

Nr. 2011-01408

**Notulen van de openbare AB-vergadering op woensdag 23 maart 2011, 20.00 tot 00.25 uur,
Gemeentehuis Nieuwegein**

voorzitter: A. Wolfsen
secretaris: mw. J.W. van Geuns

leden: A.A. de Boer, De Bilt
A.J. Gerritsen, De Bilt (DB)
J.L.H. de Jong Schouwenburg, De Bilt
J. Gijsbers, Bunnik
H.R. Walburgh-Schmidt, Bunnik (vervangt mw. Y. Hoogendijk)
C. van Dalen, Houten (DB)
H.C.J. Geerdes, Houten (vervangt C.H.J. Lamers)
P.J.M.J. Moors, Houten (vervangt A.R. van Dijk)
B.J. Lubbinge, Nieuwegein (DB)
W.G.J. Wijntjes, Nieuwegein
mw. C.M.J. van Rooijen, Nieuwegein
H.J. Schat, Nieuwegein
R. Roos, Stichtse Vecht
mw. M.M. van 't Veld, Stichtse Vecht (DB) *tot 21.45 uur*
M.L. Veldhuijzen, Stichtse Vecht
K. Wiersema, Stichtse Vecht
H.A.P.A.M. Bosch, Utrecht (DB)
W.W. Buunk, Utrecht
P.H. van Corler, Utrecht
B. Fokke, Utrecht
D. Gillissen, Utrecht (vervangt P.E.J. Werensteijn)
F.C.W.C. Lintmeijer, Utrecht (DB)
R. Post, Utrecht
M.G.M. Rottier, Utrecht
S. de Vries, Utrecht (vervangt B.F.M. Beerlage)
J.A.E. Landwehr, Vianen (DB)
J.R. Scheringa, Vianen
J. Huizinga, IJsselstein
M.G.M. de Jong, IJsselstein (DB)
P.J. Ligtelijn, IJsselstein
H.R. Camstra, Zeist
D.A.C.A. Gudde, Zeist
P. v.d. Ploeg, Zeist (vervangt C.A. van Liempde)
J.J.L.M. Janssen, Zeist (DB, vice-voorzitter)

Afwezig met bericht: mw. Y. Hoogendijk, Bunnik (wordt vervangen door H.R. Walburgh-Schmidt)
A.R. van Dijk, Houten (wordt vervangen door P.J.M.J. Moors)
D. Hoek, Utrecht
C.H.J. Lamers, Houten (wordt vervangen door H.C.J. Geerdes)
B.F.M. Beerlage, Utrecht (wordt vervangen door G. de Vries)
P.E.J. Werensteijn, Utrecht (wordt vervangen door D. Gillissen)
C.A. van Liempde, Zeist (wordt vervangen door P. v.d. Ploeg)

Verslag: M. van Steijn-Verweij, Tekstbureau Talent

Vergaderdata 2011: 15 juni, 12 oktober, 14 december

1. Opening

Voorzitter Wolfsen opent de vergadering en geeft de berichten van verhindering door. Hij heet de aanwezigen van harte welkom, in het bijzonder de leden van de nieuwe gemeente Stichtse Vecht en de vertegenwoordigers van RTV Utrecht, hier aanwezig om te filmen.

Mededelingen:

Benoeming lid DB

Vanwege de gemeenteraadsverkiezingen als gevolg van de fusie van Maarssen, Breukelen en Loenen moet er opnieuw een afgevaardigde voor het DB vanuit de nieuwe gemeente Stichtse Vecht worden gekozen. Heeft Stichtse Vecht een geschikte kandidaat?

De heer Wiersema (Stichtse Vecht) kan melden dat zijn gemeenteraad unaniem mevrouw Van 't Veld voordraagt als lid van het DB.

Het AB stemt bij acclamatie met deze voordracht in, waarmee de benoeming is bekrachtigd.

Aanbesteding en adviescommissie

De aanbesteding van de concessie OV heeft een andere wending genomen. Het DB wil graag een extra agendapunt inlassen en het AB deelgenoot maken van de keuzes waarvoor BRU gesteld wordt. Dit **agendapunt** wordt 7.a.

OV-visie

Portefeuillehouder Lintmeijer wil het AB informeren over de plannen rond de OV-visie en laat weten dat een eerste document komende maand gereed zal zijn. Hij stelt voor dit onderwerp te agenderen voor de AB-vergadering van juni. Aldus wordt besloten.

Twee sprekers

Er hebben zich twee sprekers gemeld. Mevrouw Wegeman wil spreken over de Regionale Agenda. Zij zal daartoe gelegenheid krijgen na Ingekomen stukken (3.a.)

De heer Floor wil spreken over de notulen. Hij krijgt onder dat agendapunt het woord.

2. Notulen d.d. 15 december 2010

Tekstueel: Het verslag wordt ongewijzigd goedgekeurd en vastgesteld.

Naar aanleiding van het verslag:

De heer Floor spreekt het vermoeden uit dat de volgorde van de agenda van twee vergaderingen geleden is gewijzigd en aangepast aan zijn aan-/afwezigheid. Hij doelt op het agendapunt Begroting, dat zijns inziens eerst werd overgeslagen, en toen hij de vergadering verlaten had alsnog behandeld is. Die volgorde blijkt echter niet uit het verslag. Spreker had namelijk een opmerking willen maken over aanvullende plannen die door de gemeenten konden worden ingediend.

De voorzitter wijst erop dat de agenda is behandeld zoals hij is opgesteld.

De heer Gudde (Zeist) wijst op pagina 5 van het verslag, waarin wordt aangegeven dat de Kadernota in maart zou worden vastgesteld. Dit punt is voor vanavond echter niet geagendeerd.

Volgens de voorzitter komt het aan bod op de agenda van de AB-vergadering van juni.

3. Ingekomen stukken/Verslagen

Voor kennisgeving aangenomen.

3.a. Spreker inzake Regionale Agenda

Mevrouw Wegeman spreekt in namens de RWU-corporaties. Haar inspraak betreft de bezuinigingen gerelateerd aan de Regionale Agenda van BRU met name ten aanzien van ruimtelijke ontwikkeling en wonen. BRU en RWU moeten beiden de bakens verzetten. De woningmarkt stagneert en investeringsmogelijkheden van gemeenten en corporaties nemen fors af.

Het Economisch Instituut voor de Bouw (EIB) heeft in januari voorspeld dat er een lichte stijging zou komen in de woningmarkt maar niet voor corporaties; inmiddels heeft de NVB aangegeven dat zij een *double dip* zien, dus dat het nog slechter zal gaan met de woningmarkt, hetgeen effect zal hebben op de investeringskracht.

De RWU-corporaties willen de woningmarkt juist nu een zet geven met investeringen en maatregelen. De urgentie is hoog. Vanwege de Europese maatregel kunnen middeninkomens die € 50.000 verdienen 25% minder lenen dit jaar, en de 10% die corporaties aan die groep aan woningen toewijst is onvoldoende.

De Regionale Agenda van BRU, waar de corporaties graag aan willen bijdragen, heeft belangrijke doelstellingen en gezien de genoemde doelstellingen ruimtelijke ontwikkeling en wonen zal ook BRU daarin moeten investeren. Dat gebeurt natuurlijk vooral lokaal, maar de corporaties vinden de pijler ruimtelijke ontwikkeling en wonen zo belangrijk dat BRU ook daarin moet investeren. Er ligt een bedrag van € 9 mln, opgebouwd uit BLS- en BWS-gelden. Denkt BRU dat voor reserve te gebruiken, of wil BRU daarmee steun geven aan die woningzoekenden die dat zo hard nodig hebben? In de brief die de corporaties hebben gestuurd aan het DB hebben zij een voorstel voor besteding gedaan. Zij hebben daarin 7 bestemmingen aangegeven die een samenhangend pakket vormen, maar bij nader inzien is het misschien beter om te focussen op een paar speerpunten, want € 9 mln is veel maar om er echt iets mee te kunnen doen is het beter om te focussen op een aantal punten:

- Ondersteun de koopstarters – door een revolving fund te vormen – d.m.v. startleningen, geld wat je dus niet kwijtraakt maar wat wel een zwaai aan de markt geeft.
- Laat BRU met die regeling garant staan voor de financiering van koopwoningen voor de groep van lage en midden-inkomens, zoals aangegeven in de brief.
- De corporaties pleiten ervoor om budget over te houden voor innovatie, met name op het gebied van duurzaamheid, van de bestaande voorraad van sociale woningen (de voorraad van de corporaties).

Dus: graag die € 9 mln aanwenden om ondersteuning te geven aan lage en midden-inkomens die niet aan de bak komen en in de knel zitten; zorg dat er voor die groep goedkope koopwoningen gerealiseerd kunnen worden d.m.v. garanties, en draag bij aan de innovatie en duurzaamheid van de sociale woonvoorraad in de regio. Dat is trouwens een doelstelling die elk college in deze raad nastreeft.

Gelegenheid tot het stellen van vragen aan de inspreker

De heer De Boer (De Bilt) vraagt of de RWU-corporaties kunnen aangeven om hoeveel personen met lage en midden-inkomens het gaat in het BRU-gebied die hiervan de dupe worden.

Mevrouw Wegeman antwoordt dat de corporaties dat momenteel in kaart brengen. Wel kan zij al aangeven dat in de afgelopen jaren altijd ruim 20% aan die groep is toegewezen (via sociale huurwoningen), dus bijna 15% regiobreed zou daarmee buiten de boot vallen.

4. Presentatie Regiodocument t.b.v. provinciale structuurvisie

De presentatie van de heer Lubbinge is toegevoegd aan het verslag.

De presentatie betreft het regiodocument dat binnenkort te verwachten is, t.b.v. de Provinciale Regionale Structuurvisie.

Proces en besluitvorming:

November 2010: schriftelijk verzoek provincie Utrecht: uitwerking verstedelijkingsopgave NV Utrecht vóór 1 april 2011 afronden als input voor PRS;

DB 28 maart 2011: concept toezenden aan provincie, concept vrijgeven voor consultatie gemeenteraden;

AB 15 juni 2011: vaststellen Regiodocument;

Juni 2011: voorontwerp PRS in GS;

Najaar 2011: overleg met overheden, maatschappelijke organisaties, etc.;

Begin 2012: terinzagelegging Ontwerp PRS;

Medio 2012: Nota van beantwoording en definitieve PRS;

Najaar 2012: PS besluiten tot vaststelling PRS en verordening.

Portefeuillehouder Lubbinge geeft aan dat een aantal Vinex- en uitleglocaties mogelijk in de rode contouren zal worden opgenomen. Van een aantal locaties is afgesproken dat er in de komende periode bekeken zal worden wat de mogelijkheden zijn van woningbouw, en welke aantallen daarin een plek kunnen krijgen, bijvoorbeeld de zone tussen Houten en Nieuwegein, waarbij het streven is de recreatieve functie te handhaven.

In het regiodocument zullen aantallen worden genoemd en de voorwaarden die nodig zijn om daadwerkelijk tot ontwikkeling te komen (verkeerssituaties die opgelost moeten worden etc.).

Vraag aan de provincie Utrecht zal zijn: BRU wil steun om die locaties te ontwikkelen, er moet geïnvesteerd worden, en BRU wil dat de rode contouren makkelijker benut kunnen worden bijvoorbeeld door binnen een gemeente een ruil mogelijk te maken.

Daarnaast is de opgave verkend v.w.b. kantorenbeleid en bedrijventerreinen.

In het najaar van 2012 besluit Provinciale Staten tot vaststelling van de PRS. Het Regiodocument komt aan de orde in de volgende AB-vergadering.

Qua tijdspad wordt gedacht richting 2025. Alle plannen zijn gebaseerd op eerder vastgestelde documenten van de NV Utrecht dus wat keuzes betreft zitten er geen verrassingen in.

Eerste termijn AB-leden

De heer Camstra (Zeist) vraagt wat de heer Lubbinge heeft bedoeld toen hij sprak over voorstellen om soepeler om te gaan met de rode contouren; het lijkt spreker dat dat een afweging moet zijn die bij de afzonderlijke gemeenten thuishoort.

Portefeuillehouder Lubbinge antwoordt dat de zelfstandige gemeenten daar uiteraard hun eigen afwegingen in kunnen maken. Wil een gemeente daar gebruik van maken, dan levert dat discussie op in de *eigen* gemeenteraad. Het DB heeft moeite met de wijze waarop de provincie daar nu mee omgaat, nl. als toelating in plaats van als ontwikkelingsmogelijkheid. Het DB pleit voor een algemene houding van de provincie daarin (dus niet om de zeggenschap bij BRU neer te leggen).

5. Regionale Agenda

Voorstel:

1. *De reacties van de gemeenten IJsselstein en De Stichtse Vecht afwachten.*
2. *In afwachting daarvan de Regionale Agenda vaststellen als voorgenomen besluit en deze hanteren als werkagenda.*

De Regionale Agenda is al eerder in het AB besproken, vervolgens in alle gemeenten afzonderlijk en is nu aan de orde als bijna finale bespreking.

De nieuwe gemeente Stichtse Vecht heeft dit nog niet kunnen bespreken en moet dus ruimte krijgen om dat alsnog te doen. De voorzitter stelt daarom voor dit stuk vast te stellen als "werkdocument".

Ook IJsselstein moet het stuk nog intern bespreken en heeft dan eveneens voldoende tijd om aan te sluiten.

Eerste termijn commissieleden

Alle AB-leden spreken hun waardering uit voor het interactieve proces van het afgelopen halfjaar, waarin alle gemeenten hun steentje konden bijdragen.

De heer Huizinga (IJsselstein) bevestigt dat zijn gemeenteraad morgenavond in de raadsvergadering een standpunt zal innemen. Onder dat voorbehoud wil hij vanuit IJsselstein vijf opmerkingen plaatsen.

- De functie van BRU. IJsselstein ziet BRU als samenwerkingsverband van 9 gemeenten in Utrecht en niet als extra bestuurslaag tussen provincie en gemeenten in. IJsselstein ziet wel degelijk het belang van regionale samenwerking en hecht daar ook betekenis aan maar zal zich tevens richten op de samenwerking in de Lopikerwaard; bovendien moet er aandacht zijn voor specifieke lokale belangen.

- WGRplus: onzeker vanwege de formulering van regeerakkoord. IJsselstein neemt geen standpunt in maar wacht eerst de ontwikkelingen af, of WGRplus wordt afgeschaft. In die lijn zal IJsselstein zijn participatie bepalen.

- Duurzaamheid. Dat komt op verschillende manieren voor in de Regionale Agenda. Soms wordt het weggezet als ambitie, soms als integraal onderdeel van het beleid of onderdeel van activiteitenprogramma's. Waar staat BRU nu voor? Graag consequente toepassing van dit begrip.

- Wonen. IJsselstein vindt dat de Regionale Agenda moet worden aangepast op het punt van woningzoekenden met lage inkomens. Graag steunen om hun kansen te vergroten.

- Lokaal maatwerk. Daar waar bezuinigingen plaatsvinden, grijpt dat in kleine gemeenten extra hard in, graag aandacht daarvoor.

De heer Moors (Houten) wil twee punten inbrengen.

- Pagina 3. Voorgesteld wordt de lobby vanuit BRU naar NS op de frequentie naar Houten te intensiveren, maar dat wordt niet meegenomen "omdat lobby-onderwerpen niet op de Regionale Agenda thuishoren". Maar daarmee wordt voorbijgegaan aan de regionale functie van Houten als woon- en werkplaats en aan de suggestie dat het Randstadspoor breder is bedoeld dan alleen voor Houten zelf.

- OV naar kleine kernen. Er wordt gesteld dat dat verhoudingsgewijs meer geld kost en dat er in het kader van besparingsmaatregelen gekeken moet worden naar het voorzieningenniveau op OV.

Geadviseerd wordt dat niet op te nemen in de Regionale Agenda. Wordt de kwaliteit van OV naar kleine kernen daarmee onder druk gezet omdat het relatief duurder is: gaat hierbij in de uitwerking gesneden worden (quick wins)? Graag dat OV naar kleine kernen op peil houden!

Houten heeft daar in 2007 een amendement over ingediend, dat unaniem is aangenomen en dat wil Houten nu nogmaals indienen. Het is inmiddels ook verstuurd. *[Zie voor de integrale tekst het amendement]*

De heer Moors dient het amendement in en leest het dictum van het amendement voor:

“... besluit:

punt 4 van de resultaten 2014 van het thema Openbaar Vervoer van de Regionale Agenda 2011-2014 aan te vullen met: 'Openbaar vervoer in kleine kernen kost de regio niet meer, terwijl de kwaliteit sterk is verbeterd.' “

Refererend aan Le Petit Prince wijst de heer Fokke (Utrecht) op de kunst van het weglaten. Dat zou wat Utrecht betreft een goed uitgangspunt zijn voor de Regionale Agenda. De uitdaging is immers groot: hoe moet de regionale samenwerking vormgegeven worden nu de WGRplus onder vuur ligt en er een grote bezuinigingsopgave voorligt? Een heldere koers is belangrijk. BRU moet zich concentreren op enkele kerntaken. De meerwaarde van regionale samenwerking op gebied van verkeer en OV is onmiskenbaar maar zaken die ook bij provincie en gemeente liggen passen niet in het domein van BRU.

In het hoofdstuk Wonen werd gepleit voor bindende afspraken maar het woord 'bindend' is nu verdwenen; hoe komt dat?

Vorig jaar is het OV-Ambitiedocument aangenomen, waarin de keuzereiziger centraal staat. Daarvan is te weinig terug te zien in het hoofdstuk OV. De rol van BRU wordt teveel weergegeven als trambeheerder in plaats van OV-autoriteit. De tram is geen doel op zich maar een van de middelen om het hoogwaardig OV in de hele regio te realiseren.

Deze visie ziet Utrecht te weinig terug in dit document en Utrecht heeft een amendement ingediend om dat aan te passen. *[Zie voor de integrale tekst het amendement]*

Het dictum van dit amendement luidt:

“...besluit:

1. de openingsalinea van hoofdstuk 1 Openbaar Vervoer op bladzijde 6 van de tekst van de Regionale Agenda te vervangen door de volgende tekst:

“Bestuur Regio Utrecht wil aantrekkelijk en hoogwaardig openbaar vervoer bieden, waarmee een reizigersgroei van 5% mogelijk gemaakt wordt. Voor deze ambitie zijn 7 pijlers benoemd en staat de keuzereiziger centraal door een snel, betrouwbaar, gemakkelijk en comfortabel OV-aanbod te verzorgen. Het BRU heeft de visie dat we toe moeten naar een situatie waarin trein, tram en bus functioneren als een samenhangend netwerk, onder meer door de toevoeging van een robuuste regionale ringlijn. Binnen dat kader worden in deze agenda drie doelen nader benoemd:

- Kwaliteit verbeteren en groei faciliteiten van regionaal openbaar vervoer aanbod;
- Uitbouwen van een robuust OV-netwerk, met nieuwe tramlijnen en nieuwe knooppunten;
- Moderniseren van de huidige sneltram Utrecht-Nieuwegein-IJsselstein.”

2. De overige tekst waar nodig redactioneel te bewerken zodanig dat deze inhoudelijk logisch past bij deze openingsalinea.

3. De tekst op bladzijde 7 voor resultaat nr. 4 te vervangen door: “BRU voert een MIRT-onderzoek uit voor de verdere kwaliteitssprong in het samenhangende OV-netwerk, waaronder mogelijke vertraming van de buslijnen.”

Ook voor andere onderwerpen is de meerwaarde van van regionale samenwerking niet aantoonbaar. Wat betreft het hoofdstuk Economie kan de inmenging van BRU zich wat Utrecht betreft beperken tot afstemming van de kantorenmarkt en de herstructurering van bedrijventerreinen. Gemeenten en provincie hebben alle middelen in handen om effectief beleid voor het versterken van economisch profiel van de regio te voeren. Ook voor het hoofdstuk Economische Zaken heeft de Utrechtse delegatie daarom een amendement opgesteld, nl. om dit beleid uit de Regionale Agenda te schrappen. *[Zie voor de integrale tekst het amendement]*

Het dictum van dit amendement luidt:

“... besluit:

- dat versterken van het economisch profiel van de regio niet langer tot het takenpakket van BRU behoort;
- het eerste doel ('Versterken economisch profiel van de regio Utrecht') in hoofdstuk “Economische Zaken” (pag. 16) te verwijderen;
- de paragraaf met de titel 'Doel: Versterken economisch profiel van de regio Utrecht', waarin dit doel wordt uitgewerkt, te verwijderen.”

Tot slot: de democratische legitimatie blijft een uitdaging binnen het gedelegeerd bestuur.

Daarom is de Utrechtse delegatie verheugd met het streven om de gemeenteraden beter te betrekken bij kaderstellend beleid. Utrecht verzoekt de portefeuillehouder om kaderstellende voorstellen voortaan tijdig naar de raad te sturen zodat er voldoende tijd is voor volwaardige behandeling in de commissie. Graag ook zinnige voorstellen van het DB die politieke keuzes helder maken en

voorleggen aan het AB. De voorzitter van BRU heeft toegezegd met een notitie over dit onderwerp te komen en Utrecht is benieuwd wanneer deze notitie verwacht kan worden. Er zullen de komende tijd scherpe keuzes gemaakt moeten worden; de Utrechtse delegatie is van mening dat deze keuzes scherper kunnen en dat zal ook blijken bij de behandeling van de bezuinigingsvoorstellen hierna.

De heer De Jong Schouwenburg (De Bilt) stelt vast dat voor de besparingen de kaasschaafmethode is toegepast. De Bilt denkt dat de BRU-ambtenaren hier consciëntieus naar gekeken hebben maar ziet ook dat daar waar forse bezuinigingen zijn het ook voor de hand gelegen had om qua kerntaken wat duidelijker aan te moeten geven waar wel of niet direct hoofdtaken liggen voor BRU. De Bilt ziet BRU als een goed samenwerkingsverband tussen gemeenten, en vindt dat de portefeuille Economische Zaken in dat verband een heel belangrijke portefeuille is, in tegenstelling tot wat de Utrechtse delegatie zojuist heeft ingebracht; want dat houdt met name verband met de life science -as en die is weer van belang voor De Bilt, Zeist en Bunnik. Graag aandacht daarvoor.

De Bilt wil er tevens op wijzen dat de randgemeenten 350.000 inwoners tellen, en dat Groot Utrecht groot gemaakt wordt door de randgemeenten en niet andersom. De Bilt zou er meer voor geporteerd zijn om te zien wat de ruimtelijke ontwikkelingsportefeuille in BRU mogelijk aan nadere beschouwing zou kunnen bieden in het kader van bezuinigingen en waar BRU zich nog speciaal op moet richten. In de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie wordt ook het nodige over ruimtelijke ordening gezegd; wellicht worden daar doublures gepleegd, en De Bilt stelt voor dat BRU zich daar ook eens over buigt (en niet alleen over Economische Zaken). De Bilt is dus niet gelukkig met het desbetreffende amendement en zal dat dan ook niet steunen. Reeds eerder heeft De Bilt op de life science ingezet en aangegeven dat de kerntakendiscussie aandacht behoeft. Graag nog eens bediscussiëren maar wel met en andere insteek.

De heer Gudde (Zeist) is blij dat er nog gelegenheid is om de tweede reactie van Zeist, verzonden aan het AB op 7 maart, te verwerken. Deze reactie betrof de Structuurvisie die in Zeist is vastgesteld, en spreker hoopt dat die nog kan worden meegenomen in de besprekingen.

Het amendement van Houten zal Zeist van harte steunen, want regionaal vervoer is ook voor Zeist van groot belang.

Dan de amendementen die Utrecht heeft ingediend.

Het amendement over OV-ambities: daar kan Zeist moeilijk tegen zijn want dat is gebaseerd op het door het AB zelf vastgestelde OV-Ambitiesdocument.

Het amendement om de economische profilering uit deze visie te halen: daar is Zeist geen voorstander van. Uitgangspunt was om een visie vast te stellen los van wat er komt aan bezuinigingen en mogelijkheden, en vanuit die visie hoort dat erbij. Zeist steunt dat amendement dus niet.

De heer Schat (Nieuwegein) meldt dat de reacties in zijn gemeenteraad op de Regionale Agenda zeer divers waren. Besproken zijn de bezuinigingen in relatie tot de agenda zoals die voorligt. Daar zijn zorgen over, ook over het afschaffen van de WGRplus-regeling in relatie tot de democratische legitimatie daarin.

Verder is besproken dat Nieuwegein graag aansluiting zou hebben op het railnetwerk van de spoorwegen, zodat Nieuwegein beter ontsloten kan worden. Wel is Nieuwegein erg te spreken over woningbouw zoals opgenomen in de Regionale Agenda maar zou graag zien dat de overige BRU-deelnemers hun rol gaan pakken bij de invulling van de sociale woningbouw.

Nieuwegein is blij met de wijze waarop Nieuwegein in de Regionale Agenda is meegenomen.

Wat betreft het amendement over de OV naar kleine kernen: dat is belangrijk maar het mag niet ten koste gaan van de rendabele lijnen. Op die voorwaarde steunt Nieuwegein het amendement.

Het amendement van Utrecht over de Regionale OV-visie: ook dat amendement kan rekenen op steun vanuit Nieuwegein maar Nieuwegein hoort graag wat de toegevoegde waarde is van een extra MIRT-onderzoek, want daar zijn ook weer kosten aan verbonden (zijn die kosten bekend?).

Het laatste amendement, over het afschaffen van het economische hoofdstuk in de Regionale Agenda: daar is Nieuwegein in beginsel niet voor. Er komen grote economische ontwikkelingen aan in de regio en BRU maakt deel uit van een regio waar de grootste economische ontwikkelingen plaatsvinden. Regionale samenwerking is daarin onontbeerlijk en BRU kan daar een rol in vervullen, ook al is hij niet democratisch gelegitimeerd.

Graag hoort Nieuwegein van de delegatie van Utrecht op welke wijze zij dan de regionale samenwerking op de economische ontwikkeling ingevuld zien, en eventuele besparingen daarop.

De heer Gijsbers (Bunnik) verwijst naar de brief die door Bunnik gestuurd is waarin de punten zijn vermeld die voor Bunnik van belang zijn. Die punten zijn over het algemeen goed meegenomen. Vooral de ontwikkeling van het science park is voor Bunnik van belang, maar dat geldt voor meer punten, zoals duurzaamheid. Dat lijkt een ondergeschoven taak te worden en dat is jammer; Bunnik

verzoekt het DB die taak explicieter en actiever te benoemen in deze Agenda. Verder vraagt de heer Gijsbers aandacht voor de fietsverbindingen in het gebied. Dat is een belangrijk aandachtspunt bij de ontwikkeling van de infrastructuur. Daarin passen geen grote barrières zoals spoorlijnen of autosnelwegen (of gebruik maken van fietstunnels). Natuurlijk moet er bezuinigd worden maar Bunnik dringt aan op duidelijke keuzes en pleit ervoor niet de kaasschaafmethode te hanteren. Bunnik mist het financiële plaatje dat bij deze Agenda hoort en vraagt of dat nog wordt nagezonden. Het lijkt erop dat uit deze Regionale Agenda al het *groen* geschrapt is. Gaan de taken van BRU dan óók veranderen, wordt BRU alleen nog een OV-autoriteit?

De heer Scheringa (Vianen) meldt dat Vianen in grote lijnen erg tevreden is over het stuk. Vianen heeft geen amendementen maar zal het amendement van Houten steunen (OV naar en in de kleine kernen is erg belangrijk). Wat betreft de twee amendementen van Utrecht: Vianen steunt het amendement over de OV-ambitie maar het lijkt Vianen niet verstandig om de taak economische profilering te schrappen uit de Regionale Agenda.

De delegatie van Utrecht krijgt gelegenheid de gestelde vragen te beantwoorden.

De heer Fokke (Utrecht) beantwoordt de twee vragen van Nieuwegein. Het OV-MIRT-onderzoek: daar wordt al aan gewerkt maar het lijkt goed het op te nemen in de Regionale Agenda. De investeringen in regionaal OV kosten natuurlijk wel geld, en zo'n OV-MIRT-onderzoek is een eerste stap om dat geld daadwerkelijk te krijgen. Het is geen extra onderzoek maar het is wel consequent om het op te nemen. Verder wil de heer Fokke het beeld rechtzetten over de economische profilering: Utrecht ontkent met het amendement over de economische profilering niet dat de stad in een grote regio ligt. Dat is waardevol; maar er zullen toch echt keuzes gemaakt moeten worden. De kaasschaaf alleen is niet voldoende. Wat betreft de taken van BRU valt bij economische profilering op dat taken ook bij de provincie liggen, en daarom moeten de samenwerkende gemeenten ervoor kiezen om dat *niet* te doen. Voor wat betreft de kantorenmarkt ligt dat anders, daar heeft de regio wel meerwaarde en daarin zal er dus samengewerkt moeten blijven worden.

Beantwoording door de portefeuillehouders

Portefeuillehouder Janssen heeft samen met collega Lubbinge de Regionale Agenda mogen trekken. Hij wil daar een aantal opmerkingen over maken.

Kijkend naar de reacties concludeert hij dat er groot commitment is voor samenwerking in de regio, samenwerking gebouwd op inhoud. Dat wil spreker graag markeren. Ondanks verschil in opvattingen over de vorm en ondanks onzekerheden over geld geeft het AB unaniem aan dat er groot commitment is op samenwerking in de regio.

Ten tweede hebben beide heren het interactieve proces met veel plezier doorlopen. Het kost tijd, maar nu ligt er een Regionale Agenda voor 4 jaar, een mooi vertrekpunt voor de discussie over weging van financiën.

Ten derde: dat de reacties vanuit de raden in hoofdlijn goed zijn verwerkt stemt tot tevredenheid.

Portefeuillehouder Lubbinge gaat in op het domein ruimtelijke ontwikkeling zoals ter tafel gebracht door de heer De Jong Schouwenburg. Juist op dit terrein is er een voorbeeld zoals de heer Janssen zei: juist vanuit de provincie is verzocht aan BRU om deze rol op dit moment te vervullen, omdat ook de provincie de kracht van samenwerking van deze 9 gemeenten onderkent. Dat is op verschillende onderdelen zichtbaar. En herkenbaar, zoals v.w.b. kantorenlocaties en bedrijventerreinen. Juist op taakgebieden die niet te maken hebben met het "plus" van WGR wordt door de provincie onderkend dat het van belang is om het samenwerkingsverband op een goede manier te benutten.

Portefeuillehouder Gerritsen wil reageren op het amendement van Houten en de tekst over het OV, dat OV in de kleine kernen de regio niet *meer* kost. Dat kan niet. Het klopt dat in de vorige Regionale Agenda deze tekst nog opgenomen was, er is ook uitvoering gegeven aan deze ambitie, maar gebleken is dat kwaliteitsverbetering al tot hogere kosten leidt. Kwaliteitsverbetering tegen gelijkblijvende kosten is *niet* mogelijk, zeker niet op die lijnen. Dus uitbreiden van kwaliteit: daar hoort budget bij, en daar ontbreekt het juist aan. Deze lijnen hebben al een relatief slechte kostendekkingsgraad. Overigens: rendabele lijnen bestaan niet, ze kosten allemaal geld maar de één meer dan de ander. Wel kunnen die meerkosten dan doorberekend worden aan de gemeenten, maar dat is voor de betrokken gemeenten ook niet wenselijk. Daar komt dan nog bij dat in 2008 uit de pilot, die in Houten en Zeist is uitgevoerd, bleek dat de OV-vraag *gering* was. Er was een geringe respons, en geringe reacties vanuit de lokale bewoners. Het *huidige* aanbod bleek het *beste* te passen. Er was niet zoveel wens tot uitbreiding. De extra wensen waren bijna *individueel* geuite wensen, en daar is

het alternatief van de regiotaxi voor. In Zeist heeft de pilot geleid tot uitbreiding in avond en zondag, van Lijn 155. Het aantal reizigers was gering maar de toename van kosten was fors. Die werden door Zeist en BRU gedragen, maar die lijn staat nu wel ter discussie. Het enige wat je kunt doen is dat je de exploitatieperiode van de dag oprekt van 18.00 uur naar 19.00 uur. Spreker zou het amendement dus willen ontraden, want het is bijna onmogelijk om het waar te maken.

Portefeuillehouder mevrouw Van 't Veld refereert aan de woorden van de heer De Jong Schouwenburg. Wijze woorden over het belang van de economische profilering in de regio in samenhang met de andere kerntaken van BRU. Op dit moment wordt er een nieuwe economische visie ontwikkeld door het ministerie op de noordvleugel, en het is van belang dat BRU daar bestuurlijk vertegenwoordigd is.

Wat betreft kosten en besparingen: economische zaken is een bijna lege portefeuille terwijl er heel veel gebeurt, en zeker dit onderdeel vraagt slechts beperkte economische capaciteit dus ook daar kan geen voordeel uit gehaald worden.

En wat het belang van het Science Park betreft: het gaat erom dat portefeuillehouders en belanghebbenden zaken bestuurlijk op elkaar kunnen afstemmen. Vorige week werd in het overleg over het Science Park het belang van de regio duidelijk en hoe daarin gezamenlijk opgetrokken kan worden.

Dus Utrechtse delegatie: "neem niet een deel van mijn portefeuille mee naar huis!"

Portefeuillehouder De Jong gaat in op het begrip duurzaamheid, hij neemt collega Hoogendijk waar. Bij het opstellen van de Regionale Agenda is van meet af aan geconstateerd dat milieu niet een doel op zich was binnen BRU maar wel dat duurzaamheid een onderwerp is dat integraal door alle onderwerpen heen speelt. Juist op pagina 4 is het principe van people/profit/planet ofwel mens/natuur/economie heel stevig neergezet en dat is ook het vertrekpunt voor alle dossiers die op alle agenda's in BRU aan de orde komen. Dat daar niet in alle onderwerpen op teruggegrepen wordt is de kunst van het weglaten, want anders blijf je steeds herhalen: duurzaamheid.

De opmerking over groen: de bestuurlijke drukte rond groen is vrij fors. De meeste gemeenten zitten in minstens één gebiedscommissie en/of recreatieschap. Vraag is wat de meerwaarde is van BRU om ook op deze dossiers actief te zijn. Ook in relatie met het gegeven dat er de afgelopen periode wel succesvolle projecten geweest zijn maar dat die gefinancierd zijn d.m.v. substitutie van gelden die bestemd waren voor woningbouw. Gelet op de ambities die BRU op dat terrein heeft, lijkt het niet verstandig om weer opnieuw die substitutie te plegen en tegelijk te participeren in de bestuurlijke drukte en dat de meeste gemeenten het beleid dan wel beheer in gebiedscommissies en recreatieschap kan behandelen, dus vandaar het weglaten.

Portefeuillehouder Lintmeijer behandelt de vraag naar de kosten van het OV-MIRT-onderzoek dat Rijk, BRU en provincie gezamenlijk doen met stad Utrecht, en dat is afgesproken in het kader van de pakketstudies; spreker neemt aan dat de heer Fokke dat onderzoek bedoelt en niet een eigenstandig BRU-onderzoek (misschien goed om qua tekst nog even de puntjes op de i zetten). De kosten van het onderzoek bedragen rond € 2 ton, en dat wordt verdeeld als volgt: 1/3 voor het Rijk, 1/3 voor BRU en 1/3 voor de provincie.

Dan het amendement over consistente OV-ambities voor BRU. Spreker denkt dat dit amendement goed in te passen is binnen de OV-visie die nu geformuleerd wordt, en dat daar ook vanuit de portefeuille een positief advies over gegeven kan worden.

Portefeuillehouder Bosch gaat in op het onderwerp wonen en het vervallen van het woordje *bindend*: er is niet bedoeld om het vrijblijvend te maken maar het is weggelaten omdat er teveel onzekerheid is over planologische ontwikkeling en het kunnen garanderen dat woningen tot stand komen in tijden van economische crisis; daarom is het weggelaten, als contractuele term, maar het is wel als een verplichtende afspraak bedoeld.

Portefeuillehouder Lubbinge refereert nog aan de tweede brief van Zeist. Deze brief kwam op de rand binnen en kon niet meer verwerkt worden. Het was geen aanleiding om snel de stukken te veranderen maar gelet op de tijd die nodig is om andere gemeenten in de gelegenheid te stellen, wil de heer Lubbinge kijken op welke wijze er in de Regionale Agenda of anderszins op deze punten aan Zeist tegemoet gekomen kan worden.

De voorzitter heeft nog een opmerking over de formulering van de beslispunten; vraag was of het soms scherper kan, of beter. Een terecht punt maar als het goed is is dat al werkendeweg verbeterd. Ten tweede: de kaderstellende rol waar men op stuit. Het lijkt de voorzitter goed dat uit te schrijven en in juni zo kort mogelijk aan te geven hoe om te gaan met die kaderstellende rol van BRU, en beslispunten, en met de griffiers zal afgestemd worden hoe tijdig de stukken moeten worden

aangeleverd om goed in de raden en commissies te kunnen worden besproken. Dat kan dan in de notitie worden meegenomen.

Aanwezigen gaan met dit voorstel akkoord. Er komt dus een notitie, die in juni zal worden geagendeerd.

Tweede termijn AB-leden

De heer Huizinga (IJsselstein) wil nog een opmerking plaatsen over dat bijna unaniem zijn op punten van samenwerking: hij heeft een voorbehoud gemaakt t.a.v. de vergadering die morgenavond plaatsvindt.

De voorzitter knikt bevestigend.

T.a.v. duurzaamheid: op pagina 4 stond iets over de ambitie. In het stuk wordt er een dermate versluierde uitleg aan dat begrip gegeven dat IJsselstein zich afvroeg waar BRU staat als het gaat om duurzaamheid. Want als het onderdeel uitmaakt van een activiteitenprogramma komt de waarde minder goed over dan op pagina 4.

Amendement: IJsselstein wil eerst de reactie van Houten afwachten als het gaat om het ontraden van het amendement inzake OV in de kleine kernen.

De Utrechtse amendementen: OV-ambities – eens; t.a.v. de economische profilering – oneens, dat moet een taak blijven van BRU.

De heer Moors (Houten) begrijpt de portefeuillehouder maar wil wel een signaal geven: 4 jaar geleden is unaniem besloten dat OV in de kleine kern belangrijk gevonden wordt, dus in ieder geval zou nu gezegd moeten worden dat daar niet in gesneden kan worden. Maar het stuk lijkt ruimte te geven om juist in die lijnen te gaan snijden. Spreker wil wel nadenken over een herformulering, dat het niet zozeer focust op die sterke verbetering maar meer op het behalen van quick wins.

Wat betreft het amendement van Utrecht over de OV-Ambitie: dat zal Houten steunen.

Het amendement over economische profilering steunt Houten niet.

De heer De Jong Schouwenburg (De Bilt) is blij met de beantwoording, dat er zeer serieus naar wordt gekeken. De Bilt wil niet knabbelen aan de portefeuille van mevrouw Van 't Veld.

Het amendement over OV-Ambitie wordt door De Bilt gesteund.

OV Kleine kernen: de portefeuillehouder zei dat dat heel moeilijk uitvoerbaar zou zijn. Hij raadt het af, en dat heeft De Bilt voor een dilemma geplaatst omdat De Bilt er zeer sterk aan hecht. Het heeft weinig zin een amendement aan te nemen dat niet kan, maar toch vindt De Bilt het belangrijk dat het als signaal, als ambitie moet worden opgevat. De Bilt hecht aan een goed OV ook in de kleine kernen, en wil er daarom een signaal over afgeven. De Bilt steunt daarom in die zin het amendement.

De heer Gijsbers (Bunnik) steunt het amendement van Houten eveneens. Spreker kan zich vinden in de argumenten van de heer De Jong Schouwenburg en vindt het een goed signaal om rekening te houden met de redelijke grote kernen zoals Bunnik.

Bunnik steunt ook het amendement over OV-ambities, maar kan zich *niet* vinden in het amendement over de economische profilering.

De heer Fokke (Utrecht) is blij dat het Utrechtse amendement over de OV-Ambitie op veel steun kan rekenen. Dat is niet het geval inzake het amendement over de portefeuille van mevrouw Van 't Veld. Utrecht wilde graag een suggestie doen over de keuzes die gemaakt worden maar trekt dit amendement nu in.

Het amendement van Houten: ook Utrecht wil graag een goed OV voor de gehele regio, ook voor de kleine kernen, maar heeft de argumenten van de portefeuillehouder gehoord en is benieuwd naar de herformulering door Houten.

De heer Gudde (Zeist) gaat allereerst in op het amendement van Houten. Spreker leest dat de huidige sociale functie van het OV overeind blijft, met regiotaxi, vervoer kleine kernen en het toegankelijk maken van het regionale aanbod. Toch is het wel goed om een politiek signaal af te geven maar dat kan ook de volgende keer gedaan worden, als het geherformuleerd is. Het belang ervan is in ieder geval vandaag onderstreept.

De heer Schat (Nieuwegein), over het amendement van Houten: ook Nieuwegein is benieuwd naar de herformulering, en zal daarna een besluit nemen.

Tweede termijn portefeuillehouders

Portefeuillehouder Gerritsen stelt dat noch in het DB noch in het AB iemand erop uit is om kaalslag te plegen op de OV-lijn naar de kleinere kernen. Ook later vanavond zal dat duidelijk worden. Wel is het streven om aan het voorzieningenniveau dat er is, vast te houden.

Maar er spelen twee zaken: het bereikbaar houden van economische centra, en de sociale functie van het OV. Daar staat tegenover dat de middelen uiterst beperkt zijn. De ambities zullen dus in verhouding gebracht moeten worden met wat er betaald kan worden. Dat gebeurt niet door kaalslag te plegen maar door te bestuderen welke lijnen benut zijn en welke niet. En uiteraard: het hebben van lijnen naar kleine kernen zijn belangrijke verworvenheden, waarmee je je als regio wilt laten zien en ook als individuele gemeente. Maar voorkomen moet worden dat de Regionale Agenda beschouwd wordt als moment om *signalen* af te geven. Dan kan er een motie ingediend worden. Een Regionale Agenda is een *beleidsstuk*.

Graag brengt spreker in herinnering wat door verschillende sprekers is gezegd: de huidige tekst biedt eigenlijk al heel veel grond voor het standpunt dat de gemeente Houten inneemt. Dat wil hij nog meegeven.

De heer Moors (Houten) is blij dat er geen kaalslag komt maar er zijn toch meerdere delegaties die zich zorgen maken. Spreker stelt voor dat Houten de volgende keer komt met een aangepast amendement en het dan in stemming brengt.

De heer Gerritsen antwoordt dat hij dan graag bereid is om op voorhand met Houten te zoeken naar een geschikte tekst.

STEMMING over de amendementen

Amendement Houten over OV kleine kernen: wordt aangehouden.

Amendement over consistente OV-ambities voor BRU: wordt unaniem gesteund, is aangenomen.

Amendement over Economische profilering: is ingetrokken.

Conclusie:

De voorzitter stelt vast dat hiermee de Regionale Agenda *als werkdocument* is vastgesteld en de volgende keer terugkomt op de agenda met een aangepast amendement (juni vergadering).

6. Besparingsmaatregelen BRU

Voorstel: Kennis nemen en bespreken van het voorstel.

Portefeuillehouder Landwehr neemt in een presentatie de maatregelen kort door (zie ook het voorstel 2011-00594).

De presentatie is bij dit verslag gevoegd.

Hij verzoekt het AB hier kort en in hoofdlijnen op te reageren; dan neemt hij het terug naar het DB en naar aanleiding van de inbreng van vanavond zal het DB de volgende keer met voorstellen komen.

Het komt erop neer dat er € 94 mln minder kan worden uitgegeven. De besparingen zullen niet met de botte bijl worden ingevoerd maar spreker is voorstander van de kaasschaafmethode.

Eerste termijn commissieleden

De heer Buunk (Utrecht) over de 1 na laatste dia: daar staat dat reeds beschikte projecten niet worden geraakt; maar in Utrecht is ambtelijk berekend dat de prijsindexatiemaatregel leidt tot een miljoenentekort op reeds beschikte projecten voor de gemeente Utrecht, omdat daar veel grotere beschikte projecten zijn.

Portefeuillehouder Van Dalen kan daar op ingaan. In totaal is sprake van RUVV-projecten, VERDER-projecten en indexering op grootschalige projecten; dat laatste geldt voor Utrecht. Er wordt nog overlegd waar het precies ophoudt als het gaat om die indexering. Kernpunt zoals het hier is opgevoerd is dat, als het gaat om afrekening en behandeling in gemeenten, dat dat stringenter kan maar gelet op de vraag van de heer Buunk moet dat geparkeerd worden waar het gaat om ambtelijke afhandeling in Utrecht als het gaat om de terminologie "beschikt" of niet.

De heer Huizinga (IJsselstein) stelt vast dat dit een concept is, dat in juni terugkomt. In dat kader wilde spreker graag voorstellen om een rondje gemeenteraden te doen maar dat is al voorzien, en dat is mooi. Het staat nu "ter kennisname" op de agenda; wat houdt dat dan in?

IJsselstein ziet nadrukkelijk een relatie met de Regionale Agenda en had graag eerst een discussie willen zien over prioriteitstelling als het gaat om criteria op grond waarvan je tot bepaalde keuzes komt, tot een pakket van maatregelen, in plaats van de kaasschaafmethode. Spreker verzoekt het DB criteria op te stellen op grond waarvan het AB de keuzes mee kan maken.

Tot slot: als er een andere aanpak was gekozen had er nu niet een pleidooi gevoerd hoeven worden voor consequenties als het gaat om IJsselstein. Er is al iets gezegd over de RUVV-projecten. Op die pagina staan 5 projecten uit IJsselstein onder het kopje “nog niet beschikt” en waarvan de subsidie van 70 naar 50% wordt verlaagd. Die vijf projecten hebben een behoorlijk effect voor IJsselstein. Het gaat om projecten van fietspaden tot binnenstad tot twee grote wegen door IJsselstein: Utrechtseweg en Baronieweg. De beide laatste hebben ook een regionaal belang als het gaat om de ontsluiting van IJsselstein. De portefeuillehouder komt met een nieuw voorstel en de heer Huizinga zou graag horen dat die vijf projecten wél doorgang kunnen vinden.

De heer Geerdes (Houten) kan zich in grote lijnen vinden in de voorgestelde maatregelen, ook in de verdeling tussen groen en rood. Houten is blij dat herstel van de historische oost-west verbinding Nieuwegein op rood is gezet maar let op de consequenties van de gekozen methode: kies je voor het verlagen van subsidies naar 50% dan loop je het risico dat veel projecten niet ingediend worden omdat de overige 50%, zeker voor de kleine gemeenten, niet op te brengen zijn. Graag veel meer kijken naar effecten en criteria op basis waarvan projecten wel of niet worden toegekend. Bloksluit bijvoorbeeld zou – als de BRU-bijdrage minder wordt – afvallen. Daarom pleit spreker ervoor om veel meer te kijken naar wat de effecten zijn en de criteria op welke basis je subsidies wel of niet toekent.

De heer Wijntjes (Nieuwegein) sluit zich aan bij Houten als het gaat om de Bloksluitbrug: het is bekend hoe ingewikkeld die bijdrage tot stand is gekomen. Beide gemeenten hechten zeer aan de realisering van dit project, het is een onderdeel dat voor fietsers uit Nieuwegein, Utrecht en Houten van groot belang is. Spreker sluit zich van harte aan bij de woorden van Houten. Nieuwegein heeft waardering voor het stuk, het is een helder stuk en geeft de urgentie van het probleem goed weer. Nieuwegein vraagt het DB de komende maanden hier goed over na te denken; de eerste insteek echter ziet er goed uit. Wel is het goed om te kijken naar het cumulatieve effect van de maatregelen, ook in economische zin, bijvoorbeeld: hoe telt de vervoerswaarde. Daarbij gaat het niet alleen om regionale vervoersstromen maar ook om stadsstromen. Daar kan een optimalisering in gemaakt worden door te combineren, zonder al te veel effect voor burgers is daar een behoorlijke besparing mee te bereiken. Een bezuiniging is prima maar wel met realiteitszin. Spreker hoopt dat het DB in juni het AB ook een goed onderscheid presenteert in structurele en incidentele maatregelen; het is niet verstandig – zoals in dit stuk soms lijkt – om met incidenteel geld structurele problemen op te lossen.

Wat betreft de SUNIJ-lijn en de tramlijn naar de Uithof: er moet een fatsoenlijke meerjarenraming zijn van trambedrijf en spoorbedrijf. Nieuwegein wil niet iets tegenkomen als het opruimen van een budgettaire rommelzolder zoals het overnemen van tramonderdelen van TSN met een nadeel van € 110.000.

Dan nog een specifiek aandachtspunt: de gevoelige kwestie van de regiotaxi en de oplossing daarvan. Spreker dringt erop aan naar een manier te zoeken om de effecten daarvan wat te dempen, want voor zijn gemeentebegroting wordt dit behoorlijk zwaar. Ook pleit hij ervoor om te zoeken naar mogelijkheden om dat regionale vervoer doelmatiger te doen.

De heer Wijntjes merkt op dat er wel criteria zijn: het DB wil fatsoenlijke netwerken handhaven, wil de verbindingen economie en sociaal blijven waarderen in het OV; als dat uitgangspunt blijft bij de oplossingen is het beter te spreken van *optimalisering* in plaats van kaasschaaf of hakbijl, ook om het duidelijk te maken aan de burgers.

De heer Guddé (Zeist) vindt de opzet eveneens helder. Spreker wil namens Zeist vier punten aandragen.

Regiotaxi: in het stuk zelf neemt het DB zich al voor om dat nog eens goed in beeld te brengen en te komen tot een stuk dat het hele systeem in beeld brengt en doordenkt. Dat is ook nodig. Specifiek voor Zeist is het probleem dat de financieringsstructuur in Zeist zo is dat de gebruikers daarvan met een persoonsgebonden budget werken: zij moeten dan het volle pond gaan betalen wat juist voor hen heel hard zou aankomen. Spreker verzoekt het DB de hele financieringsstructuur daarvan goed in beeld te brengen.

Rode bezuiniging B5: waarom moet die buiten schot blijven? Het betreft een RUVV-project waar juist bij A9 een helder voorstel wordt gedaan om niet-toegekende projecten aan een bezuiniging te onderwerpen en het is niet duidelijk waarom B5 uitgezonderd moet worden.

Ten derde, een financieel-technisch punt. Deze berekeningen lopen tot 2014. Het wordt niet duidelijk hoe dit structureel doorwerkt in een meerjarenbegroting. Duidelijk is dat het tekort dat overblijft wordt opgelost met incidentele middelen, en spreker pleit ervoor om duidelijk te maken wat er ná 2014 gebeurt. Graag de volgende keer helderheid daarover.

Wat betreft de procedure stelt hij voor zich goed te buigen over de maatschappelijke consequenties van de voorstellen, misschien in een aparte bestuurlijke conferentie daarover bij elkaar te komen, zodat er voldoende tijd is om de eigen achterban te raadplegen.

De heer Gijsbers (Bunnik) wijst erop dat de kosten voor de verkeersmaatregelen op de Julianalaan bij Bunnik in dit stuk niet terug te vinden zijn en vraagt naar de reden daarvan. Ook is er een post opgenomen voor korte-termijn-maatregelen A12 SALTO: spreker vraagt wat die maatregelen inhouden.

Omdat het OV in de zuidoost-hoek nu al krap bediend wordt acht Bunnik het niet wenselijk om te gaan snijden in de regiotaxi.

Optimalisering: dat is wel een goede vondst. Kaasschaaf is niet gewenst, maak duidelijke keuzes hoe pijnlijk ze ook zijn.

De bezuiniging op de organisatie van BRU zou Bunnik graag inzichtelijk gemaakt zien want dat is niet duidelijk.

Bunnik vraagt zich ook af of dit stuk op deze manier behandeld kan worden, of dat het beter is het terug te nemen en antwoord te geven op dit soort vragen.

De heer Buunk (Utrecht) spreekt eveneens woorden van lof voor de gekozen werkwijze om het AB tijdig op de hoogte te stellen van de opties voor bezuinigingen.

Spreker heeft vragen over de tegenvallers. Het is overzichtelijk samengevat in de tabel op pagina 4 maar op sommige punten is de toelichting nogal summier. Een bezuiniging die niet gerealiseerd heeft kunnen worden van € 10 mln, hogere apparaatskosten € 5 mln, duurdere concessie OV € 14 mln; alsof er een emmer wordt leeggegooid. Hoe heeft dat zo uit de hand kunnen lopen? Graag beter onderbouwen. Ook is Utrecht nieuwsgierig of die analyse nog leidt tot voorstellen aangaande bezuinigingen op die overschrijdingen, met name de apparaatskosten. De bezuiniging die wordt voorgesteld bij A17 vindt Utrecht nogal beperkt van omvang. Graag, als eerste suggestie, ook het snijden in eigen vlees moedig ter hand nemen.

Dan drie andere suggesties.

Voorstel A11, post Onvoorzien die geschrapt kan worden: dat verbaast Utrecht. Kennelijk is er dus een post Onvoorzien geweest in het verleden, die niet nodig is geweest. Graag onderbouwing daarvan want het zet niet aan tot prudent financieel gedrag. En wordt dat door de accountant goedgekeurd? De derde suggestie betreft de hele reeks van voorstellen die met het aanbod van OV te maken hebben: maatregel A1, A6, A15, B1, en B4, en dan die dekking van het restant uit het saldo van C1, het saldo van de BDU. Het is lastig om die maatregelen los van elkaar te wegen, want er is samenhang, en die samenhang zou Utrecht graag scherper in beeld zien bij de definitieve versie. De mogelijkheden voor besparing zijn wat los van elkaar verkend; hier wreekt zich natuurlijk dat er nog te weinig progressie is geboekt met het uitwerken van de OV-visie en het goede beeld van het samenhangende OV-netwerk waar op middellange termijn naar gestreefd moet worden; want was dat er geweest, dan was duidelijk hoe daar stapsgewijze naar toe te werken, ook met een aantal keuzes die nu gedreven worden door bezuinigingen bij de hand.

In eerdere informatiebijeenkomsten is aan het AB gepresenteerd dat er heldere keuzes mogelijk moeten zijn waar het gaat om het versterken van de *dikke* lijnen in het netwerk en het wat zuiniger zijn met de *fijnmaziger* lijnen van het netwerk. Utrecht is er niet over uit dat dat de keuze moet zijn maar wil graag het DB nadrukkelijk vragen om die keuzes helder voor te leggen. Daarbij realiseert Utrecht zich dat dat voor veel kleine kernen misschien ogenschijnlijk een grote kwestie lijkt; maar dat geldt ook voor delen van de stad.

Dat soort aanpassingen in het lijnennetwerk vergt wel weer een incidentele investering, en juist daar heeft spreker twijfels omdat nu voorgesteld wordt dat uit dat BDU-saldo te doen. Want dat soort saldo zou je juist willen gebruiken voor je investeringen, die in je exploitatie op langere termijn een voordeel opleveren. Dat soort zaken zou Utrecht scherper in de definitieve voorstellen verwoord willen zien. De vierde suggestie gaat over de voorgestelde tariefsverhoging. Daar is Utrecht niet enthousiast over. Utrecht wil graag druk op de ketel houden, ook voor zichzelf; als er een tariefsverhoging komt moet het mogelijk zijn om aan de reizigers te vertellen wat de reden daarvan is, bijv. vanwege investeringen in verbetering van het netwerk. Graag pas in die fase aan bod laten komen en niet nu.

De vijfde suggestie: in het stapsgewijs toewerken naar een goed samenhangend OV-netwerk zijn er waarschijnlijk keuzes nodig, die kunnen de kleine kernen betreffen maar ook fijnmazige delen in het OV-netwerk van de stad, en die keuzes kun je alleen maken als je die sociale functie van het OV op een goede manier vormgeeft. En daar is juist de regiotaxi zo belangrijk voor. Daarmee maakt cruciaal wat er gebeurt met de voorstellen A4, A5, B3. Stoppen – B3 – vindt Utrecht geen optie maar bij A4 en A5 wil Utrecht graag in de nadere uitwerking horen hoe dat kan op een manier dat je de dienstverlening met de regiotaxi op peil houdt maar wel strikter richt op doelgroepen die zelf moeilijk naar de plekken kunnen komen waar ze naartoe moeten. Die strikte toepassing van doelgroepen is nu niet het geval waardoor de kosten zo enorm zijn opgelopen. Graag uitwerken hoe het er uitziet als de regiotaxi 'verbouwd' wordt tot iets dat specifiek is gericht op de doelgroepen, ook in samenhang met de financiering vanuit Wmo-gelden. Want die voorziening is een noodzakelijke voorwaarde om andere keuzes te maken in andere delen het netwerk.

Wat betreft de prijscompensatiemaatregel: Utrecht denkt dat er andere effecten aan zitten dan nu wordt voorgesteld, en wil het DB – ook voor de maatregelen uit het VERDER-pakket - de suggestie meegeven dat Utrecht ervoor kiest stevige keuzes te maken waar nodig maar niet de kaasschaaf eroverheen te halen. En wees helder over projecten die afvallen of niet doorgaan of niet meer in aanmerking komen; wat betreft de VERDER-maatregelen lijkt dat lastig want die zijn in samenhang vastgesteld met andere partners, dus mocht er al iets mogelijk zijn dan graag op die merites beoordelen.

Wat de bijdrage aan het VERDER-pakket betreft gaat Utrecht ervan uit dat het DB komt met voorstellen die de instemming van de andere partners in de samenwerking hebben en dat die de samenhang van het pakket en het oplossen van de bereikbaarheidsproblematiek in de Utrechtse regio niet bedreigen.

De heer Scheringa (Vianen) complimenteert de portefeuillehouder met het heldere stuk. De heer Gudde gaf het ook al aan in zijn vraag naar de maatschappelijke consequenties: in het lobbywerk naar Den Haag is het belangrijk dat men ook nationaal ziet welke maatschappelijke consequenties zo'n bezuiniging heeft, waarbij spreker ervan uitgaat dat in alle WGRplus-regio's dezelfde bezuiniging plaatsvindt (15% en 1,5%).

Voor het overige kan het wat Vianen betreft verder uitgewerkt worden.

De heer De Boer (De Bilt) herkent veel van de punten die door de heer Buunk zijn aangedragen en sluit zich daarbij aan. De urgentie om te besparen is duidelijk. Er zullen stevige keuzes gemaakt moeten worden. De heer De Boer sluit zich aan bij de vragen van de heer Buunk over apparaatskosten en begrotingsbezuinigingen die niet doorgezet zijn, de concessie: dat zijn zware punten. Aan de andere kant is duidelijk dat er een pakket aan maatregelen wordt voorgelegd waarmee de regio aan de slag kan gaan in de eigen gemeente, om er daar ook over door te denken en het verder te realiseren.

De kerntakendiscussie is ook hier wezenlijk, maar er is samenwerking op een aantal punten: wonen, economische zaken en verkeer & mobiliteit. Dat gaat dus al over de kerntaken, en dan wordt het moeilijker om daar duidelijke keuzes te maken. De portefeuillehouder legt er vanavond een aantal voor en spreker wacht zijn antwoorden af. De heer De Boer sluit zich aan bij het punt over de 5%-tariefsverhoging. Dat zou een slecht signaal zijn om het OV te stimuleren; dan wordt het moeilijk om de groei in aantal deelnemers te realiseren zoals die gewenst is.

De regiotaxi is een belangrijk element in het samenhangende OV-netwerk maar wel een heel dure voorziening. Graag wat meer informatie over hoe dat in te passen in het geheel.

De voorzitter herinnert eraan dat het een eerste oriënterende bespreking betreft en stelt een korte schorsing voor.

SCHORSING
van 22.20 tot 22.40 uur

De voorzitter heropent de vergadering. Hij laat weten dat het DB de suggestie om een bestuurlijke conferentie in te bouwen om alle ideeën en suggesties door te lopen, graag overneemt. Dat biedt gelegenheid om de raadsleden mee te nemen in het traject. Er is goed geluisterd naar alle vragen die zijn gesteld, en het DB stelt voor de beantwoording daarvan in een volgende notitie te verwerken. Maar eerst wil de voorzitter nogmaals het woord geven aan de heer Landwehr om een paar korte reacties te geven.

Portefeuillehouder Landwehr neemt de complimenten graag in ontvangst. Hij is trots op wat de ambtenaren in korte tijd aan werk hebben verzet. Spreker wil op een paar punten kort reageren. Structurele/incidentele maatregelen: dat zal verder uitgewerkt worden.

Wat gebeurt er na 2014: momenteel wordt gewerkt aan een doorkijk tot 2030.

De heer Buunk vroeg om een betere onderbouwing van pagina 4: dat zal gedaan worden maar dat vraagt wel veel uitwerkingstijd.

De post Onvoorzien zal beter onderbouwd worden

Hetzelfde geldt voor de prijscompensatiemaatregelen.

De opmerking over het opruimen van de zolder werd niet gewaardeerd.

De heer Wijntjes (Nieuwegein) licht bij interruptie toe dat hij met zijn opmerking doelde op het postje van € 100.000 tussen al die grote bedragen; vandaar zijn associatie met "zolder opruimen".

De heer Landwehr stelt vast dat de opmerking niet kwaad bedoeld was.

Hij vervolgt dat de heer Buunk vroeg om een toelichting op het ontstaan van de tekorten en de argumentatie: die zal verstrekt worden.

Portefeuillehouder Gerritsen denkt dat het voor het AB vooral van belang is om te zien dat er gericht maatregelen worden genomen waarvan de maatschappelijke en politieke effecten zo klein mogelijk blijven.

De heer Buunk sprak over de samenhang met het OV: die is er wel degelijk. Het is een goede suggestie om die samenhang in een ander verband nog eens goed door te nemen en beter te verwoorden, zodat duidelijk is dat alle onderdelen goed met elkaar verknoopt zijn, ook binnen de OV-paragraaf.

Datzelfde geldt voor de suggestie A4/A5, de regiotaxi en hoe die sterker in te richten voor de doelgroep. Daar staan ook al toespelingen in en uitspraken in het voorliggende stuk, o.a. het voorbeeld dat het OV-netwerk anders wordt ingericht, aangepast op mensen met een beperking, zodat het beslag op de regiotaxi minder zal worden. Daar zal in die stuurgroep over nagedacht worden. Spreker dringt er voorts op aan om niet te snel te zeggen "hoe heeft dat tekort kunnen ontstaan, hoe is dat uit de hand gelopen". Dat gaat te ver. Het veroorzaken van dit tekort is terug te vinden op pagina 5: het heeft zeer plausibele achtergronden, denk aan de autonome ontwikkelingen zoals de nieuwe aanbesteding van het OV, de stijging van de gemiddelde DRU-prijzen, de wens om een OV-systeem te krijgen dat meer is ingericht op luchtkwaliteit en duurzaamheid. Het gaat erom het beeld te voorkomen dat het DB aan het puinruimen is, want dat is niet het geval: er wordt aan gewerkt om de organisatie en het voorzieningenniveau in stadsregio Utrecht betaalbaar te houden tegen de stroom van de eigen wensen in en tegen de BDU-bezuinigingen in.

De heer Buunk (Utrecht) herinnert aan eerdere AB-vergaderingen waarin door AB-leden werd gesteld dat zij zaken moesten accorderen zonder de exacte financiële consequenties te kennen. Denk bijvoorbeeld aan het integraal programma van eisen voor het tramnetwerk. Er zijn dus begrotingsposten die gaan oplopen als gevolg van keuzes die in de AB-vergadering worden vastgelegd, waarbij het AB dus niet altijd de financiële consequenties goed heeft kunnen voorzien met daarna een fors oplopen van kosten. Het is aan te raden om die begrotingssystematiek beter te ontwikkelen; soms heeft dat te maken met tijdig ingrijpen in eerder gemaakte keuzes. In die sfeer zoekt Utrecht meer verklaring en onderbouwing van maatregelen die nu genomen worden, en dat geldt ook voor maatregelen in het OV-aanbod: als je eenmalig een investering doet om lijnennetwerk aan te passen maar meerjarig in de exploitatie bespaart, dan is dat misschien wel verstandig. Zo moet gezocht worden naar een manier om meer grip te krijgen in het oplopen van de kosten.

Portefeuillehouder Gerritsen kan zich daar geheel in vinden, dat is een taak van het AB. In informeel verband zou daar nog eens naar gekeken moeten worden om de samenhang der dingen zowel aan de maatregelenkant als aan de kant van het ontstaan van het tekort van € 94 mln te bespreken.

Portefeuillehouder Van Dalen gaat in op de systematiek van RUVV en VERDER.

RUVV: aanvankelijk was het de bedoeling om de subsidiebedragen van nog niet beschikte projecten terug te brengen van 70 naar 50. Dat is het lijstje op pagina 38. Na behandeling in het DB is afgesproken – omdat de lokale uitwerking nog niet goed kon worden overzien – om een ambtelijke ronde langs de gemeente te maken, en dat is gebeurd, met als uitkomst dat het bedrag wel wordt gehaald, niet door van 70 naar 50 te gaan maar door lokaal overleg (ook in IJsselstein). Dat voorstel ligt binnenkort in het DB en zal hierin worden opgenomen, met als uitkomst dat het beoogde bezuinigde bedrag wordt gehaald. Uitkomst van die ambtelijke ronde is ook dat de Bloksluisbrug daarmee veilig is gesteld omdat de aanneme daarbij was dat bij versobering het project om zeep geholpen zou worden.

Wat betreft VERDER: Het zou kunnen lijken alsof het streven is om die 5% over het geheel van de projecten te bezuinigen. Bedoeling is echter juist om met de partners die het betreft specifieke keuzes te maken in de projecten uit de lijst zoals ze hier staan. Dat zal niet eenvoudig zijn maar die uitdaging wil BRU aangaan. Punt is wel dat VERDER per definitie projecten zijn die langjarig effect hebben en uiteraard komt het DB daarop terug als het gaat om de keuzes die met de partners gemaakt kunnen worden en natuurlijk ook vanwege maatschappelijk effect dat daaraan gekoppeld; dat wordt dan in VERDER verwerkt.

Bunnik vroeg nog naar een project dat niet in de lijst stond. Als projecten er niet in staan zijn dat "beschikte projecten" en worden ze in uitvoering genomen.

Conclusie

De voorzitter concludeert dat er eerst een bestuurlijke conferentie komt, dan worden de raden gehoord en dan komt het onderwerp terug in het AB. Wordt vervolgd!

7. Toekomst WGR-plus

Voorstel:

Kennismemen van de ontwikkelingen op het gebied van de bestuurlijke organisatie van de Randstad.

In zijn inleiding refereert de voorzitter aan de landelijke overleggen die momenteel over de toekomst van de WGRplus gaande zijn. Binnenkort wordt er een brief verwacht van minister Donner, en het DB heeft dit punt geagendeerd om het AB te kunnen meenemen in de ontwikkelingen.

Eerste termijn AB-leden

De heer Gijsbers (Bunnik) laat weten dat Bunnik grote moeite heeft met het eventueel wegvallen van WGRplus als taak van BRU. Samenwerking is heel belangrijk, al hoeft niet WGRplus de meest geschikte vorm te zijn. Het standpunt van het Kabinet draagt hier niet in positieve zin aan bij. Betekent dit dat BRU alleen nog maar vervoersautoriteit zal zijn in de toekomst? Dat lijkt Bunnik niet wenselijk. Graag een voorstel over de van toepassing zijnde onderwerpen.

De heer Huizinga (IJsselstein) wijst erop dat zijn gemeente zich bevindt op het snijvlak van twee gebieden, en nadrukkelijk ook gekozen heeft voor samenwerking in de Lopikerwaard. De afvaardiging wil de discussie in IJsselstein afwachten alvorens stappen te ondernemen.

Eerste termijn beantwoording door de portefeuillehouder

Portefeuillehouder Janssen licht toe dat het DB voor deze aanpak gekozen heeft omdat kabinet en provincie nog met dit onderwerp bezig zijn, evenals de G4. Het DB wilde zich er niet zomaar in storten maar toch de vinger aan de pols houden. Zodra er ontwikkelingen zijn die de moeite waard zijn zal het DB het AB erin betrekken. Wenst het AB tempoversnelling in de gedachtevorming, dan verzoekt de heer Janssen het AB om daarover richting DB te communiceren. Zonder tegenbericht komt dit onderwerp aan de orde op de AB-vergadering van juni.

Ingelast agendapunt:

7.a. Aanbesteding en concessieverlening

Ter informatie.

Portefeuillehouder Gerritsen geeft een toelichting.

In oktober vorig jaar heeft het DB van BRU de OV-concessie gegund aan Qbuzz en niet aan Connexxion. Dat is gebeurd op basis van een weging. Connexxion heeft tegen die concessieverlening bezwaar ingediend, en een voorlopige voorziening aangevraagd bij het college van bezwaar en beroep. Na lange tijd heeft, in februari, eindelijk de zitting plaatsgevonden. Op 3 februari heeft de voorzieningenrechter aangegeven dat er nadere inlichtingen zijn gevraagd, zowel aan Qbuzz als aan Connexxion, t.a.v. datgene waar zij mee waren binnengekomen. Maar de voorzieningenrechter was van mening dat BRU bij Qbuzz te gedetailleerd vragen had gesteld. Dat had niet gemogen. Er waren ook tekortkomingen in datgene waar Connexxion mee had ingeschreven maar die waren minder ingrijpend dan die van Qbuzz. Met inachtneming van die uitspraak moest er een nieuwe beslissing genomen worden, en dat heeft het DB onlangs gedaan. Het DB heeft zich daarbij gericht naar de voorzieningenrechter: je mag eigenlijk niet die navraag doen maar sec kijken of een inschrijving voldoet aan wat je bij het bestek hebt gevraagd; en het DB heeft moeten vaststellen dat zowel Qbuzz als Connexxion niet voldeden aan het bestek. De inschrijving wordt daarmee ongeldig verklaard. Qbuzz en Connexxion konden 6 weken in beroep gaan, en die termijn is over 3 weken voorbij. In die tijd kan het DB dus niet vooruitlopen op wat er gebeuren gaat. Wordt er géén bezwaar gemaakt dan wordt die beslissing onherroepelijk, dan zijn er twee ongeldige inschrijvingen en heeft BRU de handen vrij om te zien welke mogelijkheden er zijn. Komt er wel bezwaar en men vraagt het oordeel van de rechter, dan is de situatie helder. Dan laat het DB het nog eens rechtelijk toetsen. Waarschijnlijk komt BRU dan nog één keer bij die rechter terecht want de verwachting is dat er wel een partij bezwaar zal aantekenen.

Daarnaast ligt het bezwaar van Connexxion tegen het feit dat Qbuzz de toewijzing heeft gekregen. BRU heeft daar geen bezwaar- en adviescommissie voor. Het DB moet daar een beslissing in nemen. Daarom wil het DB, met de Algemene Wet Bestuursrecht (AWB) in de hand, alsnog een adviescommissie instellen. Echter, de bevoegdheid om dat te doen ligt bij het AB, en de vraag is dus om die bevoegdheid aan het DB te delegeren zodat het DB maandag met de instemming van het AB een dergelijke commissie kan samenstellen. Daarbij wordt gezocht naar personen met een juridische achtergrond en speciaal kennis van zaken op het gebied van aanbestedingsrecht en leasecontracten.

De kern van het bezwaar van Connexxion is gericht tegen het leasecontract waarmee Qbuzz de bussen wil introduceren.
Over het vervolg kan op dit moment nog geen uitspraak gedaan worden, dat kan op z'n vroegst pas over drie weken.
Het AB wordt uiteraard vervolgens zo snel mogelijk over de ontwikkelingen geïnformeerd.

Eerste termijn AB-leden

De heer De Jong Schouwenburg (De Bilt) concludeert dat besloten is door de bestuursrechter dat het zo niet opnieuw bevestigd mocht worden waardoor het DB heeft besloten dat beide uitgebrachte offertes niet geldig zijn. Dan rijst het idee dat het besluit om Qbuzz de gunning te doen ook vervallen is, waarmee het bezwaar van Connexxion ook vervallen is.

De heer Van Corler (Utrecht) vindt het instellen van een commissie een verstandige keuze maar is benieuwd hoe bindend hun adviezen zijn. Andere vragen: betreft hun opdracht alleen het juridische deel; hoeveel tijd krijgt die commissie (gaat dat leiden tot vertraging), hoe zit dat met de wettelijk termijnen die daardoor overschreden kunnen worden.
Utrecht wordt heel graag geïnformeerd over het verdere verloop van de concessie, en in het verlengde van dit punt merkt de heer Van Corler op dat dit proces uiteraard gevolgen heeft voor het doorlopen van de huidige concessie. Hij zou daar graag meer inzicht in krijgen (kan ook schriftelijk/vertrouwelijk).

De heer Huizinga (IJsselstein) sluit zich bij de vragen van de heer Van Corler aan.

Eerste termijn beantwoording door portefeuillehouder Gerritsen

Portefeuillehouder Gerritsen beantwoordt eerst de vraag van De Bilt. Het bezwaar van Connexxion richtte zich tegen de 'gegoedheid' van Qbuzz, tegen het vertrouwen dat Qbuzz zijn verplichtingen zou kunnen nakomen. Daar heeft de rechter zich niet eens zozeer over uitgelaten. De reden waarom de gunning geschorst werd was het feit dat de aanbestedende autoriteit – BRU – bij beide inschrijvers navraag heeft gedaan nadat de inschrijvingen binnen waren. Dat is normaal, maar de rechter vond dat de tekortkomingen van Qbuzz groter waren dan die waar Connexxion mee gekomen was. Dat was de grond waarop het DB beide ongeldig moest verklaren. Dus het was niet zo dat het de een of de ander was. De rechter heeft een eigen afweging gemaakt die los stond van het bezwaar van Connexxion. De vragen van de heren Van Corler en Huizinga: het advies van de commissie is niet bindend. Het bestuursorgaan is verantwoordelijk voor een heroverweging en wordt daarin geadviseerd. In dit specifieke geval wordt bij de samenstelling gezocht naar personen met juridische kennis op het vlak van aanbestedingsrecht en leaseconstructies (omdat het bezwaar gericht is op de leaseconstructie van de inschrijving).

Leidt dat tot vertraging: dat is niet te verwachten, omdat de inschatting is dat er sowieso een gang naar de rechter gemaakt moet worden t.a.v. een besluit tot ongeldigverklaring en tegen de tijd dat dat bij de rechter is is die commissie al lang klaar.

De doorloop van de huidige concessie: doordat het besluit tot gunning geschorst werd kon de ingangsdatum van 11 december a.s. niet meer gehaald worden, en daarom is het DB in gesprek gegaan met de huidige vervoerder. Want de aanbesteding heeft nog niet tot gunning geleid, en in dat geval is de zittende vervoerder gehouden om door te rijden (doorrijplicht Wet Personenvervoer 2000). Daarover is BRU met Connexxion in onderhandeling. De reiziger zal er niets van merken.

Tweede termijn AB-leden

De heer Van Corler (Utrecht) wil reageren op het feit dat het advies van de commissie niet bindend is. Hij stelt dat het DB toch altijd vrij staat om deskundig advies in te winnen; daar hoeft toch geen commissie voor te worden ingesteld? En vervolgens: het DB kan dus afwijken van het advies; maakt het DB het zich dan niet moeilijker door nu een adviescommissie in te stellen? (In geval het DB anders besluit)

Tweede termijn beantwoording door portefeuillehouder Gerritsen

Portefeuillehouder Gerritsen kan zich die reactie voorstellen. Maar BRU is overheid, en zal zich moeten schikken naar de AWB. De AWB verplicht de overheid tot een dergelijke aanpak. Dat betekent dat je in heroverweging zorgvuldig moet omgaan met bezwaren, en daarom wil het DB een adviescommissie instellen. In zijn rol als overheid is BRU gehouden om die rol ook formeel te spelen. Het blijft inderdaad een advies waarvan het DB kan afwijken, maar als het een zorgvuldig

samengestelde commissie is met de nodige kennis, moet het DB van goede huize komen om daar een andere visie op te hebben.

Conclusie: Het AB gaat akkoord en geeft het DB mandaat om een adviescommissie in te stellen.

8. Consultatieversie Uitgangspuntennotitie OV-Uitvoeringsplan 2012

Voorstel:

1. Kennis nemen van de consultatieversie van de Uitgangspuntennotitie voor het OV-uitvoeringsplan 2012
2. Kennis nemen van de binnengekomen reacties op de consultatieversie.

Eerste termijn AB-leden

De heer Moors (Houten) stelt vast dat er in de notitie wordt opgemerkt dat Lijn 49 in Houten overbodig zou zijn omdat Houten station Houten-Castellum heeft. Dat is echter niet iedere bushalte en daarmee wordt tekort gedaan aan het basisniveau. Houten pleit er dan ook voor om Lijn 49 niet af te schaffen.

De heer Gudde (Zeist) heeft een opmerking over Lijn 155. Hij begrijpt de afwegingen maar wil zich verweren tegen de macht van het getal. Kleine agglomeraties leveren natuurlijk minder reizigers op dan een willekeurige wijk in de stad Utrecht. Ook is het niet zo dat mensen die in Austerlitz wonen bewust hebben gekozen om op een ver afgelegen plek te wonen. Waarom zouden zij geen bushalte mogen hebben en mensen in het zuiden wel? Hij verzoekt om op meer dan alleen de reizigersaantallen te sturen.

De heer Schat (Nieuwegein) is blij dat in dit uitvoeringsplan rekening wordt gehouden met vernieuwing van industrieterrein Het Klooster zodat de belofte aan V&D gestand kan worden gedaan. De lijn Papendorp-Nieuwegein zou vanaf 2012 gaan rijden, dus graag aandacht daarvoor.

De heer Van Corler (Utrecht) heeft een paar vragen.

Ten aanzien van de besluitvormingsprocedure merkt hij op dat bij de bespreking van de overeenkomst-versie afspraken zijn gemaakt over de betrokkenheid van het AB bij de jaarplannen. Dat kan hij niet terugvinden in deze notitie, maar hij gaat ervan uit dat dat uitgangspunt blijft. Graag bevestiging daarvan, ook als er sprake is van een *gewijzigd* uitvoeringsplan, zoals in de voetnoot wordt vermeld.

Ten tweede: de reacties van de gemeenten zijn wel in een schema weergegeven maar het is niet te zien hoe ze verwerkt zijn. Graag een twekolommenstuk dus, met daarin ook de reactie van BRU. Aanbesteding nieuwe concessie: wat zijn de gevolgen van de problemen rondom de aanbesteding voor de gehanteerde DRU¹-prijzen voor de financiering van de ontwikkeling van de netwerken. Hoe gaat dat op het moment dat Connexxion gaat rijden?

Financieel kader: de 8% reductie van de DRU's is erg fors, zeker als de wens bestaat om de groene ambitie overeind te houden. Hoe wil het DB dat realiseren alleen binnen het verhaal van het OV-netwerk?

Utrecht is geen voorstander van de tariefsverhoging van 5%, zeker als dat ook gekoppeld gaat worden aan spits-daltarief want dan worden de gevolgen extra groot. De spitsreizigers zullen dan de verlaging in het daltarief moeten opbrengen. Daarom wil Utrecht het DB vragen om, alvorens met deze besparingsmaatregel verder te gaan, een uitwerking daarvan aan het AB voor te leggen.

Dan is er nog het punt met betrekking tot de OV-chipkaart. De tariefsverhoging is gekoppeld aan de OV-chipkaart. Utrecht vraagt ervoor te waken dat de overschakeling naar de OV-chipkaart te veel onder tijdsdruk komt te staan omdat de bezuiniging moet worden ingevoerd.

Vervolgens heeft Utrecht een aantal opmerkingen over de wijzigingsvoorstellen. Een aandachtspunt is de routezekerheid voor de reizigers. Er moet worden voorkomen dat een aantal wijzigingen wordt doorgevoerd die al snel weer moeten worden teruggedraaid. Een voorbeeld is het verplaatsen van Lijn 6 van de Catharijnesingel naar de Adema van Scheltemabaan, die daar over een paar jaar weer weg moet omdat dan de trambaan wordt aangelegd. Een belangrijke vraag is hoe toekomstvast de wijzigingsvoorstellen in deze notitie zijn. Spreker vraagt om een reactie hierop.

Tot slot vraagt hij het DB aan te geven dat de nieuw te voeren onderhandelingen met de concessiehouder met de maatregelen in de voorliggende notitie noodzakelijk zijn. De cijfers uit de presentatie laten zien dat in 2014 een tekort werd voorspeld dat flink groter was dan het bedrag dat nu bespaard is.

1 DRU = Dienstregelingsuur

De heer Gijsbers (Bunnik) benadrukt dat de kleine kernen van het buitengebied goed bereikbaar moeten blijven door het laten rijden van bussen. Hij heeft begrip voor de bezuinigingsmaatregelen, maar de voorgestelde verdwijnende lijnen zouden alleen dan uit de kleine kernen kunnen verdwijnen als er wordt geïnvesteerd in de regiotaaxi.

De heer De Boer (De Bilt) laat weten dat De Bilt zeker wil meedenken over maatregelen die genomen kunnen worden. De Bilt zou dat niet alleen willen vanuit het oogpunt van bezuinigingen, maar ook om een kwaliteitsslag te maken. Om een goede reactie te kunnen geven, heeft De Bilt tijd nodig. Spreker begrijpt dat er druk zit om besparingen door te voeren, maar er dient voor te worden gewaakt om alleen op korte termijn te denken. De Bilt zet zich ervoor in de kleine kernen goed bereikbaar te houden.

Eerste termijn beantwoording door portefeuillehouder Gerritsen

Portefeuillehouder Gerritsen gaat in op het verzoek van Houten om Lijn 49 niet af te schaffen. Hij begrijpt de zorg, maar wil graag wijzen op de kern van het OV-beleid. De lijnen moeten tot op een betaalbaar niveau in stand worden gehouden en daarbij is ernaar gestreefd om de maatschappelijke effecten zo klein mogelijk te houden. Er zijn lijnen die zo laag bezet zijn dat het verkwesting is van publieke middelen om ze in stand te houden. Dit is een eerlijke benadering. Hij is het met de heer Gudde eens dat de macht van het getal niet alleen moet gelden. Het AB streeft ernaar alle bewoners van de regio, dus ook de periferiegebieden, een zo goed mogelijk OV te bieden, maar wel in een goede verhouding tussen vraag en betaalbaarheid.

De heer Moors (Houten) merkt bij interruptie op dat zijn opmerking daarover ging dat de suggestie was gewekt dat de lijn niet meer nodig was nu er een NS-station is, terwijl hij juist van mening is dat er daardoor des te meer noodzaak is voor deze lijn. Het is te vroeg om conclusies te trekken ten aanzien van de bezetting omdat het station er pas sinds december is.

De heer Gerritsen antwoordt dat er nog twee alternatieven zijn, namelijk Lijn 47 en Lijn 48. Daardoor wordt de vervoersvraag op Lijn 49 kleiner. Het aanbod van Lijn 49 kan worden verminderd voor een meer efficiënte dienststijduitvoering. Er zou een winst van 1500 DRU's kunnen worden behaald.

Dan de vragen van de heer Van Corler van Utrecht. In het AB is vorig jaar over de vaststellingsprocedure gesproken. Op dringend verzoek wordt het AB meer betrokken bij de procedure van het uitvoeringsplan, maar het DB blijft verantwoordelijk voor de vaststelling van het uitvoeringsplan. Dit stuk is te gedetailleerd om de vaststelling ervan bij het AB neer te leggen. Hierover blijft bij de Utrechtse delegatie kennelijk onduidelijkheid bestaan. Daarom herhaalt portefeuillehouder Gerritsen wat daarover is afgesproken: het AB blijft betrokken bij het uitvoeringsplan, maar het DB stelt het vast. Het AB wordt in de consultatiefase betrokken zodat het AB over het eindresultaat nogmaals zijn licht kan laten schijnen.

Portefeuillehouder Gerritsen zegt toe dat het tweekolommenstuk beschikbaar zal worden gesteld zodra dat er is, zodat dat kan worden besproken in het AB.

Ten aanzien van de gevolgen van de problemen met de aanbesteding en de gevolgen daarvan voor de gehanteerde prijzen. Dit uitvoeringsplan is geschreven voor de situatie dat Qbuzz de nieuwe aanbieder van het OV zou zijn, maar dat is nu niet het geval. Een groot deel van de maatregelen kan dan ook pas bij de ingang van de volgende concessie echt zijn beslag krijgen. Nu kunnen zij nog gaan gelden voor de zittende vervoerder, waarbij wordt geprobeerd zoveel mogelijk de intentie van dit uitvoeringsplan te gaan realiseren. Dat betekent dat over een aantal van de maatregelen overleg moet plaatsvinden met Connexxion. Die slag om de arm moet de heer Gerritsen wel houden.

De 8% reductie van DRU's is fors, maar de afspraak is om de groeiende lijnen te faciliteren en om minder aanbod van zwakke en teruglopende lijnen te willen hebben. Dat geeft een bepaalde spanning, maar toch wil portefeuillehouder Gerritsen een zekere druk op de ambitie te houden.

Het verzet tegen extra tariefsverhoging van 5%: is begrijpelijk, maar als binnen de OV-begroting de financiële ruimte moet worden gevonden, dan wordt er misschien niet *meer* betaald, maar dan is er sprake van een uitgekleed OV-product, wat niet het beoogde doel is. Het streven is steeds geweest om de balans te zoeken met het publiekeffect.

De heer De Boer (De Bilt) vraagt bij interruptie of de portefeuillehouder kan aangeven of de BRU uit de pas gaat lopen in vergelijking met andere regio's.

De heer Gerritsen zegt daar laten op te zullen terugkomen.

De chipkaart invoering wordt niet versneld omdat er geld moet worden verdiend. De aanvraag is gebeurd op verzoek van het ministerie. Technisch gezien is men er al klaar voor. Het Rijk heeft BRU

gevraagd de aanvraag in te trekken, wat is gebeurd. Na invoering van de chipkaart duurt het nog een jaar voordat de tarieven mogen worden gewijzigd. Hij staat er dus voor in dat er een zorgvuldige invoering van de chipkaart komt, zonder druk van de bezuinigingen.

De heer Van Corler noemde de routezekerheid. Dat is een belangrijk punt. Portefeuillehouder Gerritsen zegt dat er ieder jaar routewijzigingen zijn en dat er grote zorgvuldigheid wordt betracht bij het vaststellen ervan. Het genoemde voorbeeld van de verplaatsing van Lijn 6 is een voorbeeld van het minimaliseren van de effecten op routezekerheid. Lijn 6 zou al via de Adama van Scheltemabaan gaan rijden in verband met werkzaamheden aan de OV-terminal – en bij aanleg/realisatie naar de Kruisvaartsebaan – en zou sowieso niet meer op de Catharijnesingel gaan rijden.

Er wordt geprobeerd de toekomstvastheid te waarborgen door in een keer met een robuust pakket van aanpassingen te komen, waarbij het besparingsvoorstel één grote wijziging geeft en daarna nog een tariefsverhoging, en dat zou het beeld moeten geven dat er tot 2015 geen grote wijzigingen meer komen en dat er dus voor 4 jaar lang enige toekomstvastheid is bereikt. De beoogde effecten zullen ook een jaar opschuiven.

Op de vragen over de bezuinigingsvoorstellen komt spreker in een later stadium terug.

Wat betreft de opmerking van de heer Gijsbers over het overnemen van wegvallende lijnen door de regiotaxi, merkt portefeuillehouder Gerritsen op dat dat uiteraard het geval is, maar op dit moment is er sprake van een bodemloze put bij de regiotaxi. Daar moet verandering in komen, want anders gaat het niet goed.

Portefeuillehouder Gerritsen is het met de heer De Boer eens dat er een meerjarige visie moet komen en dat er niet zomaar willekeurig moet worden gesneden in lijnen.

Tweede termijn AB-leden

De heer Van Corler (Utrecht) zegt later te zullen terugkomen op de discussie over de rol van het AB. Hij bedankt de portefeuillehouder voor de toezegging van het tweekolommenstuk. Graag ontvangt hij ook nog een stuk over de effecten voor de reiziger van de tarieven invoering spitsdal en de tariefsverhoging. En tenslotte: is er rondom dit uitvoeringsplan wel of geen overleg geweest met Connexxion?

Tweede termijn portefeuillehouder Gerritsen

Portefeuillehouder Gerritsen bevestigt dat laatste. Daar is zeker overleg over geweest met Connexxion en het doorrijden wordt reeds met hen besproken.

9. Revisie SUNIJ-systeem

Voorstel:

1. *Levensduur van het SUNIJ-materiaal met tien jaar verlengen en tegelijkertijd het materieel vervoerderonafhankelijk maken en daarvoor € 10.600.000 ter beschikking te stellen.*
2. *Onderhoud aan de haltes uitvoeren en de haltes vervoerderonafhankelijk maken en daarvoor € 250.000 beschikbaar te stellen.*
3. *Kosten van het levensduurverlengend onderhoud afschrijven over 10 jaar en deze lasten opnemen in de meerjarenbegroting.*

Eerste termijn AB-leden

De heer Schat (Nieuwegein) zegt dat het begrijpelijk is dat onderhoud noodzakelijk is. Hij steunt het voorstel. Het weghalen van sommige windschermen en vervangen door hekwerken vindt Nieuwegein echter geen goed idee. Gaarne handhaven, want het biedt luxe aan de reizigers. Gezien de bezuinigingen lijkt het vervoerderonafhankelijk maken van de haltes duur. Misschien biedt een sticker over de logo's een goedkopere oplossing?. Bij het stuk zit een heel gedetailleerde kostenraming. Hij vraagt zich af of het de bedoeling was of die cijfers in de openbaarheid kwamen. Ten aanzien van de systematiek van de raming vraagt hij de standaardssystematiek te hanteren (SSK-methode 2010 volgens de CROW). In het stuk ontbreken zijns inziens de verschillen met de oude trams en de verschillen met de Weense tram.

Ook de heer Post (Utrecht) steunt het voorstel om de levensduur van het SUNIJ-materiaal te verlengen.

Utrecht deelt de scepsis van Nieuwegein over het vervoerdersonafhankelijk maken van de trams en de haltes. Hij roept op om sober om te gaan met die taak, omdat het vooral de bedoeling is dat de trams blijven rijden en niet zozeer dat ze er mooi uitzien.

Tot slot vraagt hij of deze exercitie gevolgen heeft voor de normale dienstregeling en zo ja, welke.

De heer Huizinga (IJsselstein) kan zich vinden in het voorliggende stuk en sluit zich aan bij de gemaakte opmerkingen over het vervoerdersonafhankelijk maken.

Eerste termijn portefeuillehouder Gerritsen

Portefeuillehouder Gerritsen gaat in op de opmerking over de windschermen. Dat zijn vandalisme- en onderhoudsgevoelige voorzieningen. Om de kosten te beperken is gekozen voor het deels vervangen van schermen door hekwerk. Dat leidt slechts beperkt tot een verlies aan comfort, omdat niet alles wordt vervangen. Daarbij merkt hij op dat schermen alleen bescherming bieden tegen wind en regen uit een bepaalde richting. Een bijkomstigheid is dat de hekken de haltes meer open houden, wat de sociale veiligheid van de haltes ten goede komt.

De logo's op het glas van de bestaande windschermen worden verwijderd, wat bijdraagt aan het vervoerdersonafhankelijk maken.

Destijds is door het AB en DB gezamenlijk gekozen voor een bepaalde mooie uitstraling aan een verbeterde kwaliteit van het OV in de stadsregio Utrecht. Dat mag er wel goed uitzien. De suggestie om stickers te plakken over de logo's vindt hij daarom geen goed voorstel.

De heer Moors (Houten) wijst er bij interruptie op dat dit nu juist een bezuiniging is met een beperkt maatschappelijk effect.

De heer Gerritsen is van mening dat het een gemiste kans zou zijn de bezuiniging van € 30.000, die nodig is voor de 'cosmetische verandering', niet te doen. Kwaliteit en goede uitstraling is voor het OV erg belangrijk om aantrekkelijk te zijn. Er wordt getracht dit binnen de financiële mogelijkheden te bereiken.

Ten aanzien van de opmerking van de heer Post over de trams zegt de heer Gerritsen dat er geen sprake is van slecht materieel, maar dat er onderhoud moet worden gepleegd en dat er geen geld is om ineens al het materieel te vervangen. Vandaar dat er gefaseerd onderhoud wordt toegepast. De trams worden gefaseerd uit de dienstregeling gehaald, dus alles blijft gewoon rijden. Eventuele knelpunten worden opgelost.

De heer Schat (Nieuwegein) merkt bij interruptie op dat volgens hem het bedrag van € 30.000 zou moeten zijn € 50.000. Hij pleit er nogmaals voor om voorzichtig om te gaan met het verwijderen van de windschermen, mede omdat het vandalisme in de afgelopen jaren juist minder is geworden door het cameratoezicht.

De heer Gerritsen benadrukt dat ernaar gestreefd zal worden om, ook zonder die windschermen, keurige haltes te maken. Ondanks de afname van vandalisme, is er door de maatregel minder onderhoud nodig (schoonhouden bijvoorbeeld brengt loonkosten met zich mee).

10. Integraal Programma van Eisen (IPvE) Tramsysteem Regio Utrecht

Voorstel:

1. *Systeemeisen IPvE vaststellen.*
2. *Systeemeisen basis laten zijn voor de verdere ambtelijke uitwerking van de subsysteemeisen IPvE (fase 3). Als tijdens deze uitwerking blijkt dat significant wordt afgeweken van de systeemeisen, dan wordt dit in de vorm van een onderbouwd afwijkingsvoorstel geagendeerd voor bestuurlijke besluitvorming.*

Eerste termijn AB-leden

De heer Fokke (Utrecht) brengt de vraag in herinnering die Utrecht bij de eerdere behandeling van het IPvE heeft gesteld, namelijk om te komen met een financiële onderbouwing van sommige keuzes. In het voorliggende voorstel staat geen enkele financiële onderbouwing. De vraag is waarom niet.

Een ander probleem is het probleem van de keuze ten aanzien van de boogstralen. Een eenmaal gemaakte keuze is later lastig te wijzigen. Daarom vindt de Utrechtse delegatie om bij deze keuze niet over een nacht ijs te gaan. Dit IPvE stelt twee boogstralen voor, een van 40 m voor de tracés en een van 25 m voor de tram. BRU heeft een ambtelijke uitspraak gedaan welke knelpunten het voorgestelde zou opleveren, wat o.m. een reactie opleverde van de gemeente Utrecht over de bocht bij het Moluks museum, waar de boogstraal 22,5 m zou zijn. De Utrechtse delegatie trekt de conclusie

dat er trams worden besteld die daar dus niet door de bocht kunnen zonder de historische binnenstad te moeten slopen. Wel heeft zij de wens om vaart te maken met de aanleg van de Uithoflijn. Wat is de relatie tussen de vaststelling van dit IPvE en de aanleg van de Uithoflijn? Is het mogelijk om dit IPvE op andere punten vast te stellen met uitzondering van de punten met betrekking tot de boogstralen? De eisen aan het trammaterieel worden op een later tijdstip behandeld. Kan dan een keuze worden gemaakt voor de boogstralen? Kan de portefeuillehouder de zorg van de Utrechtse delegatie wegnemen?

De heer Schat (Nieuwegein) is het van harte met de Utrechtse delegatie eens. Hij is benieuwd hoe wordt gereageerd als een leverancier niet aan bepaalde eisen kan voldoen. Krijgt die speelruimte om af te mogen wijken van de in dit IPvE gestelde eisen? Spreker kan zich voorstellen dat de leverancier niet aan alle eisen kan voldoen.

Verder merkt hij op dat er bij de tramhaltes vanuit wordt gegaan dat overal dezelfde soort haltes komen, terwijl er aan sommige haltes andere eisen worden gesteld. Dat ziet hij niet terug in dit IPvE.

De heer Camstra (Zeist) ondersteunt eveneens het pleidooi van Utrecht over de boogstralen. De boogstraal moet zo worden gekozen dat de tram goed door de stad maar ook op het hele tracé kan rijden, ook als ooit de tram wordt doorgetrokken naar Zeist waar ook kleine oude pandjes in nauwe straatjes staan.

Eerste termijn beantwoording door portefeuillehouder Gerritsen

Portefeuillehouder Gerritsen merkt op dat dit IPvE op dit niveau de middenmaat is; hierna komt nog een IPvE met subsysteemeisen, dat wordt ambtelijk uitgewerkt. Dit IPvE is nodig om inhoud te geven aan hoe verder te gaan met de uitontwikkeling van het tramnetwerk 2020. De eerste uitbreiding daarvan is de Uithoflijn, waarover dit voorjaar besluiten moeten worden genomen. Een van de eisen voor het 'go-besluit' daarvoor is dat er een IPvE op systeemeisen- en subsysteemeisenniveau is. De goedkeuring van het AB is daarvoor nodig. Belangrijker is dat er een toetssteen is voor de maatvoering, de presentatie, het gebruiksgemak en de exploitatie van het onderhoud van het tramnetwerk. Daar is dat IPvE met name voor van belang, met name de I.

De vraag wat de kosten zijn is logisch, maar die vraag is niet te beantwoorden. Het IPvE is geen bestelbriefje, maar een toetsingskader waar het plan voor de aanleg van het tramnetwerk tegenaan kan worden gehouden. Op basis van die projectmatige benadering kun je vaststellen hoeveel het op een bepaalde plek kost. Als we de SUNIJ-lijn eraan zouden willen laten voldoen zou hij 15% meer kosten t.o.v. de bestaande situatie dus het IPvE is niets anders dan een toetssteen voor de bouwplannen.

Er zit een drietal punten in, namelijk bij het Moluks museum, bij het Smakkelaarsveld en bij de Kruisstraat, waar het IPvE het onmogelijk maakt om daar een tram te laten rijden. Het DB heeft gezegd: dat zijn zulke uitzonderlijke situaties in de stad, daar moet ruimte worden gemaakt om iets van het IPvE af te wijken om er een oplossing voor te vinden zonder draconische maatregelen te hoeven treffen. Het IPvE is geen wet van Meden en Perzen maar een richtsnoer, en daarom heeft het DB daarvoor een voorbehoud gemaakt.

In Zeist zouden we graag snel een tram willen aanleggen maar spreker is er zeker van dat dat niet zo is. In reactie op de heer Camstra geeft hij aan dat die boogstralen van grote invloed zijn op de levensduur van het trammaterieel. Ook heeft de boogstraal te maken met de veiligheid, waarvoor BRU straks integraal verantwoordelijk is. Daar moet dus goed rekening mee worden gehouden.

Dat het stuk niet functioneel is, bestrijdt de heer Gerritsen. Het biedt juist een heel functioneel toetsingskader om de met elkaar vastgestelde vertramming in de regio uit te werken.

Wat als een leverancier er niet aan kan voldoen? Het DB is van mening dat leveranciers aan dit uitgebreide IPvE kunnen voldoen. Er is gekozen voor een hoogwaardige kwaliteit.

Op het verschil in haltes wil de portefeuillehouder nu niet dieper ingaan. Er is voor gekozen dat er een integraal netwerk moet komen waarbij de tram op het gehele netwerk kan rijden. Hij stelt voor hier later op terug te komen.

Tweede termijn AB-leden

De heer Fokke (Utrecht) gaat in op de financiële onderbouwing. Hij begrijpt dat er geen totaalplaatje kan komen, maar er is een verschil tussen een totaalplaatje en helemaal niets. Er wordt gesproken over drie types trams. Hij zou daarvan een indicatie willen zien. Ook zou hij indicaties willen krijgen van kosten van een kilometer trambaan in de verschillende concepten. Het nemen van een verstrekkend besluit zonder enig financieel perspectief vindt hij te risicovol.

Ten aanzien van de boogstralen vraagt hij wat het betekent om het IPvE aan de kant te zetten of ervan af te wijken. Als wordt gekozen voor een tram die een minimale bocht van 25 m kan nemen,

betekent dat dan dat het Moluks museum moet worden gesloopt of zijn er andere oplossingen? De Utrechtse delegatie wil niet instemmen met een IPvE waarvan nu al duidelijk is dat dergelijke keuzes moeten worden gemaakt.

De heer Schat (Nieuwegein) gaat in om het woord "functioneel". Iets wordt volgens hem functioneel omschreven als de functie van het onderdeel wordt omschreven en niet de exacte maten van iets. In het IPvE staan nadrukkelijk maatvoeringen beschreven maar niet waarom die maatvoering zo moet zijn. Het zou beter te zijn te omschrijven waarom iets aan een bepaalde maatvoering moet voldoen, waardoor een leverancier daar rekening mee kan houden als hij een andere oplossing zoekt voor bijvoorbeeld goedkopere levering. Met deze manier van specificeren neemt men de vrijheid weg. Ten aanzien van de haltes heeft de heer Schat geprobeerd aan te geven dat niet alle haltes gelijk zullen zijn. Bij sommige haltes (centrum Nieuwegein en IJsselstein) zullen extra omgevingseisen nodig zijn.

Tweede termijn beantwoording door portefeuillehouder Gerritsen

Portefeuillehouder Gerritsen gaat in op de financiering van de uitwerking van het IPvE. Daarvoor is eerst van belang vast te stellen hoe de trams gaan rijden, dus hoe de situatie wordt. Pas dan kan worden ingegaan op de consequenties. Dat is alleen nog maar bekend van de Uithoflijn.

Wat de uitzonderingen betekenen? Er zijn drie situaties in de stad waar de toepassing van het IPvE bezwaarlijk is. In die situaties wordt het IPvE niet genegeerd, maar daar wordt zoveel mogelijk in de geest van het IPvE gewerkt aan oplossingen. Het slopen van zaken moet zoveel mogelijk worden vermeden.

De heer Gerritsen geeft aan de verhandeling van de heer Schat over het ontnemen van de vrijheid van de leverancier bij de functionele beschrijving niet helemaal te kunnen volgen. Hij ziet misschien over het hoofd dat dit soort universele eisen in iedere stad worden gesteld.

Ten aanzien van de haltes merkt hij op dat de ideale situatie is dat het straatbeeld past bij hoe de gemeente zich wil presenteren. Iedere gemeente heeft daarin andere wensen, wat zich zal vertalen in de haltes, hoewel die wel eenduidig en herkenbaar moeten zijn.

De heer Fokke (Utrecht) geeft aan dat hij een korte stemverklaring wil afleggen. Utrecht kan instemmen met het IPvE, onder de conditie dat er hiermee dus niet wordt gekozen voor trams die niet door de bocht kunnen bij het Moluks museum.

De voorzitter concludeert dat het AB instemt met het ingebrachte stuk, waarmee het Integraal Programma van Eisen voor het Tramsysteem Regio Utrecht is vastgesteld met inachtneming van de stemverklaring van Utrecht.

11. Rondvraag

Vanwege het late tijdstip komt dit agendapunt te vervallen.

Sluiting, om 00.25 uur

.-.-.-.

Actielijst

Nr	Onderwerp	Actie/ toezegging	DB-lid	Planning afdoening
1	Rol AB	Notitie kaderstellende rol en formulering besluiten, evt stukkenstroom in AB	Voorzitter	Juni 2011
2	Regionale Agenda	Definitieve vaststelling Regionale Agenda in AB juni: <ul style="list-style-type: none">- Amendement OV Utrecht verwerken- Tweede brief Zeist verwerken- Reacties IJsselstein en Stichtse Vecht opnemen- Overleg delegatie Houten en dhr. Gerritsen over OV kleine kernen	Janssen, Lubbinge en Gerritsen	Juni 2011
3	Besparingsmaatregelen	- Conferentie besparingsmaatregelen	Landwehr	Juni 2011

		<p>organiseren</p> <ul style="list-style-type: none"> - In AB-voorstel juni alle vragen/opmerkingen van vergadering 23 maart verwerken 		
4	Toekomst WGRplus	Notitie in AB met stand van zaken en indien nodig meer	Janssen	Juni 2011
5	Adviescommissie aanbesteding	AB zsm informeren zodra DB commissie heeft ingesteld	Gerritsen	Eind maart 2011
6	OV-uitvoeringsplan 2012	<p>In volgende AB-voorstel over uitvoeringsplan:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2 Kolommentabel met reacties gemeenten en verwerking BRU - Afspraken 2010 over rolverdeling DB en AB in herhalen - Verhoudingen tussen stadsregio's vermelden <p>Gestelde AB-vragen over bezuinigingen beantwoorden</p>	Gerritsen	Juni 2011