

Datum : 19 januari 2022
Tijd : 18:30 tot 20:00 uur
Locatie : TEAMS
Kopie naar :
Opgesteld door : Sylvia Zenden

Aanwezig : Namens gemeente Schouwen-Duiveland:
 Ricardo de Winter
 Harm Post
 Eric Caspers
 Dijon Boers

Namens Bureau Juust:
 Jan d'Haens
 Joep Steijaert

Namens dorpsraad:
 Barend Geskus

Namens ondernemersvereniging:
 Niels Groenendijk

Inwoners:
 Jeroen Kromeich
 Martin Groenendijk

Afwezig : Eveline Besselaar
 Winnie van Dorp
 Michel Bouwman

Nr.	Onderwerp	Behandeling / Afspraken	Aktie door:
1.	Opening / Inleiding	<p>Harm Post heet alle aanwezigen van harte welkom en opent de vergadering.</p> <p>In deze eerste projectgroep vergadering zal vooral veel informatie gegeven worden om alle projectgroep leden op hetzelfde kennisniveau te brengen.</p> <p><i>Noot: Michel Bouwman staat in dit verslag als 'afwezig', maar is na overleg tussen gemeente en dorpsraad, en in afstemming met Michel zelf, per 21 januari 2021 toegevoegd aan deze projectgroep. Hij was de enige die zich had aangemeld voor de werkgroep.</i></p>	
2.	Presentatie opzet project- en werkgroepen dorpsvisie Burgh-Haamstede	<p>Ricardo de Winter geeft aan de hand van een presentatie een uitleg over de organisatiestructuur, met daarin de verhouding tussen de project- en werkgroepen.</p> <p>De presentatie wordt als bijlage bij dit verslag gevoegd.</p> <p>De werkgroepen zullen ook op korte termijn van start gaan. Hierin worden grotendeels dezelfde projecten behandeld. Met uitzondering</p>	

		<p>van de Kop van Haamstede, deze 'werkgroep' zal op korte termijn (25 januari) alvast starten. Het betreft hier overigens een aparte werkgroep die niet, zoals de andere werkgroepen, onder de verantwoordelijkheid van de Dorpsraad valt. Dit vanwege het feit dat de gemeente eerst, op verzoek van de raad, met 'de omgeving' (omwonenden en instellingen/organisaties) in gesprek gaat over de invulling van dit gebied.</p> <p>Er is voor de woningbouw een algemene werkgroep waarin alle locaties worden behandeld en een projectgroep specifiek voor het project herontwikkeling Bernhardstraat/Julianastraat. Voor de kleinere locaties overlegt de gemeente rechtstreeks met Zeeuwsland, want hier worden geen aparte projectgroepen voor opgericht.</p>	
3.	Presentatie pilot Mobiliteitshub door Bureau Juust	<p>Er volgt een presentatie door Jan d'Haens. Aan de hand waarvan, naast de bij dit verslag gevoegde presentatie, het volgende is genoteerd.</p> <p>We hebben te maken met een nieuwe ontwikkeling binnen het openbaar vervoer in Zeeland. Burgh-Haamstede heeft de mogelijkheid om hier, als een van de eersten, in een pilot in mee te draaien. Vanavond willen we vooral met elkaar afstemmen waar we het precies over hebben, wat we kunnen c.q. mogen verwachten en hoe we dat kunnen bereiken. Deze input kunnen we als basis gebruiken voor de verdere voorbereiding en uitwerking van het project.</p> <p>Over met name de dorpsas is verkeerskundig al veel gesproken. Het openbaar vervoer in Burgh-Haamstede rijdt grotendeels over de dorpsas. Enerzijds is dat positief, anderzijds rijden er ook veel lege Connexion bussen en ervaart de directe omgeving hinder (trilling en geluid). Er wordt steeds meer gekeken naar de functie en 'omvang' van het openbaar vervoer. Dit moet meer zijn dan alleen de bus.</p> <p>Een hub is een overstaplocatie waar verschillende vervoersstijlen samenkomen.</p> <p>De Provincie Zeeland is gestart met de regionale mobiliteitsstrategie. Het blijkt dat vrij weinig mensen gebruikmaken van de bus. Dit is aanleiding om hier goed naar te kijken. Gemeenten hebben hiervoor input gegeven.</p> <p>Gevolg is dat er op de drukke lijnen nog bussen zullen blijven rijden, bijvoorbeeld lijnen met veel scholieren. Maar de verwachting is dat de bus niet meer door alle dorpjes heen zal blijven rijden. Met een ander type vervoer gaat de reiziger naar een hub (bijvoorbeeld een fiets of te voet). Indien men minder goed mobiel is, kan men gebruikmaken van een haltetaxi. Vanaf de hub kan dan verder met de bus worden gereisd.</p> <p>De wetenschap dat deze ontwikkeling eraan komt en de wens om de dorpsas te ontlasten, heeft geleid tot het opstarten van een pilot in Burgh-Haamstede.</p> <p><i>De opdracht</i> Aan de dorpsas liggen veel bushaltes, die niet allemaal even frequent gebruikt worden. Dit betekent dat een bus de N57 moet verlaten, door het dorp moet rijden (dit veroorzaakt zeker in de zomerperiode tijdverlies), waarna de bus verder rijdt naar Zierikzee.</p>	

		<p>De insteek is om de bus op minder plekken van de N57 'af te laten gaan'. Dan is de bus sneller in Zierikzee en dus is er reistijdwinst. We moeten wel zorgen dat Burgh-Haamstede goed ontsloten blijft.</p> <p>Dit gaan we met elkaar uitwerken tot een pilot mobiliteitshub. Naast deze projectgroep, was er ook een werkgroep. Omdat zich hiervoor maar één persoon heeft aangemeld, zal deze worden opgeheven. Aan deze deelnemer zal worden gevraagd plaats te nemen in de projectgroep (inmiddels afgehandeld).</p> <p>We bespreken eerst wat een mobiliteitshub is: wat houdt het in, wat komt er allemaal bij kijken en wat hebben we nodig aan hubvoorzieningen? Dit bespreken we ook met een expertgroep met daarin Connexion, Rijkswaterstaat, Provincie en platform SD op Weg.</p> <p>Plan van aanpak:</p> <ul style="list-style-type: none">- Inventarisatie;- Analyse en kader;- Uitwerken streefbeeld;- Uitvoering. <p>Proces:</p> <p>Alle neuzen dezelfde kant op: hiervoor hanteren we een aantal stappen:</p> <ul style="list-style-type: none">- Overleggen in expertgroep- Overleggen in de projectgroep- Overleggen in de werkgroep (vervallen) <p>Inventarisatie:</p> <ul style="list-style-type: none">- Literatuurstudie- Data analyse- In gesprek met gebruikers en experts (bijvoorbeeld Connexion) <p><i>Waarom kan een mobiliteitshub juist in Burgh-Haamstede slagen?</i></p> <p>Uit data en tabellen inzake het gebruik van de haltes blijkt dat het merendeel van de bus gebruikers in Burgh-Haamstede opstappen op enkele specifieke haltes. De andere haltes worden nauwelijks gebruikt. De gebruikers zijn veelal scholieren. Zij zijn uiteraard mobieler dan ouderen en kunnen de hub goed bereiken.</p> <p>We moeten hierbij niet vergeten dat een deel van de doelgroep echt afhankelijk is van de bus. We moeten het voor hen mogelijk maken om nog steeds gebruik te maken van de bus.</p> <p>We moeten een locatie bedenken voor de hub. Enerzijds kijken we naar het wegennet, want we willen de bus op de N57 hebben, de bus moet zo min mogelijk tijd verliezen als hij afslaat. De hub aan de N57 plaatsen is weer verder van de woningen.</p> <p>Anderzijds moeten we ook rekening houden met een locatie die goed toegankelijk is. Wanneer de hub niet goed en makkelijk bereikbaar is, wordt hij niet gebruikt.</p>	
--	--	---	--

		<p>Vanaf de hub ga je op andere manieren, zoals de fiets, de haltetaxi et cetera naar je eindbestemming. Datzelfde geldt vanaf een woning naar de hub.</p> <p>Onderdeel van de nieuwe mobiliteitsstrategie is een goed digitaal platform waarop je je gehele reis kunt boeken (incl. ov fiets, deelauto, buurtbus, haltetaxi, etc.).</p> <p>De haltetaxi is een soort 'vangnet' voor de buitengebieden. Doordat de buslijnen geconcentreerd worden is er een groot gebied in Zeeland waar geen bus rijdt, hier moet de haltetaxi rijden.</p> <p><i>De hub</i> Het is een soort overstapplaats. Meerdere faciliteiten zijn mogelijk: ov-fiets, elektrische deelauto, busje.</p> <p>In een latere uitwerking kan gedacht worden aan kluisjes voor bijvoorbeeld DHL, PostNL, etc.</p> <p>We hebben nu de kans om een pilot te draaien, samen te oefenen, uitdenken wat we nodig hebben en hoe we dat gaan uitwerken.</p> <p>Het uitgangspunt is de overlast van de bus van de dorpsas halen. Daarnaast moeten we de bereikbaarheid voor diverse doelgroepen blijven garanderen. De hub moet de bereikbaarheid vergroten.</p> <p>De input van de projectgroep is nodig, jullie zijn de ambassadeurs!</p>	
4.	Vragen / opmerkingen	<p><i>Eerste reactie/opmerking</i> Barend: Mooi initiatief! Ik heb een vraag over de afbakening. We hebben in de dorpsvisie de hub groter bedacht. De pilot wordt waarschijnlijk niet zo groot, maar houden we rekening met de mogelijkheid tot uitbreiding. Houden we bijvoorbeeld rekening met het toeristenvervoer naar de stranden van Westenschouwen?</p> <p>Jan: Is een terechte aanvulling. We moeten een pilot snel realiseren, dus het gaat voor nu alleen om het ov-systeem. Maar in de toekomst is toeristenvervoer zeker mogelijk. Zeker voor Burgh-Haamstede is dat een kansrijke uitbreiding. We moeten het voor nu inperken om de pilot haalbaar (en betaalbaar) te houden.</p> <p>Barend: we moeten de hub dan ook ergens realiseren waar in de toekomst uitbreiding mogelijk is. Denk bijvoorbeeld aan voldoende parkeergelegenheid. Als we de plaats gaan bepalen, bijvoorbeeld langs de N57 of op de Kop van Haamstede, wordt daar nu al rekening mee gehouden?</p> <p>Jan: Er kan ook uit de pilot komen dat we een andere locatie moeten kiezen. We zullen klein moeten beginnen. Verplaatsen van de hub na de pilot moet mogelijk zijn.</p> <p>Barend: Er is in juni 2021 een amendement aangenomen. Moeten we hier ook rekening mee houden in deze pilot? Refererend aan de wellicht nieuwe locatie van de supermarkt.</p> <p>Ricardo: Er zijn ontwerpkaders door de gemeenteraad vastgesteld in juni 2021. Hierin staan ook kaders voor het openbaar vervoer, onder andere voor het onderzoeken van een Interliner verbinding. In het</p>	

		<p>kader van het nader onderzoek naar de Kop van Haamstede, moeten we ergens rekening houden met het feit dat het een optie zou kunnen zijn. Voor een pilot en/of voor een definitieve oplossing. Deze keuze hoort ook bij de project-/werkgroep voor het stedenbouwkundig programma. Het is lastig. De ruimte in Burgh-Haamstede is ook beperkt. We moeten keuzes maken in functies, we kunnen niet alle functies op de ideale plek realiseren.</p> <p>Martin: Het is een prachtig plan! Maar wees voorzichtig met de kleinschaligheid, dan zou het hele project wel eens niet kunnen werken. Ik mis bijvoorbeeld openbare toiletten en voldoende parkeergelegenheid. Pak het dus groter aan met een visie naar de toekomst, zodat er toch uitbreiding mogelijk is. Het is jammer als het plan niet opbrengt wat het zou kunnen opbrengen. Het is een modern, leuk en toekomstgericht plan.</p> <p>Jan: dit is een perfect voorbeeld over meedenken over de hub. We zijn nu met de opdracht bezig om te kijken wat we nodig hebben voor een goede pilot. Maar we kunnen het maar 1 keer goed doen. Als we draaien moet er ook resultaat zijn. We moeten dus gezamenlijk kijken naar wat er in de hub moet zitten. We moeten dus goed kijken of bijvoorbeeld de openbare toiletten in de definitieve vorm aanwezig zijn of al in de pilot. Wat zijn voldoende parkeerplaatsen? Dit moeten we samen bepalen.</p> <p>Niels: vanuit de ondernemers is de vraag naar voren gekomen, wanneer de pilot gaat spelen. Er zijn twee grote verschillende aspecten. Enerzijds is dat de bereikbaarheid van de bewoners en het personeel van de werknemers dan wel de ondernemers zelf. Anderzijds zijn dat de klanten (toeristen). Hier moeten we ook bereikbaar voor zijn. De timing van de pilot is dus belangrijk. In de winter hebben we voornamelijk te maken met scholieren en inwoners. Dit geeft een hele andere dynamiek dan het zomerseizoen. De vraag is dus, is dit een pilot van een jaar? Zomer? Winter?</p> <p>Eric: we willen in ieder geval twee seizoenen meenemen. Het is belangrijk om inzicht te krijgen in het scholierenvervoer en meer inzicht en gevoel over het gebruik van de in- en opstapplaatsen. Daarnaast is er een belangrijke stroom richting Middelburg (scholieren, werknemers, maar ook toeristen). We willen ook een deel van het toeristenseizoen meenemen. Om de verschillen bij de gebruikersgroepen in beeld te krijgen, zodat we goede conclusies kunnen trekken over het uiteindelijke beoogde voorzieningenniveau.</p> <p>Niels: de toeristen zullen zoeken naar goede parkeermogelijkheden en de scholier naar een goede stalling voor de fiets of scooter. Voor de ouderen zijn toiletten belangrijk. We moeten het dus goed oppakken, wil het een kans van slagen hebben.</p> <p>Ricardo: we denken aan een pilot van 6 tot 8 maanden, om alle seizoenen goed mee te nemen. Gelet op alle voorbereidingen, kunnen we wellicht pas begin volgend jaar aan de slag. Een pilot van deze omvang vergt ook bepaalde voorzieningen en procedures. Denk bijvoorbeeld aan de aanleg van kabels en leidingen en andere voorzieningen.</p>	
--	--	---	--

	<p>Jan: Ook communicatie is belangrijk, voordat we aan de slag kunnen. Voor toeristen vanuit Burgh-Haamstede naar Zierikzee moet je frequent rijden en dat moeten de toeristen dan ook wel weten.</p> <p>Niels: communicatie kan via de ondernemersvereniging en Recron. Daarnaast via de dorpsraad en bijvoorbeeld de Wereldregio.</p> <p>Jeroen: goed verhaal! Ik kijk vooral naar de verkeersveiligheid. De bus gaat nu vlak langs de schoolgaande fietsers. Ontleent de pilot bestaansrecht aan cijfers?</p> <p>Jan: niet helemaal. De pilot is deels gebaseerd op de regionale mobiliteitsstrategie van de Provincie. Zij willen geen lege bussen meer en willen het geld efficiënt inzetten. Hier is een systeem uit naar voren gekomen, welke zij vooraf willen testen. Zij hebben dus gevraagd aan hun partners om met pilotprojecten te komen. Omdat we in Burgh-Haamstede met de uitvoering van de dorpsvisie bezig zijn, we hier te maken hebben met veel haltes die procentueel gezien weinig gebruikt worden en er een link is met het toerisme, vinden wij Burgh-Haamstede een goede locatie voor zo'n pilot.</p> <p>Jeroen: hoe kijken we naar de pilot? Hoe wordt dit gemeten? Wordt er dan rekening gehouden met corona. De afgelopen twee jaar is het drukker geweest, doordat veel Nederlanders in eigen land op vakantie zijn gegaan. Hier moeten we wel rekening mee houden. In de bussen was het wellicht juist rustiger door corona (scholieren en forenzen).</p> <p>Jan: hier moeten we rekening mee houden. Als tijdens de pilot bijvoorbeeld veel thuisonderwijs gegeven wordt, hebben we ook minder scholieren.</p> <p>Jeroen: denk ook aan free wifi om het voor scholieren aantrekkelijk te maken. Elektrische fietsen. Zorg dat er een goede gelegenheid is voor stalling met cameratoezicht.</p> <p>Jan: gratis wifi is een goed idee. We moeten in een later stadium dit soort zaken goed bespreken.</p> <p>Niels: het doel van de pilot is ervaring op doen. Maar moeten we ook niet definiëren wanneer het succesvol is. Hoe meten we dat? Indien succesvol, hoe gaan we verder.</p> <p>Jan: Dat nemen we zeker mee. Ervaringen moeten we in de provincie breed delen. Daarnaast moeten we als Burgh-Haamstede zelf afstemmen waar wij op letten. Denk aan de kansen voor toerisme. Wat is onze 0-meting en hoe gaan we dat doorrekenen.</p> <p>Niels: onder inwoners kunnen we vrij makkelijk een enquête houden. Voor toeristen moeten we vooraf bedenken hoe we dat gaan meten.</p> <p>Ricardo: dit is al een voorzet voor een agenda naar de volgende bijeenkomst. De vervolgstap die we gezamenlijk willen maken is:</p> <ul style="list-style-type: none">- Kijken naar voorzieningen niveau- Mogelijke locaties- Meten: wanneer is de pilot een succes?	
--	--	--

	<p>Harm: hoe kijken we aan tegen het voor- en na vervoer? Ik begrijp uit de reacties dat het weghalen van de bus van de dorpsas eigenlijk geen discussiepunt is.</p> <p>Niels: Mits er een goed niveau wordt gegarandeerd.</p> <p>Harm: het voor- en na vervoer is inderdaad erg belangrijk. Er zijn allerlei alternatieven getoond. Hoe denken jullie hierover? In de getallen zien we veel scholieren terug. In de loop van de dag zien we meer ouderen die gebruik maken van het bussysteem. Hoe gaan we daarmee om, ten aanzien van het voor- en na vervoer. Het genoemde digitale systeem, waarop je je reis kunt plannen, is dat voor iedereen toegankelijk?</p> <p>Martin: denk ook aan laadpalen voor auto's. Dat betekent dat er een enorme infra moet komen, wat het dus duurder maakt. Het plan zou anders een minder positieve uitkomst kunnen hebben. Mijn advies is dus het groter aanpakken. Voor de toeristen zijn laadpalen belangrijk. Ik hoop dat de pilot groter wordt aangepakt.</p> <p>Harm: hiervoor zijn we bij elkaar, om de randvoorwaarden scherp te krijgen. We kunnen het maar 1 keer goed doen. Als we het fout doen, is het voor de gehele provincie niet geslaagd. Er zit dus een verantwoordelijkheid in. We moeten het aan de voorkant goed doordenken.</p> <p>Jeroen: Vooraf nadenken over de punten die het niet laten slagen. Wat zijn de redenen om het niet door te laten gaan. Ik ben alleen maar voorstander en zie weinig knelpunten.</p> <p>Harm: misschien vastgeroest gedrag. Een buslijn is een simpele structuur. Een hub vergt meer flexibiliteit. Dit zou een risico kunnen zijn.</p> <p>Ricardo: voor wat betreft de omvang van de hub. Het geld van de gemeente kunnen we ook maar eenmaal uitgeven. We moeten dus wel goed bepalen waar we het geld aan uitgeven en dat het een goed gebruikte hub gaat worden als vervanging van de bus op de dorpsas.</p> <p>Niels: de 4 doelgroepen hebben ieder hun eigen dynamiek. De forenzen maakt het niets uit. Zij doen alles op de fiets en willen een goede snelle busverbinding naar de stad. Zij zoeken een goede fietsenstalling. De scholieren willen een goede fietsenstalling en gratis wifi. De ouderen zijn de moeilijkste doelgroep. Zij zullen het meeste beroep doen op de haltetaxi. De toerist wil gratis parkeren, de auto opladen en snel naar het strand. Zij gaan voor gemak.</p> <p>Het gebruik van de deelfietsen moeten we mee oppassen. Je krijgt snel 'vervuiling' als men overal die deelfietsen neerzet.</p> <p>Met goede parkeerplaatsen met laadmogelijkheden, fietsenstalling, openbare toiletten, droog staan, dan zijn we al een heel eind.</p>	
--	--	--

	<p>Vergeet ook niet de Duitse gasten. Zij hebben moeite met het digitale tijdperk. Hier moeten we ook rekening mee houden, als we met een app gaan werken.</p> <p>Joep: de grootste uitdaging is de bereikbaarheid van alle doelgroepen garanderen.</p> <p>We moeten kijken naar de initiatieven die er al zijn, bijvoorbeeld de deelauto's. Deze moeten op de juiste wijze geïntegreerd. We moeten nadenken over hoe we de bereikbaarheid van de rest van het dorp garanderen als aansluiting op de hub. Aandragen van andere initiatieven is belangrijk.</p> <p>Ricardo: De doelgroep ouderen baart het meeste zorgen. Achter de schermen hebben we gekeken naar de vormen van vervoer er al voor deze groep zijn. Als jullie initiatieven kennen, laat dit dan ook weten.</p> <p>Jan: Vanuit de Provincie komt ook dat we voor de deelfiets moeten kijken naar de lokale ondernemers.</p> <p>Eric: Het is sterk afhankelijk van de operator of de deelfiets/-scooters gaan zwerven. De bekende groene scooters van Go mogen inderdaad overal neergezet. Maar hier kan invloed op uitgeoefend worden en zorgen dat de fietsen en scooters niet overal neergezet mogen worden.</p> <p>Er is een soort coöperatie van fietsenhandelaren/-makers die voor Zeeland als geheel en Schouwen-Duiveland in het bijzonder, hierover aan het nadenken zijn om een eiland dekkend systeem te introduceren. Dit in combinatie met de toeristische ondernemers.</p> <p>Ten aanzien van de verschillende doelgroepen die we moeten bedienen het volgende. We moeten goed in kaart brengen welke categorieën we in Burgh-Haamstede hebben, wat is de mobiliteitsvraag daarvan en hoe kunnen wij daarin voorzien.</p> <p>De reizigers die slecht ter been zijn, kunnen de haltetaxi bellen. De mobiliteitscentrale blijft bestaan, dus het gebruik van de app hoeft in dat geval niet.</p> <p>Er zijn ook veel mensen die een indicatie hebben voor WMO-vervoer, hier vanuit kan men al gebruik maken van een bepaalde vervoersmogelijkheid. Dit moeten we slimmer inzetten en efficiënter gebruiken, zodat alle voorzieningen op een goede manier gebruikt worden. Dit alles valt of staat met een goede communicatie om al deze doelgroepen te laten weten zij niet vergeten worden, maar dat we alternatieven gaan bieden. Het is een andere manier van in de mobiliteitsvraag voorzien.</p> <p>De grootte van de hub is belangrijk, we moeten bij voorkeur een 'no regret' investeringen doen. Dit betekent dat de hub inderdaad op een plek moet komen die we later, indien nodig, als parkeerplaats kunnen gebruiken of anderszins kunnen 'hergebruiken' indien als een definitieve hub elders komt. Uiteindelijk moet wel vanuit de pilot duidelijk gaan worden wat de meest geschikte overstapplaats in Burgh-Haamstede is. Het is dus geen locatie die op voorhand al helemaal vastligt. We moeten dus voorzichtig zijn en goed nadenken welke investeringen we permanent doen en welke investeringen we wel doen, omdat we willen dat de voorzieningen er moeten zijn om het</p>	
--	--	--

		<p>slagen te bepalen, maar die we wel weer kunnen afbreken of elders kunnen realiseren.</p> <p>Jeroen: refereert naar een project in Dordrecht. Het openbaar vervoer voor ouderen werkte niet, hier is het zogenaamde project E-Wheels ingezet. Dit zijn kleine elektrische 2-persoons karretjes. Dit is een mega succes en wordt gerund door vrijwilligers. Dit zou nog kunnen helpen om het een succes te maken.</p> <p>Dijon: ik heb goede dingen gehoord en gezien. Dit is een mooie basis voor een goed pilot project. De kans van slagen is groot. Zijn er ook andere provincies die pilots draaien? Is er contact, zijn er ervaringsuitwisselingen? In Groningen en Friesland zijn al diverse hubs.</p> <p>Jan: Dat gebeurt inderdaad al. We moeten zeker naar andere provincies kijken.</p> <p>Eric: Gemeente Schouwen-Duiveland is lid van de P10. Dit zijn 21 grote landelijke gemeentes in Nederland. In het oosten en noorden van het land is men inderdaad al verder met het gebruik van hubs. In combinatie met de grote bussen, rijden er ook al andere initiatieven om te voorzien in de mobiliteitsvraag. Het kan een idee zijn om, wanneer we een programma van eisen hebben bedacht, deze te toetsen door een bezoek te brengen aan een andere gemeente.</p>	
5.	Rondvraag	Barend: Jeroen had het over een enquête. Er is in 2008/2009 al eens een enquête gehouden. De uitslag was destijds 50/50. Vooral de ouderen wilden het niet.	
6.	Vervolgstappen	Voor de volgende projectgroep vergadering zullen Harm en Ricardo informatie ophalen vanuit de expertgroep.	
7.	Volgende vergadering	<p>De volgende projectgroep vergadering is gepland op 23 februari a.s. In tegenstelling tot de eerder afgesproken aanvangstijd van 18.30 uur, willen we graag vergaderen van 19.00 tot 20.30 uur.</p> <p>Agendapunten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Locatie bepalen - Voorzieningen - Meetinstrumenten en succesfactoren <p>De presentaties worden in PDF bij dit verslag gevoegd. Dringend verzoek is om de inhoud van de presentaties voorlopig niet extern te delen. Uitzondering hierop zijn uiteraard de dorpsraad en ondernemersvereniging. Niels en Barend mogen dit wel delen met hun bestuur.</p> <p>Tussentijd bellen of mailen mag uiteraard altijd!</p>	
8.	Sluiting	Harm Post dankt alle aanwezigen en sluit de vergadering.	