

**2020MM170**

**VERSLAG van de digitale vergadering van de Statencommissie Milieu en Mobiliteit op  
2 december 2020**

**Voorzitter:**

drs. J.H. van Oort

**Aanwezige woordvoerders:**

Ir. H.P. van Essen (gedeputeerde), ir. R. van Muilekom (gedeputeerde), A.J. Schaddelee (gedeputeerde), H. Bittich (Lijst Bittich), I. Bouabid (Lijst Bittich), H. van Déun (PVV), A. Donker (SGP), N. de Haan (ChristenUnie), J.A. de Harder (ChristenUnie), F. Hazeleger (SGP), K. de Heer (ChristenUnie), W.M.M. Hoek (50Plus), drs. J.P. d'Hondt (PvdA), drs. B.C. de Jager (VVD), M. de Jong (GroenLinks), drs. E.A. Kamp (D66), G.G.J. Mulder (PvdA), ing. D.A. Oude Wesselink (GroenLinks), A.M. Poppe (SP), mr. S.F. van Ulzen (VVD), L.E. Veen (D66), P. de Weerd (PvdD), W. Wijntjes (CDA), ing. H.J. Wolting (ChristenUnie)

**Van ambtelijke zijde aanwezig:**

dr. R.J. Poort (griffier), W. Voorneman-Rikkers (verslag)

---

**1. OPENING EN ALGEMEEN**

**1.1. Opening**

De voorzitter opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom.

**1.2. Vaststellen agenda**

De voorzitter memoreert dat conform de wens van de commissie de evaluatie concessies Utrecht OV als bespreekpunt (2.1) is geagendeerd.

De agenda wordt vastgesteld.

**1.3 Mededelingen**

Gedeputeerde Schaddelee deelt in vervolg op de in de vorige vergadering door de VVD gestelde vraag ter zake mede dat Minister De Jonge behoorlijk stringent omgaat met de vaccinatievolgorde die door het Kabinet wordt bepaald. Chauffeurs in het OV hebben bij het testen geen voorrang gekregen; zij krijgen ook bij de vaccinatie geen voorrang.

Gedeputeerde Van Essen vestigt de aandacht op het ter informatie geagendeerde memo Urgenda-maatregelen irt programmaplan energietransitie (3.11) waarin is aangegeven dat de provincie ook zelf wil bijdragen aan die verschillende maatregelen. Voorts is aangegeven dat de provincie een aanvraag van € 2 mln. heeft ingediend bij RVO voor een ontzorgingsprogramma om kleine maatschappelijke vastgoedeigenaren te ondersteunen. Op 1 december jl. is bericht ontvangen dat de aanvraag is gehonoreerd. Dat betekent dat de provincie nu van start kan met de inrichting van het programma om o.a. kleine schoolbesturen, culturele ANBI's, kleine gemeentehuizen, dorpshuizen, kleine zorginstellingen en eerstelijns praktijken te ondersteunen met de verduurzamingsopgave. Dit sluit goed aan bij de aanpak en ambities van de provincie om maatschappelijk vastgoed te verduurzamen. Met de middelen die beschikbaar komen kan de provincie daaraan echt een toegevoegde waarde leveren.

Gedeputeerde Van Muilekom deelt mede dat de Luchtvaartnota 2020 – 2050 op 23 november jl. is vastgesteld door het Kabinet en naar de Tweede Kamer is gestuurd. Met de Luchtvaartnota wordt echt een stap gezet naar meer balans door zorg te dragen voor minder hinder en minder uitstoot van vervuilende stoffen. Er is eveneens een stap gezet in het verminderen van nachtvluchten. Dat is een

belangrijk onderdeel van de nieuwe koers. Er is alle ruimte voor groei van de Nederlandse luchthavens mits de hinder voor bewoners in de omgeving en de impact op het milieu daadwerkelijk afnemen. Dat is het ontzien van woongebieden; ook stiltegebieden worden genoemd en hoe benadering van luchthavens door vliegtuigen moet gaan plaatsvinden. In de zienswijze vanuit Utrecht is daarvoor expliciet aandacht gevraagd.

Via de uitvoeringsagenda wordt de Luchtvaartnota verder uitgewerkt de komende jaren. Het Rijk wil hieraan samen met partners verder invulling geven. De provincie zet m.n. in op betrokkenheid bij de uitwerking van de Luchtvaartnota waarbij zij de publieke, gezonde en aantrekkelijke leefomgeving steeds weer centraal zal blijven stellen.

De voorzitter informeert of aan de commissie nadere informatie kan worden verstrekt over het verloop van het traject wellicht samen met het Ministerie.

Gedeputeerde Van Muilekom kan zich voorstellen dat in het eerste kwartaal 2021 gesproken kan worden over de Luchtvaartnota. Er is ook een nota Luchtruimherziening die hierbij zou kunnen worden meegenomen. Desgewenst is spreker bereid hierover een infosessie te organiseren en daarbij het Ministerie te betrekken.

De voorzitter stelt vast dat de commissie hiervoor belangstelling heeft.

De voorzitter deelt mede dat de SGP heeft aangegeven een keer een discussie te willen voeren over aardgasvrije wijken.

De heer Hazeleger informeert of de commissie de behoefte aan een politieke discussie over dit onderwerp deelt en zo ja of dit onderwerp wellicht voor de volgende vergadering kan worden geagendeerd.

De voorzitter stelt vast dat het verzoek van de SGP in voldoende mate wordt ondersteund.

Gedeputeerde Van Essen hecht eraan op te merken dat 'aardgasvrij' wel een heel breed onderwerp is. Hij veronderstelt dat dit verzoek mede voortkomt uit de door de Staten ontvangen memo over de proeftuin aardgasvrije wijken. Dat is een programma waarvoor gemeenten zich bij het Rijk kunnen aanmelden en waarin de provincie ze ondersteunt.

Voor een bespreking in de commissie acht spreker het van belang dat de kaders en de aard van de discussie die wordt beoogd duidelijk is zodat hij daarvoor de gewenste informatie kan aanleveren. Op voorstel van de voorzitter wordt besloten dat de griffie hierover deze week via de e-mail een uitvraag doet met het verzoek daarop uiterlijk volgende week te reageren waarna dit zal worden overgebracht aan GS.

#### **1.4. Rondvraag**

Mevrouw Poppe informeert hoe het mogelijk is geweest dat de krant eerder dan de Staten beschikte over de informatie over het Groeifonds.

Gedeputeerde Schaddelee licht toe dat het absoluut niet de bedoeling is geweest om de krant eerder te informeren dan de Staten. Het Rijk had een duidelijke restrictie gesteld nl. dat door de inzenders geen mededelingen mochten worden gedaan over het Groeifonds. De officiële communicatie zou pas plaatsvinden als het pakket van het Ministerie van Financiën naar de beoordelingscommissie zou gaan of misschien zelfs pas daarna. Dat is ook de strekking van de brief aan de Kamer van 30 november jl. waarin het Kabinet ook iets meer vertelt over de planning rond het Groeifonds.

In de afgelopen maanden heeft de provincie geconstateerd dat steeds meer regio's de vrijheid namen om expliciete informatie te verstrekken over hun inzending. Dat heeft het College doen besluiten de Staten hierover explicieter te informeren, hetgeen middels de SB d.d. 1 december jl. is gebeurd. In aanloop daarnaartoe is er iets misgegaan rond de communicatie waardoor een artikel dat onder embargo was opgesteld onbedoeld online kwam.

De heer Wijntjes verwijst naar het uitvorige memo van het CDA ter zake het Vervoerplan 2021 dat bij de agenda is gevoegd.

Meer in algemene zin vraagt het CDA aandacht voor de controlerende taak van de Staten als het gaat over het OV. Het CDA staat op het standpunt dat de Staten vanwege haar controletaak iets te zeggen

zouden moeten hebben over de belangrijkste punten van het Vervoerplan. De Staten zouden op zijn minst moeten kunnen beoordelen of het proces goed is gelopen. Het is het CDA bekend dat het een bevoegdheid is van GS maar de Staten hebben het budgetrecht. Het CDA pleit ervoor dat het College zich via de commissievergadering politiek laat adviseren door de Staten als het gaat om de concessie, de jaarlijkse vervoersplannen en wijzigingen daarop. Ten aanzien van de werkwijze wordt die van het voormalige BRU voorgesteld.

Met betrekking tot de beantwoording hecht spreker er tot slot aan erop te wijzen dat de Staten vragen uit het veld in eerste instantie voorleggen aan het College en niet aan de vervoerbedrijven. Mevrouw Poppe memoreert dat de SP al heel lang aangeeft dat de Staten vanwege hun controlerende taak hierin veel meer zouden moeten worden meegenomen. In die zin juicht de SP het pleidooi van het CDA toe.

De voorzitter merkt op dat mevrouw d'Hondt via de chat aangeeft hierop te willen reageren maar dit zal doen bij de behandeling van agendapunt 2.1.

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan dat deze vragen hem enigszins verbazen. Spreker begrijpt goed wat het CDA schetst ten aanzien van de verantwoordelijkheden en over wat ieders rol daarin is. Het CDA stelt terecht dat GS weliswaar het mandaat hebben maar dit niet op eigen houtje moeten doen. Juist daarom wordt in deze een zeer uitvoerig en zorgvuldig traject doorlopen. In het voorjaar wordt gekeken naar het Vervoerplan voor het jaar daarop. Op basis van het vigerende Vervoerplan wordt gesproken over welke belangrijke zaken worden verwacht en wat de Staten willen meegegeven. Er vindt eveneens een uitgebreide consultatieronde plaats langs alle belanghebbende partijen w.o. ROCOV en gemeenten. Nergens in Nederland wordt dat zo uitgebreid opgetuigd als in de Vervoersregio Utrecht.

Op basis van de input in het voorjaar stellen de vervoersbedrijven in samenspraak met de provincie een Vervoerplan op.

In oktober vindt altijd in aanwezigheid van de vervoersbedrijven een infosessie plaats waarin in detail vragen kunnen worden gesteld over het nieuwe Vervoerplan.

Daarna ontvangen de Staten een SB van het College waarin zij verantwoording aflegt over de gemaakte keuzes; daarin worden de gevoeligheden uitgelicht.

Tot slot is het aan de Staten om daarover in politieke zin een discussie te voeren hetgeen in zijn visie datgene is dat heden op de agenda staat.

Politiek inhoudelijk kan over de inhoud van het Vervoerplan van mening worden verschild maar het proces is heel uitgebreid.

De heer Wijntjes geeft aan dat het CDA ervoor pleit het proces in politieke zin te formaliseren. Het CDA hecht eraan hierbij te vernemen wat alle belanghebbende partijen van het Vervoerplan vinden. Onder verwijzing naar de toon van de eerste zin van de beantwoording geeft spreker mee in voorkomende gevallen beter te kijken naar de formulering.

Mevrouw Poppe onderschrijft dat er infosessies hebben plaatsgevonden maar de SP heeft ervaren dat daar vanwege de volle agenda niet alle vragen kunnen worden gesteld. Bovendien kunnen in een infosessie geen politieke vragen worden gesteld. Op grond daarvan steunt de SP het pleidooi van het CDA.

In algemene zin pleit de SP ervoor bij de infosessies meer tijd in te ruimen voor vragen zodat er geen sprake is van mosterd na de maaltijd.

De heer Oude Wesselink hecht eraan steun te betuigen aan het College. De Staten hebben een controlerende taak maar het mandaat ligt bij GS. GroenLinks acht het wenselijk dat input wordt opgehaald bij de Staten en dat over bepaalde keuzes achteraf verantwoording wordt afgelegd. Het CDA geeft aan dat bij het BRU sprake was van veel meer directe invloed. Dat is echter logisch omdat het OV een kerntaak was van het BRU. De provincie doet veel meer.

GroenLinks pleit ervoor het huidige systeem te handhaven (mandaat bij GS); input geven vooraf en verantwoording afleggen achteraf is wat GroenLinks betreft meer dan voldoende.

De heer De Jager memoreert onder verwijzing naar de agenda dat de VVD vragen heeft ingediend rond de uitbreidingsplannen van de P&R Breukelen. De VVD is benieuwd naar het feitenrelaas van het College.

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan dat inmiddels twee keer is gesproken met de bewoners van het Rode Dorp. Het doel van die gesprekken was vooral om wensen, aandachts- en zorgpunten te inventariseren met betrekking tot de realisatie van de P-garage. Daarbij kwam aan het licht dat er bij die bewoners veel meer zorgen leven m.n. over de brede verkeerssituatie rond het station Breukelen, de entree tot de P&R en de afwikkeling van het verkeer rond het Rode Dorp. Al die zorgen worden nu enigszins samengebundeld in de weerstand tegen het traject van de P-garage.

De provincie wil die zorgen zorgvuldig afwegen en meenemen voor zover dit binnen de invloedssfeer van de provincie ligt. Overigens vindt deze week nog een gesprek met de gemeente plaats om de verkeerssituatie te bespreken omdat het voor het merendeel om gemeentelijke wegen gaat. De vraag is wat de gemeente kan doen in het kader van de geuite zorgen en wat de plannen zijn in dat gebied omdat dit bepalend is voor de verkeersafwikkeling.

Spreker zegt toe de Staten over de voortgang op de hoogte te zullen houden.

De heer De Jager merkt op dat het antwoord duidelijk is. Spreker meent zich echter te herinneren dat het in eerdere discussies niet alleen is gegaan om de realisatie van de P-garage. Ook de verkeersveiligheid maakte onderdeel uit van die discussie. Een ander punt was het onderzoek naar het al dan niet invoeren van betaald parkeren. De zorg die bij de bewoners van het Rode Dorp leeft is dat zij overlast zullen gaan ondervinden van auto's die in hun wijk gaan parkeren als betaald parkeren wordt ingevoerd.

Geïnformeerd wordt of kan worden toegezegd dat ook die zorgen worden meegenomen in de verdere acties, communicatie en de plannen.

Mevrouw Hoek sluit zich aan bij het betoog van de VVD. Zij memoreert dat 50Plus destijds bij de bespreking van een P-garage bij de P&R al heeft aangegeven dat daarvoor niet de juiste infrastructuur aanwezig is omdat er ook nog een busstation is. Nu wordt toch tegen van alles aangelopen terwijl de bewoners van het Rode Dorp al jaren hun zorgen hierover uiten.

Gedeputeerde Schaddelee zet uiteen dat er een onderzoek loopt naar het betaald parkeren. De uitkomst wordt meegenomen. Spreker memoreert eerder te hebben toegezegd dat voordat de P-garage wordt geopend er beleid zal zijn ten aanzien van betaald parkeren zodat voorkomen wordt dat het tot parkeeroverlast leidt in het Rode Dorp, andere wijken of plekken in de provincie. De zorg over o.a. verkeersveiligheid is precies datgene dat wordt meegenomen. Dat moet echter wel op de juiste plek worden geadresseerd en dat is in de visie van de provincie vooral bij de gemeente. Getracht wordt dit in goede samenspraak met de elkaar te doen.

De heer De Harder deelt mede dat de ChristenUnie benieuwd is naar de voortgang ter zake van Van de Groep.

Gedeputeerde Schaddelee deelt mede dat op 1 december jl. door de rechtbank een tussenvonnis is gewezen waarin de provincie op de meeste punten in het gelijk is gesteld. De belangenafweging acht de rechtbank echter nog onvoldoende gemotiveerd. De rechtbank miste een reactie op de door Van de Groep aangedragen individuele belangen (personeel, werkgelegenheid, leveranciers, afnemers). De provincie moet daar nog iets explicieter op ingaan. Daarnaast had de provincie nog iets explicieter moeten ingaan op het voornemen van Van de Groep om haar Bestuur te wijzigen (kleine aanpassingen in de governance).

De provincie heeft acht weken de tijd om dit aan te vullen maar is voornemens dit voor eind december te doen. Van de Groep krijgt vervolgens weer vier weken de tijd om daarop te reageren. Daarna zal de rechtbank binnen zes weken een definitieve uitspraak doen. Tot dat moment is het besluit geschorst. Zodra de definitieve uitspraak er is zullen de Staten hierover worden geïnformeerd. De heer De Harder memoreert dat RTV Utrecht op 1 december jl. eveneens verslag heeft gedaan van een andere zitting waarbij Van de Groep betrokken is t.w. voor de rechtbank in Amsterdam waarbij de rechters zijn gewraakt waardoor sprake is van een vertraging. Dat betreft een mestfraude zaak. Spreker veronderstelt dat de mededeling thans betrekking heeft op de Bibop-procedure.

Gedeputeerde Schaddelee bevestigt het vorenstaande. Inhoudelijk kan spreker niets zeggen over de mestfraude zaak omdat de provincie daarin geen partij is. Wat daarover gisteren op twitter en door RTV Utrecht is gedeeld betreft in zijn visie openbare informatie die voor de meesten wel bekend was. De heer Wijntjes meent dat er een rechtstreeks verband is tussen de Bibop zaak (publiekrecht) en de mestfraude zaak (strafzaak). Geïnformeerd wordt of dit klopt.

Gedeputeerde Schaddelee antwoordt dat dit aannemelijk klinkt maar hij benadrukt nogmaals dat hij hierover inhoudelijk niets kan zeggen.

De heer De Heer merkt op dat de Volkskrant de alarmklok heeft geluid over de stiltegebieden onder de kop "Helpt van de stiltegebieden verdwijnen. De helft van de provincie snijdt erin." Dat artikel heeft voor het nodige rumoer gezorgd, ook in de provincie Utrecht. Spreker draait mee met een aantal natuurgidsgroepen die excursies organiseren in het stiltegebied Eemland en in het oude stiltegebied Lage Vuursche. In die hoedanigheid kreeg hij allerlei vragen over hoe het beleid van de provincie nu precies is. Op grond hiervan heeft hij naan aanleiding van het artikel in de Volkskrant schriftelijke vragen ingediend.

In principe wordt het stiltegebiedenbeleid eens in de tien jaar geëvalueerd. Daarbij werden nieuwe metingen gedaan. Geïnformeerd wordt of dit ook is gepland voor komend jaar.

Het nieuwe beleid voor de stiltegebieden komt in de Agenda Geluid. Geïnformeerd wordt wanneer de Agenda Geluid tegemoet kan worden gezien en of hierover tegelijk met de herijking van het Bodem, Water en Milieuplan kan worden gesproken.

Gedeputeerde Van Muilekom zet uiteen dat de evaluatie van het stiltegebiedenbeleid loopt. De Staten zullen hierover in het eerste kwartaal 2021 worden geïnformeerd.

Op dit moment maakt het stiltegebiedenbeleid onderdeel uit van het Bodem, Water en Milieuplan 2016 – 2021.

Het stiltegebiedenbeleid zal worden opgenomen in de Omgevingsvisie en -Verordening. De resultaten van de evaluatie zullen te zijner tijd terugkomen in het uitvoeringsplan Gezond en Veilig in het kader van de Omgevingsvisie.

De Agenda Geluid heeft betrekking op de in het ontwerp van de Omgevingsvisie neergelegde ambities om de geluidsbelasting in de bebouwde omgeving terug te brengen. Dat betekent ook wat voor de stiltegebieden. Als voorgestaan wordt dat de geluidsbelasting afneemt dan zal de provincie nadrukkelijk afspraken moeten maken met diegenen die geluid veroorzaken en duidelijk moeten zijn hoe de provincie aan haar ruimtelijke ontwikkelingen invulling wil geven. Dat wil de provincie samen laten vallen in de Agenda Geluid. Spreker is voornemens de Staten hierover in het eerste kwartaal 2021 nader te informeren.

Met betrekking tot de vraag hoe bij de voorgestane ambitie wordt bepaald dat er voldoende stiltegebieden zijn merkt spreker op dat de provincie in ieder geval wil dat er voldoende stiltegebieden zijn. De provincie gaat daarom terughoudend om met het mogelijk maken van ontwikkelingen in- het nabij stiltegebieden die het geluidsniveau verhogen. Op hoe het criterium 'voldoende' vorm zal worden zal spreker nader terugkomen.

In de planning in het kader van de stiltegebieden is aangegeven dat het aantal m2 aan stiltegebieden niet mag afnemen.

Voor het beter beschermen van stiltegebieden zijn twee sporen. Een ruimtelijk- en een milieuspoor. Met betrekking tot het ruimtelijk spoor zullen de ontwikkelingen die mogelijk impact hebben op de kwaliteit van de stiltegebieden worden getoetst omdat er geen sprake mag zijn van nadelige invloed. Met betrekking tot het milieuspoor zijn nu nog in de provinciale milieuverordening regels opgenomen waaraan bv. gemeenten activiteiten in- en rond stiltegebieden moeten toetsen. Er worden continu koppelkansen gezocht voor het gebruik van stiltegebieden. Dat gebeurt bv. ook als het gaat om de aanleg van nieuwe fiets- en wandelpaden. De provincie probeert daar aandacht te vragen voor de stiltegebieden en de problematiek.

Spreker zegt toe bovengenoemde ontwikkelingen ook schriftelijk aan de Staten te zullen doen toekomen en zoals gezegd worden de Staten hierover in het eerste kwartaal 2021 nader geïnformeerd.

De heer De Weerd informeert of het mogelijk is om het stiltegebiedenbeleid vaker dan eens in de tien jaar te evalueren.

Gedeputeerde Van Muilekom kan zich voorstellen dat deze vraag wordt meegenomen bij de behandeling van de evaluatie en de discussie over het nieuwe beleid.

Mevrouw De Jong memoreert dat GroenLinks bij de Begroting aandacht heeft gevraagd voor de stiltegebieden. Zij verzoekt eveneens aandacht te besteden aan klachten over geluidsoverlast in stiltegebieden en de mogelijkheid om klachten in te dienen. GroenLinks heeft het afgelopen jaar een aantal keren klachten gekregen die zij heeft doorverwezen.

Gedeputeerde Van Muilekom merkt op dat eventuele klachten bij de evaluatie aan de orde moeten komen. Hij neemt dit punt mee en zal nagaan of die klachten op de goede plek terecht komen. Als dat niet het geval is, zal ervoor worden gezorgd dat dit wel gebeurt.

### **1.5 Verslag van Statencommissie Milieu en Mobiliteit van 28 oktober en 4 november 2020**

De voorzitter deelt mede dat er, op een spelfoutje in een naam, na geen opmerkingen zijn binnengekomen.

Met in achtneming van het vorenstaande worden de verslagen vastgesteld.

Spreker staat vervolgens stil bij het feit dat notulist mevrouw Voorneman voor de laatste maal de vergadering van de commissie M&M notuleert. Hij bedankt haar namens de griffie en de commissie voor de jarenlange verslaglegging van de vergaderingen. De griffie neemt op een later moment nog afscheid van de notulisten.

### **1.6 Termijnagenda versie 24 november 2020 en lijst moties**

Gedeputeerde Schaddelee deelt het volgende mede:

*Visiedocument snelheidsverlaging provinciale wegen*

Door Corona heeft dit enige vertraging opgelopen. Er wordt hard aan gewerkt. De planning is dat dit uiterlijk aan het begin van het tweede kwartaal 2021 aan de Staten kan worden voorgelegd.

*Uithoflijn*

De kwartaalrapportages zijn steeds met de Staten gedeeld. De finale sessie is in januari 2021 waarna de laatste kwartaalrapportage aan de Staten zal worden verstrekt inclusief alle stukken rond de décharge.

*Fietsverbinding Lek*

Met de twee betrokken gemeenten (Nieuwegein en Vijfheerenlanden) is afgesproken dat de provincie de subsidie met betrekking tot het pontje tussen Vreeswijk en Vianen verlengt totdat er een alternatief is in de vorm van een fietsbrug over de Lek langs de A27. De planning van RWS is nu dat dit pas in 2029 het geval zal zijn. Tot die tijd is de provincie voornemens om voornoemde subsidie jaarlijks te blijven verstrekken.

*Bus Schaakwijk*

Op 17 november jl. heeft wederom een gesprek plaatsgevonden met bewoners. Dat heeft niet geleid tot aanpassing van het Vervoerplan 2021. Er zal wel nog steviger worden ingezet op U-flex, een goede communicatie en haltevoering daarop.

*Wel/niet rijden van de Buurtbus*

De buurtbussen kunnen binnenkort weer gaan rijden. Er was sprake van personele problemen.

*Motie 27 A 'Red de laatste sneltram van de snijbranders'*

De laatste sneltram is op een dieplader op transport gegaan naar het Nationaal Transportmuseum in Nieuw-Vennep.

Het verheugt de heer Donker dat de lijst met toezeggingen thans wat is opgeschoond; het ware echter netter geweest als dit wat eerder was gebeurd omdat er een aantal punten opstaat dat niet meer actueel is.

Spreker vestigt vervolgens de aandacht op de N201, herkomst en bestemming weggebruikers, hetgeen voor het vierde kwartaal 2020 staat gepland. Geïnformeerd wordt of de Staten dit nog voor de Kerst tegemoet kunnen zien.

Dezelfde vraag geldt voor de Donderbergrotonde.

Mevrouw d'Hondt vestigt de aandacht op de motie 'Spreid de spits' die in juli jl. is aangenomen. Geïnformeerd wordt of de Staten daarover op korte termijn een brief tegemoet kunnen zien over de stand van zaken. Ondanks de tweede Corona golf neemt de automobilititeit weer toe. Er is nog geen sprake van files maar het lijkt de PvdA wel nu het moment om daarover afspraken te maken met werkgevers. De PvdA verneemt graag van het College wat er al aan stappen is gezet. Voorts vestigt zij de aandacht op het zojuist gepubliceerde Tracébesluit over de NRU/A27. De PvdA hecht aan een appreciatie van dit besluit zodat zij zich kan beraden op eventuele verdere stappen.

Mevrouw Poppe merkt op dat de mededeling met betrekking tot de laatste sneltram de SP verheugt. Spreekster vestigt vervolgens de aandacht op de maatwerkoplossingen OV in Lage Weide waarover de Staten in het vierde kwartaal 2020 meer zouden horen. Wellicht is er niets bijzonders te melden vanwege Corona maar dan verneemt de SP dat eveneens graag.

Gedeputeerde Schaddelee memoreert in de vergadering op 4 november jl. te hebben meegedeeld dat een iets andere aanpak is gekozen ten aanzien van het project N201 en dat daarover in januari 2021 een SB tegemoet kan worden gezien. De analyse van herkomst en bestemmingen i.c. alle achtergrondstudies maken daar onderdeel van uit.

Op de Donderbergrotonde komt spreker nader terug bij het agendapunt Grote Projecten.

Met betrekking tot de motie 'Spreid de spits' meent spreker dat de Staten op 3 november jl. een vrij uitgebreide SB hebben ontvangen. Wellicht moet nader worden bekeken of die wel geheel voldoet aan de verwachtingen. Anders zou een suggestie kunnen zijn dat de Staten in het eerste kwartaal van 2021 in de vorm van een infosessie wat uitgebreider worden meegenomen in wat de provincie doet rond spits mijden met het project Goedopweg; dat is een samenwerkingsproject van Rijk, regio en gemeenten.

Spreker bevestigt dat vandaag een Tracébesluit is gepubliceerd over de NRU/A27. Spreker heeft dit besluit nog niet gelezen. Strikt formeel is de appreciatie aan de Raad van State. Daarnaast valt het ook nog onder de Crisis- en Herstelwet op grond waarvan in juridische zin niet naar de mening van de provincie zal worden gevraagd. Spreker kan zich wel voorstellen dat de provincie hier politiek wat van zal willen kunnen vinden. Hij stelt voor dat het College hiertoe een voorzet geeft.

De maatwerkoplossingen OV in Lage Weide worden meegenomen in het kader van het project Goedopweg. Hij stelt voor dat hij dit meeneemt in het kader van de eerdergenoemde infosessie.

Mevrouw Van Ulzen informeert of het klopt dat er alleen nog in januari en februari 2021 onderwerpen zijn voor de agenda voor M&M; dat lijkt haar erg weinig.

Voorts verzoekt spreekster duidelijker te vermelden of iets een SB dan wel SV wordt.

Gedeputeerde Schaddelee neemt deze opmerkingen mee en zegt toe dat hiernaar nader zal worden gekeken.

De voorzitter rondt de bespreking over de Termijnagenda af.

### **1.7 Ingekomen stukken**

- Brief Veiligheid Kockengen Spengen
- Brief Kruispunt Singel 201 Vreeland
- Brief N401 en N212

De ingekomen brief worden voor kennisgeving aangenomen.

### **1.8 Grote Projecten**

#### *Donderbergrotonde*

Gedeputeerde Schaddelee licht toe dat er sprake was van korte- en lange termijn maatregelen. De korte termijnmaatregelen zijn nagenoeg uitgevoerd.

In het kader van de lange termijnmaatregelen bevindt het expertonderzoek zich in de afrondende fase. Het eindrapport wordt eind december opgeleverd. Dit bevat o.a. de uitwerking en vergelijking van de drie vormgevingsvarianten voor de Donderbergrotonde (gelijkvloers/oversteken/verkeerslichten; tunnel/verkeerslichten; turborotonde/fietstunnels). Begin 2021 (januari/februari) hoopt spreker het eindrapport naar de Staten te kunnen toesturen mede in relatie tot het al dan niet realiseren van de snelfietsroute op die plek. De gemeente Utrechtse Heuvelrug is continu betrokken bij dit proces.

De heer De Jager memoreert dat gesproken wordt over een drietal varianten die nader wordt onderzocht en op financiën worden doorgerekend. Geïnformeerd wordt of het klopt dat die drie varianten ieder voor zich ook worden gerelateerd aan wel of geen onderdeel zijn van de snelfietsroute. Dat zou n.l. betekenen dat er feitelijk sprake zou moeten zijn van zes doorrekeningen. Gedeputeerde Schaddelee memoreert eerder te hebben gezegd dat of de financiering van de fietstunnel voor elkaar kan worden gekregen afhangt van de vraag of de snelfietsroute al dan niet over de Donderbergrotonde gaat. Dat soort berekeningen is in de studie opgenomen. De financiële draagkracht hangt echter wel verband met de keuze die eronder ligt. Spreker weet niet of heel specifiek zes verschillende varianten in het eindrapport staan. Er zijn drie varianten waarbij het wel uitmaakt of het al dan niet de routing wordt van een snelfietsroute.

De heer De Jager memoreert dat de VVD hierover samen met de SGP een motie heeft ingediend. De strekking van de motie was om in ieder geval te bekijken of wellicht al zo snel mogelijk opvolging kan worden gegeven aan de ongewenste verkeerssituatie bij deze rotonde. Destijds heeft het College gezegd de beslissing te willen laten afhangen van of er al dan niet een snelfietsroute komt op dat traject. De VVD wil graag weten of het uitmaakt en waar zij concreet aan toe is zodat er geen onnodige vertraging wordt opgelopen waar de verkeersveiligheid in het geding is. Daar ging het primair om. De essentie van de motie van de VVD en SGP herkent spreker nog onvoldoende in de beantwoording.

De voorzitter deelt mede dat de heer Donker via de chat te kennen heeft gegeven dat de SGP zich aansluit bij de opmerking van de VVD.

Gedeputeerde Schaddelee memoreert dat bij de motie is aangegeven dat er korte- en langere termijn maatregelen zijn. De korte termijnmaatregelen zijn allemaal uitgevoerd m.u.v. de bike scout waar het wachten is op Stedin.

De lange termijnmaatregelen gaat m.n. om een fietstunnel of VRI's. Daarvoor moet het resultaat van het onderzoek worden afgewacht waarvan het eindrapport eind dit jaar komt. Het spreekt voor zich dat zodra het rapport er is daarop actie zal worden ondernomen. De motie was wat dat betreft duidelijk; dat geldt eveneens voor de urgentie.

Als het rapport niet het verlossende antwoord geeft dan moet hierover op een andere manier worden gesproken. Spreker heeft echter geen enkel signaal dat dit niet het geval zal zijn.

De heer De Jager betwijfelt op basis van de beantwoording toch of de strekking van de motie wel voldoende helder is. Het ging niet om de korte termijnmaatregelen maar om de scenario's die verband hielden met ondertunneling en wat dat financieel zou betekenen voor het geval er al dan geen snelfietsroute over dit traject gaat lopen. In de motie is eveneens aangedrongen op een zo spoedig mogelijke terugkoppeling. Spreker begrijpt dat er geen ijzer met handen kan worden gebroken, maar de VVD betreurt dat inmiddels uitgekomen wordt op het eerste kwartaal 2021 terwijl dat nadrukkelijk niet de bedoeling was van de motie een jaar geleden.

Gedeputeerde Schaddelee antwoordt dat geprobeerd is hierin snelheid aan te brengen. Hij onderschrijft dat het lang heeft geduurd.

#### *Proef net zonnecollectoren in fietspaden*

Gedeputeerde Schaddelee memoreert dat de PVV hierover al schriftelijk vragen heeft gesteld die nog zullen worden beantwoord.

Spreker zet uiteen dat er sprake is van een kleine proef op de N225 bij Remmerden. Daar is aan het begin van het jaar ca 50 m<sup>2</sup> aan zonniefietspad neergelegd. Er waren echter problemen met de slijtlaag op grond waarvan het er weer uit is gehaald. In de afgelopen week is een nieuwe versie van



de panelen in het fietspad geplaatst met een nieuwe slijtlaag. Bekeken zal worden hoe dat zich ontwikkelt.

Daarnaast begint er een tweede grootschaliger proef op de N417 tussen Utrecht en Maartensdijk. Dat gaat om 1000 m2 zonnefietspad. De componenten moeten uit Taiwan komen, worden in België in elkaar gezet en in Nederland op een betonplaat geschroefd. De helft was geleverd; de levering van de andere helft liep vertraging op doordat tussen de leveranciers onderling twijfel bestond over de kredietwaardigheid. Dat is inmiddels opgelost. Dat betekent wel dat de planning iets is opgeschoven en het zonnefietspad in maart/april 2021 wordt geplaatst. Er had besloten kunnen worden om alvast de helft te plaatsen maar dan zou er sprake zijn van twee keer overlast voor de omgeving en had de plaatsing € 1,5 ton extra gekost.

De voorzitter rondt de bespreking over dit onderwerp af.

## **2. TER BESPREKING**

### **2.1 Evaluatie concessies provincie Utrecht OV**

De voorzitter memoreert dat meerdere fracties hebben aangegeven hierover te willen spreken. Voorts wijst hij erop dat al antwoorden zijn ontvangen op eerder gestelde schriftelijke vragen door de SP en SGP.

De heer Oude Wesselink deelt mede dat GroenLinks geen bijdrage heeft bij dit punt.

De heer De Jager geeft aan dat in de evaluatie allemaal positieve berichten worden gelezen; de klanttevredenheid is gestegen, de kostendekkingsgraad gaat de goede kant op, het ontsluiten van woongebieden neemt toe. In de aanbevelings sfeer wordt gelezen dat het van belang is dat de vervoerders, de provincie en andere stakeholders goed met elkaar in gesprek blijven. Dat belang onderschrijft de VVD. De VVD denkt dat het voor het vervolg belangrijk is om nog eens goed met elkaar te kijken hoe het samenwerkingsmodel verder kan worden geoptimaliseerd. De VVD is er voorstander van om de governancestructuur/het samenwerkingsmodel op drie niveaus invulling te geven t.w. op operationeel-, tactisch- en strategisch niveau. Operationeel zal met elkaar gekomen moeten worden tot betere smart kpi's, hetgeen ook in het rapport wordt aangegeven. Op tactisch niveau zou moeten worden benoemd wat partijen met elkaar voor ogen hebben en aan speelruimte delen om verbeteringen door te voeren om dat vervolgens te vertalen naar ontwikkeltaken dan wel ontwikkelplannen. Op strategisch niveau is het goed om met elkaar punten op de horizon te zetten over wat partijen innovatief op langere termijn zouden willen bereiken. Uit ervaring is bekend dat het voor een effectief en efficiënt concessieproces op termijn heel nuttig kan zijn als partijen van tevoren zoveel mogelijk rond de tafel gaan zitten om daar informeel over te praten en ideeën aan te horen van potentiële gegadigden van het concessieproces. Het hangt er echter wel vanaf welke ruimte de Europese aanbestedingswet de provincie daartoe biedt.

De VVD zou er een groot voorstander van zijn om op termijn in aanloop naar de concessie al een soort marktconsultatie te doen om uiteindelijk te komen tot een goede concessie uitvraag.

De Utrechtse regio doet het blijkbaar op tal van aspecten beter dan andere provincies. De vraag is waar dat in zit en of de Utrechtse regio voor aanbiedende partijen interessanter zijn dan sommige andere regio's. De VVD vindt dit een interessant gegeven met het oog op een toekomstig aanbestedingstraject.

De heer Wijntjes merkt op dat het evaluatierapport helder is. Het CDA heeft echter altijd wel een licht wantrouwen bij evaluatierapporten door wie dan ook geschreven waarbij de lijntjes altijd gelijk blijven of omhooggaan.

Namens het CDA plaatst spreker vervolgens de volgende opmerkingen en vragen.

Samenwerking: het belang dat in het kader van de samenwerking gestreefd moet worden naar continuïteit in personeel en teamsamenstellingen bij zowel de vervoerder als de provincie wordt onderschreven. Wat eveneens van belang is, is dat de Staten de plannen krijgen voor de toekomst. In

het kader van U Ned en BO MIRT wordt gesproken over het doortrekken van tramlijnen naar o.a. Zeist. De discussie over de positie en de toekomst van het Trambedrijf is gepland in het eerste kwartaal 2021; daarbij zal ook het zicht op een mogelijke toename van het aantal tramlijnen in de toekomst moeten worden betrokken. Dat is voor de provincie Utrecht belangrijk maar ook voor de concessies.

Organisatie: onderschreven wordt dat de onderlinge rollen en verantwoordelijkheden binnen de driehoeksverhouding Provincie (beleid) – Vervoerder – Trambedrijf moet worden verduidelijkt en onderzocht moet worden waar de (interne) organisatie mogelijk efficiënter kan worden ingevuld. Het CDA is van mening dat het goed is dat hierover binnen de provincie ook nog een keer wordt gesproken. Spreker verwijst in deze naar de discussie ter zake bij de rondvraag.

Opbrengstverantwoordelijkheid: Voor het CDA is dit een belangrijk punt. Het CDA kan zich voorstellen dat er een verschil is tussen een concessie met- en zonder ontwikkeltaak. Als wordt voorgestaan om te vernieuwen is dit een belangrijk issue.

Boetes en bonussen: die komen feitelijk niet voor in de jaarrapporten. Het gaat kennelijk allemaal goed waardoor dit wellicht zou kunnen worden geschrappt.

Duurzaamheid: is een belangrijk punt.

Ontsluiting: De ontsluiting is in de visie van het CDA een belangrijk punt voor het thema regio/stad. In aanloop naar de nieuwe concessie zal grondig moeten worden gesproken over hoe dat voor elkaar wordt gekregen. Spreker memoreert de afspraak dat een discussie zal worden gevoerd over de criteria. Dat zijn niet alleen de vervoerswaarden. Ook andere criteria zijn relevant voor de invulling van de belangrijke punten van een concessie. Van belang is dat de bouwstenen goed worden besproken voordat tot een definitief verhaal wordt gekomen. Spreker heeft eveneens begrepen dat nog wordt nagedacht over de vraag of de huidige concessies niet moeten worden voortgezet voor drie jaar. Geïnformeerd wordt naar de overwegingen.

Van belang is dat de Staten op tijd kunnen discussiëren over de bouwstenen en een en ander mee kunnen geven in het verdere concessieproces.

Mevrouw Veen zet uiteen dat er in de visie van D66 een positief rapport voorligt waar de provincie mee vooruit kan. Met de aanbevelingen kan en moet de provincie wat. D66 heeft er het volste vertrouwen in dat het College met deze evaluatie aan de slag gaat en daar meters op kan maken.

Mevrouw d'Hondt memoreert dat de Staten inmiddels in een infosessie zijn bijgepraat over de evaluatie. De resultaten zijn overwegend positief maar dat is dan ook wel de uitkomst van de manier waarop de concessies zijn ingericht nl. met een sterke sturing op aantallen reizigers in plaats van focus op de sociale functie van mobiliteit. De vraag is hoe ervoor wordt gezorgd dat de mensen die dit het hardste nodig hebben eenvoudig gebruik kunnen maken van het OV zonder dat de kosten de pan uitrijzen. In de evaluatie leest de PvdA bv. niks over wie de reizigers nu precies zijn i.c. wie er nu in de bus en in de tram zitten. Dat is voor de PvdA nu net een belangrijk punt waarop zij graag zou willen sturen.

De PvdA is voorstander van een concessiemodel waarbij de provincie veel meer sturing kan geven aan zaken zoals opbrengst, verantwoordelijkheid, systeem van bonus-malussen. Spreekster hoorde de VVD zojuist ook al spreken over o.a. smart kpi's. Dat zijn zaken waaruit een groot vertrouwen blijkt in marktwerking. Volgens de PvdA kan echter naar aanleiding van de Coronacrisis wel worden geconstateerd dat die marktwerking niet bepaald zaligmakend is. Het OV verkeert in hele grote problemen. De dienstregelingen worden versoberd en heel veel overheidssubsidie moet de boel nog enigszins draaiende houden. Daarbij is marktwerking bij het OV zo wie zo al een dubieus begrip omdat alle vervoersbedrijven indirect in handen zijn van nationale overheden.

De heer De Jager merkt in reactie op de opmerking over de kpi's op te hebben willen aangeven dat het hele instrumentele zaken zijn. Vandaar dat hij sprak over een operationeel niveau. Dat is een basis, feitelijk een vertalen van de afspraken die met elkaar worden gemaakt. Het punt van de VVD was juist dat het van groter belang wordt geacht om uiteindelijk met elkaar een gemeenschappelijk punt op de horizon te hebben waar op de juiste manier naartoe wordt gewerkt vanuit een stukje

visie. Spreker hoorde het CDA dit ook zeggen. Dat is dat strategisch niveau. Vandaar dat de VVD stelde dat het, los van de andere door de PvdA aangedragen terechte punten, van belang is om daarom het samenwerkingsmodel ook op een hoger niveau te gaan brengen.

Mevrouw d'Hondt merkt op dat dit zeker goed is overgekomen. Spreekster zal hiervoor nog met een aantal suggesties komen. Wat de PvdA betreft zou het echter verder moeten gaan dan het optimaliseren van het bestaande samenwerkingsmodel. Het gaat erom dat het OV door de VVD wordt gezien als een gewoon bedrijf dat winst moet maken en doelstellingen moet hebben. De PvdA denkt dat het OV, mede gezien de ontwikkelingen van het afgelopen jaar, anders in elkaar zit. De PvdA is het met de VVD eens dat naar een hoger niveau moet worden toegewerkt. Spreekster kan zich voorstellen dat de PvdA en de VVD wellicht verschillen over wat dat niveau precies moet zijn en welke doelen dan centraal zouden moeten komen te staan.

De heer De Jager merkt op dat de VVD de vervoersbedrijven niet ziet als een normaal bedrijf. De VVD denkt dat ze een hele specifieke functie hebben en dat de samenwerking met provincies uniek is. De VVD staat ervoor open om met andere partijen nader het gesprek te voeren om te kijken hoe daarin verbeteringen kunnen worden doorgevoerd.

De heer De Weerd memoreert dat de PvdA opmerkt dat feitelijk niet goed bekend is wie de reiziger is. In de evaluatie is wel de leeftijdsverdeling van de reizigers te lezen. Geïnformeerd wordt welke gegevens de PvdA nog meer zou willen weten van de reiziger en vooral hoe die informatie dan verzameld zou moeten worden.

Mevrouw d'Hondt merkt op dat de PvdA op dit moment het antwoord niet heeft op dit terechte punt. De PvdA wil graag dat het OV gebruikt wordt door de mensen die dit het hardste nodig hebben en niet door mensen die een goed alternatief hebben. Indien bv. wordt gekeken naar de tijd voor Corona dan blijkt dat studenten vaak het meeste gebruik maakten van de tram of bus vanwege de gratis OV kaart. De PvdA zou graag zien dat studenten waar mogelijk gaan fietsen zodat mensen die daarop echt zijn aangewezen beter gebruik kunnen maken van de tram/bus. Dat is een voorbeeld van waarom de PvdA meer inzicht zou willen hebben in wie nu wel worden bereikt en wie zijn afgevallen. De PvdA begrijpt dat hier allerlei privacy kwesties aan kleven waaraan zij niet zomaar voorbij wil gaan. Van daar de vraag aan het College hoe daarin een oplossing kan worden gezocht. Spreekster vervolgt dat het tijd is voor een veel fundamentele kijk over hoe het OV kan worden ingericht en daarvoor zijn voor de PvdA de volgende vragen van belang.

Wat zijn verschillende modellen van concessieverlening binnen de huidige wetgeving bv. maximale opbrengstverantwoordelijkheid versus het model RET waarvan sprake is in Rotterdam en de vervoersautoriteit 100% eigenaar is van de vervoerder?

Zou het College kunnen toezeggen dat de Staten nog voordat zij zich buigen over de nota van uitgangspunten van de nieuwe concessie een overzicht krijgen van verschillende mogelijkheden en wat daarbij de voor- en nadelen zijn qua kosten en sturing? Nu de nieuwe concessie wordt uitgesteld is daar hopelijk nog wel even de tijd voor.

Is het huidige wettelijke kader überhaupt nog wel houdbaar/wenselijk qua aanbestedingen en moet niet bij het Rijk en in Europa worden aangedrongen op andere regels? Dit geldt meer voor de langere termijn.

Wat de PvdA betreft moet de provincie toe naar een OV-systeem dat ervoor zorgt dat mensen die geen alternatief hebben zich eenvoudig en goedkoop kunnen verplaatsen; dat lijnen niet de hele tijd worden gestrekt maar dat er ook af en toe eens vriendelijk wordt geknikt; dat buschauffeurs onder normale arbeidsomstandigheden hun werk kunnen doen zoveel mogelijk met een vast contract.

Gaat dat geld kosten? Ja, want gratis OV bestaat niet.

Kan vastgehouden worden aan een dienstregeling met overal vaste vertrektijden? Waarschijnlijk niet. De technische mogelijkheden voor flex-systemen zijn er. De PvdA begrijpt de zorgen van ouderen en anderen die alles bij het oude willen houden heel goed maar dat gaat nu eenmaal niet in 2020. Vaak is verandering heel vervelend maar, als het gaat om het OV, heel hard nodig en de tijd om dat goed te doen is nu.

De PvdA kijkt uit naar de komende discussies over wat voor soort toekomstbestendig OV-systeem de Staten voor zich zien.

De heer Wolting zet uiteen dat de ChristenUnie blij is met het evaluatierapport dat een goede opstap is voor de nieuwe concessie.

De ChristenUnie sluit zich aan bij de vraag van de PvdA over wie nu de echte gebruikers zijn en de klanttevredenheid van de niet-gebruikers. Wellicht moet daaraan meer aandacht worden besteed. Er zijn nog voldoende uitdagingen om te kijken of het OV innovatief kan worden verbeterd bij de volgende concessie. De ChristenUnie wenst het College daarbij veel succes.

De heer Van Déun deelt mede dat de PVV zich in grote lijnen aansluit bij de vragen van het CDA. De PVV hecht eraan op te merken dat sprake is van een zeer positief evaluatierapport dat echter wel is opgesteld voor Corona. Als de evaluatie nu zou plaatsvinden zouden de uitkomsten in de visie van de PVV heel anders zijn.

Zelfs over na Corona is bekend dat veel mensen geen gebruik meer zullen maken van de bus en de vraag is hoe die weer in de bus worden gekregen. Geïnformeerd wordt of het College daarop al een visie heeft. Voorts is de vraag wanneer de Staten al iets zouden kunnen vernemen over de situatie zoals die nu is en in de toekomst wordt ingeschat.

De heer De Weerd deelt mede dat de PvdD op dit moment geen verdere vragen en opmerkingen heeft.

Mevrouw Poppe deelt mede dat de SP zich aansluit bij de naar voren gebrachte punten door de PvdA inzake het ondersteunen van de verschillende vormen van concessies.

De SP zou voorts wat meer willen vernemen over de reizigers die niet meer gebruik maken van het OV. De vraag is of dit bv. komt omdat hun lijn is opgeheven of doordat het te duur is.

De SP heeft eveneens in het evaluatierapport gelezen dat de flex-bus een groot succes is. Veel mensen kunnen daar goed mee omgaan maar de SP ontvangt ook signalen m.n. uit Woerden waar het helemaal niet werkt voor mensen met een beperking waardoor zij zijn aangewezen op een taxi of eigen vervoer.

De SP acht het langer laten doorlopen van de huidige concessies een goed idee mits met elkaar goed wordt gekeken wat met de volgende concessies zal worden gedaan.

Afgelopen weekend stond er een interview in de krant van de Transdev voorman van Connexion in Nederland. Zelfs hij vindt dat door Corona wel bewezen is dat marktwerking niet goed gaat. Hij vindt dat het OV min of meer aan het infuus ligt. Misschien is dat voor het College aanleiding om daar eens naar te kijken.

En passant zegt de Transdev voorman van Parijs toestemming te krijgen om te investeren maar dan moet het wel wat opleveren waarmee spreekster terugkomt op de wijze waarop de provincie de concessies heeft ingericht. De SP blijft op het standpunt staan dat dit geen verdienmodel kan zijn. Tot slot informeert spreekster of de afkorting MRDH staat voor de Metropoolregio Den Haag. Ook daar hebben ze hele goede dingen gedaan met de OV-concessie waarnaar wellicht kan worden gekeken.

De voorzitter licht toe dat afkorting staat voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

De heer Donker merkt op dat al veel is gezegd. De SGP acht het evaluatierapport helder. Daarin worden de ervaringen van de reizigers gelezen, maar de SGP zou eveneens graag willen horen hoe de mensen die nu verstoken zijn van OV het ervaren. Er is nl. wel sprake van een verschil waar mensen wonen binnen de provincie. De SGP is van mening dat hierover in aanloop naar de nieuwe concessie goede afspraken moeten worden gemaakt. In Vijfheerenlanden is bv. alleen maar sprake van lijnverdunding terwijl elders sprake is van opwaardering. Een en ander is begrijpelijk maar de vraag is of de provincie zorgdraagt voor een goed OV voor alle inwoners of voor een selecte groep. Dat is een spanningsveld.

De SGP sluit zich voorts in grote lijnen aan bij de punten die door de PvdA naar voren zijn gebracht. Zeker in aanloop naar de nieuwe concessie is het van belang dat een aantal zaken op een rijtje wordt gezet.

De SGP is niet tegen marktwerking. Daar waar gewerkt wordt moet geld worden verdiend. Spreker erkent dat dit een groot spanningsveld is. Er is sprake geweest van een tijd dat het niet op kon; vervolgens kwam er een periode van veel bezuinigen. Van belang is dat zo efficiënt en zo goed mogelijk wordt omgegaan met de middelen die de provincie van haar burgers krijgt om voor hen te besteden.

Mevrouw Poppe onderschrijft dat waar gewerkt wordt geld moet worden verdiend. Het geld is echter niet het probleem omdat dit door de overheid wordt verstrekt terwijl er toch 8-10% moet worden verdund. Van de OR van Qbuzz U-OV weet spreekster dat er een baangarantie is gegeven tot juni 2021. Dat geldt echter alleen voor mensen in vaste dienst; uitzendkrachten en tijdelijke krachten zouden er al niet meer werken. Dat betekent echter wel een verlies aan arbeidsplaatsen. De provincie moet zich niet rijk rekenen op een andere manier. Als de provincie de touwtjes meer in handen neemt dan kunnen mensen op een vast contract worden aangenomen waarmee ervoor wordt gezorgd dat ook deze mensen een van die vele huizen kunnen gaan bewonen die de provincie in deze regio wil gaan bouwen. Zonder contract, geen hypotheek en ook geen huurcontract in de vrije sector. De SP is van mening dat dit niet mag worden vergeten.

De heer Oude Wesselink informeert of de SGP het met GroenLinks eens is dat waar gewerkt wordt verdiend moet worden voor het personeel geldt en niet voor een OV-bedrijf an sich.

De heer Wijntjes informeert wat er overblijft van marktwerking als na Corona blijkt dat het aantal reizigers in het OV flink is gedaald, dit zo blijft en de provincie met een kostendekkingsgraad komt te zitten van wellicht 50% of minder. Dan is er de facto helemaal geen marktwerking meer en komt de vraag aan de orde of er niet sprake moet zijn van een overheidsbedrijf. Dat is een hele fundamentele vraag waarop het CDA graag de reactie van het College verneemt.

Naar aanleiding van een desbetreffende opmerking van de voorzitter licht spreker toe dat het CDA het betoog van de SGP over marktwerking niet geheel ondersteunt. Hij heeft een bepaalde omstandigheid geschetst waarbij marktwerking niet is vol te houden.

De heer Donker constateert dat zijn opmerking iets losmaakt. In de visie van de SGP zal een echt overheidsbedrijf op een gegeven moment een stuk dienstverlening in de weg staan. Dat een bedrijf geld verdient is een normale zaak. Vooraf is het wel de provincie die de kaders bepaalt waarbinnen het een en ander geschiedt. Het evaluatierapport heeft betrekking op de periode voor Corona. Nu zit de provincie middenin Corona. De SGP is het met het CDA eens dat het er daarmee geheel anders voor staat. De SGP is het met de SP eens dat ernaar moet worden gestreefd dat mensen die werken vaste contracten krijgen zodat zij ook een huis kunnen kopen/huren. Ten aanzien van de vraag of dat kan worden vervat in de nieuwe concessie is de SGP benieuwd naar de reactie van het College.

Mevrouw Hoek vraagt in aanloop naar de volgende concessie aandacht voor de grensgebieden tussen de voormalige BRU en de rest van de provincie. Doordat daar sprake is van twee aanbidders sluit het niet altijd goed op elkaar aan. Wellicht kan tot één concessie worden gekomen.

Er gaan miljarden naar het buitenland.

Mevrouw d'Hondt informeert of 50PLUS hiermee pleit voor één concessie voor heel Nederland of heel Europa. Waar een grens nl. wordt opgeschoven komt weer een nieuwe grens in beeld.

Mevrouw Hoek antwoordt dat het 50PLUS m.n. gaat om de binnenkant van de provinciegrens. Wellicht is het wel een goed idee om één Nederlandse of Europese buslijn op te zetten voor de langere verbindingen.

50PLUS pleit ervoor dat Connexion bij de volgende concessie weer een kans krijgt. Zij heeft verschillende signalen ontvangen dat Connexion meer dienstverlenend is dan Syntus. Syntus is van oorsprong een sneldienstlijn en is veel meer met een verdienmodel bezig dan Connexion.

Spreker vestigt vervolgens de aandacht op blz. 19 van het rapport waarin staat dat de jeugd veelvuldig de bus gebruikt en het gebruik tussen 46-65 jaar als schrikbarend lager is; dat is nog erger als het gaat om 66-80 jaar terwijl meer dan de helft van de Nederlandse bevolking boven de 50 jaar is. Veel mensen in deze leeftijdscategorie wonen in de buitengebieden. Die hebben niet altijd meer de beschikking over eigen vervoer. De lijnen in de buitengebieden wordt steeds meer verschaald. Dat baart 50PLUS zorgen.

Spreekster maakt van deze gelegenheid eveneens gebruik om nogmaals te benadrukken dat wordt betreurd dat lijn 120 door Stichtse Vecht niet meer de vertrouwde route rijdt. Dat is zeker een lijn die in de visie van 50PLUS zou moeten worden hersteld.

50PLUS is van mening dat dat het vanwege het intensieve gebruik van het OV veel gaat over het stedelijk gebied en te weinig over de buitengebieden.

Mevrouw Bittich geeft aan dat al veel is gezegd. De zorg van lijst Bittich richt zich volledig op de betaalbaarheid van het OV voor de mensen die daarvan afhankelijk zijn. Daarbij wordt in deze tijden ook gedacht aan mensen die niet de luxe hebben om thuis te werken en derhalve naar het werk moeten met het OV of bv. mensen die het OV gebruiken om sociaal isolement tegen te gaan. De tabellen waaruit blijkt dat de prijzen niet tot minimaal zijn gestegen komen op spreekster enigszins kunstmatig over omdat alle vormen van vervoersbewijzen op een hoop worden gegooid. Geïnformeerd wordt wat de provincie kan betekenen in de zin van welke mogelijkheden en beweegvrijheden er zijn om de kosten laag te houden en deze niet over te laten aan de grillen van de marktwerking.

Spreekster sluit zich aan bij de vraag van de PvdA om beter inzicht te verkrijgen in wie nu de gebruikers zijn van het OV en wat precies de relatie is met het OV qua afhankelijkheid.

Gedeputeerde Schaddelee geeft aan dat een marktconsultatie vooraf juridisch mogelijk is. De provincie gaat dit ook doen. Het klopt dat de provincie een interessante concessie te vergeven heeft m.n. ook door de aanwezigheid van een grote stad. Doordat er sprake is van relatief veel zware lijnen heeft de provincie Utrecht een hoge kostendekkingsgraad.

Spreker onderschrijft dat in het evaluatierapport veel opgaande lijnen staan. Dat heeft te maken met het feit dat er in de afgelopen jaren sprake is geweest van veel groei. Een terecht zorgpunt is dat Corona het moeilijk gaat maken om dat vast te houden.

De positie van het Trambedrijf is een apart traject waarop conform toezegging in de komende tijd zal worden terugkomen. De keuzes zullen zijn gemaakt voordat de provincie daarover met de concessie naar buiten moet.

De opbrengstverantwoordelijkheid is een belangrijk aspect. Daar zit een stijgende lijn in.

De sociale functie is eveneens een duidelijk aandachtspunt dat wordt meegenomen.

In het aanbestedingstraject zit een participatieplan. Dat wordt een moment waarop nog eens goed kan worden gesproken over de bouwstenen in de zin van wat hoort nu op welke plek en hoe daarmee precies wordt omgegaan.

Spreker meent dat de sociale kant en het focussen op aantallen en kosten elkaar niet hoeft uit te sluiten. Doordat de provincie de afgelopen jaren sterk heeft toegezien op kostendekking en efficiency is het aantal reizigers behoorlijk gegroeid; alle typen reizigers konden deelnemen. Zonder er een tegenstelling van te maken zou de provincie daar in de nieuwe concessie meer aandacht aan kunnen besteden en kunnen bekijken of daaraan bepaalde parameters kunnen worden verbonden. Op zich hoeft meer inzetten op kosten en reizigers niet te betekenen dat de sociale functie per definitie onder druk komt te staan. Dat is in zijn visie ook wel iets dat uit de voorliggende analyse naar voren komt.

De heer Wijntjes merkt op dat het CDA er in het kader van de positie van het Trambedrijf voor pleit de volgende aspecten mee te nemen. In de eerste plaats de governance en het geld en in de tweede plaats de toekomstige ontwikkeling. Meer tramlijnen betekent zowel wat voor het eigenaarschap als voor de ontwikkelkansen; het maakt de concessie veel breder.

Gedeputeerde Schaddelee zegt dit toe; dit zijn m.n. de kernaspecten.

Zoals uit de voorliggende evaluatie blijkt weet de provincie wel veel over het motief en over de leeftijd van de huidige reizigers. Bekend is dat 5% ouder is dan een bepaalde leeftijd; dat tweedere vooral reist om naar werk, school of studie te gaan. Daarnaast hebben de vervoersbedrijven in hun marketingplannen veel aandacht voor het betrekken van de niet-reiziger.

Als een bedrijf meer omzet wil halen kan ervoor worden gezorgd dat bestaande klanten meer gaan reizen of er kunnen nieuwe reizigersgroepen worden aangeboord. Dat heeft zeker de aandacht.

Tegelijkertijd is vervoersarmoede een zorgpunt. Dit is een groot punt van aandacht bij de Sociale Agenda dat onder de portefeuille van gedeputeerde Van Muilekom valt. Spreker voelt zich daarvan eigenaar waar het gaat over de OV-bedrijven en concessie. De ambitie van het College is dat de provincie nog meer inzet op een thema zoals vervoersarmoede. Op dat punt heeft in het afgelopen jaar een behoorlijke versnelling plaatsgevonden op het gebied van kennis. Het streven is om dat in de komende jaren te vertalen in beleid.

Het is niet zo dat er sprake is van een vrije markt. De provincie heeft hele strakke kaders en te maken met de Wet Personenvervoer die heel strikt is. Als de provincie daarin wat wil aanpassen dan moet zij in Den Haag zijn. De provincie stuurt heel strak op het PvE.

Dat er miljarden euro's vanuit Nederland naar het buitenland gaan wordt niet zo ervaren in Parijs en Rome. De grote eigenaren van de vervoersbedrijven klagen in Europees verband in ieder geval steen en been over de schrale markt in Nederland en de zuinige Hollanders waar feitelijk geen brood te verdienen is.

Er kan op allerlei manieren tegen marktwerking worden aangekeken maar het is niet zo dat het een complete wildwest is. Overigens wijst spreker erop dat de Rekenkamer bezig is met een vergelijkend onderzoek naar de verschillende sturingsmodellen; het resultaat kan in het tweede kwartaal 2021 tegemoet worden gezien.

Mevrouw Bittich memoreert haar eerder geuite zorg over het feit dat de vervoersbedrijven het dalend aantal reizigers willen compenseren door de ritprijs te verhogen. Daarop werd geantwoord dat de provincie daar weinig invloed op heeft. Dat voelt voor haar toch enigszins als marktwerking.

Mevrouw Hoek licht toe dat zij met haar opmerking over de miljarden euro's die naar het buitenland gaan niet direct doelde op het OV maar op de financiële ondersteuning vanuit Nederland i.c. het Rijk aan van alles en nog wat in het buitenland. 50PLUS is van mening dat het Rijk in plaats daarvan het OV niet alleen tijdens Corona maar altijd zou moeten faciliteren naar de belastingbetaler toe.

Gedeputeerde Schaddelee licht toe dat de prijzen worden vastgesteld door GS op basis van een voorstel van de vervoerders. Uitgangspunt daarbij zijn landelijke indexeringen (Landelijke Tarieven Index). De vervoerders kunnen de tarieven derhalve niet zomaar verhogen. Voor het komend jaar is sprake van een kleine indexering van 0,91%.

Dat er veel mensen als gevolg van Corona zijn verdwenen uit het OV en bv. mensen werkzaam in de zorg liever de auto dan het OV nemen uit oogpunt van het gezondheidsrisico is een zorgpunt. In het eerste kwartaal 2021 zal een transitieplan voor het OV worden opgesteld in afstemming met alle andere provincies en vervoerders voor het tijdperk na Corona.

Er is wel een verdienmodel nodig om te kunnen blijven investeren in mens en materieel. Er worden flinke investeringen van de vervoerders gevraagd waaraan de provincie weer voor een deel bijdraagt om bv. de stap te maken naar zero energie. Er gebeurt derhalve van alles en daarvoor zijn voor een deel wel opbrengsten nodig.

OV is er voor iedereen maar het is er niet altijd en overal.

Het is niet zo dat de provincie alleen maar aandacht heeft voor het stedelijk gebied. De bussen verbinden juist stad en platteland met elkaar. Binnen de regionale stedelijke gebieden zijn natuurlijk wel meer reizigers dan rond plattelandsgemeenten. In zijn visie moet die tegenstelling niet groter worden gemaakt dan hij is maar het is een terecht aandachtspunt.

Normaal gesproken stromen inhuurchauffeurs zo snel mogelijk door naar een vast contract. Door Corona is dat inderdaad voor een deel gestagneerd. Spreker heeft daar niet helemaal zicht op. Hij heeft recent wel gesproken met een van de twee vervoerders en die geeft aan dat ze alle hens aan dek moet zetten om de door het ziekteverzuim ontstane gaten op te vangen. Het grootste deel van de chauffeurs heeft een vast contract.

Mevrouw Poppe merkt op dat zij, zoals bekend is, korte lijntjes heeft met chauffeurs en ondernemingsraden. Het normaliter doorstromen naar een vast contract was vroeger zo. Zij heeft vernomen dat tijdelijke contracten alleen maar worden omgezet in een vast parttime contract van 24 tot maximaal 32 uur; een fulltimebaan kan niet meer worden gekregen bij het OV.

Mevrouw d'Hondt merkt in de eerste plaats op dat de PvdA er niet tegen is dat er geld wordt verdiend in het OV doordat bepaalde kosten worden gedekt met de kaartverkoop van de reizigers in de bus. Het lijkt de PvdA heel verstandig dat daarmee opbrengsten worden binnengehaald.

Een andere kant, waarmee echter eveneens geld wordt verdiend, is de buurtbus. Bij de mededelingen aan het begin van de vergadering is al even gesproken over het feit dat veel buurtbussen nu niet kunnen rijden omdat daar vaak een oudere doelgroep op zit die gevoeliger is voor het coronavirus. In 2016 was de PvdA niet bijzonder enthousiast over het grote aantal vaste lijnen dat door Syntus werd vervangen voor buurtbussen omdat daarmee betaalde werkkrachten werden vervangen door vrijwilligers. De PvdA staat op het standpunt dat het een nutsfunctie betreft en mensen daarvoor fatsoenlijk betaald zouden moeten worden. Dat is een van aspecten die de PvdA graag in een nieuwe concessie meegenomen zou willen zien.

Gedeputeerde Schaddelee merkt op dat het goed zou zijn als alle Nederlanders lid werden van een vakbond. Dat is in zijn visie de beste manier om te borgen dat dit soort zaken fatsoenlijk met elkaar worden geregeld. Werkgevers hebben daar een verantwoordelijkheid in en spreker meent dat de provincie als opdrachtgever voor het OV daarin eveneens een verantwoordelijkheid heeft. Overigens heeft 80% van de chauffeurs een vast contract. Vanwege de behoorlijke pieken in het systeem kan niet zonder een flexibele schil worden gewerkt.

De heer Donker is van mening dat de vrijwilligers op de buurtbussen een mooie leemte opvullen binnen de dorpen. Geïnformeerd wordt of de PvdA wil dat dit allemaal betaalde chauffeurs worden. Mevrouw d'Hondt denkt dat veel goed werk wordt verricht door enthousiaste vrijwilligers maar de PvdA is van mening dat dit door vervoerders niet als een middel mag worden gezien om gaten in de dienstregelingen op te vullen; betaald werk zou niet vervangen moeten worden door gratis vrijwilligers. Zo ziet de PvdA geen gezonde marktwerking voor zich.

De heer Donker onderschrijft het vorenstaande.

Mevrouw Poppe wijst erop dat een groot deel van de door vrijwilligers gereden buurtbussen voorheen normale lijnen waren met betaalde beroepschauffeurs. Die zijn min of meer wegbezuinigd. De SP is daarop altijd tegen geweest omdat ook dat te maken heeft met het verlies van arbeidsplaatsen. Chauffeurs die met pensioen gaan worden niet meer vervangen.

De heer Donker is zich ervan bewust dat de ene buurtbuslijn van de andere verschilt. Spreker heeft de lijn Meerkerk – Leerdam – Ameide voor ogen. Dat gebeurt door vrijwilligers. Het aantal reizigers is beperkt. Een dergelijke lijn is voor een vervoerder onrendabel en wordt geschrapt. De SGP vindt het een goede zaak dat senioren op deze manier hun tijd nuttig kunnen besteden en dat is ook vaak aangenaam voor de passagiers.

Mevrouw Poppe onderschrijft dat het voor de mensen die de buurtbus rijden een aangename tijdsbesteding kan zijn. Spreekster memoreert dat er ca. vier jaar gelden een vaste lijn was van IJsselstein naar Woerden. Die is opgeheven en daarvoor in de plaats is een buurtbus gekomen. Voor mensen die in IJsselstein wonen en in Woerden werken, afhankelijk zijn van het OV en hun goede busverbinding zagen verdwijnen, is de buurtbus geen oplossing. Hij rijdt niet op de tijd dat zij op hun werk moeten zijn. Als gevolg daarvan moeten zij een omweg maken hetgeen tijd en geld kost. Hetzelfde geldt voor lijn 115 van Benschop naar Schoonhoven. Afhankelijk van de route die de buurtbus rijdt neemt de rit twintig minuten tot een uur in beslag.

Gedeputeerde Schaddelee merkt op dat wat wordt gezegd over opgeheven onrendabele lijnen waarvoor een buurtbus in de plaats is gekomen voor een deel klopt. De lijn was dan echter niet voor niks onrendabel. Er zijn echter ook veel buurtbussen die al tientallen jaren bestaan. De oudste buurtbusvereniging heeft onlangs het 40-jarig jubileum gevierd. Het is soms ook de kracht van de samenleving dat er iets ontstaat; die initiatieven moeten worden gekoesterd.

Spreker wil hiermee aangeven dat niet in extremen moet worden gesproken over begrippen als marktwerking. Er mag kritisch tegenover marktwerking worden gestaan maar tegelijkertijd moet voor ogen worden gehouden dat het aantal reizigers in het OV en de kwaliteit van het OV met de invoering van marktwerking behoorlijk omhoog zijn gegaan.

Spreker vraagt zich af of een discussie langs de lijn van al dan geen marktwerking moet worden gevoerd. Hij kan zich voorstellen dat die discussie wordt gevoerd langs de lijn van hoeveel afstand er



is tussen de vervoerder en de opdrachtgever. Waar enige afstand is, kan de kwaliteit toenemen. Door als opdrachtgever dat goede gesprek te voeren met de vervoerders kan samen de verantwoordelijkheid worden genomen voor kwaliteitsverbetering. Daarbij moet de provincie ook oog hebben voor de chauffeurs. Overigens wijst spreker erop dat bij de laatste overgang van Connexion naar Syntus alle chauffeurs van Connexion zijn meegegaan naar Syntus. Het is van belang dat steeds naar allebei de kanten van de medaille wordt gekeken. Er is geen sprake van grensproblemen. Er vindt veel afstemming plaats tussen provinciegrenzen en tussen de grenzen van de verschillende concessies. Voor 2021 is het zelfs zo dat de twee concessieverleners in de provincie verschillende lijnen hebben uitgeruild.

Mevrouw Poppe hecht eraan op te merken dat de vakbonden voor elkaar hebben gekregen dat Syntus de chauffeurs van Connexion verplicht voor een jaar overnemen.

Mevrouw d'Hondt merkt op dat zij het een mooie discussie vond waarin meer fundamentele vragen zijn behandeld.

Spreekster onderschrijft dat het beter is het onderzoek van de Rekenkamer naar de verschillende bestuursmodellen af te wachten en dat als basis te gebruiken omdat dit wat meer perspectieven van andere vervoersautoriteiten mee kan nemen en dan op een wat meer objectievere wijze een keuze kan worden gemaakt. Spreekster kijkt uit naar volgende discussie over dit hele belangrijke en fundamentele onderwerp.

De heer Wijntjes memoreert dat thans goed met elkaar is gediscussieerd. Er zijn zoveel punten aangeraakt dat het wellicht verstandig is om een spoor uit te zetten hoe het onderwerp concessieverlening de komende maanden in de commissie wordt besproken.

Gedeputeerde Schaddelee is van mening dat de provincie als opdrachtgever net zoals voor de reiziger zorg dient te hebben voor de chauffeurs.

Spreker ondersteunt het pleidooi van het CDA. Volgens hem moet met elkaar worden gemarkeerd dat dit een soort 'TOP' dossier is. Het concessiespoor moet op een goede manier gevolgd blijven worden. Het College heeft een planning bij de Staten neergelegd ten aanzien van de meest markante punten. Hij kan zich voorstellen dat qua proces wordt bekeken hoe dat kan worden geoptimaliseerd. Spreker zegt toe dat de Staten na het Kerstreces een nadere uitwerking tegemoet kunnen zien.

Mevrouw Poppe memoreert dat de SP bij het opwaarderen een aantal vragen heeft gesteld. Ten aanzien van de laatste vraag bestond de indruk dat het over een andere pagina ging. Dat is echter niet het geval. Het gaat over de uitgangspunten van de concessie dat veel reizigers het geen probleem vinden om verder te lopen naar de halte. De SP denkt dat dit voor heel veel mensen het geval zal zijn, maar voor mensen die slechter ter been zijn is dat wel een probleem. Het belangrijkste punt is echter dat in dat geval de reistijd van deur tot deur langer wordt. De SP staat op het standpunt dat daarmee voorzichtigheid moet worden betracht; het OV prijst zich daarmee uit de markt omdat het dan niet meer concurrerend is voor de auto.

Gedeputeerde Schaddelee onderschrijft dat het goed is om dit punt mee te nemen. Het hoort ook bij de vraag hoe het OV zo concurrerend mogelijk wordt gehouden ten opzichte van andere modaliteiten. De reistijd moet juist niet langer worden door snellere bussen en hogere frequenties maar dan moet er ook oog zijn voor de langere wandeling naar de halte in sommige gevallen.

De voorzitter rondt de bespreking van dit onderwerp vervolgens af.

### **3. TER INFORMATIE**

#### **3.1 SB jaar- en trendrapportage OV 2019**

### [3.2 Memo GS Regiotaxi](#)

### [3.3. Memo GS Aanpak inclusieve energietransitie inclusief begroting](#)

### [3.4 Beantwoording art. 47 vragen Nadere opgave Provinciaal Energie Fonds](#)

### [3.5 Memo Informatieverstrekking vergunningverlening stikstof derde kwartaal 2020](#)

### [3.6 SB Regionale inzet in het Toekomstbeeld OV inclusief treinverbinding OV](#)

### [3.7 Memo Vragen PS/SP inzake verduurzaming woningcorporaties en betaalbaarheid/woonlasten huurders](#)

### [3.8 SB Vervoersplannen 2021 U-OV en Syntus](#)

### [3.9 Memo Stand van zaken in PU met betrekking tot waterstoftankstations en mobiliteit](#)

### [3.10 Memo Beantwoording motie 62 Warm\(t\)e ondersteuning](#)

### [3.11 Memo Urgenda-maatregelen irt programmaplan energietransitie](#)

## **4. SLUITING**

De voorzitter memoreert dat dit de laatste vergadering van de commissie M&M is in dit jaar. Hij wenst de aanwezigen prettige feestdagen en een mooi uiteinde toe. Hierna sluit hij de vergadering onder dankzegging voor ieders bijdrage.