziet een maatschappelijke discussie aankomen waardoor over een alternatief nagedacht moet worden. Bijvoorbeeld met vrijwilligersbusjes. Hij vraagt of de portefeuillehouder bereid is om te participeren in het nadenken over het borgen van de bereikbaarheid van deze kleinste kern in de regio.

380 Ten derde vraagt de heer Camstra over de light-rail verbinding van Den Dolder naar Baarn. Vanuit Den Dolder is de behoefte aan een meer frequente verbinding naar Amersfoort een stuk hoger dan een meer frequente verbinding naar Baarn. Zeist vraagt voor deze keuze een grotere onderbouwing van de mate van vervoer op de lijn Den Dolder - Baarn. De indruk bestaat dat de verkeersfrequentie naar Amersfoort groter is. Die onderbouwing mag schriftelijk.

**De voorzitter** deelt mee geen voorstander te zijn van aanpassing van het stuk voordat dit naar de gemeenteraden gaat. Het lijkt wel verstandig de standpunten aan deze OV-visie toe te voegen die binnen het AB gewisseld zijn. Misschien kan de portefeuillehouder in hoofdlijnen reageren waarmee hij het al of niet eens is. Hij adviseert deze kanttekeningen mee te nemen naar de raden met de toezending van de concept OV-visie.

390 **De heer Doedens** (De Bilt) deelt mee geen bezwaar te hebben tegen toezending van het standpunt van De Bilt naar de gemeenteraden.

**Portefeuillehouder Lintmeijer** licht toe dat het zoeken van een meerderheid voor deze OV-visie geen recht zou doen aan de status van dit stuk. Het turven zal plaatsvinden in een latere fase. Hij kan goed leven met het bundelen van de opmerkingen die in het Algemeen Bestuur gemaakt zijn om ze aan de gemeenteraden toe te sturen bij deze OV-visie. De portefeuillehouder wil deze OV-visie gebruiken voor de communicatie naar de gemeenteraden. Hij wil daarmee voorkomen met hen over meerdere versies tegelijkertijd te praten.

400 De portefeuillehouder heeft geen bezwaar tegen een uitstel naar begin 2012. Zijn aarzeling heeft te maken met het voorkomen dat de besluitvorming op een glijbaan terecht komt. Hij stelt voor dit te bespreken in de eerstvolgende AB-vergadering in januari. Het gaat om een visie en die hoeft niet aan te sluiten op een dienstregeling.

Het DB is zeer bereid informatie toe te voegen aan het voorliggende stuk. De weging die gemaakt dient te worden heeft betrekking op het detailniveau die past bij een visie. Daarover wil de portefeuillehouder nadenken met het DB. Het is niet de bedoeling om een uitgewerkt servicenetwerk in een OV-visie neer te zetten. Hij denkt aan meer richting geven aan de voorstelling die het DB hierbij heeft en hoe zich dit in de loop van de tijd zal moeten ontwikkelen. Het DB zoekt naar een optimum als het gaat om de verhouding detailniveau tot de OV-visie. In die zin wil hij in dezen op hoofdlijnen sturen.

De portefeuillehouder begreep van de verschillende delegaties dat in het AB een hoge mate aan consensus is over de gemaakte hoofdkeuzes.

410 **De heer Post** (Utrecht) dankt de portefeuillehouder voor de toezegging op de uitwerking. Ook zijn delegatie beseft dat in januari of februari niet een volledig uitgewerkt servicenetwerk kan voorliggen. Zijn delegatie vindt het wel belangrijk meer inzicht te krijgen in de uitgangspunten, principes en consequenties van deze keuze voor de sociale functie van het openbaar vervoer met deze inzet op het dragend netwerk. Hij vermoedt dat deze zorg ook bij andere vertegenwoordigers in het AB leeft. Wanneer een stuk voorligt waarin die consequenties duidelijk zijn, kan de inhoudelijke afweging worden gemaakt.

**Portefeuillehouder Lintmeijer** antwoordt dat wanneer de heer Post de vraag zo formuleert het DB daarop kan antwoorden.

De koppeling van Almere aan de lijn Utrecht - Breda beschouwt hij als een zinnige suggestie. Dit komt ook regelmatig terug in de discussies als het gaat om de bereikbaarheid, zowel met de auto als met het openbaar vervoer.

420 Op de gevolgen van het servicenetwerk voor de sociale functies zal hij terugkomen in de aanvulling op de conceptvisie.

Stichtse Vecht is wel een economisch kerngebied, zeker op een flink aantal punten. Om twee redenen is dit zo opgeschreven: (1) Het station Maarssen ligt aan het Randstadspoor. (2) In de gemeente De Bilt loopt nog een andere concessie. De portefeuillehouder vermoedt dat de ontwikkeling van een infrastructuurautoriteit voor de Noordvleugel mogelijk de oplossing met zich mee brengt voor dit vraagstuk.

- Vragen zijn gesteld over wat het AB met deze visie vaststelt en wat deze visie betekent voor het vervolg. Er is sprake van bestuurlijke en inhoudelijke continuïteit, los van de inrichting van de Infra-autoriteit. Van belang is om te weten te komen wat de regio wil op dit gebied. Dat zal dan ook de inbreng zijn van het DB in elke discussie met nieuwe vervoersautoriteiten, hoe dan ook vormgegeven. De portefeuillehouder vermoedt dat de kansen verbeteren naarmate het BRU zijn huiswerk goed voor elkaar heeft en met door de betrokken gemeenten gedragen inbreng kan komen.
- 430 Gevraagd is over pagina 35 wat met de tabel gebeurt. De portefeuillehouder neemt zich voor deze vraag mee te sturen naar de gemeenteraden om dan met een integraal antwoord te komen op de opmerkingen die in dit verband gemaakt zijn met het oog op de definitieve versie van de OV-visie. Dat zal dan besproken kunnen worden in het AB van januari of februari 2012.
- In antwoord op de vraag van de heer Huizinga over de procedure zet de portefeuillehouder uiteen dat het AB gekozen heeft voor maatwerk in de voorgaande consultatie van de gemeenten. De heer Lintmeijer kan zich voorstellen dat die eenduidigheid te realiseren is met de volgende consultatie van de raden.
- 440 Het is zeker de bedoeling dat de sneltram van Nieuwegein de sneltram blijft. Opties liggen voor hoe dat te realiseren. De vraag is of die opties nog uitgediscussieerd moeten worden. De portefeuillehouder vermoedt dat er nog wel enkele hobbels te nemen zijn. Niet onbelangrijk is dat de lijn die nu naar Nieuwegein loopt, belangrijk is voor Kanaleneiland-Zuid. Daar ontwikkelden zich economische kernfuncties. Daar is een flink aantal keuzes te maken. Keuzes zijn ook te maken in de haltering in spitsstijden. Dit is verder uit te werken.
- De portefeuillehouder bevestigt dat ook het DB van mening is dat ketenmobiliteit van groot belang is. Te zien is dat op een aantal plekken in de regio spontane P&R locaties ontstaan. Soms is dat heel erg gewenst. Soms zou dat ook nog verder te faciliteren zijn, zowel voor de auto als voor de fiets, zeker wanneer het servicenetwerk andere vormen krijgt. Het DB zal daar goed naar kijken. De vormgeving zal absoluut ook maatwerk zijn voor verschillende gemeenten. De portefeuillehouder verwijst bij wijze van voorbeeld naar Houten Castellum.
- 450 Hij vindt het onvermijdelijk dat voor het lokale maatwerk de gemeente haar eigen verantwoordelijkheid blijft houden. Zeker in financiële zin zal het lokale maatwerk aan de orde zijn. Waar gemeenten specifieke wensen hebben om specifieke functies te ontsluiten, zal moeten worden nagegaan hoe dit financieel rond te krijgen is.
- De portefeuillehouder dankt de heer Doedens voor diens opmerkingen. De lijn Utrecht Zuid naar Bilthoven krijgt inderdaad meer nadruk. Als het gaat om de ontlasting van Utrecht Centraal scoort die lijn buitengewoon hoog. Dan is er echt nog een lastige afweging te maken ten opzichte van Zeist: in welke volgorde is dan een prioritering gewenst? Daarover moet nog goed gesproken worden in dit bestuur. Het DB is er voorstander van de lijn Bilthoven naar de Uithof op een ouderwetse wijze vorm te geven. Hoe zich dat dan doorontwikkelt richting Maartensdijk, zal zeker ook afhangen van de wijze waarop NS met zijn plannen aanhaakt.
- 460 Portefeuillehouder Lintmeijer begrijpt het pleidooi voor het behoud van Hollandsche Rading ook met een nieuw station Maartensdijk. Hij merkt op dat dit een typisch voorbeeld is waarbij de redenering zou gelden: 'Voor het goed vormgeven van de regionale visie en voor de doorvertaling naar de exploitatie op de (middel)lange termijn, zou het BRU het besluit over het Randstadspoor in de concessieverlening op regionaal niveau moeten meenemen.' Dat is een van de dingen die het BRU zou moeten inbrengen op het niveau van de komende Infra-autoriteit.
- De heer Buunk** (Utrecht) doet de suggestie dat de portefeuillehouder dit als visie opschrijft. Hij beseft dat dit lastig is en dat de autoriteit hierover nog niet gaat. Maar met de beweging die te verwachten is, is een dergelijk onderdeel van de visie goed om op te nemen met daarbij de kanttekening dat niet zeker is dat het zo gaat. Wanneer het anders gaat, zullen partijen goed moeten blijven samenwerken.
- 470 **De heer Doedens** (De Bilt) denkt dat het goed is dat het DB zich realiseert dat De Bilt een steeds belangrijkere rol ziet in het station Hollandsche Rading. Dat heeft te maken met de overstapmogelijkheden naar Schiphol, Amsterdam, WTC, Utrecht, et cetera. Daarnaast bestaat dan de poort naar de toeristische route vanuit De Bilt met absoluut de prioritering 'Als er dan al iets is, moet het Hollandsche Rading zijn'.
- Portefeuillehouder Lintmeijer** vindt deze opmerking helder en hij neemt hem mee. Richting de heer Buunk geeft hij aan dat hij bereid is hieraan woorden te wijden in de OV-visie. Hij vindt zijn opmerking wel van een ander niveau dan de inhoud overigens. Zijn opmerking is dan op te vatten als sturing aan de inhoud.
- De heer Lamers** (Houten) merkt op dat het DB zich in de tekst van de visie neerlegt bij de frequentie van maximaal zes keer per uur. Op sommige trajecten zelfs slechts vier keer per uur. Hij geeft de heer Buunk gelijk wanneer hij zegt dat, wanneer het BRU een OV-Visie wil neerleggen, die minstens tot 2020 zou moeten reiken. Die ambitie moet geformuleerd worden, ook al moeten anderen straks in staat zijn om die te realiseren.
- 480 **Portefeuillehouder Lintmeijer** heeft deze opmerking goed gehoord. Hij neemt die graag mee. Als het gaat om de frequentie zal de weging met betrekking tot de vervoerwaarde op de verschillende lijnen van belang zijn en het antwoord op de vraag hoe de lijnen exploitatiebaar te maken zijn op de middellange termijn.
- Naar aanleiding van opmerkingen die door delegaties zijn gemaakt, merkt de portefeuillehouder op dat nu aan de aanpassing van de dienstregeling 2012 wordt gewerkt. Dat is een actualisatie die voortkomt uit gemaakte afspraken die los staan van deze OV-Visie.

- De portefeuillehouder dankt de Utrechtse delegatie voor de gemaakte opmerkingen en het onderschrijven van de principes in deze visie.
- 490 Met betrekking tot de bijstelling van de groeiambitie zet hij uiteen dat dat te maken heeft met het balanceren tussen aan de ene kant het hoog willen houden van de ambitie en aan de andere kant realistisch willen kijken naar het beschikbare geld. Het DB overweegt dat het een slag zal zijn om de 2,5% te halen met de vermindering van de BDU-gelden, de maatregelen op de weg die niet zijn uitgevoerd, en de noodzakelijke kostenverhoging die dit meebrengt voor het OV. Wanneer het AB de portefeuillehouder vraagt hierop nog een keer een berekening los te laten aan de hand van de nieuwe tabel, doet hij dat graag. Wanneer het meevalt, is hij de eerste om te zeggen om van de 2,5% maar 3,5% of 4% te maken. Hij wil voorzichtig zijn als het gaat om het creëren van verwachtingen. Hij licht dat graag nog eens nader toe.
- 500 Hij neemt graag de suggesties mee om met allerlei acties zaken te bespoedigen. Maar sommige zaken zal de exploitant voor zijn rekening moeten nemen. De marketing wordt in de concessie overgedragen aan de exploitant. Die is de deskundige op dat terrein.
- De heer Buunk (Utrecht) gaat in op de woorden van de portefeuillehouder over de groeiambities. De concessiehouder zal dus moeten experimenteren met tarieven en abonnementen. Maar wanneer het de bedoeling is dat het BRU daaraan het kader meegeeft, is een van de elementen het zich richten op de reizigersgroei door de ontwikkeling van abonnementen. Dat moet dan net iets uitkomen boven de trendmatige groei. De vraag is dan welk kader het BRU vaststelt met welke elementen daarin waarmee een boventrendmatige groei te realiseren is. Bezuinigingen geven een prikkel om sneller de transitie te maken naar een grotere kostendekkendheid van het dragend netwerk door bepaalde lijnen te realiseren waardoor met minder geld meer reizigers te bedienen zijn. Om die reden vraagt de Utrechtse delegatie meer onderbouwing en vraagt zij welke ingrepen bestuurlijk zijn te maken met dit kader voor de realisatie van de meer dan trendmatige groei. Dat is nog onvoldoende helder uitgewerkt.
- 510 **Portefeuillehouder Lintmeijer** zei al dat het streven naar een boventrendmatige groei prima is. Doorrekening zal nog nodig zijn om na te gaan om welk percentage het dan gaat. Als het gaat om de vraag op welke wijze de marketing te doen, schrijft het BRU dit voor in de concessie aan de exploitant. De portefeuillehouder gaat in de visie geen abonnementsvormen voorschrijven. Hij wil juist de exploitanten de ruimte geven de feitelijke exploitatie zelf vorm te geven gericht op de verbetering van de groei. De portefeuillehouder wil in deze zin de rollen van bestuur en exploitant zuiver houden.
- De heer Buunk (Utrecht) hoort de portefeuillehouder heel veel dingen zeggen waar de Utrechtse delegatie niet om gevraagd heeft. De portefeuillehouder kan dan vervolgens zeggen dat niet te willen doen. De Utrechtse delegatie vraagt niet om het voorschrijven van abonnementsvormen in de OV-Visie. Zij vraagt ook niet om de definiëring van tarievenexperimenten waarna de concessiehouder ze moet uitvoeren. De Utrechtse delegatie vraagt de portefeuillehouder überhaupt iets te zeggen over met deze experimenten te moeten werken. Zij wil graag nagaan in hoeverre een groeiambitie te verbinden is aan de concessie. De delegatie wil graag weten aan welke knoppen wel gedraaid kan worden om meer dan een trendmatige groei te bewerkstelligen.
- 520 De portefeuillehouder Lintmeijer merkt op het hiermee niet oneens te kunnen zijn wanneer de heer Buunk dit zo formuleert. De volgende fase in het OV-Uitvoeringsplan is dit soort dingen te regelen en voor te schrijven. Bij de volgende stap in het uitwerken van de visie en in het jaarlijks bijpassen van de exploitatie, is elk jaar weer ruimte om een en ander verder te beïnvloeden. Wanneer de heer Buunk vraagt welke knoppen het BRU tot zijn beschikking heeft, zal hij die vraag beantwoorden in de verdere uitwerking.
- De portefeuillehouder is het van harte eens met het streven dat is uitgesproken om de P&R's beter te benutten.
- 530 De winst van deze OV-visie is dat knooppunten beter te benutten zijn.
- Ten aanzien van het dragend netwerk is gevraagd beter inzicht te geven in wat het Dagelijks Bestuur voor zich ziet als uitvoering op de (middel)lange termijn. De portefeuillehouder denkt dat beter te kunnen aanscherpen. Hij wil graag nagaan welke zaken in de tijd naar voren te halen zijn. Ook hiervoor geldt dat de portefeuillehouder zich niet rijk wil rekenen met het nemen van allerlei maatregelen waarvan door de oogharen kijkend al te zeggen is dat die niet realistisch zijn op een termijn van vier à vijf jaar. Wanneer het BRU deze visie tot een flinke stap wil brengen, zal daarin heel veel groei in infrastructuur kunnen zitten. Die heeft een doorlooptijd. Hij wil dan een aantal zaken scherper langs de meetlat leggen om knelpunten te kunnen ontdekken met daarbij de koppeling van termijnen om aan die knelpunten te werken. De vraag is nu dus of op grote schaal nog tot verdere versnelling te komen is.
- 540 Gevraagd is naar de behoefte aan structurele investeringen, naar de ruimte die daarvoor nodig is en wat dan mogelijk is. De portefeuillehouder zal nagaan of daarin nog meer vorm te geven is. Hij wil benadrukken dat dit een visiedocument is, op basis waarvan de verschillende vervolgstappen nader zijn uit te werken. Als het gaat om de visie zullen alle genoemde bedragen grove schattingen zijn. Daarmee is de benodigde flexibiliteit ook gediend.
- De heer Buunk (Utrecht) vindt het prettig dat met deze dubbele AB-behandeling is na te gaan waar nog ruimte zit om zaken aan te scherpen. Wanneer de portefeuillehouder aangeeft dat het niet kan, is dat helder. Dan is het niet nodig daarover nog van gedachten te wisselen met de raden. Wanneer hij aanscherpingen wel voor mogelijk houdt, is in breed verband met hem mee te denken om in december zo mogelijk voorstellen te doen. Wanneer het hierover gaat is het de grootste zorg van de Utrechtse delegatie voor een zo groot mogelijke scherpste en
- 550 versnelling.

De mechanismen zoals geformuleerd in de OV-visie begrijpt de Utrechtse delegatie. Zij denkt ook dat die mechanismen werkbaar zijn. De vraag is of tussen nu en 2020 de opbouw van het dragend netwerk te versnellen. Dat heeft zijns inziens te maken met het draaien aan de knoppen om meer kostendekkende lijnen tot stand te brengen. Wanneer de portefeuillehouder zegt dat dat pas na 2020 kan vanwege de concessievoorwaarden en vanwege het gebrek aan geld, zijn partijen snel uitgesproken. De Utrechtse delegatie gelooft daarin niet. De heer Buunk cum suis dachten de concessie zo in elkaar te hebben gezet dat daarmee de groei-ambitie met de nieuwe concessiehouder was afgesproken en de bereidheid om tussentijds te bouwen aan een ander netwerk. Kijkende naar de stad als voorbeeld denkt de delegatie aan mogelijke ingrepen in de routing van buslijnen. Zij kunnen zich niet voorstellen dat dat pas in 2020 kan. Daar gaat het hen om.

560 **Portefeuillehouder Lintmeijer** bevestigt dat de voorstelling in dat licht juist is. De concessie die ingegaan wordt vanaf 2012 biedt de ruimte om ieder jaar te actualiseren op de concrete uitvoering. Het is juist zoals de heer Buunk schetste dat niet gewacht hoeft te worden tot 2019 na de afloop van de concessie. Ruimte bestaat om naar optimalisaties te kijken. Wanneer in de bijsturing mogelijkheden zitten voor versnelling, zal het Dagelijks Bestuur die winst inboeken. Daarover hoeft geen misverstand bestaan.

Ingaande op de opmerking over reistijden als normering in plaats van de loopafstand, zou de portefeuillehouder de loopafstanden niet willen verlaten. Voor sommige mensen is de verdubbeling van de loopafstand een onoverkomelijke drempel. De portefeuillehouder ziet de suggestie 'reistijden voor de normering' als een aanvulling. Dit lijkt hem een goede parameter.

570 Enkele opmerkingen zijn gemaakt over het robuuste van het regionale netwerk en de gewenste uitbreiding. De portefeuillehouder wil nagaan of daarin een slag te maken is, ook naar aanleiding van opmerkingen van andere delegaties.

Waar het gaat om de status van de OV-Visie heeft de heer Lamers het goed verwoord.

De portefeuillehouder heeft de ambities met betrekking tot het Randstadspoor goed gehoord.

De opmerking over lijn 49 heeft betrekking op de uitvoering van het servicenetwerk. Dit betreft de actualisatie van de dienstregeling 2012. **De heer Lamers** (Houten) licht toe dit als voorbeeld te hebben genoemd van waar het uitvoeringsplan op de visie vooruitloopt. Hij legde hier de koppeling tussen de visie en het uitvoeringsplan.

**Portefeuillehouder Lintmeijer** begrijpt dat. De strekking van zijn opmerking is dat hij niet zeker weet of de maatregelen ook zouden zijn genomen wanneer deze visie niet bestond.

De portefeuillehouder dankt de heer Camstra voor de waardering die hij uitsprak.

580 De discussie over de lijn naar Zeist of naar Bilthoven zal goed gevoerd moeten worden en nagegaan zal moeten worden wat dit in de praktijk betekent. Het zal daarbij om mogelijkheden gaan waarmee oplossingen te vinden zijn voor de meeste kwesties.

De opmerkingen die gemaakt zijn over 'de lijn Den Dolder – Baarn, "dan liever Den Dolder Amersfoort"' beantwoordt de portefeuillehouder met op te merken dat de optie gaat ontstaan dat de lijn Amersfoort - Utrecht zijn maximale capaciteit heeft bereikt. Op dat moment moeten maatregelen genomen worden om de capaciteit niet te ver te overschrijden. Eén van de maatregelen is het loskoppelen van de lijn naar Baarn. Het is niet 'in plaats van' maar meer 'als gevolg van'.

590 **De heer Camstra** (Zeist) noemt het tweede punt helder. Hij wil graag terugkomen op het eerste punt: het doortrekken van de tram naar Driebergen-Zeist. De portefeuillehouder zegt daarmee zorgvuldig om te gaan. Hij is blij dat dit gebeurt op basis van daadwerkelijke berekeningen van vervoerswaarden - dus op basis van harde feiten. Het blijft zijn delegatie verbazen dat het BRU al jaren praat over de verbindingen. Vorig jaar is die lijn ook in de structuurvisie Zeist opgenomen. In het komend jaar zullen de tracéstudies starten. Al heel veel is verzameld. Zeist heeft veel meer arbeidsplaatsen dan werkzame bevolking. Er is sprake van een enorme pendel. De binnenstad van Zeist slijt steeds meer dicht. Dan hoort hij nu plotseling het verhaal dat het bestuur hierover nog eens goed moet spreken. Dat voelt aan als een stap terug. Wanneer dat feitelijk ook het geval is, nodigt de heer Camstra de portefeuillehouder uit dit dan zelf te verdedigen in zijn raad. **Portefeuillehouder Lintmeijer** begrijpt deze argumenten. Die moeten ook goed bekend zijn. Feit is dat de ontwikkelingen in de Uithof, de rol van Driebergen-Zeist en de rol van Bilthoven de werkelijkheden in de afgelopen jaren hebben veranderd. Hij wil graag deze afweging kunnen maken aan de hand van een goede inhoudelijke discussie.

600 **De voorzitter** stelt voor het bij deze termijn te laten. Dan hebben de raden nog royaal de ruimte om de OV-Visie verder aan te vullen. Hij stelt voor de tweede termijn in januari/februari 2012 te houden. Hij concludeert dat hiermee het stuk vrijgegeven is in deze vorm voor inspraak uit de diverse raden. Hieraan wordt nog een stuk toegevoegd: de reacties van de delegatieleden en de reactie daarop van de portefeuillehouder. De voorzitter ziet met belangstelling de reacties uit de gemeenteraden tegemoet. Dan wordt het stuk weer geagendeerd. Hij dankt een ieder voor zijn bijdragen.

## 5. Subsidieverordening Groen (2011-02493)

Deze verordening wordt vastgesteld.

610

## 6. Bestuursrapportage (2011-02496)

**De heer Post** (Utrecht) brengt een procedureel en een inhoudelijk punt in.

Hij deed navraag naar de status van dit stuk. Dit stuk legt vast dat het AB de bestuursrapportage vaststelt en daarmee hoe het feitelijk zit met de uitgaven in het lopende begrotingsjaar. Het is geen begrotingswijziging. De Utrechtse delegatie kan daarmee prima leven.

620 De inhoudelijke vraag betreft het hoofdstuk Wonen. De heer Post verwijst naar pagina 21 'de uitvoering regionale prestatieafspraken'. Die actie krijgt de kleur groen in het stuk. Dat betekent zoveel als dat er niets aan de hand is en dat doorgaan in de rede ligt. Bij de voorgaande AB-vergadering in juni stond het bestuur stil bij de prestatieafspraken, vooral die met betrekking tot de sociale woningbouw. Daar is geconstateerd dat het BRU deze ambitie heeft en dat die in de praktijk lastig is uit te voeren. Hij vraagt of aanvullende afspraken zijn gemaakt waar het gaat om de sociale woningbouw en waarom voor deze kleur is gekozen.

Met betrekking tot de wijziging van de regionale huisvestingsverordening, de inkomensgrens van 33.000 euro vastgesteld in het begin van 2011, zegde de portefeuillehouder toe na een half jaar na te gaan hoe het werkt. Hij vraagt wanneer het AB een evaluatie van deze regeling kan verwachten zodat het AB die kan bespreken.

**Portefeuillehouder Gerritsen** is plaatsvervangend portefeuillehouder.

630 Hij bevestigt dat met het vaststellen van de bestuursrapportage geen begrotingswijziging wordt vastgesteld. Het AB wordt door het DB politiek op de hoogte gebracht van de stand van zaken in de uitvoering van de begroting. Dit is een moment van aansprakelijkheid en verantwoording: hoe de begroting als het ware geëxploiteerd wordt. Het is een rapportage.

De vraag over het hoofdstuk Wonen heeft betrekking op een gedeelte dat iets zegt over het proces. Wat daar is opgenomen is, zegt nog niets over de inhoud van de prestatieafspraken. De planning om dat op gang te brengen staat op groen. Een deel van dat proces is het actualiseren van de inhoudelijke afspraken.

Een vraag is gesteld over de regionale huisvestingsverordening. De portefeuillehouder zou dat antwoord graag schriftelijk willen geven.

De voorzitter rondt hiermee de behandeling van dit agendapunt af.

#### 7. Evaluatie kwaliteitsslag P&C cyclus (2011-02497)

640 De heer Gilissen (Utrecht) gaat in op de beperking van de Kadernota en de afspraken over de zeswekelijkse termijn.

Hij noemt in verband met de Kadernota de vaststellingbrief Regiobijdrage. Reden om tot die wijziging te komen, is dat het lastig is om meer dan een jaar nadat het betreffende project van start is gegaan iets concreets te zeggen over de financiële consequenties. Op basis van de regionale kenmerken is wel iets te zeggen over de regionale bijdragen voor plannen en projecten die meerjarige financiële consequenties hebben.

De Utrechtse delegatie is van mening dat de verslaglegging korter en bondiger kan dan nu met het 14 pagina's tellende document.

Een doel van de Kadernota is de structuur van de begroting vast te stellen. Het DB stelt voor dergelijke wijzigingen aan het AB voor te leggen in een vaststellingsbrief of in een ander document. Hij vraagt hierop de reactie van de portefeuillehouder.

650 Met betrekking tot de zeswekelijkse termijn kan de Utrechtse delegatie zich vinden met het voornemen om deze af te schaffen voor wijzigingen van technische aard en die voorstellen direct voor te leggen aan het AB. Instemmen met het voorliggende besluit leidt ertoe dat de financiële verordening wordt aangepast. De Utrechtse delegatie vraagt zich af of deze wijzigingen nog separaat worden voorgelegd aan het AB. Wanneer dat niet het geval is, was het dan niet verstandiger en netter geweest om die wijzigingen in de financiële verordeningen zichtbaar te maken als bijlagen bij dit agendapunt?

De heer Lamers (Houten) merkt op dat hij over dezelfde onderwerpen zal spreken maar dat hij een andere mening heeft.

660 In Houten bestaan enige reserves bij het voornemen om de zeswekelijkse termijn af te schaffen. Als dit beperkt blijft tot die gevallen zoals het DB die beschrijft, zou daarover na te denken zijn. Maar de praktijk is anders. Als voorbeeld noemt hij de bestuursrapportage. Dat is weliswaar geen begrotingswijziging. Maar bij veel begrotingswijzigingen is te zien dat de plussen en de minnen elkaar opheffen. Dat geeft een budgettair neutraal effect. Met het criterium van het DB zou geen begrotingswijziging aan de raden voorgelegd hoeven te worden terwijl daarin inhoudelijk gezien enorme beleidsmutaties zitten. Dat kan volgens zijn delegatie niet de bedoeling zijn.

670 Hij zegt dit om nog een andere reden. De zeswekelijkse termijn is niet alleen gekoppeld aan de financiële verordening en ook niet alleen aan de gemeenschappelijke regeling. De zeswekelijkse termijn staat zelfs in de wet. Die is doorvertaald naar de gemeenschappelijke regeling. Wanneer het bestuur de betrokkenheid van de gemeenteraden bij het financieel en strategisch beleid van het BRU overeind wil houden, moet het BRU die termijn van zes weken minimaal aanhouden. Bijna alle gemeenteraden hebben hun reacties aan de colleges overgelaten omdat de zeswekelijkse termijn te kort is. Houten vindt dit een verkeerde keuze.

Zijn delegatie is het, in het algemeen gesproken, eens met wat het DB schrijft over de bestuursrapportage. Slechts één bestuursrapportage per jaar in de maand oktober, vindt zijn delegatie rijkelijk laat. Dan moet zijns inziens de peildatum mei aangehouden worden. Het streven zou moeten zijn deze rapportage voor de zomer te presenteren.

**De heer Liempde** (Zeist) dankt het DB voor de insteek van het voorstel. Dat neemt niet weg dat Zeist enkele opmerkingen wil maken.

680 Zeist kan zich indenken dat de kadernota beknopter wordt als het gaat om de beperking van de kadernota tot de vaststellingsbrief. Al was het alleen maar omdat op het moment waarop de nota moet worden opgesteld niet altijd alle gegevens beschikbaar zijn. De kadernota beperken tot de vaststellingsbrief gaat de gemeente Zeist te ver. Zeist geeft de voorkeur aan een kaderbrief die na de kadernota wordt ingediend en kort daarna de vaststellingsbrief Regiobijdrage in het voorjaar zodat die wordt meegenomen bij de voorjaarsnota.

Zeist heeft geen bezwaar tegen de afschaffing van de zeswelijkse termijn wanneer de condities gelden die het DB heeft beschreven.

Zeist kan instemmen met het afschaffen van het Uitvoeringsplan DB, onder de voorwaarde dat in de programmabegroting ook productinformatie wordt meegenomen. Anders gaat de gewenste informatie in Zeist verloren. De heer Liempde maakt dezelfde opmerking als die de heer Lamers maakte over de Uitvoeringsrapportage. De rapportage moet dan worden vervroegd. Anders kan Zeist die niet goed genoeg meenemen in de begroting.

690 **Portefeuillehouder Gerritsen** herhaalt wat in het stuk over de beperking van de kadernota is aangegeven. De kadernota werd/wordt vroeg aangeboden zodat de gemeenten daarmee rekening kunnen houden in hun eigen planning. In de gemeentelijke praktijk is bekend dat men daar in het voorjaar – mei/juni – over de kaderbrief en de begroting spreekt. Een half jaar later volgt dan het meerjarenperspectief. De gemeenten hebben van het BRU voor hun eigen kadernota het kader eerder nodig. Beleidsmatig is dat moeilijk. Dan gaat het over een termijn van anderhalf jaar waarin van tevoren gesproken moet worden over het beleidsmatig kader. Daarom is de suggestie gedaan gericht op de regiobijdrage die primair voor de begroting van belang is. Daarom wordt voorgesteld de gemeenten duidelijkheid te geven met de vaststellingsbrief Regiobijdrage waarmee zij rekening kunnen houden in hun eigen meerjarenperspectief. Dat is hiervan de achtergrond.

700 De zeswelijkse termijn is door enkele sprekers genoemd. De portefeuillehouder haalt het stuk aan: die termijn werkt over het algemeen belemmerend. Hij noemt in dit verband de begrippen comptabiliteit en het voteren van geld. Tegelijkertijd wil het BRU ook inhoudelijk snelheid kunnen maken. Dat is niet altijd gemakkelijk, zeker als het gaat om technisch noodzakelijke begrotingswijzigingen die wel nodig zijn maar voor de lange procedure belemmerend kunnen werken. Hij begrijpt de zorg die de heer Lamers uitspreekt. Het DB zal ervoor zorgen dat het echt gaat om technische wijzigingen. Het DB moet ook oog houden voor de slagvaardigheid van de BRU-organisatie waarvan het AB uiteindelijk de baas is met daarachter de gemeenten. Als het dan gaat om een toetsing op lokaal niveau, ziet de portefeuillehouder het AB als het verlengstuk van de gemeenteraden en als meer dan voldoende voor die toetsing.

710 Over het uitvoeringsplan van het DB is niet veel gezegd. Wel over de uitvoeringrapportage. De bestuursrapportage gaat over een aanzienlijk groter deel van het jaar waarin (voorgenomen) beleidsontwikkeling en groei tot uiting komen. Die rapportage geeft een heel helder beeld van de stand van zaken dan de uitvoeringsrapportage. Ook is ermee rekening gehouden dat een dergelijk stuk geproduceerd moet kunnen worden. De organisatie van het BRU moet niet alleen het beleid gaan uitvoeren dat is geformuleerd in de programmabegroting, maar moet ook de nodige informatie verwerken en een verantwoording kunnen produceren. Daarmee moet de tijd voor de rapportage kort gehouden worden zodat die vóór de zomer te presenteren is. Daarom denkt het DB dat wanneer het zich zou baseren op de bestuursrapportage een veel betere kijk op het lopende jaar is te geven met daarbij ook nog de mogelijkheid - vanwege het moment - om een kijk te krijgen op het komende jaar. Dat is de achtergrond van het afschaffen van de uitvoeringsrapportage. Daarbij loopt de portefeuillehouder niet weg voor het stukken slanker maken van de P&C-cyclus. Naar de mening van het DB blijft hiermee een deel overbodige informatieverstrekking achterwege.

720 **De heer Lamers** (Houten) kan leven met de afspraak dat het echt alleen om technische aanpassingen gaat waar het niet gaat om interne budgetverschuivingen tussen verschillende posten. Hij vindt het op zich prima wanneer in één begrotingspost een interne verschuiving plaatsvindt. Wanneer een bijdrage uit het volkshuisvestingsfonds budgettair neutraal wordt doorgeschoven naar een hele andere post vindt hij dat een redelijk principiële beleidsinhoudelijke mutatie. Die moet dan voorgelegd worden aan het AB.

730 **Portefeuillehouder Gerritsen** citeert uit de aangeboden nota. Hij is van mening dat leden van het AB zo snel mogelijk betrokken moeten zijn bij het voteren van publieke middelen. Dat is de taak van het AB. Het is de taak van het DB een structuur en cultuur te hebben en te bewaren waarin dat ook gewaarborgd is. Het gaat hier om publieke middelen. Daarom wordt ook gekozen voor deze constructie. Hij neemt direct aan dat bij de verantwoording achteraf van deze werkwijze waarin de technische begrotingswijzigingen op deze manier worden afgedaan, en het AB de idee krijgt dat dan gebeurt waarvoor de heer Lamers heeft gewaarschuwd, het AB er zelf bij is om aan een dergelijke praktijk direct een einde te maken. Hij benadrukt dat het DB niet uit is op een dergelijke praktijk.

Wanneer het AB hiermee akkoord gaat, bevordert het bestuur slagkracht in de organisatie. Hij benadrukt dat het AB zicht blijft houden op wat bij het DB gebeurt. Het AB blijft zijn verantwoordelijkheid kunnen nemen bij het

740 besteden van publieke middelen. Met het aanpassen van de regeling is zowel de organisatie, zijn de gemeenten die dit betreft, en de klanten van het BRU geholpen. De portefeuillehouder zou er zeer mee ingenomen zijn, namens het DB, wanneer het bestuur deze gecontroleerde versnelling tot stand zou kunnen brengen.

**De heer Lamers** (Houten) haalt de zin aan die betrekking heeft op zijn bezwaar en geeft zijn stem aan het voorstel wanneer mutaties geen financiële consequenties hebben.

**Portefeuillehouder Gerritsen** concludeert daaruit dat dan wel een toezegging nodig is. Hij zegt namens het DB toe dat deze regeling er niet op gericht is om salderingen aan de gemeenten voorbij te laten gaan.

Terecht is opgemerkt dat wat hier is geschreven gelegaliseerd moet worden in de verordening. Dat betekent dat met het akkoord van het AB van vanavond op deze uitgangspunten het een gewijzigde verordening tegemoet kan zien.

750 **De heer Liempde** (Zeist) constateert dat een enkele opmerking uit Zeist niet beantwoord is. Hij heeft gevraagd in de programmabegroting productinformatie op te nemen.

**Portefeuillehouder Gerritsen** verontschuldigt zich voor het over het hoofd zien van een enkele vraag van de heer Liempde. Het is mogelijk om het uitvoeringsplan op het niveau van productinformatie te laten verschijnen. Van belang is wel dat het uitvoeringsplan een uitvoeringsplan blijft. De productinformatie zou beperkt moeten worden tot een kaderstellend niveau. Voor het detailniveau zijn andere P&C instrumenten.

De plaatsvervangend portefeuillehouder stelt voor dit nog eens te laten bespreken door de portefeuillehouder financiën. Hij stelt voor dit in december terug te laten keren.

**De voorzitter** constateert dat het AB hiermee dit stuk vaststelt.

760

## 8. Rondvraag

**De voorzitter** stelt voor de stukken ter kennisgeving te betrekken bij de rondvraag.

**De heer Post** (Utrecht) gaat kort in op de besparingsmonitor. Hij dankt het DB voor deze monitor.

De besluitvorming die gedaan is over de Regiotaxi en de UVVB-projecten komt niet heel duidelijk terug in dit stuk. Wel soms in de teksten. Hij haalt de stoplichten aan: A4 Regiotaxi staat op groen, A5 op oranje, A7, de VERDER pakketmaatregelen, staat op rood. Het lijkt hem goed om de besluitvorming in juni goed herkenbaar hierin terug te laten komen.

770

Enkele toezeggingen zijn gedaan in de Algemeen Bestuursvergadering van juni. Hij memoreert die. Hij heeft kennis genomen van de mededeling van portefeuillehouder Gerritsen over de Regiotaxi. Daarop zal het bestuur in december terugkomen. Ambtelijk heeft hij begrepen dat nog gewerkt wordt aan de doorrekening van de maatregelen op het effect van de besparingen op de lange termijn en dat die doorberekening vervolgens zou worden meegenomen en later voorgelegd aan het AB. Hij vindt dat prima. Hetzelfde geldt voor de uitwerking van de besparingsmaatregelen. Hij ziet uit naar de uitwerking.

**De heer Lamers** (Houten) had nagenoeg dezelfde opmerkingen willen maken over de besparingsmaatregelen. Het viel de delegatieleden van Houten op dat de maatregelen A4 netjes zijn verwoord; dat op verzoek van het AB de besluitvorming feitelijk is aangehouden. De vraag is dan waarom dit stoplicht op groen staat. Het aanhouden van de besluitvorming, strookt niet met de kleur groen.

780

**De heer Fokke** (Utrecht) zegt dat de ANBO zich zorgen maakt over de publicatie rond de komende afschaffing van de strippenkaart na 3 november. Een flink deel van de achterban is met de afschaffing niet bekend. Bij vragen hierover wordt steevast verwezen naar de verantwoordelijkheid van de vervoerders. Zijn delegatie vindt dat het BRU hierin een eigen verantwoordelijkheid heeft. Hij vraagt of onderzoek is gedaan naar de bekendheid onder de reizigers van afschaffing. Welke ervaringen hebben de andere regio's hiermee? Welke plannen heeft het BRU met de communicatie hierover nu de datum van 3 november nadert?

790

Een ander probleem dat nog niet is opgelost, is het groepsvervoer. De OV chipkaart is individueel van aard. Daardoor wordt de regeling van groepsvervoer veel lastiger. Overleg is gevoerd met maatschappelijke partners over de gevolgen van de invoering van de OV chipkaart in relatie tot het groepsvervoer. Is het DB bereid om onderzoek te doen naar mogelijkheden van invoering van een speciale groepskaart voor speciale doelgroepen? Ten slotte vraagt de heer Fokke wat met strippenkaarten gebeurt die niet gebruikt zijn. Kunnen deze worden ingeleverd? Of kunnen ze ingewisseld worden tegen een OV chipkaart? Zijn delegatie vermoedt dat her en der strippenkaarten zullen overblijven.

**De heer Gilissen** (Utrecht) leest in het AD dat de treinen in de ochtendspits vanaf Utrecht overvol zijn. De reizigers storen zich daaraan. Enkele keren moesten reizigers achterblijven op het perron omdat de trein overvol was. De spoorverdubbeling in het kader van RandstadRail op dit traject is al in 2010 afgerond. De beloofde verdubbeling van de frequentie van de trein - van twee naar vier per uur - blijft vooralsnog uit. De Utrechtse delegatie stelt de volgende vragen aan het DB: (1) deelt hij de mening van de delegatie dat de verbinding tussen de stations Vleuten, Terwijde en Utrecht Centraal onderdeel is van de aansluiting van deze wijken op de stad en de achterliggende regio? (2) Deelt hij de mening dat het onwenselijk is dat reizigers op het perron achterblijven.

800

(3) Is het DB bereid om in overleg met het Rijk als concessieverlener in overleg te treden over de inzet van extra treinen in de ochtendspits op zo kort mogelijk termijn?

**Portefeuillehouder Gerritsen** zet uiteen dat A4 op groen staat omdat het DB de planning denkt te halen ondanks de extra ingebouwde zorgvuldigheid richting de Wmo portefeuille. Om die reden denkt het DB het licht op groen te kunnen houden. Dat vergt wel dat het AB in december wel kloeke besluiten moet nemen. Wanneer dat niet het geval is, zal een andere kleur gevoerd worden in de volgende besparingsmonitor.

810 In antwoord op de vragen van de heer Fokke bevestigt de portefeuillehouder dat met ingang van 3 november de OV chipkaart wordt ingevoerd. Hij brengt in herinnering dat het BRU al geruime tijd klaar is voor het invoeren van de OV chipkaart, maar dat het BRU op verzoek van het ministerie van I&M de aanvraag heeft ingetrokken omdat het Rijk nog niet zover was om de laatste regio over de drempel te trekken. Het is hem een eer om de organisatie te complimenteren met haar grote vordering hierin.

Het BRU heeft een platform voor het overleg met maatschappelijke partners in het vaste openbaar vervoer in het ROCOV, het platform waarin tal van reizigers, maar ook milieubeschermings-, bewoners-, belangenorganisaties vertegenwoordigd zijn. Met dat platform onderhoudt het BRU een serieuze relatie. Het overleg met de maatschappelijke partners vindt vooral plaats in het ROCOV.

De suggestie die gedaan is voor het invoeren van een groepskaart betreft een product dat de concessiehouder denkt te kunnen gaan aanbieden – op dit moment CONNEXXION. Daarmee zal het BRU zich niet gaan bemoeien. CONNEXXION gaat hiermee inderdaad de markt op.

820 De overgebleven strippenkaarten kunnen in de prullenbak. De portefeuillehouder vraagt het AB dit te zien in de juiste proporties. De verwachting is dat deze strippenkaarten heel veel geld vertegenwoordigen. Het DB schat in dat inmiddels zowel door het Rijk als door de vervoerders zoveel bekendheid is gegeven aan de invoering van de OV chipkaart dat mensen hun voorraad opmaken en dat per huishouden gemiddeld een strip of twee à vier zal overblijven. Het is ondoenlijk om daarvoor een regeling te maken. De strippenkaarten verliezen hun waarde op het moment waarop de OV chipkaart is ingevoerd.

Niet als zodanig is onderzoek gedaan naar de bekendheid bij de door de heer Fokke genoemde doelgroep op de afschaffing van de strippenkaart. Het BRU vaart op de campagnes die het Rijk voert.

830 De heer Gilissen stelde vragen over treinen. Het BRU gaat niet over treinen. De portefeuillehouder wil nagaan of en in hoeverre de suggesties van hem dienstbaar zijn aan het regionale vervoersbelang. Hij wil nagaan of podia bestaan waar het BRU dit signaal tot het zijne kan maken en het BRU dan ook dit signaal kan afgeven aan ook andere dan de eigen vervoersorganisaties.

## 9. Sluiting

De voorzitter sluit de vergadering om 22.12 uur.

840

850

860

**Actie- en toezeggingenlijst n.a.v. AB-vergadering 12 oktober 2011**

Onderwerp	Actie	Portefeuillehouder	Deadline	Stand van zaken
Regionale OV Visie	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Behandeling van dit onderwerp in tweede termijn in januari/februari 2012;</li> <li>- Bundelen van de standpunten van het AB t.b.v. de gemeenteraden;</li> <li>- Vrijgeven voor consultatie in de gemeenteraden.</li> </ul>	Lintmeijer	Januari/februari 2012	
Bestuurrapportage	Schriftelijke beantwoording vraag over regionale huisvestingsverordening	Landwehr/Gerritsen	December 2011	
Evaluatie kwaliteitsslag P&C Cyclus	Bespreken van opname van productinformatie in de programmabegroting	Landwehr/Gerritsen	December 2011	