

Raadsfractie VVD
t.a.v. Jeroen Boer

Ons kenmerk CC/2021/87019
Datum 16 februari 2021
Afdeling Concerncontrol
Contact M. van Geffen
Telefoon 023-5114312
E-mail mvangeffen@haarlem.nl

Onderwerp: Antwoordbrief Art.38 vragen m.b.t. iZoof (VVD)

Geachte heer Boer,

Op 27 januari 2020 heeft u vragen gesteld ex art. 38 RvO inzake iZoof. Met deze brief geven wij antwoord op uw vragen. Hieronder is uw vraag steeds cursief weergegeven waarna het antwoord van het college volgt. Voor een compleet beeld van de context voegen wij uw brief bij deze antwoordbrief.

- Vindt het College het uit te leggen aan de Haarlemse bevolking, dat commerciële (Haarlemse) taxibedrijven amper kunnen overleven in deze corona crisis, maar dat IZOOF Electric Taxi onderdeel van Spaarnelands NV (100% eigendom van de gemeente Haarlem en Zandvoort) investeert in uitbreiding van hun vloot met een Audi- etron?*

Antwoord:

De aanschaf van de Audi e-tron door Spaarnelands NV is geen uitbreiding maar een vervangingsinvestering. Twee bestaande voertuigen waarvan één in het E-segment werden afgestoten. Daarmee wordt een noodzakelijke kostenreductie in de onderhoudskosten bewerkstelligd. In het kader van duurzaamheid stellen tegenwoordig alle opdrachtgevers als eis dat de ritten uitgevoerd wordt met een duurzaam, emissieloos voertuig (soms zelfs 100%). De gemeente Haarlem betreft één van de opdrachtgevers van iZOOF. Gemeente Haarlem heeft de volgende eisen bij de uitvraag gesteld: (1) minimaal 50% van het aantal uit te voeren ritten dienen uitgevoerd wordt met een duurzaam, emissie loos voertuig. Hieronder vallen volledig elektrische voertuigen en voertuigen die rijden op waterstof en (2) de in te zetten auto's van opdrachtnemer moeten zich bevinden in het E-segment (RDC). iZoof kon zonder de vervanging al aan de riteisen zoals genoemd bij ad 1) voldoen. Met de vervanging van twee auto's naar de Audi e-tron (E-segment) voldoet iZoof aan al onze duurzaamheidseisen in combinatie met de noodzakelijke kostenreductie.

2. *Vindt het College het verstandig en wenselijk dat IZOOF: De pilot met bewoners voor IZOOF deelauto's is gestart begin 2018. Eind 2018 is deze verlengd. In december 2019 zal deze tweede fase worden afgesloten met een rapportage met conclusies. We lezen nu op de website van Izoof (<https://publicdrive-izoof.com/carsharing>) dat de Pilot verlengd is naar eind 2020. We spreken dus nu over een pilot fase, die continue wordt verlengd en inmiddels al 2 jaar duurt. En waarin nog steeds gereduceerde tarieven worden aangeboden aan de deelnemers. Electric Taxi dit soort grote type auto's zoals de Audi- etron in zijn vloot opneemt, terwijl die duidelijk meer fijnstof produceert dan kleinere elektrische auto's en daarmee o.a. door Haarlem gaat rijden?*

Antwoord:

Zie voor de deelvragen ook het antwoord bij vraag 1 en 3.

De voordelen van elektrische voertuigen in termen van NOx reductie worden wetenschappelijk bewezen geacht, de effecten op particulate matter (PM) worden nog bediscussieerd. Ondanks dat elektrische voertuigen geen uitlaatgassen uitstoten, stoten zij wel net als andere voertuigen PM uit, door niet-uitlaat-gerelateerde uitstoot. Oorzaken van niet-uitlaat-gerelateerde uitstoot zijn voornamelijk bandenslijtage, remslijtage, wegslijtage en 'resuspension' van wegstof). Het onderzoek van OESO wijst erop dat lichte elektrische voertuigen minder PM uitstoten dan conventionele voertuigen, echter dat zware elektrische voertuigen gemiddeld 4-7% PM10 minder uitstoten en 3-8% meer PM2.5 vergeleken met conventionele voertuigen.

Dit lijkt ook aannemelijk, gezien er een correlatie bestaat tussen bandenslijtage en gewicht. Toch blijken uit verschillende studies hele verschillende resultaten, met name door verschil in methodologie (zie o.a. Timmers en Achten, 2018). In het bijzonder, het opnieuw in de lucht komen van weg stof (resuspension) en secundaire PM als gevolg van de uitlaatgassen van aërosolen, vereist meer onderzoek om wetenschappelijke consensus te bereiken.

Het OESO-onderzoek wijst op dat er naast beleid op uitlaatgassen er ook beleid op niet-uitlaat gerelateerde uitstoot dient te worden gemaakt (o.a. op banden slijtage). En hier meer onderzoek naar dient te worden uitgevoerd. Er wordt hier gewezen op dat de transitie naar elektrische voertuigen niet kan worden beschouwd als de enkele en enige oplossing voor stedelijke luchtvervuiling. Op dit moment is er nog nauwelijks op dit gebied beleid; internationaal, landelijk of gemeentelijk. Uitzonderingen zijn reguleringen van rem- en banden-materiaal en maatregelen als 'street washing' in een paar gebieden. Het college beschouwt het als verstandig om de wetenschappelijke en landelijke beleidsontwikkelingen op de voet te volgen en het mobiliteitsbeleid en autodeelbeleid wat hieruit volgt, eventueel aan te passen, mocht op basis van nieuwe inzichten het beleid effectiever kunnen.



3. *Vindt het College het normaal dat deze Pilot fase al 2 jaar duurt en waarom wordt deze pilot fase niet beëindigd?*

Antwoord:

In de aandeelhouderslijst van Spaarnelanden is de afspraak gemaakt om de pilot binnen bestaand operationeel budget in de lucht te houden in afwachting van besluitvorming binnen de gemeente Haarlem over de vraag of en welke rol wenselijk is voor Spaarnelanden in het ondersteunen van dit bewonersinitiatief. Er is ook afgesproken om tijdens deze fase niet substantieel uit te rollen en te wachten met verdere vorming van een overkoepelende organisatie met betrokkenheid van Spaarnelanden. Spaarnelanden is verzocht te wachten op deze besluitvorming. (zie ook: het antwoord bij vraag 24).

4. *Is er inmiddels bekend hoeveel er in 2020 is geïnvesteerd door Spaarnelanden in het gehele IZOOF DEELAUTO project.*

Antwoord:

Er is afgesproken dat de directe operationele kosten van de pilot niet meer bedragen dan een saldo van € 50.000 in 2020.

5. *Is er inmiddels bekend hoeveel er in 2020 is geïnvesteerd door Spaarnelanden in het gehele IZOOF project.*

Antwoord:

Er is afgesproken dat de directe operationele kosten van de pilot niet meer bedragen dan een saldo van € 50.000 in 2020.

6. *We lezen in een factsheet van oktober 2020 dat er plannen zijn voor de Oprichting van een coöperatief bedrijf met 2 partners: Bewonersvereniging Ons Buurtschap + een maatschappelijke partner (Spaarnelanden/iZOOF). Kan het College ons informeren over de status van deze oprichting?*

Antwoord:

De betrokken bewoners hebben een vereniging opgericht onder de naam 'Ons Buurtschap'. Deze vereniging vertegenwoordigt het gezamenlijk belang van bewoner in het initiatief. Het coöperatief bedrijf, van waaruit exploitatie en uitrol over Haarlem zal plaatsvinden, is nog niet opgericht hangende de besluitvorming over de betrokkenheid van Spaarnelanden in dit bewonersinitiatief.

7. *Februari 2019 wordt door IZOOF de Evaluatie Izoof Car Sharing gepresenteerd. Er zijn dan na één jaar 73 actieve deelnemers. Uit het factsheet Pilotproject IZOOF een Haarlems bewonersinitiatief uit okt 2020 blijkt dat er 128 deelnemers zijn. Dus bijna 2 jaar later, na febr 2019 zijn er welgeteld 55 deelnemers bijgekomen. Let wel met nog steeds gereduceerde pilot tarieven. Kan het College ons laten weten, hoe zij tegen deze cijfers aankijkt?*

Antwoord:

Er is sprake van een pilot. Gedurende de pilot worden proefnemingen gedaan. Gedurende de actieve pilotfase is er een groei geweest van deelname en belangstelling. Het college ziet dit gezien de doelstelling van het project als een goede ontwikkeling.

8. *Hoe komt het dat er sinds september 2019 nog steeds geen sprake is van een geslaagde samenwerking met een marktpartij? Die hadden blijkbaar zeer veel interesse in de samenwerking, aldus de heer Oosting.*

Antwoord:

In de aandeelhouderslijst is afgesproken, zie antwoord op eerdere vraag 3, om gedurende de pilotfase geen eerdere substantiële uitrol te doen en geen onomkeerbare contracten aan te gaan. Een definitieve samenwerking met marktpartijen kan pas worden aangegaan als duidelijk is welke positie Spaarnelanden in dit initiatief mag innemen. Op de achtergrond zijn mogelijke automotieve partners gepeild naar de mate waarin ze het initiatief mee willen dragen en in hoeverre zij de visie achter het bewonersinitiatief onderschrijven. Op deze peiling zijn positieve reacties gekomen en blijkt dat er interesse is van de markt.

9. *Klopt het dat de voorzitter van de Raad van Commissarissen van Spaarnelanden ook eigenaar is van WeGo carsharing?*

Antwoord:

Dit is onjuist. De voorzitter van de Raad van Commissarissen is tevens commissaris van het bedrijf WeGo. De voorzitter heeft dit zelf gemeld aan de directie van Spaarnelanden en de RvC, toen duidelijk werd dat bewoners wilden kiezen voor het afnemen van het WeGo systeem. Ook is dit gemeld in de AvA. De melding in de aandeelhoudersvergadering door de voorzitter van de RvC is beoordeeld door de aandeelhouders. Er is afgesproken dat er wel oplettendheid nodig is in ontwikkelingen gelet op mogelijk conflict of interest, maar niet zodanig dat Spaarnelanden WeGo op verzoek niet kan inschakelen. (Hiervan is nu geen sprake meer gezien de voorzitter per 31 december 2020 gestopt is als commissaris).



10. *Zo ja, hoe kijkt het College aan tegen de dubbelrol van de Raad van Commissarissen en vindt het College dit wenselijk?*

Antwoord:

Zie antwoord vraag 9.

11. *Klopt het dat een commerciële partij heeft aangeboden om IZOOF (Carsharing) over te nemen?*

Antwoord:

Bij het MT en de RvC van Spaarnelanden (en de aandeelhouder Gemeente Haarlem) is er geen serieus aanbod bekend van een commerciële partij om Izoof over te nemen.

12. *En zijn daar bij o.a. de volgende 2 voorwaarden genoemd? Namelijk dat zowel de AD/Bestuurder (de heer Oosting) als Wego moeten afstand nemen van het project. In ruil daarvoor worden alle opstart en investeringskosten in 1 x afgekocht / betaald door de externe partij.*

Antwoord:

Zie antwoord vraag 11.

13. *Zo ja is het College of één van de wethouders op de hoogte van deze ontwikkeling?*

Antwoord:

Zie antwoord vraag 11.

14. *Zo ja waarom is de raad of de commissie niet geïnformeerd hierover?*

Antwoord:

Zie antwoord vraag 11.

15. *Klopt het dat er een intern rapport binnen Spaarnelanden bestaat met een positief advies over dit aanbod om IZOOF te laten overnemen door een externe partner?*

Antwoord:

Zie antwoord vraag 11.

16. *Klopt het dat de zoon van Robert Oosting die ook werkzaam is bij dit onderdeel IZOOF en/ of bij Spaarnelanden in dienst is?*

Antwoord:

De zoon van de directeur is als oproepkracht werkzaam voor centralistenwerk bij het taxi onderdeel. Hij werd door een tussenpersoon gepolst voor dit werk in de BV. Het protocol is hierop gevolgd; er heeft gesprek en beoordeling in MT Spaarnelanden plaatsgevonden. Het MT

van Spaarnelanden heeft beoordeeld dat deze vorm van werken is toegestaan, dat deze werkverhouding niet mag leiden tot een arbeidsovereenkomst, er geen sprake mag zijn van een directe aansturingrelatie en te allen tijde direct opzegbaar zijn. Er heeft ook hieromtrent een gesprek plaatsgevonden tussen aandeelhouder, commissaris en directeur, n.a.v. de art.38 vragen, dit heeft niet tot een ander oordeel geleid.

17. *Klopt het dat de OR heeft aangegeven het kwetsbaar te vinden dat de zoon van de algemeen directeur/ bestuurder werkzaam is bij Spaarnelanden?*

Antwoord:

Dit onderwerp is niet geagendeerd geweest binnen de OR van Spaarnelanden.

18. *Indien inderdaad de zoon van de heer Oosting werkzaam is bij Spaarnelanden/ Izoof, Hoe staat het college hier tegenover en zou zoiets mogelijk zijn binnen de eigen gemeentelijke organisatie? D.w.z. een wethouder met een zoon/ dochter in dezelfde organisatie?*

Antwoord:

De aandeelhouder was niet op de hoogte van dit construct en dit hoort allereerst ook tot de operationele verantwoordelijkheid van het MT van Spaarnelanden. Gelet op de afspraken die gemaakt zijn is er geen reden voor de aandeelhouder aanvullend een standpunt in te nemen.

19. *Vindt het College de tarieven van iZoof marktconform¹?*

Antwoord:

De pilot is een ontwikkelfase geweest, waarin een onvolkomen dienst is geboden, die wordt gecompenseerd met een pilottarief. De tariefstelling van de beoogde coöperatie ligt in lijn met de markttarieven. Daarnaast is iZoof CarSharing een initiatief waarbij in warme kring een elektrische auto met elkaar wordt gedeeld, beheerd en onderhouden. In een coöperatieve vorm met deelgenoten die ook een bedrag inleggen. De deelgenoten brengen kapitaal en arbeid (vrijwillig) in, hierdoor valt de tariefstelling lager uit (volgens de businesscase van iZoof). De tariefstelling is hierdoor niet vergelijkbaar. Dit onderscheidt het initiatief van andere marktpartijen, er zijn geen vergelijkbare initiatieven met een dergelijke systematiek in Haarlem actief.

20. *Is het aanbieden van autodeelauto's onder de marktprijs door de Spaarnelanden/ Gemeente Haarlem niet conflicterend met de markt?*

Antwoord:

Gemeente Haarlem biedt geen deelauto's aan, zie het antwoord bij vraag 19.

¹ De benoemde tariefstelling van Greenwheels is incorrect : €20,25 voor elektrisch en €25,75 voor benzine.



21. *Vindt het College dat er reëel gesproken kan worden van een "bewezen succes" als de tarieven die worden gehanteerd nog geen kwart zijn van de tarieven die door marktpartijen worden aangeboden?*

Antwoord:

In de evaluatie (2019/1011861) wordt het volgende gerapporteerd: de gemeten bezettingsgraad fluctueert afhankelijk van de omstandigheden tussen 25 % - 40%. Zie ook beantwoording vraag 19

22. *Vindt het College dat Spaarnelanden met een marktaandeel m.b.t. autodeelauto's in het Ramplaankwartier van 80% een marginaal aandeel levert?*

Antwoord:

In gemeente Haarlem zijn er per 1 januari 2020 62.467 personenauto's, het aantal iZoof auto's beperkt zich tot <1% van de personenauto's in Haarlem.

23. *Vindt het College dat het voor andere marktpartijen, gezien het volume aan auto's en de tariefstelling van iZoof, interessant is om ook een aanvraag in te dienen om in deze wijk actief te mogen zijn met autodeelauto's?*

Antwoord:

Hierover kan het college geen oordeel geven.

24. *Kan het College uitleggen waarom de Gemeenteraadsleden, drie jaar na het stellen van deze voorwaarden door de aandeelhouder aan de Directie van Spaarnelanden in de AvA, er nog steeds geen enkel zicht is op de werkelijke kosten en opbrengsten van de diverse iZoof- activiteiten en welke business cases aan de investeringsbeslissingen van Spaarnelanden ten grondslag lagen, terwijl diverse Gemeenteraadsleden hier meermaals schriftelijk en mondeling om verzocht hebben?*

Antwoord:

N.a.v. de bespreking van het RKC rapport Governance Spaarnelanden februari 2020 heeft de toenmalige aandeelhouder in de commissie Bestuur een toezegging gedaan om medio 2020 de raad te informeren over de uitkomst van de evaluatie van de pilot en het vervolg van de pilot en de betrokkenheid van Spaarnelanden bij het vervolg. Door de bijzondere omstandigheden van 2020 kon deze toezegging niet waargemaakt worden en is deze opgeschoven naar eind 2020. Door de effecten van COVID19 werd deze datum niet gehaald. De huidige aandeelhouder heeft in een vragenuur van de raad kenbaar gemaakt dat eind januari 2021 hij de raad zal informeren

over de uitkomst van de evaluatie van de pilot en het vervolg van de pilot en de betrokkenheid van Spaarnelanden bij het vervolg. Eind januari was de opinienota 'Afweging mate van betrokkenheid iZoof CarSharing' gereed. Aangezien de Artikel 38 vragen en de reactie van het college niet los verzonden konden worden, is besloten om de stukken samen in het college van 16 februari te agenderen. De opinienota wordt ter bespreking gestuurd naar de eerstvolgende vergadering van de commissie bestuur.

25. *Uit diverse uitingen en presentaties, waaronder die gegeven door de directeur van Spaarnelanden tijdens de info-avond voor Gemeenteraadsleden op 26/06/2018, blijkt dat Spaarnelanden keer op keer benadrukt dat iZoof er voor "iedereen" is. Toch werden stadsgenoten die geheel voldeden aan de lidmaatschapscriteria van iZoof, zonder opgaaft van redenen geweigerd. Aangezien de bezettingsgraad van de auto's niet het probleem kan zijn is het waarschijnlijk niet geheel toevallig dat het hier stadsgenoten betrof die in het debat m.b.t. iZoof kritische vragen aan de directeur van Spaarnelanden hadden gesteld. Vindt het College dat burgers die zich, al dan niet kritisch uitlaten over een overheidsdienst, de toegang tot deze diensten, zonder opgaaft van redenen, kan worden geweigerd?*

Antwoord:

Iedere inwoner die voldoet aan de toelatingscriteria en zich committeert aan de afspraken kan deelnemen. iZoof CarSharing is geen overheidsdienst. Het is een bewonersinitiatief waarin bewoners met elkaar zorgdragen voor goed gebruik en onderhoud van de deelauto's. De bewoner in kwestie heeft ondermijnd gedrag vertoond i.r.t. de inspanningen van zijn buurtgenoten in het pilotinitiatief. Er is om die reden door het initiatief besloten om voorlopig hem/haar de toegang tot de pilot te onttrekken, deze reden is kenbaar gemaakt aan de inwoner.

Antwoord:

Zie antwoord bij vraag 25

26. *Hoeveel personenauto's stonden er in 2017, geregistreerd in Ramplaankwartier (postcode 2015) en Planetenwijk (postcode 2014) conform RDW/CBS registraties?*

Antwoord:

Respectievelijk: 2378 en 2985. (zie: tabel antwoord vraag 29).

27. *Hoeveel personenauto's stonden er in 2020 geregistreerd Ramplaankwartier (postcode 2015) en Planetenwijk (postcode 2014) conform RDW/CBS registraties?*

Antwoord:

Respectievelijk: 2399 en 3221. (zie: tabel antwoord vraag 29).



28. Is het personenautobezit in deze wijken (postcode 2015 en 2024) in deze wijken in de periode 2017-2020 toe- of afgenomen?

Antwoord:

Beperkt toegenomen (zie onderstaande tabel), de gemiddelde landelijk toename van autobezit is 1,4%. Relevant is of het autobezit per huishouden trendmatig is toe-of afgenomen in vergelijking met vergelijkbare wijken (daarbij hangt een toe-of-afname af van een natuurlijk vervangingsmoment, waardoor een langere meetperiode aan dient te worden gehouden).

| Regio's | Perioden | Wegvoertuigen per 1 januari Totaal | | Wegvoertuigen per 1 januari Personenauto | |
|---------|----------|--------------------------------------|------|--|-------|
| | | aantal | | aantal | |
| Haarlem | 2015 | 84387 | | 59060 | - |
| Haarlem | 2016 | 85145 | | 59805 | 1,3% |
| Haarlem | 2017 | 85666 | | 60085 | 0,5% |
| Haarlem | 2018 | 86465 | | 60652 | 0,9% |
| Haarlem | 2019 | 87932 | | 61949 | 2,1% |
| Haarlem | 2020 | 88347 | | 62467 | 0,8% |
| | 2014 | 2015 | 4097 | 2967 | |
| | 2014 | 2016 | 4079 | 2966 | 0,0% |
| | 2014 | 2017 | 4126 | 2985 | 0,6% |
| | 2014 | 2018 | 4394 | 3218 | 7,8% |
| | 2014 | 2019 | 4388 | 3227 | 0,3% |
| | 2014 | 2020 | 4379 | 3221 | -0,2% |
| | 2015 | 2015 | 3062 | 2316 | |
| | 2015 | 2016 | 3106 | 2334 | 0,8% |
| | 2015 | 2017 | 3146 | 2378 | 1,9% |
| | 2015 | 2018 | 3265 | 2383 | 0,2% |
| | 2015 | 2019 | 3343 | 2397 | 0,6% |
| | 2015 | 2020 | 3306 | 2399 | 0,1% |

Bron: RDW, CBS

29. Klopt het dat de auteurs aangegeven dat conclusies van het onderzoek tot stand zijn gekomen zonder deze te vergelijken met een controlegroep of longitudinale opzet?

Antwoord:

Dit is correct.

30. Geven de auteurs op bladzijde 12 aan de gekozen onderzoeksmethode minder geschikt is gebleken?

Antwoord:

De auteurs geven aan dat t.a.v. het onderzoek "enige voorzichtigheid is geboden, (...) [het onderzoek] geen zekerheid biedt over de causaliteit [en hierom] een andere proefopzet (met controlegroep of met een longitudinale opzet) geschikter [was] geweest. Wel zijn alle gevonden verschillen wat betreft autobezit en -gebruik tussen vroeger en nu statistisch significant. Dat

geeft op zijn minst een zeer sterke aanwijzing dat de verschillen aan het autodelen zijn toe te rekenen”.

31. *Klopt het dat de auteurs op bladzijde 12 daarom schrijven dat er “enige voorzichtigheid is geboden” m.b.t. de conclusies die uit het onderzoek gehaald zouden kunnen worden?*

Antwoord:

Zie: antwoord vraag 31.

32. *Klopt het dat de auteurs aangeven dat de conclusies van het rapport gebaseerd zijn op een beperkt aantal respondenten en dit geen zekerheid biedt over de causaliteit van autodelen?*

Antwoord:

Zie: antwoord vraag 31.

33. *Klopt het dat de auteurs op blz 12 van de notitie aangegeven dat men denkt dat denkt respondenten sociaal wenselijke antwoorden hebben gegeven op de vragen over hun rijgedrag?*

Antwoord:

De auteurs geven aan dat de respondenten mogelijk sociaal- wenselijke antwoorden hebben gegeven over hun huidige rijgedrag. Dat laatste zou betekenen dat de effecten van autodelen in dit onderzoek zijn overschat.

34. *Klopt het dat de auteurs van het onderzoek op blz. 12 aangegeven dat conclusies over de effecten van autodelen mogelijk zijn overschat als gevolg van bovenstaande voetnoten?*

Antwoord:

De auteurs geven aan dat de respondenten mogelijk sociaal- wenselijke antwoorden hebben gegeven over hun huidige rijgedrag. Dat laatste zou betekenen dat de effecten van autodelen in dit onderzoek zijn overschat. Gelijktijdig geven de auteurs in de discussie ook aan dat ze een aantal effecten niet hebben meegenomen. De laatste zin luidt “In dat opzicht zou dit onderzoek nog kunnen worden aangevuld en zijn de hier gepresenteerde cijfers eerder een onder- dan een overschatting van de effecten”.



35. Klopt het dat de hele onderbouwing van het autodeelbeleid van de Gemeente Haarlem op de aannames uit het onderzoek van het PBL is gebaseerd? Informatienota startnotitie beleid autodelen (2019/816872).

Antwoord:

Voor het opstellen van het beleid wordt gebruik gemaakt van verschillende ervaringen (bijv. uit andere gemeenten), onderzoeken en proefnemingen. De resultaten van het PBL-onderzoek worden geciteerd in de startnotitie. Uit verschillende onderzoeken en evaluaties van de rijksoverheid blijkt dat een stimulerend autodeelbeleid door de overheid meestal kosteneffectief is (bijv. criteria: € per ton CO2 bespaart).

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris,

de burgemeester,

mr. C.M. Lenstra

drs. J. Wienen

