

Nr. 2010-0729

Notulen van de openbare vergadering op woensdag 19 mei 2010, BRU, Utrecht

voorzitter: J.J.L.M. Janssen, Zeist (vice-voorzitter)
secretaris: mw. J.W. van Geuns

leden: A.A. de Boer, De Bilt
dhr. F.A. Poot, De Bilt (vervangt dhr. De Jong Schouwenburg)
A.J. Gerritsen, De Bilt
J. Gijsbers, Bunnik
C. van Dalen, Houten
A.R. van Dijk, Houten
Dhr. H.J.C. Geerdes, Houten (vervangt dhr. Lamers)
G.J.M. Aaftink, Maarssen
B. Lubbinge, Nieuwegein
mw. C. van Rooijen, Nieuwegein
H.J. Schat, Nieuwegein
W. Wijntjes, Nieuwegein
B.F.M. Beerlage, Utrecht
H. Bosch, Utrecht
W. Buunk, Utrecht
P.H. van Corler, Utrecht
M. Eggermont, Utrecht
B. Fokke, Utrecht
D. Hoek, Utrecht
F. Lintmeijer, Utrecht
R. Post, Utrecht
P. Werenstein, Utrecht
J.A.E. Landwehr, Vianen
J.R. Scheringa, Vianen
J. Huizinga, IJsselstein
M.G.M. de Jong, IJsselstein
P.J. Ligtelijn, IJsselstein
H.R. Camstra, Zeist
C.A. van Liempde, Zeist

Afwezig met bericht: A. Wolfsen (vz)
C.H.J. Lamers, Houten (wordt vervangen door dhr. Geerdes)
J.L.H. de Jong Schouwenburg, De Bilt (wordt vervangen door dhr. Poot)
mw. Y. Hoogendijk, Bunnik
W. van Vossen, Maarssen
mw. M.M. van 't Veld, Maarssen
D.A.C.A. Gudde, Zeist

Verslag: M. van Steijn, Tekstbureau Talent

Data volgende vergaderingen: 23 juni (gemeentehuis De Bilt), 13 oktober (gemeentehuis Houten), 15 december (gemeentehuis De Bilt)

1. Opening

De heer Janssen opent de vergadering en heet allen van harte welkom in het kantoor van Bestuur Regio Utrecht op de Maliebaan in Utrecht. Hij memoreert de kennismakingsbijeenkomst van zo-even, en stelt vast dat de delegaties ruim vertegenwoordigd zijn.

Aangezien de heer Wolfsen zich in het buitenland bevindt fungeert de heer Janssen als voorzitter. Hij feliciteert de nieuwe AB-leden met hun benoeming als lid van het Algemeen Bestuur van BRU; de enige delegatie die *niet* is gewijzigd is die van Maarssen, waar de verkiezingen – vanwege de herindeling - pas eind van het jaar worden gehouden.

Regio Utrecht is een bijzondere regio. Het is de grootste economische motor na Amsterdam; het is de draaischijf van Nederland. Dat heeft consequenties voor verkeer en vervoer, en dat is dan ook een belangrijk thema voor de komende jaren. De regio bezit aantrekkelijke woonmilieus, de hoogst opgeleide bevolking van het land, een top-universiteit, kennisinstellingen en hoogwaardige natuurgebieden. De deelnemende gemeenten zijn rijk aan voorzieningen en historie. In Bestuur Regio Utrecht werken 9 gemeenten op een goede manier samen aan bereikbaarheid, leefbaarheid, en aan de economische ontwikkeling van de regio. Het is een zgn. WGR+-gebied, met wettelijke taken en rechtstreeks geld vanuit het Rijk, maar ook enig geld vanuit de deelnemende gemeenten. BRU is voornamelijk Rijks-gefinancierd.

Een nadere kennismaking met BRU vindt plaats op 23 juni, dan is er een ronde door de regio.

De aanwezigen hebben het overdrachtsdocument ontvangen, met enkele aanbevelingen. De voorzitter verzoekt hen daarvan terdege kennis te nemen: het is de moeite waard. In dit document is het werk te zien dat BRU de afgelopen 4 jaar heeft gedaan. Bovendien is het de opstap naar de komende 4 jaar.

De komende tijd wordt er een regionale agenda opgesteld, in samenspraak met de gemeenten. Ook daar zal een ronde door de regio voor gemaakt worden. BRU is er *voor, door* en *van* de gemeenten, dus de agenda wordt in gezamenlijkheid geformuleerd.

Vandaag is de dag van de verkiezing van de nieuwe DB-leden. Ook komt er een inhoudelijk agendapunt aan de orde: agendapunt 5.

Met elkaar willen de gezamenlijke gemeenten vanuit lokale verantwoordelijkheden hun rol en taak vervullen, in het belang van de regio. Dat is dankbaar werk.

Er is een aantal berichten van verhindering binnengekomen, te weten: mw. Hoogendijk, Bunnik; dhr. De Jong Schouwenburg, De Bilt (wordt vervangen door dhr. Boot); mw. Van 't Veld, Maarssen; dhr. Van Vossen, Maarssen; dhr. Wolfsen, Utrecht; dhr. Lamers, Houten (wordt vervangen door dhr. Geerdes).

2. Notulen vergadering d.d. 17 februari 2010 (2010-572)

Tekstueel: Het verslag wordt ongewijzigd goedgekeurd en vastgesteld.

3. Ingekomen stukken / verslagen (2010-573)

Voorgesteld wordt om de verslagen voor kennisgeving aan te nemen.

De heer De Boer (De Bilt) wil graag terugkomen op de ingekomen stukken inzake de Bestuurlijke Conferentie Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). Hij heeft begrepen dat dit is binnengekomen ná de vorige AB-vergadering, en hij betreurt het dat het AB niet iets aan de vertegenwoordiging heeft kunnen meegeven. Alle trajecten van de afgelopen periode haken immers op elkaar aan; denk aan Pakket VERDER, Hoogfrequent Spoorvervoer, en ook de verbreding van de A27 met de spoorlijn ernaast. Spreker had daar graag aanbevelingen over meegegeven. Het was volgens de verslagen een zeer interessante conferentie en het spijt hem bijzonder dat het zo gelopen is. De heer De Boer verzoekt het DB daar nog eens naar te kijken, vanwege de samenhang. Het DB neemt hier kennis van.

Een tweede opmerking van de heer De Boer betreft het verslag van de Treasury Advies Groep van 10 maart 2010. Hij wil graag zijn complimenten meegeven voor het toch doorvoeren van duurzaam beleid.

De heer Van Liempde (Zeist) wil eveneens terugkomen op de verslagen van de Bestuurlijke Conferentie Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). In de derde bijlage daarvan wordt de heer

Salverda, wethouder gemeente Utrechtse Heuvelrug, sprekend opgevoerd (pag. 2). Hij heeft daar enkele wensen geuit die betrekking hebben op de status van station Driebergen/Zeist en het opkrikken van de bediening van station Maarn. De heer Van Liempde is benieuwd of de inbreng c.q. de wensen van de heer Salverda zijn opgevat, en of daar nog uitvoering aan wordt gegeven. De heer Janssen antwoordt dat hij het antwoord op deze vraag niet paraat heeft. Hij belooft daar een schriftelijke reactie op te zullen geven (naar alle AB-leden).

4. Verkiezing Dagelijks Bestuur

De delegaties van de gemeenten krijgen de gelegenheid hun kandidaat DB-lid te noemen (op alfabetische volgorde).

De gemeente Bunnik draagt voor: mevrouw Hoogendijk (helaas vanavond verhinderd).

De gemeente De Bilt draagt voor: de heer Gerritsen.

De gemeente Houten draagt voor: de heer Van Dalen (al bekend als AB-lid).

De gemeente IJsselstein draagt voor: de heer De Jong.

De gemeente Nieuwegein draagt voor: de heer Lubbinge.

De gemeente Utrecht draagt voor:

de heer Lintmeijer en
de heer Bosch.

De gemeente Vianen draagt voor: de heer Landmehr.

De gemeente Zeist draagt voor: de heer Janssen, met daarbij de aanbeveling om te letten op continuïteit van portefeuilles, zeker nu er zoveel wijzigingen in het DB zijn.

Voorzitter Janssen stelt vast dat er 10 nieuwe posities zijn, waarvoor 4 zittende leden als kandidaat worden aangedragen en 6 nieuwe. Hij vraagt het AB of zij akkoord gaan met benoeming bij acclamatie. Niemand heeft bezwaar.

Conclusie: Bij acclamatie zijn bovengenoemde personen benoemd tot lid van het DB van BRU.

Hiermee is het DB compleet. De voorzitter dankt eenieder voor zijn of haar bereidwilligheid en geeft aan dat de portefeuilleverdeling aan de orde komt op 31 mei a.s. Daar zal het AB zo snel mogelijk over geïnformeerd worden.

5. programma van eisen Europese Aanbesteding Openbaar Vervoer 2012-2019

Ordevoorstel stad Utrecht

Vooraf wil de heer Buunk (Utrecht) een ordevoorstel doen.

Wat Utrecht betreft hoeft dit punt slechts kort te duren. Gisteren heeft Utrecht al een mail rondgestuurd en de afgelopen 3 maanden zijn er meerdere momenten geweest waarin Utrecht zijn ideeën onder de aandacht heeft gebracht. Deze ideeën betroffen de behandeling van dit agendapunt, met referte aan de vergadering van het AB van 17 februari. Utrecht heeft gevraagd hoe de voorbereiding van de concessieverlening in zijn werk gaat, en informeel ook gevraagd op welk moment het AB daar iets over zou kunnen vernemen. Utrecht is namelijk van mening dat het AB daar een rol in moet spelen in de zin van het stellen van kaders waarmee het DB verder kan. Dat is ook toegezegd.

Er zijn informatiebijeenkomsten geweest waar van gedachten is gewisseld. Steeds heeft de Utrechtse delegatie daarbij aangegeven dat zij van mening zijn dat er een helderder notitie naar het AB zou moeten, waarin de belangrijkste punten, die worden vastgelegd in het programma van eisen, aan het AB worden voorgelegd om te vragen of dat goed op koers is. Het AB kan dan nog suggesties meegeven. De stukken die zijn toegestuurd echter voldoen niet aan wat is toegezegd. Daar is maandag over gesproken met de secretaris-directeur en ambtenaren, en Utrecht heeft uitgelegd wat nodig is als onderlegger voor een goede discussie. Wat nu is gestuurd is niet van dien aard, en het

bevat ook beslispunten waar het AB niets mee kan (“kennis nemen van” en “instemmen met procedure”).

Utrecht stelt voor om dit onderwerp nu niet inhoudelijk te behandelen en wil het DB vragen met een nieuwe tekst te komen waaruit duidelijk wordt wat de belangrijkste punten zijn die in het programma van eisen en bestek voor concessie staan, zodat het AB daar daadwerkelijk uitspraak over kan doen.

De voorzitter geeft hierop het woord aan een afgevaardigde van het GVU, die verzocht heeft te mogen inspreken.

Inspreker namens OR GVU

Mevrouw Swart (Ondernemingsraad GVU) wil namens de Ondernemingsraad van het oude GVU bij BRU aandacht vragen voor een aantal zaken voordat er tot aanbesteding wordt overgegaan.

In het bedrijf speelt een aantal dingen, en er is onder het personeel grote onrust over de aanstaande aanbesteding. Het personeel heeft er bij de OR op aangedrongen om hier een aantal zaken aan te scherpen. Het personeel heeft actie ondernomen en zelfs een enquête ondertekend, die straks zal worden aangeboden.

De vragen van het personeel zijn heel duidelijk.

Als er aanbesteed wordt is er een aantal aandachtspunten dat de chauffeurs, vanuit hun invalshoek bekeken, graag willen doorgeven. Zij willen hun eigen werkzaamheden onder de aandacht brengen zodat er in het bestek ruimte wordt ingeruimd om een aantal zaken mogelijk te maken.

Veiligheid op de bus is daarbij een hot item.

Er kan – ook in het bestek – veel aandacht aan besteed worden, door te beschrijven: de beveiligingscamera's, maar ook: hoe klantvriendelijk er bediend moet worden. Het staat allemaal op papier en in de enquête staat het verwoord. *[Brief wordt ter vergadering aan de aanwezigen uitgereikt]* De OR heeft een aantal zaken op een rij gezet en vraagt daar aandacht voor.

De wensen van de OR zijn o.a. een duidelijke inrichting van een centrale verkeersleiding. Dat is belangrijk, omdat die heel veel regelt en veel problemen in de stad moet opvangen. In de stad gebeurt van alles in het verkeer, en het is heel belangrijk dat er ervaring en kennis van het gebied zelf aanwezig is. De tendens is om een verkeersleiding in elkaar te zetten voor de hele regio, en zelfs voor het hele land, maar dat leidt tot grote verwarring. Het verzoek is dan ook om een speciale verkeersleiding in te richten voor het BRU-gebied die direct mensen kan aansturen, extra bussen kan inzetten, politie erbij kan halen bij calamiteiten etc.

Dan het mobilifoonsysteem. Het systeem dat het GVU gebruikt is onafhankelijk, niet publieksafhankelijk. Het GVU-systeem sluit aan bij de gemeente en blijft redelijk lang in de lucht, ook nadat veel publieke systemen uit de lucht zijn; daardoor kan het bij rampen *langer* gebruikt worden. In het OV speelt dat een belangrijke rol, maar mobiliteitssystemen zijn niet altijd zo uitgevoerd.

Het volgende punt betreft de camera's, maar die staan al in het bestek.

Ook wordt er aandacht gevraagd voor het type bus dat moet rijden: er zijn punten die daarbij van groot belang zijn, nl. de werkplek van de chauffeur. Er zijn NEN-normen voor de ergonomische bestuurscabine: de plaatsing van de stoel, het feit dat er een draaibare stoel in zit, etc. Dat is belangrijk voor de mensen die de bus besturen. Die norm zou BRU in het bestek kunnen opnemen.

Mw. Swart is graag bereid hem te overhandigen.

Ook de wijze waarop kaartjes gecontroleerd worden is essentieel voor het aanspreken van het publiek. Het GVU heeft altijd een redelijk klantvriendelijke manier van aanspreken gehad, met aandacht voor de klant. De medewerkers wijzen de klanten op bepaalde zaken, beantwoorden hun vragen, hebben tijd voor de klant. Hoe je dat in een bestek moet opnemen weet mevrouw Swart niet maar zij pleit ervoor om daar aandacht aan te besteden.

Een collega van mevrouw Swart zal de resultaten van de enquête overhandigen.

De heer Van der Tol is kaderlid AbvaKabo en buschauffeur. Hij wil de enquête graag namens het personeel overhandigen. Het personeel heeft zorgen wegens de marktwerking; in de bijlage staan de punten genoemd die leven bij het bedrijf.

[Wordt gekopieerd voor de aanwezigen en uitgereikt ter vergadering]

Daar staan de frustraties van het personeel in.

De voorzitter stelt vast dat het stuk met de handtekeningen nogal omvangrijk is; dit zal op het BRU-kantoor beschikbaar gehouden worden.

Hij vraagt de plaatsvervangend/plaatsvervangend portefeuillehouder OV de heer Lubbinge, nieuw lid van het DB, om een reactie te geven.

Portefeuillehouder de heer Lubbinge begint met het laatste punt, het punt van het GVU-personeel.

Het personeel heeft punten naar voren gebracht die van groot belang zijn. Het DB kan heel goed begrijpen dat er een grote mate van onzekerheid is bij het personeel omdat er sprake zou kunnen zijn van een andere opdrachtgever. Dat is iets wat het personeel uiteraard sterk bezighoudt. Wel is in de Wet Personenvervoer m.b.t. overname van personeel heel veel - en heel goed - geregeld, en in tijden van overname is daarin als basisvoorwaarde ook geregeld om het personeel te behouden. Maar er komt natuurlijk pas geruststelling als de concessie verleend is en er met de concessienemer daadwerkelijk vanuit het personeel gesproken kan worden.

Belangrijk punt was het aspect van de sociale veiligheid. In de bussen is wat dat betreft met de dag meer spanning voelbaar. Dat betekent dat het bestuur met de concessie-eisen juist op dat punt heel veel verder is gegaan dan met de huidige concessieverlening het geval is. Met betrekking tot de veiligheid van de buschauffeur en de reizigers is een behoorlijke lijst van voorwaarden geformuleerd, bijvoorbeeld dat het AB veel frequenter geïnformeerd moet worden over zaken op het terrein van veiligheid maar ook t.a.v. de wijze van kaartcontrole is een aanvulling op de huidige concessie toegevoegd. Het AB heeft nog niet zo lang geleden de Concessie Streekvervoer opgesteld, maar hier in deze eisen zijn veel zaken extra opgenomen.

Dan de punten met betrekking tot de stoel etc. Daar kan de heer Lubbinge op dit moment geen antwoord op geven, maar indien sprake is van NEN-vereisten veronderstelt hij dat die in dat programma van eisen wel ergens opgenomen zullen zijn.

Bij de Streekconcessie is het personeel eveneens nauw bij het proces betrokken geweest, om tot uiteindelijk goede keuzes te komen. Het bestuur is op bezoek geweest bij de busbouwer om juist op die aspecten te letten.

Zorg voor het personeel is er dus zeker.

In de brief wordt ook gewezen op het belang van vertrouwde personen, en er wordt gesproken over de verkeersleiding. Juist in de wettelijke omschrijving met betrekking tot overname van personeel is het zodanig geborgd dat de vertrouwenwekkende mensen, ook als er eventueel een andere concessie-houder komt, het werk kunnen blijven doen. In het programma van eisen is op zeer strikte wijze omschreven hoe er bijstand verleend moet worden, hoe het overleg met de politie in zijn werk gaat bij calamiteiten etc., zodat er op een goede wijze hulp kan komen voor de buschauffeur.

Kortom, de zorg is op een aantal punten in het bestek opgenomen.

Ten aanzien van een aantal andere punten zou de heer Lubbinge willen voorstellen dat in de periode, waarin de bussen gebouwd worden, in betrokkenheid bekeken wordt of een en ander voldoet aan de eisen voor de werkomstandigheden van de buschauffeur.

Het andere punt betrof de procesvraag en de verantwoordingsvraag van de stad Utrecht.

Het DB heeft reeds lang gesproken over de voorbereiding van de concessie die nu in gang gezet gaat worden. Daarover is gesproken in december 2009, toen het AB heeft ingestemd met een aanduiding over de rollen en verantwoordelijkheid van het AB. Dat is in december vastgesteld, en daarin is duidelijk geworden dat het DB verantwoordelijk is voor de concessieverlening.

In februari is op een raadsinformatiebijeenkomst een debat gevoerd over de concessieverlening. Waar nu aan wordt gewerkt zijn de vereisten voor de bedrijfsvoering en voor de bussen, het personeel, de veiligheid, om die met elkaar te vervatten in een programma van eisen, om vervolgens te zien hoe vervoerders daaraan kunnen voldoen.

Inhoudelijke punten zoals die in februari aan de orde zijn geweest, die eigenlijk gaan over de vraag "welke lijnen rijden waar en in welke frequentie" hebben geresulteerd in een procesvoorstel hoe het AB jaarlijks betrokken wordt bij de financiële ontwikkeling, maar ook bij keuzes over frequenties, lijnen, bestemmingen etc. Daarbij heeft het DB richting AB helder gemaakt dat de betrokkenheid van het AB zeer op prijs wordt gesteld: immers, het AB vangt de geluiden op in de eigen gemeente, die waardevol zijn voor dat proces. Ook de gemeenten worden in allerlei stadia hierbij betrokken, en het DB denkt met die procesgang in belangrijke mate positie te hebben gegeven in het AB.

De heer Lubbinge geeft aan dat hij inhoudelijke punten mist waar de heer Buunk voorstelt om het proces te stoppen, terwijl toch kennelijk de opdracht is aan het DB om inhoudelijk gezien met een nader voorstel te komen.

De heer Lubbinge zou naar aanleiding van die bijdrage echter niet weten welke zaken nog in discussie moeten komen om voor het DB te weten wat zij nog moeten voorstellen; als het AB het DB punten wil meegeven dan kan dat in deze vergadering, op inhoud, niet procedureel. Spreker zou het echter niet verstandig vinden als het punt vanavond *niet* wordt behandeld.

De heer Buunk (Utrecht) herinnert eraan dat Utrecht al in een eerder stadium heeft aangegeven dat zij vinden dat wat nu voorligt strijdig is met eerder gedane toezeggingen. De oplegnotitie - die Interne Memo is genoemd - vindt de Utrechtse delegatie niet voldoende. De delegaties zijn nu niet in staat om te beoordelen wat er in het programma van eisen is meegenomen. Er zijn keuzes gemaakt waar BRU de komende 8 jaar van de concessie aan vast zal zitten, maar er is onvoldoende informatie om over dit stuk te oordelen.

De heer Van Liempde (Zeist) mist in de discussie tot nog toe waar het toe leidt als dit stuk wordt aangehouden op dit moment. Wanneer kan het dan *wel* hier in het AB worden gebracht? Zijn er eventueel fatale termijnen of deadlines die worden overschreden? Graag het antwoord van Utrecht of van de heer Lubbinge.

(In de zaal wordt instemmend geknikt.)

De heer Lubbinge antwoordt dat het vooral afhankelijk is van welke concrete vraag er vanuit het AB aan het DB wordt gesteld. Als dat bekend is kan het DB aan het werk.

Ten tweede, over de termijn: zoals die nu gekozen is, heeft die termijn met name te maken met het feit dat er een bus gebouwd moet worden voor de nieuwe concessie. Die bussen staan niet zomaar klaar maar in dit programma van eisen worden ten aanzien van de emissiesituatie voorschriften gegeven om met hybride bussen te gaan rijden in Utrecht. Dat was een lang gekoesterde wens, ter verbetering van de luchtkwaliteit, maar: de productietijd daarvan is 14 maanden. Als het AB nu meer tijd neemt, wordt die tijd afgesnoept van de implementatietermijn die de concessiehouder nodig heeft om op december de bedrijfsvoering adequaat te gaan doen. Daar loopt BRU dus risico's mee.

In de richting van de heer Buunk geeft de heer Lubbinge aan: hij had het over de besluitvorming van het programma van eisen. Dat is niet de toezegging in februari geweest. De portefeuillehouder heeft toen gezegd "dat kennis genomen zou worden van het programma van eisen", en er is een aantal forse momenten georganiseerd die benut konden worden. Daar hebben, tot spijt van het DB, slechts weinig mensen gebruik van gemaakt. Want het DB wilde juist in aanloop daarvan zorgen voor goede informatie. Als de heer Buunk aangeeft dat de delegaties het niet kunnen beoordelen: nog geen 2 jaar geleden is de concessie voor het streekvervoer verleend, en in belangrijke mate gaat het over hetzelfde document, waar het DB aanvullingen bij heeft gedaan over sociale veiligheid. Uit die periode kan de heer Lubbinge zich niet herinneren dat in dit AB vragen zijn gesteld over de positie van het AB. Hij beseft heel goed dat, nu het gaat om een streekconcessie en een stadsconcessie, er in de afgelopen jaren een andere situatie is ontstaan door de verkoop van de gemeente Utrecht van het GVU; daarnaast is het de bevoegdheid van dit regiobestuur. Het is misschien even wennen hoe dat gaat maar de informatieprocedure wijkt niet af van de procedure rond de streekconcessie.

Voorzitter Janssen vraagt of een van de AB-leden een schorsing wenst.

Dat blijkt niet het geval te zijn.

De heer De Boer (De Bilt) verwijst hierop naar het verslag van het AB van 17 februari, dat zojuist is vastgesteld. Daarin staat dat in de AB-vergadering van 19 mei het programma van eisen wordt *voorgelegd*. Niet *vastgesteld*. (Zie pag. 9, midden, "om daarna in de AB-vergadering van 19 mei het complete programma van eisen voor te leggen".)

De heer Buunk benadrukt dat Utrecht het bijzonder belangrijk vindt dat er *geen vertraging* optreedt. Het is een zeer belangrijk besluit. BRU moet er geen spijt van krijgen, het gaat ook om erg veel geld. Daarom wil Utrecht ook zo snel mogelijk een beter voorstel van het AB. Dat hoeft misschien niet eens erg veel tijd te kosten. De heer Buunk is het eens met de constatering van het verslag: de portefeuillehouder heeft toegezegd het volledig programma van eisen hier voor te leggen. Utrecht heeft toen gezegd "Dat mag ook anders maar kom dan met een goede notitie". Het programma van eisen ligt niet voor, maar Utrecht heeft voortdurend gevraagd naar meer informatie. Daar moet niet steeds een woordenspel in gespeeld hoeven worden. Er is gezegd: "Vraag op hoofdlijnen instemming van het AB met de keuzes die je maakt". Er is een groot verschil met de Streekconcessie, en ook met de manier waarop BRU zich ontwikkelt: het wordt steeds meer een *beheer*organisatie in plaats van een *afstemmings*organisatie. In heel wezenlijke keuzes wordt het AB niet gekend. Dat moet niet meer zo gebeuren. De Utrechtse delegatie wil zeker weten of er in deze concessie de juiste randvoorwaarden zijn gesteld. Utrecht hoopt dat er daarna snel een volgende stap gezet kan worden.

De voorzitter stelt vast dat de argumenten zijn gewisseld. Namens het DB verzoekt hij om de vergadering enige tijd te schorsen. Mocht de schorsing nog leiden tot nadere reactie van de heren Buunk of Lubbinge, dan kan dat na de schorsing. Na de schorsing wordt het ordevoorstel aan de orde gesteld.

De heer Van Liempde (Zeist) vraagt het DB om in het schorsingsoverleg dan ook na te gaan, als het stuk nu wordt aangehouden, binnen welke termijn er dan een uitgebreid stuk op de AB-vergadering aan de orde moet komen. Wat Zeist betreft is een *extra* AB-vergadering geen enkel probleem.

SCHORSING

Na 15 minuten heropent de voorzitter de vergadering en geeft het woord aan de heer Lubbinge.

Portefeuillehouder Lubbinge meldt dat het DB de kwestie zorgvuldig besproken heeft. Er is sprake van stevige betrokkenheid vanuit het AB bij een onderwerp als het Openbaar Vervoer, en dat wordt door het DB zeer op prijs gesteld. Het is uitermate van belang om hierin de juiste keuzes te maken. In de aanduiding over de betekenis van het moment heeft spreker aangegeven dat het een uitermate scherp en krap tijdsbestek is maar toch wil het DB ruimte geven aan de vragen die er leven, en zorgen dat het AB tot een goede beoordeling kan komen. Het DB stelt daarom voor om met een aanvullende notitie te komen, en daarin aan te duiden welke kaders er worden gehanteerd ten aanzien van deze concessieverlening. Maar het is gewenst om daarna snel de volgende stap te zetten, en daarom stelt het DB voor om binnen 2 weken een nieuwe AB-vergadering te hebben, om daadwerkelijk met de besluitvorming over de concessieverlening te kunnen starten. Zo honoreert het DB de betrokkenheid en bewaakt het tegelijkertijd de zorgvuldigheid.

Voorzitter Janssen vraagt of het AB daarmee kan instemmen. Het betekent dat het AB over een week een aanvullende notitie zal ontvangen, en dat er over ongeveer 2 weken een extra AB-vergadering wordt gepland waarin agendapunt 5 aan de orde zal komen.

De vergadering gaat met dit voorstel akkoord.

De heer Gijsbers (Bunnik) mist in het totaal wat er wordt gedaan met betrekking tot de petitie die is overhandigd door de GVV-medewerkers.

Portefeuillehouder Lubbinge antwoordt dat het DB die notitie nog niet heeft kunnen lezen. Echter, de periode die net gekozen is biedt ruimte om er zorgvuldig naar te kijken. Tal van de ingebrachte punten zijn al in het programma van eisen opgenomen, maar het DB wil de genoemde periode graag gebruiken om een goede check te plegen op dit punt.

De heer Van Liempde (Zeist) wil het DB, nu er wat speelruimte is in de besluitvorming, wijzen op een onderdeel van bijlage 2, namelijk de inspraakreacties. Het is een onderdeel waarbij Zeist in ieder geval in de min zit met zaken waar Zeist niet over te spreken is: het feit dat vanuit Zeist de wens is neergelegd om een aantal lijnen publieksvriendelijk te maken: de buslijn Den Dolder/Zeist en Driebergen/Zeist/Station en de lijn Amersfoort in avond en nacht. De reactie van het DB was dat er zal worden overlegd met de goedgekeurde concessiehouder, om te zien wat deze ervan vindt. Dat gaat Zeist echter te ver: Zeist vindt dat het AB hierin een standpunt moet kunnen innemen en daar vervolgens over moet gaan praten met de uitvoerder, met dat standpunt als uitgangspunt. De opmerking is dus: *niet* afhankelijk stellen van de toekomstige concessiehouder. Graag dit punt nog eens bezien en over twee weken bij de herbehandeling van het stuk zonnig in discussie brengen.

Portefeuillehouder Lubbinge heeft de inspraakreacties gelezen. Hij begrijpt dat Zeist doelt op de reactie op pagina 31 en 32. Hij meldt dat het DB die punten voor het eerste jaarprogramma ook daadwerkelijk sturend zal opnemen, zodat zij in de uitvraag goed beantwoord worden. Vanuit dit huis zal daar stevig op gedrukt worden.

De heer Van Liempde begrijpt hieruit dat het DB de gesprekken ingaat vanuit een positieve instelling op dit punt, waarop de heer Lubbinge antwoordt dat de houding van het DB wat dat betreft zelfs nog sterker zal zijn.

Tot slot dankt de heer Buunk het DB voor de getoonde flexibiliteit, waarna de voorzitter de vergadering sluit.

Sluiting, om 21.30 uur.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van het algemeen bestuur van Bestuur Regio Utrecht, gehouden op 23 juni 2010,

De secretaris,

De voorzitter,

.-.-.-.