

Het Beginnsel

Contactblad voor leden van de SGP
in de provincie Utrecht

4|'25

Openbaar vervoer



6 | Nieuw busvervoer in de provincie Utrecht

10 | Een verdwenen spoor: de tramlijn Amersfoort–Arnhem

11 | Terugblik jubileum

4 | "Wat ook veel beweging heeft gegeven de laatste tijd is het Utrechts Programma Landelijk Gebied (UPLG). Hiervoor worden ongehoord grote offers gevraagd van agrariërs die in hun bedrijfsvoering fors moeten veranderen, of zelfs helemaal niet meer door kunnen."

Dit blad is een uitgave van de provinciale afdeling van de SGP in de provincie Utrecht en verschijnt vier keer per jaar.

Opplage: 3100 ex.
Vormgeving, druk en verzending:
AMV + Buijten & Schipperheijn grafimedia
www.drukkerij-AMV.nl

Redactie
Bertrick van den Dikkenberg
Hanna van Garderen
Jan-Hendrik van der Linden
Rudy Bor

Lezersadministratie
Adreswijzigingen, aanmeldingen
en opzeggingen:
Partijbureau SGP, Dinkel 7,
3068 HB Rotterdam
Website <https://sgp.nl/>
contact - Administratie

**Provinciale Afdeling
Tweede Secretaris**
Rudy Bor, Anemoonstraat 14
3911 WK Rhenen
mobiel: 06-52243560
e-mail: fambor@kliksafe.nl

Penningmeester
Piet Slootweg, Zeist
tel.: (030) 69 57 462
e-mail: pslootweg@kliksafe.nl

Giften
IBAN: NL77 RABO 0301 2887 20
t.n.v. SGP PROV. AFD. UTRECHT

**Statenfractie
Kantoor**
Archimedeslaan 6
3584 BA Utrecht
Telefonisch contact via fractiemedewerker
e-mail: sgp@provincie-utrecht.nl
website: utrecht.sgp.nl
Facebook: SGP Utrecht
Instagram: [sgp_utrecht](https://www.instagram.com/sgp_utrecht)
Twitter: SGP provincie Utrecht

Fractievoorzitter
Bertrick van den Dikkenberg
mobiel: 06 16 95 84 17
e-mail: bertrick.van.den.dikkenberg@provincie-utrecht.nl

Fractie- en beleidsmedewerker
Jan-Hendrik van der Linden
e-mail: sgp@provincie-utrecht.nl
mobiel: 06 45 45 50 60

*Reacties en suggesties zijn van harte
welkom op bovenstaand e-mailadres!
Een advertentie plaatsen? Neem contact op!*

Fotoverantwoording
Pagina 3, 11: Hanna van Garderen,
Pagina 4: Anne-Sophie Hardeman,
Pagina 13: Roel Breet,
Pagina 6, 7, 8, 9: Provincie Utrecht

Al wat **Mij** de Vader geeft, zal tot **Mij** komen; en die tot **Mij** komt, zal **Ik** geenszins uitwerpen. Johannes 6 vers 37

John Bunyan

Even eerder in dit hoofdstuk kunt u lezen dat de Heere Jezus op de zee wandelde om naar Kapernaüm te gaan. Zijn discipelen had Hij vooruit gezonden in een schip, maar door tegenwind werd het schip bij zijn overtocht belemmerd. Tegen het aanbreken van de morgen wandelde Jezus over de zee naar hen toe en kwam bij hen. Maar toen zij Hem zagen, werden zij bevreesd.

Opmerking: Wanneer Gods voorzienige leidingen voor Zijn volk duister zijn en hun vrees aanjagen, openbaart de Heere Jezus zich aan hen op een wonderlijke wijze. Soms kunnen zij dat echter net zo min verdragen, als de dingen die hun tevoren schrik aanjaagden. Zo waren de discipelen bang voor de wind en het water. Maar zij waren ook bevreesd voor hun Heere en Zaligmaker toen Hij hun zó verscheen.

Maar Hij zei: "Ik ben het, weest niet bevreesd."

Opmerking: Let erop dat het de bedoeling van de Heere Jezus is, als Hij Zich aan Zijn volk openbaart, om hun vrees en verslagenheid tot bedaren te brengen, zelfs al boezemt de wijze waarop Hij verschijnt, hun nog zoveel schrik in.

Toen namen zij Hem aan boord van het schip en terstond had het schip de oever bereikt waarheen het op weg was.

Opmerking: als Christus niet bij Zijn volk aanwezig is, zij maar langzaam vooruit komen en daarbij veel moeilijkheden ondervinden. Maar als Hij bij hen komt, hoe snel vervolgen zij dan hun weg en hoe spoedig hebben zij het doel van hun reis bereikt!

Toen de mensen onder wie Hij het laatst het Woord verkondigd had, ontdekten dat zowel Jezus als Zijn discipelen waren weggegaan, gingen zij ook in een schip

en voeren naar Kapernaüm om Jezus te zoeken. Toen zij Hem gevonden hadden, vroegen zij verwonderd: "Rabbi, wanneer zijt Gij hier gekomen?" De Heere Jezus schonk echter geen aandacht aan de verwondering die hierin doorklonk, maar antwoordde: "Voorwaar, voorwaar zeg Ik u: gij zoekt Mij, niet omdat gij tekenen gezien hebt, maar omdat gij van de broden gegeten hebt, en verzadigd zijt."

Opmerking: dat mensen Christus lang volgen met verkeerde bedoelingen, zoals deze schare die hem van over zee achterna kwam terwille van de broden. Honger naar aardse dingen kan een mens heel ver brengen in de godsdienst; Ja, een mens kan daardoor heel veel voor Christus over hebben.

Merk nogmaals op: dat onze werken in de ogen van Christus niet bekroond worden als wij komen met bewonderende vleierijen, maar als wij komen met oprechte bedoelingen. We kunnen het ook zó zeggen: Niet het slaven en zwoegen van hen die belijden christen te zijn, maakt dat Hij hen genegen is, maar wat uit liefde tot Hem gedaan is.

Nog een opmerking: als mensen verwachten dat Christus hen met milde hand zal onthalen, terwijl hun harten verkeerd zijn, zij zeker een bestraffing en verwijt te horen zullen krijgen. "Gij zoekt Mij, niet omdat gij tekenen gezien hebt, maar omdat gij van de broden gegeten hebt, en verzadigd zijt."

Merk nog weer op: Toch weigert Hij zelfs aan zulke mensen niet goede raad te geven. Hij beveelt hen te werken voor de spijs, die duurt tot in het eeuwige leven. Hoe graag zou Jezus Christus zien dat zelfs die belijders die slechts met voorwendsels tot Hem komen, oprecht tot Hem zouden komen, opdat zij zalig mogen worden!

Uit: Komen en welkom bij Jezus Christus, London 1678.

Van de bestuurstafel

We hebben de Kerstdagen achter de rug, waarop we de geboorte van de Heere Jezus hebben mogen herdenken. Wat is het een wonder dat God van eeuwigheid een weg heeft uitgedacht om zondaren te verlossen van hun eeuwig verderf. Daartoe is Hij op de aarde geboren moeten worden.

*Namens het bestuur,
R. Bor (tweede secretaris)*

Het staat er niet los van dat Hij op Golgotha zijn bloed gestort heeft om te betalen voor al de zonde van Zijn volk. Daar heeft Hij aan de gerechtigheid van Zijn Vader voldaan. Daar heeft Hij uitgeroepen: "Het is volbracht". Nu is het de grote vraag voor een ieder persoonlijk of

Hij ook voor ons geboren mocht worden. Mogen we de Heere maar veel vragen of Hij ons zou willen bekeren, voor het eerst of bij vernieuwing.

We kunnen u melden dat het bestuur weer voltallig is. Op de laatste bestuursvergadering is dhr. J. Haalboom uit Rhenen gekozen als voorzitter en dhr. B. de Baat uit Leerdam als secretaris. We wensen hen beiden Gods zegen toe in het besturen van onze provinciale SGP-afdeling Utrecht. Vanaf januari dragen dhr. L.D. van Klinken en mijn persoon onze taken over aan de nieuwe voorzitter en secretaris.

We mochten in de Statenvergadering van 17 december herdenken dat de SGP-Statenvructie 100 jaar mag bestaan. In de Staten mag al 100 jaar getuigenis gegeven worden vanuit de Bijbel, die het richtsnoer is voor de SGP. We mochten als bestuur op die dag de commissaris van de Koning en alle fractievoorzitters een GBS-Statenvructie met kanttekenin-

gen overhandigen, als aandenken voor het 100-jarig bestaan van de SGP-fractie.

Vanuit het waterschap heeft dhr. F. van Os te kennen gegeven te stoppen als commissielid. Hij was al een tijdje uitgevallen vanwege zijn ziekte die hij heeft gehad, en waarvan hij gelukkig weer mocht herstellen. Nu is hem een ongeval overkomen. We respecteren zijn besluit en we wensen hem van harte beterschap. Tevens willen we hem bedanken voor al het werk dat hij heeft mogen doen in het waterschap, en dat vele jaren. We wensen hem Gods zegen toe op zijn verdere levensweg. Dhr. H. Marchal wensen we ook sterkte en Gods zegen. Hij zal nu tijdelijk alleen in het waterschap zijn werk moeten doen.

We wensen de Statenvructie, steunfractie, het waterschap, bestuur en allen die betrokken zijn bij de SGP, zowel landelijk, provinciaal als plaatselijk, maar ook u als betrokken SGP'er een gezegend nieuwjaar toe.

Winnaar puzzel

Voor de afgelopen puzzel ontvingen we bijna 80 antwoord-inzendingen! De meesten hadden het juiste antwoord gevonden, namelijk: Daad bij het Woord! Dit is de slogan waarmee we als provinciale SGP-fractie de Statenverkiezingen van 2023 zijn ingegaan. Veel goede inzendingen dus, maar er is maar één winnaar. Deze keer is die geworden:

Bertine van Laar uit Rhenen!

Van harte gefeliciteerd Bertine!
We zijn bij haar langs geweest met taart.

Wilt u en wil jij ook een prijs winnen?
Stuur het juiste antwoord van de puzzel op pagina 15 dan uiterlijk **10 februari** naar sgp.utrecht@gmail.com en maak kans op **twee tickets voor het Spoorwegmuseum!**



Veel in beweging, maar er is Licht en hoop!

Alles om ons heen beweegt. Het lijkt soms of aan beweging geen einde komt. Mensen komen en gaan en het verkeer raast langs ons heen. Soms wandelt men alleen, dan zit men weer in de auto. Soms staat men ook weer als haringen in een tonnetje in de bus. Met de overstap naar een nieuwe vervoerder een goed thema om eens bij stil te staan.

Bertrick van den Dikkenberg

Wat ook veel beweging heeft gegeven de laatste tijd is het Utrechts Programma Landelijk Gebied (UPLG). Dit programma moet Utrecht volgens de gedeputeerde van het slot afhalen en vergunningen weer mogelijk maken. Vergunningen voor wegen, woningen en de energietransitie. Hiervoor worden ongehoord grote offers gevraagd van agrariërs die in hun bedrijfsvoering fors moeten veranderen, of zelfs helemaal niet meer door kunnen. Een ongekende impact met veel leed en verdriet tot gevolg. Waar het ooit begon met het herstellen van natuur binnen Natura 2000-gebieden, is het inmiddels een uitgebreid pakket geworden

met grote hoeveelheden extra natuur en een forse gedwongen emissiereductie. Om nog maar niet te spreken over de grote gevolgen in het westelijk deel van de provincie voor agrariërs die boeren op veengrond. Hier gaat het waterpeil volgens het plan omhoog naar 20 centimeter onder maaiveld. Daardoor neemt de draagkracht af en wordt agrarisch werk heel moeilijk uitvoerbaar op het land, zo niet in sommige delen onmogelijk.

We hebben als SGP vanaf het begin van de stikstofcrisis gezegd dat Utrecht uniek kan zijn door een stevige aanpak te maken

samen met de agrarische sector. Een aanpak die kijkt naar industrie, verkeer en boerenbedrijven en die emissies laat dalen. Zes jaar stilstand verder maakt de gedeputeerde een eigen plan zonder draagvlak van de belangrijkste sector uit het plan. Ongekend dat met de inbreng van veel agrariërs, die er veel tijd in hebben gestopt naast het runnen van het bedrijf, weinig herkenbaars is gedaan. In D.V. januari bespreken we het plan in de commissie, waarna Gedeputeerde Staten het vaststellen.

Hoewel veel in beweging is, ook rond de verkiezingsuitslagen die in Utrecht weer een stabiel beeld lieten zien, mag de SGP alweer ruim 100 jaar in de Staten vertegenwoordigd zijn. We keken hierop terug en blikten vooruit tijdens het jubileumsymposium in Paushuizen. In dit provinciaal cultuurhistorisch hoogstaand eigendom bleek dat juist in Utrecht een sterke afstand bestaat tussen stad en platteland. Totaal andere zienswijzen op de problematieken die er spelen, zorgen voor weinig begrip en een afhakend deel van de bevolking. Het is de taak van volksvertegenwoordigers om juist ook het geluid van die groep in de samenleving te doorddenken en mee te wegen in de besluitvorming. Het kan soms zijn dat de stem van weinigen ondersneeuwt in het eigen gelijk van velen. Ooit hoorde ik de uitspraak dat je stemmen niet alleen moet tellen, maar ook moet wegen. Dat principe lijkt soms ver weg en daarin ligt voor de SGP een grote uitdaging om de stem van de achterban uit zowel stad als platteland in de Statenzaal te vertolken.

Als ik dit schrijf, is het bijna Kerst. Na vier eeuwen duisternis kwam er Licht in de wereld. Hoop in donkere dagen. We wensen u allen deze hoop toe in misschien wel hele duistere omstandigheden. Door het Licht wijkt de duisternis en gloort nieuw leven. Als we daar naar uitzien, duurt de duisternis maar even. Allen een gezegend nieuwjaar toegewenst.



Wie zich van A naar B wil verplaatsen, kan dat op verschillende manieren doen, bijvoorbeeld met de fiets, auto, motor, scooter, tram, bus, trein en metro. Sommige van die vervoermiddelen kunnen we zelf aanschaffen, maar voor de anderen zijn we afhankelijk van de (lokale) overheid en vervoersbedrijven. Wist u dat de provincies verantwoordelijk zijn voor het openbaar vervoer binnen de eigen provincie? Omdat het ov vaak gemeentegrenzen voorbij gaat, is het handig dat dit meer "overkoepelend" geregeld wordt. Juist op dit soort terreinen is de provinciale bestuurslaag dus een belangrijke speler.

Hanna van Garderen

(Openbaar) vervoer en de provincie

Utrecht

Foto: Dylan, mobiliteit.nl

Laten we beginnen met kijken naar het grote plaatje van hoe vervoer werkt binnen de provincie. De provincie is namelijk niet alleen verantwoordelijk voor het openbaar vervoer, maar ook voor de provinciale wegen (de N-wegen, waar je meestal 80 mag rijden). De provincie gaat over de snelheden op deze wegen en over de inrichting ervan in het algemeen, zoals de aanleg van rotondes, bruggen (bijvoorbeeld de Rijnbrug bij Rhenen) en fietstunnels. De provincie kan ook indirect belasting heffen: de zogenaamde opcenten. Ieder jaar int het Rijk motorrijtuigenbelasting (provinciale opcenten) en het grootste deel van die belasting blijft bij het Rijk zelf. De rest gaat naar de provincies. Het Rijk bepaalt het maximale tarief van deze motorrijtuigenbelasting. Het zijn de provincies die vervolgens de hoogte van die belasting mogen vaststellen. Vaak willen linkse partijen deze belasting hoger maken. De SGP vindt echter dat je niet zomaar belastingen moet verhogen als er meer geld nodig is, maar dat je eerst kritisch moet kijken naar je uitgaven. Tijd om terug te gaan naar het thema van dit nummer: openbaar vervoer.

Openbaar vervoer

Waar de provincie niet direct over gaat, is over treinen. Dat wordt geregeld door de

Nederlandse Spoorwegen (NS) en de NS is in handen van de Nederlandse Staat. Treinen rijden namelijk veel vaker dan bussen voorbij provinciegrenzen en dus is het goed dat dit op landelijk niveau geregeld wordt. Op pagina 14, in de rubriek "In de wandelgangen" met ambtenaar Elof Nieuwenhuis, kunt u lezen dat de provincie wel aan tafel zit bij de NS voor een goede afstemming tussen de provincies en de NS. Waar de provincie wel over gaat, is over de bussen en trams. U herkent vast de rood-witte kleur van Syntus Utrecht en de grijze en gele bussen van U-OV, die onderdeel zijn gaan uitmaken van het straatbeeld. Voor wie gehecht was aan deze kleuren is er slecht nieuws: de kleuren gaan (deels) veranderen. U kunt hierover meer lezen op pagina 8 in het interview met Gedeputeerde van Digitalisering, Economie en Mobiliteit, André van Schie.

Coalitieakkoord en visie SGP

In het coalitieakkoord 2023-2027 "Aan de slag voor Utrecht", noemt het College van Gedeputeerde Staten een aantal van hun plannen met betrekking tot het openbaar vervoer in onze provincie:

- We zetten in op duurzaam vervoer. Uiterlijk 2030 is ons openbaar vervoer emissievrij;

- We investeren in goede multimodale knooppunten. Dat zijn overstappunten voor alle manieren van vervoer, zoals de (deel)auto, (deel)fiets en openbaar vervoer; en
- Het openbaar vervoer moet een dekend netwerk hebben voor de hele provincie en flexibel kunnen meebewegen met het aantal reizigers. We stellen de jaarlijkse vervoerplannen op in samenspraak met gemeenten en betrekken hen zo vroeg mogelijk daarbij.

In ons eigen verkiezingsprogramma hebben we onder het speerpunt "Vlot verplaatsen" onder andere onze visie op het openbaar vervoer uiteengezet. Kort samengevat houdt deze in dat, bij het aanbesteden van het ov (dit gebeurt bij de ov-concessies), het uitgangspunt moet zijn om zo schoon en duurzaam mogelijk openbaar vervoer aan te bieden voor een zo breed mogelijke groep in alle hoeken van de provincie. In dit nummer nemen we u mee op reis binnen het thema "openbaar vervoer". Ook vindt u op pagina 11 een terugblik op ons 100-jarig jubileum. Veel leesplezier!

Nieuw busvervoer in de provincie Utrecht

Op 14 december start jaarlijks de nieuwe dienstregeling voor het openbaar vervoer. Een reiziger die regelmatig van het openbaar vervoer gebruikmaakt, weet dit als geen ander. Dit jaar was er in onze provincie nog een verandering. Op 14 december gingen ook de nieuwe ov-concessies voor het busvervoer in de provincie in. In dit artikel nemen we u mee in al deze veranderingen en gaan we in op de vraag waarom de Provincie hierbij betrokken is.

Jan-Hendrik van der Linden

De Provincie is verantwoordelijk voor al het busvervoer in de provincie Utrecht. Dit is grofweg de belangrijkste taak voor de Provincie. Elk jaar geeft de Provincie Utrecht zo'n 200 miljoen euro uit om alle bussen in de provincie Utrecht te laten rijden. Dit is bijna een derde van de begroting. Net zoals bij veel andere diensten, besteedt de Provincie Utrecht deze taak uit. Dit gaat via een aanbesteding.

Elke tien jaar worden de concessies opnieuw aanbesteed, zodat alle marktpartijen opnieuw de kans krijgen om een Utrechtse concessie te rijden. Dit keer heeft het iets langer geduurd. Doordat in 2020 en de jaren daarna de reizigersaantallen in het openbaar vervoer flink terugliepen door de gevolgen van de coronapandemie in Nederland, is de nieuwe aanbesteding uitgesteld. In overleg met andere provincies en het ministerie van I&W is de aanbesteding vorig jaar gestart. Dit keer schreven alle vervoersbedrijven die in Nederland actief zijn, zich in op concessies van de provincie Utrecht en dat is uniek. Geen andere vervoersregio is zo gewild als de Utrechtse. Een bekend voorbeeld is de provincie Zeeland, waar bij de eerste openstelling geen enkele vervoerder zich voor inschreef.

De concessies

Misschien is het u al opgevallen. Ik spreek over 'concessies', meervoud dus. Dat klopt, want Utrecht kent twee ov-concessies. De provincie Utrecht is verdeeld in twee vervoerregio's. De ene regio heet 'Utrecht Binnen'; deze regio beslaat de stad Utrecht en de stedelijke gemeenten daaromheen. De andere is 'Utrecht Buiten', deze regio beslaat Amersfoort, Veenendaal en alle meer landelijk gelegen gemeenten in het westen en oosten van

de provincie. Op het kaartje kan u zien in welk gebied u woont.

Voor de nieuwe concessies van 14 december reden Qbuzz en Keolis de concessies. Qbuzz rijdt de concessie in Utrecht Binnen. Qbuzz is herkenbaar aan de gele bussen met de naam U-OV. Keolis doet dit voor Utrecht Buiten. Keolis is beter bekend door de kenmerkende rode bussen die de naam Syntus Utrecht dragen.

In de nieuwe concessies gaat dit veranderen. Keolis houdt de concessie Utrecht Buiten. Net als de vorige keer heeft Keolis het beste bod gedaan voor deze concessie. De verandering zit in de concessie Utrecht Binnen. Waar eerst Qbuzz de bussen mocht besturen, werd dit na 14 december 2025 Transdev. Deze nieuwe vervoerder rijdt al in andere provincies, zoals in de provincie Noord-Holland. Transdev zelf klinkt wellicht wat onbekend, maar een bekend dochterbedrijf is Connexxion, die reed al weleens eerder in de provincie Utrecht. De nieuwe concessies zijn voor tien jaar, met de mogelijkheid tot verlenging van vijf jaar. Binnen de concessies heeft de provincie eisen gesteld aan verschillende zaken, zoals toegankelijkheid van de bussen en informatie, uitstoot en het aantal dienstregelingsuren. Binnen de concessieafspraken is er ruimte om tussendoor kleine veranderingen door te voeren, zoals het rijden van nieuwe routes, het toevoegen of opheffen van bushaltes en het aanpassen van de frequentie op de verschillende buslijnen.

Verandering in de dienstregeling

De verandering van busmaatschappij moet zo min mogelijk gemerkt worden door de reizigers. De provincie hecht waarde aan een zo soepel mogelijke overgang van vervoerders. Grote veranderingen zullen dus ook niet direct merkbaar zijn. De lijnummers blijven grotendeels hetzelfde en ook de dienstregeling zal niet veel anders zijn dan voor 14 december. Wel zijn er andere merkbare veranderingen. Transdev, maar ook Keolis heeft de concessie gewonnen door een ambitieus vervoers-



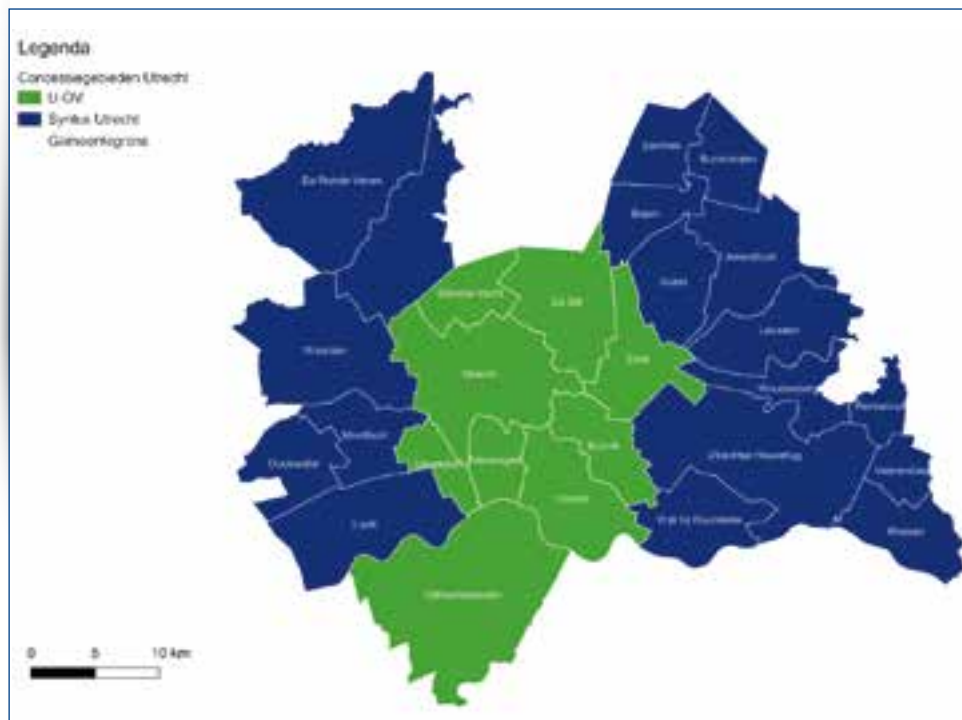
plan neer te leggen bij de provincie. Als zij de geschepte verwachtingen waarmaken zal de vervoerder meer ov krijgen dan nu het geval is. Waar mogelijk schalen lijnen in frequentie op en worden nieuwe lijnen ingevoerd. Dat is goed nieuws, zeker na de afgelopen jaren, waarin de ov-bedrijven moeite hadden om het aanbod van voor corona te kunnen aanbieden.

Wel kregen we afgelopen maand het bericht dat vervoerder Transdev naar verwachting niet voldoende personeel en materieel tot de beschikking heeft om direct de 100% dienstregeling te kunnen rijden. Voordat de nieuwe dienstregeling daadwerkelijk van start gaat, is er dus al sprake van een neerwaartse bijstelling. Het blijft dus nog even spannend of de vervoerders hun ambities waar kunnen maken. De SGP ziet erop toe dat vervoerders zo veel als mogelijk aan hun eigen afspraken worden gehouden, zodat de reiziger kan vertrouwen op het vervoer en erop kan vertrouwen dat publiek geld goed wordt besteed.

Zero-emissiebussen

Een ander merkbaar verschil zijn de nieuwe bussen. Om de dienstregeling uit te kunnen voeren, zijn er veel nieuwe bussen nodig. De meeste bussen kunnen worden overgenomen van de vorige concessies, maar een heel aantal is ook aan vervanging toe. De provincie heeft ook eisen gesteld waar deze bussen aan moeten voldoen. Landelijk is afgesproken dat uiterlijk in 2030 al het openbaar vervoer in Nederland zero-emissie moet zijn. Dit houdt in dat alle bussen geen CO2 meer mogen uitstoten. Grofweg zijn er dan twee mogelijkheden: waterstofbussen of elektrische bussen.

De provincie heeft het doel van 2030 aangescherpt. In de afspraken met de vervoerders is opgenomen dat uiterlijk in 2028 alle nieuwe bussen zero-emissie moeten zijn. Deze aanscherping van de doelstelling is niet enkel vanwege duurzaamheidsredenen, maar heeft ook een praktische component. Op dit moment zijn

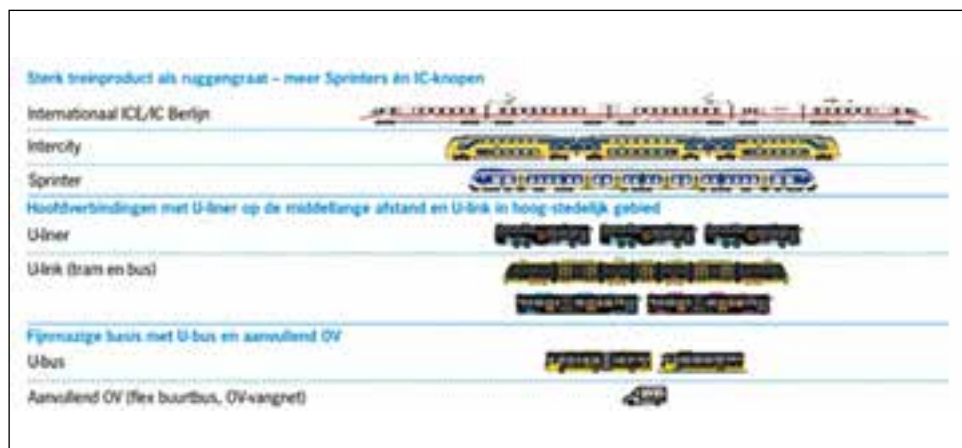


veel bussen aan vervanging toe. Door de deadline van zero-emissie te vervroegen, is het voor vervoerders niet interessant om nu nog dieselbussen te kopen. Met de ingang van de nieuwe concessies is ook met de vervoerders afgesproken dat de nieuwe bussen die worden aangeschaft zero-emissie zijn. Het rijden op waterstof is in de provincie Utrecht niet ideaal; er zijn weinig plekken waar dit getankt kan worden. Daarom kiezen beide vervoerders voor elektrische bussen. Veel van deze bussen gingen al rijden op 14 december.

Het Utrechts ov-merk: U-OV

Waar in het verleden de bussen met een nieuwe concessie veranderden van kleur, zal dat dit keer alleen gebeuren bij de concessie Utrecht Buiten. Ondanks het feit dat dezelfde vervoerder, Keolis (Syntus

Utrecht) deze concessie blijft rijden, zullen de wit-rode bussen verdwijnen. De Provincie heeft bij de afspraken opgenomen dat alle bussen in de provincie met de ingang van de nieuwe concessie, de huisstijl van de provincie Utrecht gaan dragen. Deze huisstijl was al zichtbaar in de concessie Utrecht Binnen, onder de noemer van U-OV. De reden voor het ontwikkelen en doorvoeren van het merk U-OV is om de reiziger een herkenbare en vertrouwde ervaring te geven tijdens het gebruik maken van de Utrechtse bussen, daarnaast heeft U-OV een goede naamsbekendheid. Aldus de provinciale beleidsdocumenten, die u kunt lezen door QR-codes te scannen.



Interview met... Gedeputeerde André van Schie

Hanna van Garderen en Jan-Hendrik van der Linden

Wilt u uzelf even voorstellen?

Ik ben André van Schie, ik ben echtgenoot, vader van twee kinderen en ik houd van chocola.

Hoe zet u zich als Gedeputeerde in voor alle mensen die met het openbaar vervoer reizen?

In deze termijn willen we de betaalbaarheid, frequentie en de bereikbaarheid van het openbaar vervoer verbeteren. Met de kortingsregeling voor mensen met een bescheiden beurs zetten we nu heel erg in op betaalbaarheid. We weten namelijk dat er een drempel is voor mensen met een laag inkomen of een uitkering om gebruik te maken van het ov. Dus er is nu een tegemoetkoming, bijvoorbeeld minimaal 70% korting op openbaar vervoer in de daluren. Er kunnen wel verschillen zijn tussen de gemeenten, afhankelijk van wat die gemeente het sociale minimum vindt. Er zijn één à twee gemeenten die het product opplussen naar volledig gratis ov voor bepaalde inwoners: Amersfoort doet het al en Utrecht is het van plan. Daar moet de gemeente zelf voor bijbetalen.

Wat de frequentie betreft, willen we het ov vaker later rijden, vooral op plekken waar een grote reisbehoefte is. Maar het is natuurlijk ook geen goed idee om lege bussen te laten rijden. In kleine kernen willen we met flexvervoer het probleem oplossen, zoals bijvoorbeeld deelfietsen en de Buurtbus. We concentreren ons ook op bedrijventerreinen, waar een derde van de mensen werkt.

Het laatste wat we doen, is dat we op hele drukke lijnen proberen om hoogwaardig ov met weinig haltes te realiseren, zoals op de

lijn Amersfoort-Utrecht Science Park. Op het Utrecht Science Park zit een grote groep forensen, scholieren en studenten en die moeten daar naartoe. Snel busvervoer, zogenaamd "bus rapid transit" kan daarin dienstbaar zijn. Het idee is om comfortabel vervoer te bieden met bussen die gerieflijker zijn, meer ruimte hebben en waarin je bijvoorbeeld je telefoon kan opladen.

In december dit jaar gaan de zgn. nieuwe ov-concessies in. Wat betekent dat?

Dat betekent meer en schoner ov, waar we minder voor gaan betalen. Dat er meer ov komt, is ook een van onze beleidsdoelstellingen als GS. De ov-concessie gaat in op 14 december, maar we gaan het stapje voor stapje doen, anders kunnen de vervoerders de veranderingen mogelijk qua personeel en materieel niet aan. Verder gaan we de doelstelling voor zero emissie waarmaken, dus zowel op gebied van lucht en geluid zullen we hele mooie bussen hebben.

Is dit allemaal eigenlijk niet te mooi om waar te zijn?

We hebben natuurlijk geluk gehad met de aanbesteding. Er zou een nieuwe concessie ingaan in coronatijd, maar toen heeft mijn voorganger terecht besloten om dat niet te doen en de huidige concessie te verlengen. Deze keer wilden alle in Nederland actieve vervoersbedrijven de concessie Utrecht hebben, omdat de provincie compact is, een enorme groeipotentie heeft en er grote steden en veel reizigers zijn. Omdat we een aantrekkelijke concessie hebben, hadden we een gunstige marktpositie. En wat de reisaanbieders natuurlijk ook heel leuk vinden, is dat we ook mooie tramlijnen hebben.



Wat gaat de inwoner merken van de nieuwe ov-afspraken?

De nieuwe bussen zijn heel zichtbaar: glimmend, luxe en nieuw. Ze hebben nieuwe huisstijl kleuren, nieuwe stoelen en je kunt er je telefoon opladen. De U-Link bussen blijven geel en de U-Liner bussen worden oranje en blauw. De rode kleur van Syntus Utrecht gaat in onze provincie verdwijnen. Er zijn ook nieuwe, hogere frequenties op sommige lijnen.

Het ov of de auto?

Ik kom altijd op de fiets, dus dat is voor mij het beste vervoermiddel. Maar als ik bijvoorbeeld naar de Achterhoek ga, dan ga ik met de auto. En als ik even snel naar het Sciencepark ga, dan neem ik de bus. We hebben afgesproken dat mensen de keuze moeten hebben tussen de verschillende vervoermiddelen. Voor sommige mensen is de auto echt het perfecte vervoermiddel, dus dan moeten we dat faciliteren. Tegelijkertijd zijn heel veel mensen afhankelijk van het openbaar vervoer en die moeten we ook goed bedienen. En we bedienen fietsers met onze diverse nieuwe Doorfietsroutes.

Maar de VVD was toch altijd de vroem-vroem partij?

Haha, nee dat is tegenwoordig de vroem-zoem partij. Veel auto's zijn tegenwoordig elektrisch. Ik woon in de stad Utrecht, dus ik gebruik zelf alle vervoermiddelen.



Het einde van het sterrentijdperk in het tram- en busvervoer

Met de ingang van de nieuwe ov-concessies op 14 december verandert er nog meer. Deze verandering zal goed merkbaar zijn als reiziger. In Nederland stapt het ov over van de overbekend ov-chipkaart naar OVpay. Het tarievensysteem van het busvervoer in de provincie gaat daarmee ook op de schop. In dit artikel vertellen we u daar mee over.

Jan-Hendrik van der Linden

De verdwijning van de ov-chipkaart

Vanaf 2023 kon u als reiziger al betalen met uw betaalpas. Dit was het begin van de invoering van OVpay. Inmiddels gebruikt zo'n 30 procent van de reizigers in de provincie Utrecht OVpay. Ondanks dat het reizen met de betaalpas mogelijk werd, is het nog altijd mogelijk geweest om met de ov-chipkaart te blijven reizen. Dit gaat nu veranderen. Vanaf 14 december 2025 is het niet meer mogelijk om een ov-chipkaart aan te schaffen. Het streven is dat in 2027 de ov-chipkaart niet meer wordt geaccepteerd als betaalmiddel.

De vervanging van de ov-chipkaart is dus OVpay. Naast het betalen met de betaalpas, volgt er begin 2026 een nieuwe optie: de (digitale) OV-pas. Dit is een nieuwe pas die zowel digitaal als fysiek te verkrijgen zal zijn. Daarmee wordt het reizen met de bus eenvoudiger voor de reiziger.

Nieuw tarievensysteem

Met de verdwijning van de ov-chipkaart komt er ook ruimte voor nieuwe reisproducten. Als je frequent gebruik maakte van het busvervoer, kon je in het verleden een sterabonnement kopen. Voor een bedrag per maand of jaar kon je dan een aantal zones vrijkopen, waardoor je onbeperkt kon reizen voor dat bedrag. Met de invoering van OVpay gaat dit dus veranderen. De zonekaart, die stamt uit het tijdperk van de strippenkaarten, gaat hiermee verdwijnen. Tot en met de zomer van 2026 is het nog mogelijk om een sterabonnement aan te schaffen.

Daarvoor in de plaats komt er een nieuw systeem. Dit systeem moet makkelijk en financieel aantrekkelijk zijn om meer reizigers aan te trekken. De nieuwe producten, die het sterabonnement moeten vervangen, kennen drie varianten. De dag-Max, de maand-Max en de jaar-Max. Met dit nieuwe systeem is het niet meer nodig om een bepaald gebied af te kopen, maar kan in heel de provincie met deze producten gebruik worden gemaakt van het busvervoer. Je betaalt per dag, maand of jaar een maximaal bedrag waar niet overheen gegaan kan worden.

- Dag-Max: Om het reizen met de bus of tram te stimuleren, biedt de Provincie vanaf 2026 de dag-Max aan. Met dit systeem kunnen reizigers nooit meer kwijt zijn dan €10 euro per dag. Hier kan iedereen gebruik van maken, zonder dat er vooraf kosten worden gemaakt of een aanmelding noodzakelijk is. Met het ge-

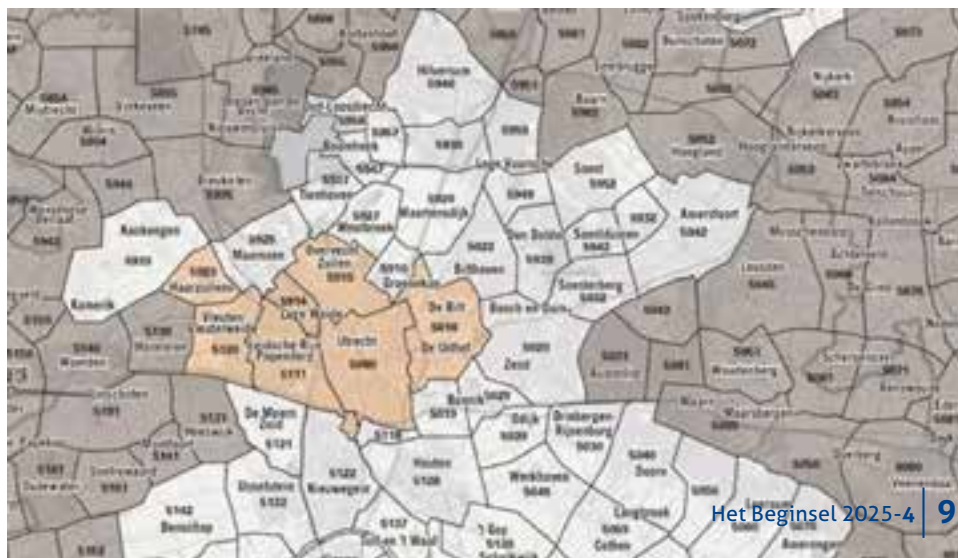


bruik van OVpay wordt automatisch het maximale tarief per dag op €10 gezet.

- Maand-Max en jaar-Max: Om het ingewikkelde systeem van de sterabonnementen te vereenvoudigen, wordt er vanaf 2026 ook gewerkt met een maand- en jaar-Max. Dit komt overeen met de dag-Max. Bij een maand-Max is het plafond €100 en voor een jaar-Max is het plafond €1000. Beide zijn een gratis doorlopend abonnement. De reiziger hoeft zich enkel via de U-OV webshop aan te melden en het product te koppelen aan een betaalpas of een OV-pas.

Jongeren van 12-18 jaar krijgen een goedkoper abonnement aangeboden. Daarvoor is het prijsplafond ingesteld op €6,50 per dag of €65 per maand of €650 euro per jaar. Daarmee wordt het reizen met de bus of tram voor jongeren goedkoper en meer gestimuleerd, is de gedachte.

Kinderen onder de 12 jaar kunnen sinds 2024 al gratis met een volwassenen mee-reizen. Per volwassene mogen er maximaal 3 kinderen gratis meereizen. Dit blijft in 2026 wel in stand.



Een verdwenen spoor: de tramlijn Amersfoort–Arnhem

Wie vandaag de dag langs de provinciale wegen van Utrecht reist, kan zich nauwelijks voorstellen dat hier ooit een tram voorbij ratelde. Toch verbond tot in de eerste helft van de twintigste eeuw een tramlijn Amersfoort met Arnhem. De lijn veranderde het dagelijks leven merkbaar: het maakte dorpen bereikbaar en vervoerde veel (werkende) mensen. Ook vond er goederenvervoer plaats op het traject.

Hanna van Garderen

De tramlijn Amersfoort–Arnhem verbond verschillende plaatsen in onze provincie (en daarbuiten) met elkaar. Het traject ontstond in verschillende fasen, die samen de periode 1882-1949 beslaan. Spoorwegen verbonden steden, maar lieten veel plaatsen links liggen. Trams konden dat gat opvullen. Ze waren goedkoper aan te leggen, reden vaker en stopten ook midden in het dorp. Voor een provincie als Utrecht, met een combinatie van stad, dorp en buitengebied, was dat een uitkomst. De tramlijn was niet bedoeld voor hoge snelheden, maar voor korte ritten tussen dorpen en steden. Dat betekende veel

1882 opgeleverd door de Stichtsche Tramway-Maatschappij. Dit was een op rail rijdende paardentram tussen station Zeist-Driebergen en Zeist. Deze tram werd dus voortgetrokken door een paard, zoals in die tijd vaker gebeurde.

Twee maanden later begon de Ooster Stoomtrammaatschappij (OSM) met een paardentram tussen station Zeist-Driebergen en Driebergen-Dorp. In de jaren daarna werd de lijn uitgebreid met Doorn en Amerongen (1883) en Arnhem en Oosterbeek (1884). In 1885 werd een zijtak van Doorn naar Wijk bij Duurstede in gebruik genomen en een paar dagen later werd de tramlijn vanuit Oosterbeek doorgetrokken naar Wageningen. In 1886-1887 werd de gehele lijn tussen Zeist en Arnhem voltooid. In 1910 werd de tramlijn tussen Zeist en Driebergen geëlektrificeerd. Hierdoor was er minder overlast in Zeist van de paardentrams en stoomtrams. Later volgden de andere delen van het traject. Boven de weg hing een bovenleiding waaruit de tram zijn stroom haalde. Rond 1900 was dat voor veel mensen een zichtbaar teken van vooruitgang. Elektriciteit was nog lang niet in alle huizen aanwezig, maar de tram reed er al dagelijks op. Masten, kabels en wissels gingen deel uitmaken van de publieke ruimte en het landschap. In 1925 besloeg de reistijd Arnhem-Amersfoort per tram 3 uur en 35 minuten.

Kaartjes en dagelijkse praktijk

Reizen met de tram ging vroeger heel anders dan nu. Kaartjes werden meestal in de tram zelf gekocht en waren gedrukt op stevig karton. De prijs was afhankelijk van



Elektrische tram van de Nederlandsche Buurtspoorwegmaatschappij bij de remise te Zeist. Bron: Het Utrechts Archief.

het aantal afgelegde kilometers. Voor korte ritten binnen Zeist of naar Driebergen was de tram goedkoop, terwijl langere trajecten richting Rhenen of Amersfoort meer kostten. Voor vaste reizigers waren er "meerrittenkaarten" en abonnementen, wat het dagelijkse gebruik stimuleerde. De dienstregeling was overzichtelijk en betrouwbaar. In een provincie waarin veel mensen buiten de stad woonden maar daar wel werkten, was dat van grote waarde.

Tot ver in de jaren dertig bleef de tram een vaste verschijning. Na de Tweede Wereldoorlog kwam daar verandering in. Door slijtage, oorlogsschade en de opkomst van autobus en vrachtwagen werd de tramlijn steeds minder rendabel. In de late jaren veertig, rond 1949 en 1950, werd het Utrechtse deel van de lijn opgeheven en verdwenen de rails uit het straatbeeld. Daarmee kwam een einde aan ruim een halve eeuw tramverkeer.

Benieuwd naar meer? Bekijk hier een video over een tramrit Zeist-Doorn-Rhenen in de jaren 30.



Elektrische tram van de Nederlandsche Buurtspoorwegmaatschappij op de Grebbesluis te Grebbe bij Rhenen.

haltes, vaak eenvoudig langs de weg. In Zeist liep de tram over de Utrechtseweg, dicht langs huizen en winkels. De tram hoorde bij het straatbeeld en werd dagelijks gebruikt door inwoners die naar werk, school of markt reisden. Voor Zeist betekende dit een structurele verbetering van de bereikbaarheid en een nauwere band met Amersfoort en de oostelijke dorpen.

Geschiedenis van de tramlijn

Het eerste deel van de tramlijn werd in



Spoorwegovergang aan de Amersfoortseweg te Huis ter Heide. Bron: Het Utrechts Archief.

Een terugblik op ons 100-jarig jubileum

Voor wie het nog niet wist: als SGP-Statenfractie herdenken en vieren we deze Statenperiode dat de SGP 100 jaar aaneengesloten is vertegenwoordigd in de Provinciale Staten van Utrecht. In december hebben we als fractie op verschillende manieren aandacht gegeven aan dit jubileum. In dit artikel leest u een terugblik op onze jubileumactiviteiten.

Hanna van Garderen

Jubileumsymposium

Op 3 december waren we met tientallen SGP'ers en collega's van Provinciale Staten te gast in het prachtige Paushuize midden in Utrecht. Dit oude gebouw met veel allure vormde de perfecte locatie om terug te blikken op een historisch en bijzonder jubileum. Het thema van de avond was: Betekenis van de democratie in Utrecht; invloed stad vs. platteland. De avondvoorzitter was Roelof Bisschop, die ook in de Staten van Utrecht heeft gezeten. De eerste bijdrage was van de commissaris van de koning, Hans Oosters. Hij stond stil bij 100 jaar SGP in de Staten van Utrecht, 650 jaar Stichtse Landbrief en de waarde van democratie. Hij stelde dat vertrouwen in de politiek, vertrouwen is

in de democratie en andersom. Daarin zijn drie elementen van belang: de bekwaamheid, betrouwbaarheid en betrokkenheid van bestuurders en politici. Het is de missie van bestuurders en politici om de relatie en het gesprek aan te gaan.

Vervolgens gaf Josse de Voogd een lezing, genaamd: "Gelaagd mozaïek". De Voogd vertelde dat politieke gelaagdheid heel veranderlijk is, maar dat daar vaak een stabielere laag onder ligt. Hij ging onder andere in op hoe je vanuit sociaalgeografische principes een goede indruk kunt krijgen van het stemgedrag van mensen. Een tegeltuin, een symmetrische vensterbank en veel aanhangers vormen een sterke indicatie dat daar PVV gestemd wordt. In de Biblebelt zien we vaak verzorgde en goed onderhouden huizen en tuinen, bijvoorbeeld met grind en hortensia's om het huis en een zichtbare boekenkast. Ook stelde De Voogd dat de SGP-aanhang misschien veel stedelijker woont dan op het eerste gezicht wordt gedacht. Verder kunnen sommigen in ons land zich niet gehoord en begrepen voelen. Daar komt bij dat tevredenheid samengaat met het gevoel of ontwikkelingen de goede kant op gaan of niet. Het is in ieder geval van groot belang dat we als samenleving en politiek in staat zijn om mensen die dreigen af te haken, erbij te houden.

Ten slotte reflecteerde Statenlid en fractievoorzitter Bertrick van den Dikkenberg

vanuit SGP-perspectief op het jubileum. Het SGP-geluid is uniek volgens hem. Niet de meerderheid, niet de tijdsgeest, maar Gods geboden zijn richtinggevend. Als kleine, maar stabiele en betrouwbare factor is de SGP van toegevoegde waarde in het staatsbestel. Als SGP hebben we een verantwoordelijkheid en roeping om het goede te zoeken; niet alleen voor de eigen achterban, maar voor alle inwoners. Als trouw en dienstbaarheid bij elkaar blijven, zal de SGP, hoe groot of klein ook, een zegen kunnen zijn voor de provincie Utrecht. Aan het eind van de avond zongen we met elkaar het eerste en zesde couplet van het Wilhelmus.

Overhandiging cadeau aan Provinciale Staten

Ook in de Provinciale Statenvergadering van 17 december stonden we stil bij ons jubileum. Bertrick van den Dikkenberg mocht kort het woord voeren en als fractie trakteerden we op SGP-gebakjes en overhandigden we de Staten een eikenhouten bank met daarop een Bijbeltekst. Verder ontving ieder Statenlid de jubileumuitgave van dit blad (nr. 2-2025) en kreeg iedere fractievoorzitter een Bijbel met kanttekeningen. Dit laatste was een cadeau van het bestuur van onze provinciale SGP-afdeling Utrecht. We mogen hopen en bidden dat God dit gebruikt en de lezer(s) laat zien dat het Woord, vol van genade en waarheid, vlees is geworden.



SGP-inzet in de Provinciale Staten

In deze nieuwe rubriek vertellen we elk kwartaal wat de inzet van de SGP is geweest in de Provinciale Staten van Utrecht. Waar heeft de SGP zoal aandacht voor gevraagd? En is het de SGP gelukt om iets aan het provinciaal beleid te veranderen? In deze rubriek leest u het allemaal!

Jan-Hendrik van der Linden

In deze nieuwe rubriek vertellen we elk kwartaal wat de inzet van de SGP is geweest in de Provinciale Staten van Utrecht. Waar heeft de SGP zoal aandacht voor gevraagd? En is het de SGP gelukt om iets aan het provinciaal beleid te veranderen? In deze rubriek leest u het allemaal!

Na een zomerstop zijn de vergaderingen in september weer begonnen. Op het moment van schrijven hebben we de eerste twee Statenvergaderingen van het nieuwe politieke jaar achter de rug. Ook de afgelopen tijd stonden weer veel verschillende onderwerpen op de agenda.

Netcongestie

Er is in de provincie Utrecht sprake van netcongestie op het elektriciteitsnet. Netcongestie is kort gezegd file op het stroomnet. Dit betekent dat er geen nieuwe aansluitingen (afname of toelevering) op het net kunnen worden gedaan. De Randstedelijke Rekenkamer heeft op verzoek een onderzoek uitgevoerd naar de rol van de provincie in dit probleem. Uit dit onderzoek kwamen verschillende aanbe-

velingen, bijvoorbeeld het verkennen van netbewust (zodat er geen stroomaansluiting nodig is) bouwen. De Provincie had echter niet in het voorstel gezet wanneer ze ermee aan de slag gingen. De SGP heeft hier een deadline aan verbonden, zodat de Provincie vaart blijft houden op dit dossier.

Veilig vervoer voor vrouwen

Daarnaast hebben we in de vergadering van 8 oktober een motie van D66 mede in-gediend over veilig vervoer voor vrouwen. De motie kwam na meerdere verschrikkelijke incidenten afgelopen zomer. De dood van Lisa uit Abcoude vormde de aanleiding van dit initiatief. De motie vroeg het college werk te maken van het hebben van extra aandacht voor de veiligheid van vrouwen bij de inrichting van de openbare ruimte, en een U-OV meldpunt in te richten waar onveilige locaties en situaties makkelijk gemeld kunnen worden. Statenlid Kees Vermaat riep de Provincie op tot een veilige en beter verlichte openbare ruimte, maar wees ook op een noodzakelijke maatschappelijke cultuurverandering, verwijzend naar Henry's citaat dat vrouwen beschermd en geliefd behoren te worden.

Bekijk hier onze
hele bijdrage.



Programma Wonen en werken

Tijdens de Statenvergadering van 8 oktober werd er ook gesproken over het nieuwe programma voor wonen en werken. Dit beleidsprogramma bepaalt waar en hoeveel



Statenlid Kees Vermaat

er gebouwd kan worden. Veel woningbouw in de provincie wordt belemmerd door regelgeving, ook regels en voorwaarden van de Provincie. Daarom heeft de SGP het voorstel gedaan om woningbouw meer prioriteit te geven, waardoor de provincie meekijkt met bouwplannen en meedenkt of er misschien soepeler met verschillende provinciale regels kan worden omgegaan. In de gemeente Utrecht werkt deze aanpak heel goed. De gedeputeerde deed een toezegging om werk te maken van dit SGP-plan!

Begroting 2026

In de Statenvergadering van 12 november werd de programmabegroting van 2026 besproken. Tijdens de begrotingsbehandeling vroeg woordvoerder Kees Vermaat aandacht voor het feit dat de begroting geen antwoord geeft op de financiële uitdagingen die op de Provincie af komen. De komende jaren zal de Provincie naar verwachting flink minder geld krijgen dan eerder. In plaats van plannen schrappen, dekt het college de plannen uit reserves en leningen. Deze manier van begroten kan de SGP niet steunen. Daarom heeft de SGP, bij hoge uitzondering, dit keer tegen de begroting gestemd.

Lees onze
hele bijdrage
op onze website



Overzicht komende Staten- en commissievergaderingen

Datum	Commissie	Tijd	Plaats
6 januari	Praten met de Staten (over het UPLG)	19.00	Statenzaal
14 januari	Landelijk gebied, Water (Bodem) en Milieu	08.30	Statenzaal
14 januari	Bereikbaarheid en Energietransitie	14.00	Statenzaal
14 januari	Praten met de Staten	19.00	Statenzaal
21 januari	Bestuur, Economie en Cultuur & erfgoed	09.00	Commissiekamer
21 januari	Ruimtelijke ontwikkeling en Wonen	14.00	Statenzaal
4 februari	Provinciale Statenvergadering	10.00	Statenzaal
11 februari	Praten met de Staten	19.30	Statenzaal
25 februari	Landelijk gebied, Water (Bodem) en Milieu	09.00	Statenzaal
25 februari	Bereikbaarheid en Energietransitie	14.00	Statenzaal
4 maart	Ruimtelijk ontwikkeling en Wonen	09.00	Commissiekamer
4 maart	Bestuur, Economie en Cultuur & erfgoed	14.00	Commissiekamer

Zie voor meer informatie de website van Provinciale Staten via deze QR-code: www.provincialestaten-utrecht.nl/statenagenda



SGP'ers in gesprek met een inwoner tijdens Praten met de Staten.

WIJS MET WATER

De SGP in het Waterschap Rivierenland

Waterschap Rivierenland ligt in vier provincies en ook in een deel van de provincie Utrecht. Dit betreft de Gemeente Vijheerlanden, die geheel ten zuiden van de Lek gelegen is.

Goos den Hartog

De SGP heeft twee zetels in het algemeen bestuur, waarvan Goos den Hartog sinds 2013 Heemraad is en Bas de Groot in het Algemeen Bestuur zitting heeft. Wij worden ondersteund door de commissieleden Rochus van Tuil en Evert Geluk, die beiden een commissie voor hun rekening nemen. Ons waterschap heeft ongeveer één miljoen inwoners, 25 gemeenten, en is ongeveer 201.000 ha groot. Het is begrensd door rivierdijken van de Rijn/Lek Noordzijde en

Maas aan de zuidzijde. Onze begroting voor 2026 is € 283 miljoen en een investeringsbegroting van € 105 miljoen in 2026. De grootste opgave betreft het HWBP (versterking rivierdijken) tot 2050, zodat die voldoen aan de nieuwe waterveiligheidsnormen. Klimaatadaptatie vormt voor ons als waterschap ook een forse opgave, om gesteld te staan voor langere droogteperiodes en forse neerslag in korte tijd. Ondanks dat ons waterschap tussen de rivieren ligt, hebben wij ook in sommige gebieden bij langdurende droogte moeite om voldoende water in de peilgebieden te krijgen voor de functies in die gebieden. Door ons uitgestrekte gebied hebben wij 28 rioolwaterzuiveringsinstallaties die voor de toekomst aan de nieuwe stedelijk afvalwater eisen moeten gaan voldoen en/of mogelijk door centralisatie van de kleine rwzi's meer efficiëntere assets krijgen die ook bijdragen aan de opgaven van circulariteit, energieneutraliteit

etc. In ons gebied, wat ligt in de provincies Utrecht en Zuid-Holland, beheert ons waterschap ongeveer 600 kilometer wegen buiten de bebouwde kom, voornamelijk 60 km/u-wegen en fietspaden. Onze inbreng en bijdrage als SGP binnen het bestuur wordt zeer gewaardeerd en heeft ook tot op heden geleid tot een rol voor onze partij in het dagelijks bestuur. Ondanks alle wetenschappelijke studies over klimaat effecten, die in meer of mindere mate effect hebben op onze waterschapstaken, mogen wij ons werk en verantwoordelijkheid nemen en dragen in de wetenschap dat God regeert!



Interview met...

Elof Nieuwenhuis

In de wandelingen van het provinciehuis van Utrecht lopen veel verschillende mensen rond: allerlei ambtenaren, de Statengriffie en de Statenleden. Voor deze rubriek spreken we steeds met iemand die hier in de provincie of op het provinciehuis rondloopt. Deze keer: Elof Nieuwenhuis. Elof werkt als beleidsadviseur spoor en ov voor de provincie Utrecht.

Hanna van Garderen



Wil je jezelf even voorstellen?

Ik ben Elof Nieuwenhuis, 48 jaar en ik woon met mijn vrouw in het mooie Renswoude. Ik heb ruimtelijke economie gestudeerd. Daarbij leer je kijken naar de economische kant van ruimtelijke ontwikkelingen. Je kijkt bijvoorbeeld waarom welke activiteit op een bepaalde plek plaatsvindt. Denk aan de vraag: wat is de beste plek voor een bedrijf om te gaan zitten? Na mijn studie heb ik vijf jaar op het ministerie van Verkeer & Waterstaat gewerkt, daarna ruim 18 jaar bij de gemeente Amsterdam en nu werk ik al weer ruim een jaar voor de provincie Utrecht. Dus ik heb alle drie de overheidslagen gehad.

Wat houdt je werk als beleidsadviseur spoor en ov precies in?

Ik zit bij het team Publieke Mobiliteit, cluster Lange termijnverkenningen. Hier kijken we naar wat er op de lange termijn aan openbaar vervoer nodig is, gelet op de verwachte woningbouw en groei van de bevolking. De data waar wij mee werken, komt van de NS en de busvervoerders, zoals de ontwikkeling van reizigersaantallen. Wij kijken ook naar de woningbouwplannen, bijvoorbeeld dat gemeente Amersfoort een X-aantal woningen wil bouwen in een bepaald jaar. Ook lobbyen we voor meer treinen. We stimuleren gemeenten om in de buurt van stations te bouwen en dan vragen we tegelijkertijd of NS daar meer wil gaan rijden. Zo kijken we samen met provincie Gelderland hoe er meer treinen tussen Utrecht en Harderwijk kunnen rijden. Ook kijken we met de gemeente Soest hoe we meer reizigers kunnen trekken op de Soesterlijn, de trein tussen Utrecht en Baarn.

We kijken ook samen met de spoorsector naar hoe er in de toekomst meer en snellere treinen naar Duitsland kunnen rijden, zodat de trein een beter alternatief voor het vliegtuig wordt. Het provinciale beleid rondom spoorwegen staat in onze Spooragenda, mochten mensen zich nog afvragen wat de provincie nu precies met spoor te maken heeft.¹

Verder hebben we ervoor gezorgd dat er vanaf half december mooie, snelle bussen, de U-Liners, gaan rijden in onze provincie. Met de U-Liners willen we reizigers naar Utrecht en Amersfoort een volwaardig alternatief bieden voor de auto. Wij kijken dan naar waar die buslijnen nodig zijn, gelet op de woningbouwplannen en ook kijken we wat er nodig is om die buslijnen snel en betrouwbaar te maken en te houden.

Maar we kijken ook met NS en met het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug hoe mensen met bus of trein beter naar natuurgebieden kunnen komen. Bij station Baarn is NS bezig met "buitenpoorten" zodat er meer toeristische wandelroutes bij het station beginnen. Zodat je vanaf Amersfoort Schothorst met een kwartiertje in het Baarnse bos kunt zijn.

Hiervoor werkte je bij de gemeente Amsterdam. Op welke manier is het werken voor een gemeente anders dan bij een provincie?

Bij de provincie kan je meer aan de lange termijn werken en je werkt met allerlei partijen samen, zoals met gemeenten en met

onze "buren", zoals de provincies Gelderland en Zuid-Holland. Bij een gemeente ben je veel meer met lokale dingen bezig. Dan heb je ook weleens te maken met een storm in een glas water en de bijbehorende media-aandacht, zeker in een mondige plaats als Amsterdam. Je bent hier bij de provincie meer bezig met samenwerking en met de hoofdlijnen en je zit meer in de luwte.

Wat is je favoriete plek in onze provincie?

Het kasteelpark Renswoude. Het is ideaal dat je in Renswoude op loopafstand van je huis zo'n mooi park hebt om lekker te kunnen onthaasten na een werkdag. Een andere favoriete plek is de Amerongse berg. Dat is een afwisselend heuvelachtig bosgebied met mooie uitzichtpunten. Vanaf één punt op de Amerongse berg kan je met heel helder weer zelfs de brug van Zaltbommel zien.

Is er nog iets wat je tegen onze lezers zou willen zeggen?

Als je naar een van de grote steden gaat, Utrecht of Amersfoort, neem dan eens onze bussen. Vanaf 15 december rijden onze U-Liners vaker en ze brengen je verrassend snel naar de stad. Vanuit bijvoorbeeld Leerdam, Utrechtse Heuvelrug of Montfoort rijdt er een prima U-Liner naar Utrecht. Makkelijk voor wie in Utrecht werkt of studeert of naar de Jaarbeurs gaat, maar ook als je op zaterdagmiddag in Utrecht wilt gaan winkelen of een museum wilt bezoeken. En met zo'n busrit heb je ook geen parkeergedoe.

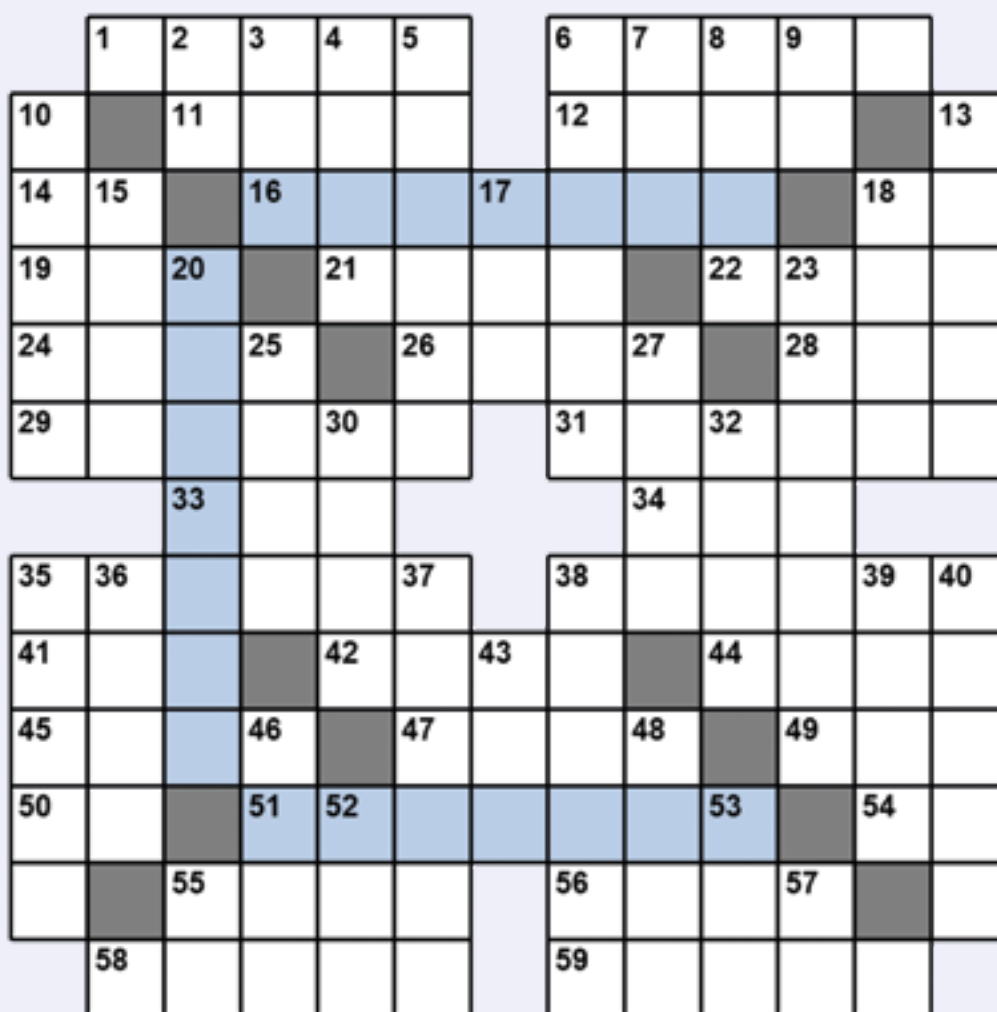
Horizontaal

1. plaats in Utrecht; 6. Nederlandse schilder;
11. Bijbelse figuur; 12. Scandinavische konings-
naam; 14. Bijbelse figuur; 18. Griekse letter;
19. wiskundige vorm; 21. dierenverblijf; 22. krui-
pend dier; 24. faam; 26. voedsel; 28. roofdier;
29. grondgebied; 31. Morgenland; 33. snel;
34. voertuig; 35. bouwwerk; 38. plaats in Utrecht;
41. mannelijk dier; 42. insectenlarve; 44. Europese
hoofdstad; 45. berggeit; 47. borstbeeld;
49. bestuursvoorzitter; 50. lengtemaat; 54. lumen
(afk.); 55. stad in Spanje; 56. vogel; 58. deel van de
mond; 59. mikpunt van spot.

Verticaal

2. rund; 3. bundel; 4. land in Azië; 5. lastdier;
6. bouw materiaal; 7. Bijbelse figuur; 8. hondenras;
9. toekomstroman (afk.); 10. reptiel; 13. voordeel;
15. plaats in Overijssel; 17. Europeaan; 18. schaak-
stuk; 23. kunststof; 25. afmeting; 27. Bijbelse berg;
30. Bijbelse figuur; 32. elan; 35. muziekinstrument;
36. hoogveengebied; 37. verborgen; 38. hondenras;
39. zoogdier; 40. Bijbelse figuur; 43. droog;
46. wattenstokje; 48. half; 52. uitroep; 53. omroep;
55. pers. voornaamwoord; 57. water in Friesland.

De drie woorden die in de blauwe balken verschijnen, vormen de oplossing van de puzzel.



Oplossing:

.....

.....

Stuur het juiste antwoord uiterlijk **10 februari** naar sgp.utrecht@gmail.com
en maak kans op op twee tickets voor het Spoorwegmuseum!

Mechanisatiebedrijf

Exalto Renswoude

Reparatie en verkoop van landbouw- en grondverzetmachines



Volvo compact grondverzetmachines

Verkoop, onderhoud en verhuur

Kom jij ons team versterken?
Als **werkvoorbereider** *of als*
machinebouwer?

EXAVAC

Vacuümwagens en -machines

- Rioolreiniging-
- Kolkenreiniging
- Vloeistoffentransport
- Zuiggraven

Bel of mail ons:
033 277 17 55
info@exalto-machines.nl

Bekijk ook onze website:
www.exalto-machines.nl

