

Raadsvoorstel

Onderwerp:	Zienswijzen concept samenwerkingsakkoord 2023-2026 Metropoolregio Eindhoven
Vergaderdatum:	31 januari 2023
Documentnr. Corsa.:	RA22.096
Case nr. Corsa:	Z22002929
Portefeuillehouder:	de heer F.P.M. Rombouts wethouder

Voorstel

Voor het concept samenwerkingsakkoord 2023-2026 Metropoolregio Eindhoven de zienswijzen in te dienen zoals opgenomen in de conceptbrief

Inleiding

In de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Eindhoven (MRE) is opgenomen:

“Het algemeen bestuur stelt na aanvang van een nieuwe bestuursperiode een regionale agenda vast voor een periode van vier jaren, waarin wordt vastgelegd:

- *het gezamenlijke toekomstbeeld van de regio;*
- *de thema's waarop wordt samengewerkt alsmede de van het toekomstbeeld afgeleide strategie op de thema's;*
- *de regionale opgaven die op de thema's in gezamenlijkheid worden opgepakt en door de gemeenten worden uitgevoerd.”*

Het samenwerkingsakkoord 2023-2026 vervult de rol van deze regionale agenda. De afgelopen periode zijn de voorbereidingen gestart voor een nieuw samenwerkingsakkoord 2023-2026.

In voorbereiding op de totstandkoming van het samenwerkingsakkoord is op 23 februari 2022 door het algemeen bestuur Metropoolregio Eindhoven het ambitiedocument vastgesteld en aangeboden aan de nieuwe raden. Het ambitiedocument is verder uitgewerkt met als resultaat de bouwstenennotitie 'regionale samenwerking Metropoolregio Eindhoven'. Via een opinienota heeft de commissie inwoners op 20 september 2022 de bouwstenennotitie besproken. De bouwstenennotitie is de basis voor het conceptsamewerkingsakkoord.

Op 23 november 2022 is het conceptsamewerkingsakkoord 2023-2026 Metropoolregio Eindhoven ontvangen. De raad wordt gevraagd om vóór 2 februari 2023 een zienswijze in te dienen.

Argumenten

1.1 Afstemming zienswijze binnen de Kempen

De Kempengemeenten zoeken afstemming over de inhoudelijke onderwerpen van de Metropoolregio Eindhoven (hierna: MRE). De voorbereiding van de zienswijze is binnen de Kempengemeenten ambtelijk voorbereid. Elke afzonderlijke gemeente heeft de mogelijkheid om een eigen of aangepaste zienswijze in te brengen.

1.2 Inhoud conceptsamewerkingsakkoord

Met dit conceptsamewerkingsakkoord geven we samen invulling aan de belangrijkste vragen voor de toekomst van de regio.

- Hoe gaat de unieke samenwerking in onze regio verder?
- Zowel tussen de 21 gemeenten als tussen Rijk, provincie, bedrijfsleven en kennisinstellingen?
- Hoe kunnen we de welvaart, het succes van Brainport, verbreden naar het welzijn van alle inwoners, ook wanneer het economisch succes zo snel blijft gaan?
- En hoe kunnen wij vanuit onze unieke positie, in een internationale context, bijdragen aan het versterken van de strategische positie van Nederland en Europa?

Kortom, hoe kunnen we de ontwikkelingen die op onze regio afkomen “in goede banen” leiden, zodat ook volgende generaties hetzelfde niveau van welzijn mogen ervaren?

1.3 Gezamenlijk proces vanuit de inhoud op strategische opgaven

Om tot dit akkoord te komen is een zorgvuldig proces doorlopen, waarbij op alle niveaus betrokkenheid is georganiseerd van ambtenaren, collegeleden en raadsleden tot samenwerkingspartners zoals provincie Noord-Brabant, Brainport en de waterschappen. Dit proces



heeft geleid tot een nieuwe inhoudelijke agenda. Deze leggen we gezamenlijk vast in een Samenwerkingsakkoord. Daarbij richten we de regionale samenwerking op de strategische hoofdpogaven in het regionaal belang. Brede welvaart is het perspectief waarmee we naar deze opgaven kijken.

1.4 De inhoudelijke hoofdpogaven in het Samenwerkingsakkoord

Zuidoost-Brabant groeit snel. De regio maakt een schaa sprong door, die in goede banen moet worden geleid. Tegelijkertijd is het belangrijk om een nieuwe balans in het landelijk gebied te vinden en de kwaliteit daarvan te verbeteren. Dit resulteert in vijf strategische hoofdpogaven waar we in onze regionale samenwerking de focus op leggen.

Dit zijn:

- schaa sprong wonen en ruimte;
- toekomstbestendig mobiliteitssysteem;
- toekomstbestendig energiesysteem;
- vitaal economisch systeem;
- vitaal landelijk gebied.

Deze vijf hoofdpogaven dragen in samenhang bij aan de brede welvaart van de complete regio en haar inwoners. Brede welvaart is het perspectief bij het zoeken naar oplossingen voor de opgaven in de regio. Urgentie regionale opgaven Met deze vijf hoofdpogaven geven we niet alleen invulling aan de regionale ontwikkeling en de wijze waarop rijk en provincie in toenemende mate de regio aanspreekt. Deze zijn ook in lijn met de reacties van een grote meerderheid van de 21 gemeenten in het proces wat is doorlopen (ambitiedocument, bouwstenennotitie, conferenties). De strategische opgave “schaa sprong wonen en ruimte” is daarbij als een van de meest urgente regionale opgaven benoemd en daarom ook toegevoegd aan het conceptsamenwerkingsakkoord.

1.5 Vitaal landelijk gebied en economie

Voor vitaal landelijk gebied geldt dat het samenwerkingsakkoord voldoende flexibiliteit moet bieden. De uitwerking van het Nationaal Programma Landelijk Gebied, waarin de opgaven voor stikstof, water, bodem en klimaat gebundeld zijn, staat nog in de steigers. De rolverdeling tussen Rijk, provincie, MRE en gemeente is ook nog onduidelijk. Ons inziens biedt het conceptsamenwerkingsakkoord voldoende ruimte voor flexibiliteit in de aanpak van deze grote opgaven voor de komende jaren.

1.6 Inhoud zienswijzen

1.6.1 Zienswijze algemeen

In het conceptsamenwerkingsakkoord worden op verschillende plekken de ambitie, twee ontwikkellijnen en vijf strategische hoofdpogaven benoemd. De samenhang hiertussen zou duidelijker worden gemaakt door deze schematisch weer te geven in een overzicht.

1.6.2 Zienswijze toekomstbestendig energiesysteem en toekomstbestendig mobiliteitssysteem

Voor de thema's “toekomstbestendig energiesysteem” en “toekomstbestendig mobiliteitssysteem” van het concept samenwerkingsakkoord 2023-2026 van de MRE stellen we voor de volgende inhoudelijke zienswijzen uit te brengen.

Toekomstbestendig energiesysteem

- We zien graag dat er nuance wordt aangebracht in de term ‘groei’: bijvoorbeeld slimmer groeien. Een voorbeeld is de toename in elektriciteitsverbruik én duurzame opwek. Er is nu sprake van netcongestie. Alleen ‘groeien’ (het elektriciteitsnetwerk uitbreiden/vergroten) is geen voldoende oplossing; we moeten het net uitbreiden, maar ook slimmer omgaan met elektriciteit en energie, vraag en aanbod op elkaar afstemmen, energie opslaan, etc.
- De netcongestie missen we in het samenwerkingsakkoord. Netcongestie kan alle (economische) groei tegenhouden. Juist hier zit een grote meerwaarde voor de regionale samenwerking. Netcongestie is nu al de reden dat bedrijven, omdat ze geen aansluiting krijgen, niet kunnen/willen vestigen, uitbreiden en/of verduurzamen. Ook grootschalige duurzame opwek van elektriciteit (RES bod) kan niet gerealiseerd worden door netcongestie. Dit wordt een steeds groter probleem, zowel dus voor de economische groei als voor de energietransitie. Dit zien we graag opgenomen in het samenwerkingsakkoord, zowel als afzonderlijk onderwerp als in de context met andere



onderwerpen. Zo zouden we de zin *“Anderzijds zetten we volop in op energiebesparing, de realisatie van zonnenvelden en windparken en een slimme inzet en verdeling van warmtebronnen in onze regio.”* op pagina 15 graag aan willen passen naar: *“Anderzijds zetten we volop in op energiebesparing, uitbreiding van het net, de realisatie van zonnenvelden en windparken en een slimme inzet en verdeling van warmtebronnen in onze regio.”*

- Aan paragraaf 4.3 Toekomstbestendig energiesysteem, Wat gaan we doen, Toekomstig energiesysteem (pagina 21), willen we graag toegevoegd hebben: *“Het inzetten op uitbreiden en slimmer gebruik maken van het elektriciteitsnetwerk om de toekomstige vraag en aanbod te kunnen faciliteren.”*
- Aan paragraaf 4.4 Economie: een veerkrachtig economisch systeem (pagina 21), Wat willen we samen bereiken, willen we graag dat toegevoegd wordt: *“Verduurzaming en uitbreiding van bedrijventerreinen mogelijk maken door onderlinge afstemming van energiesystemen.”*

Toekomstbestendig mobiliteitssysteem

In de basis kan de gemeente Reusel-De Mierden instemmen met de teksten van het samenwerkingsakkoord rondom het thema toekomstbestendig mobiliteitssysteem. Het bevat alle onderwerpen die voor ons belangrijk zijn voor mobiliteit binnen de beoogde schaa sprong. Wel zien we nog enkele aandachtspunten:

- Ten aanzien van paragraaf 3.2 Twee complementaire lijnen (pagina 12), zien we een toegevoegde waarde in de volgende aanvulling: *“In Zuidoost Brabant wordt van oudsher ook veel gewerkt in landelijk gebied en zijn veel toeleveranciers gevestigd in de randen van de regio, o.a. in de maakindustrie. De verbindingen tussen de randen van de regio met stedelijk gebied moeten daarom goed zijn. Daarnaast zijn verbindingen met aangrenzende regio's ook van groot belang. Goede verbindingen maken ook het meer spreiden van de woningbouwopgaven mogelijk.”*
- Op pagina 13 staan de opgaven mobiliteit niet correct beschreven. De juiste tekst kan worden overgenomen uit RMP/RMA 2022, die als volgt luidt:
De vier strategielijnen van het RMA 2020 zijn de programma's waar we de projecten onder verdelen:
 - *Een robuust en betrouwbaar mobiliteitssysteem bouwen om de mobiliteit van nu en in de toekomst te organiseren. We verbinden netwerken en bouwen het mobiliteitssysteem van de toekomst. Hiermee kan iedereen zich van a naar b verplaatsen.*
 - *Het stap voor stap realiseren van een slim en vernieuwend mobiliteitssysteem. We gebruiken de bestaande infrastructuur op een slimme manier. Dat doen we door gebruik te maken van data. We investeren in pilots, nieuwe mobiliteitsideeën en blijvende gedragsverandering.*
 - *Het duurzaam maken van mobiliteit. We zorgen voor een schoon en stil mobiliteitssysteem waarmee je op een gezonde manier reist. We stimuleren het gebruik van 'schone' vervoersmiddelen en duurzame energie. In de leefomgeving is er geen overlast van het verkeer.*
 - *Het zo veilig mogelijk maken van mobiliteit voor de verkeersdeelnemers én de inwoners en bezoekers van de regio. In de Metropoolregio streven gemeenten en provincie naar 0 verkeersdoden.*
- In de tekst wordt op verschillende plekken gesproken over “ketenmobiliteit”. De juiste term hierin is echter “mobiliteitstransitie”. Een aanpassing hierin is gewenst om eenduidigheid te creëren, ook ten opzichte van andere documenten rondom mobiliteit.
- In de bijlage “Samenwerkingsverbanden Zuidoost-Brabant” wordt een beschrijving gegeven van SmartwayZ. Deze beschrijving zien we graag aangevuld met de volgende tekst:
“Onderdeel van SmartwayZ zijn de uitvoeringsorganisaties voor regiobrede smart mobility projecten Brainport Bereikbaar en het uitvoeringsteam van Korte termijn pakket Randweg A2/N2. Een nieuw regionaal programmabureau Mobiliteit Zuidoost Brabant bewaakt de samenhang en verzorgt de samenwerking op de mobiliteitsopgaven, waaronder de MIRT projecten.”

1.6.3. Zienswijzen ambitie en strategie

Op het voorliggende concept samenwerkingsakkoord 2023-2026 van de MRE stellen wij voor een zienswijze uit te brengen op de ambitie en strategie op zes essentiële onderdelen.

1. De economische ambities passend te houden bij de schaal van de regio Zuidoost-Brabant.



“De regio Zuidoost-Brabant groeit door naar de 1e economie van Nederland.”

In het samenwerkingsakkoord wordt deze groei als een feit gepresenteerd en als uitgangspunt genomen voor de inhoudelijke opgaven. De ambitie voor voldoende werkgelegenheid, nu en in de toekomst, voor de inwoners voor welvaart en welzijn in de toekomst is uitstekend. De huidige groei van hightech bedrijven lijkt mede door geopolitieke redenen een ontwikkeling waar we nauwelijks invloed op hebben. Het is wel de vraag hoe, waar en tot hoever we deze groei als regio willen faciliteren. De discussie daarover is nog nauwelijks regionaal gevoerd. Deze regio heeft niet de schaal van de andere mainports in Nederland en kan dit groeitempo niet aan met behoud van de eigen unieke kwaliteit. De schaalsprong op een goede manier laten plaatsvinden is een hele opgave. Daarvoor is een regionaal gedragen strategie voor de groei én ambitie essentieel: wat faciliteren we wel en wat willen we niet. Behoud van brede welvaart betekent ook dat er grenzen zitten aan (het faciliteren van) economische groei.

2. Het streven naar brede welvaart is uitgesproken, maar moet nog verder geborgd worden om de sociale samenhang en onze identiteit te versterken.

“Het is niet alleen van belang dat ze zien dat ook zij mee kunnen profiteren in welzijn en welvaart, maar dat dit ook letterlijk wordt gevoeld en ervaren. Het succes hiervan is in sterke mate afhankelijk van het draagvlak bij de inwoners van onze regio, de draagkracht van onze voorzieningen en de kwaliteit van de leefomgeving. Met brede welvaart als kompas voor het behoud van de sociale balans.”

Het welzijn en de welvaart van onze inwoners en een sociale balans is waar wij voor staan. Dit zou dan ook het kompas moeten zijn voor alle keuzes en besluiten voor de regio. Ook als dat een nadelig effect heeft op een van de andere ‘harde’ thema’s, zou brede welvaart de doorslag moeten geven bij besluitvorming. Het is de vraag of we dit waar kunnen maken in de praktijk. Het samenwerkingsakkoord doet hier nog geen uitspraken over, waar bij de vijf inhoudelijke opgaven wel concretere doelen worden geformuleerd. Hoe gaan we het perspectief van brede welvaart echt borgen? Of gaat brede welvaart toch (weer) ten koste van de harde thema’s? Om de juiste keuzes aan de harde kant te maken dient er een duidelijke meetlat/kompas te zijn, waar langs de diverse opties gehouden worden.

3. Streven naar meer economische diversiteit.

“Het unieke innovatieve economische profiel van deze regio is onze kracht en heeft ons erg veel gebracht. Het innovatie-ecosysteem van Brainport is een kraamkamer van nieuwe technologieën en bedrijvigheid voor de maatschappelijke opgaven van de toekomst.”

De regio huisvest veel hightech bedrijven met in de Kempen de hoogwaardige maakindustrie als belangrijke toeleverancier. De huidige schaalsprong is het gevolg van de groei van enkele van deze bedrijven. Het is de vraag of we onze economie daarmee niet te veel van een beperkt aantal bedrijven afhankelijk maken. Dit maakt de economie en daarmee banen en welvaart in de toekomst ook kwetsbaar. Het stimuleringsfonds is destijds opgericht om economische diversiteit te stimuleren, zodat de regio minder afhankelijk is van werkgelegenheid bij enkele grote bedrijven zoals in de jaren negentig. Onze zorg is dat deze schaalsprong de eenzijdige economie lijkt te faciliteren, terwijl we juist de diversiteit willen stimuleren. Economie beperkt zich in dit samenwerkingsakkoord vooral tot bedrijventerreinen, waar de regio ook een sterk midden- en kleinbedrijf, detailhandel, toerisme en agrarische sector kent. Het stimuleringsfonds zou bijvoorbeeld ook deze sectoren in onze regio kunnen versterken en daarmee de economie verbreden.

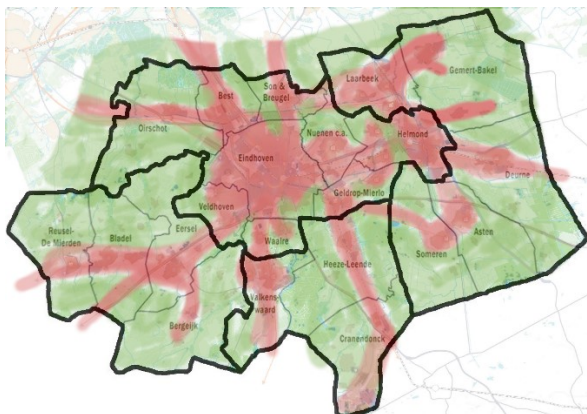
4. De complementaire ontwikkelijnen ‘duurzame schaalsprong Brainport’ en ‘nieuwe balans in het landelijke gebied’ spelen in de hele regio en in elke deelregio.

“De opgaven zijn een optelsom van de autonome economische ontwikkelingen in de regio én onze ambitie. Dat betekent dat we deze schaalsprong in goede banen zullen moeten leiden in het belang van de gehele regio (en daarbuiten). Tegelijkertijd is het belangrijk om een nieuwe balans in het landelijk gebied te vinden en de kwaliteit daarvan te verbeteren.”

Deze zin suggereert een tegenstelling tussen het stedelijk gebied en de overige subregio's. De schaalsprong ten aanzien van verstedelijking en bereikbaarheid speelt echter niet alleen in de ‘steden’ en de direct omliggende gemeenten in het SGE. Deze schaalsprong speelt in alle dorpen en kernen in de regio. Dit is dagelijks te zien op de weg en op de woningmarkt. De transitie landelijk gebied speelt in het buitengebied. Daarmee spelen deze herkenbare opgaven in alle deelregio's. De schaalsprong vindt dus zeker niet alleen in de deelregio SGE plaats. Ook in de Kempen speelt de schaalsprong Brainport in alle kernen, naast de opgave in het buitengebied. De schaalsprong en nieuwe balans landelijk gebied zijn geen op zichzelf staande thema's, maar duidelijk met elkaar verweven. Zij dienen



dan ook integraal bekeken te worden. Om duidelijk te maken hoe deze opgaven geografisch verdeeld zijn, raden wij aan dit te verduidelijken met een kaart. De huidige verstedelijkingskaarten laten dit beeld al duidelijk zien.



5. De samenwerking en afspraken nog beter borgen.

“Deze twee lijnen zijn consistent met de afspraken tussen regio, provincie Noord-Brabant en waterschappen zoals vastgelegd in de Omgevingsagenda Zuidoost-Brabant.”

Ondanks deze consistentie, zien wij dat ontwikkelingen en afspraken op dit moment nog te veel door elkaar lopen. De visie van de Kempen is vastgelegd in Ontwikkelstrategie De Kempen, die nog niet regionaal is vastgesteld. De woondeal die in voorbereiding is met het Rijk komt niet overeen met de cijfers in de Ontwikkelstrategie en al helemaal niet met de cijfers in dit Samenwerkingsakkoord. Ook de nog te maken afspraken over bedrijventerreinen lopen in proces en behoeft niet synchroon. Dit vraagt om een nog betere afstemming binnen de regio en met andere overheden. Een mogelijkheid is om alle ruimtelijke ontwikkelingen bij het thema Schaa sprong wonen en ruimte samen te laten komen als een overkoepelend thema, voordat dit tot afspraken leidt op de Omgevingsdag met provincie en waterschappen en de vervolgens met het Rijk te maken afspraken.

6. Aandacht voor de belangrijke randvoorwaarden congestie elektriciteitsnet en stikstof.

Landelijk, maar zeker ook in de regio Zuidoost-Brabant zijn er twee zeer belangrijke knelpunten die ontwikkeling stil kunnen leggen. Dat is de congestie op het elektriciteitsnet en de stikstofproblematiek. Daarnaast spelen er andere vraagstukken als het tekort aan materiaal en capaciteit. Maar de problemen op het elektriciteitsnet en stikstof zijn groter en kunnen de groei zelfs volledig stilleggen. In de Kempen is er nog nauwelijks ruimte voor nieuwe bedrijven of uitbreiding van bedrijven op het elektriciteitsnet. En investeringen in natuur en beperking van stikstofuitstoot dreigen onvoldoende ruimte te bieden voor nieuwe ontwikkelingen omdat deze niet leiden tot een daling tot onder de kritische depositiewaarden op Natura 2000 gebieden. Deze acute problemen moet zo snel mogelijk worden aangepakt om welke ambitie dan ook uit te kunnen voeren. De regio lijkt ook hiervoor het goede schaalniveau. Toch worden deze belangrijke risico's niet genoemd in dit samenwerkingsakkoord

Kanttekeningen

1.1. Zienswijzen andere gemeenten

De kans bestaat dat één of meerdere gemeenten binnen de MRE zich niet kunnen vinden in het voorgestelde samenwerkingsakkoord 2023-2026. Een (negatieve) zienswijze heeft voornamelijk effect als deze door een meerderheid van de 21 gemeenten wordt gesteund. Een zienswijze kan leiden tot een gewijzigd besluit van het AB van de MRE. Het AB van de MRE zal alle (concept) reacties/zienswijzen van de raden betrekken bij de vaststelling van het samenwerkingsakkoord.

1.2. Toekomstbestendig mobiliteitssysteem

“Pagina 25+26: Als Kempengemeenten willen we meer inzetten op het aantrekken van de juiste mensen. Daarom aangestipt voor wat betreft organisatie:



- *In de gemeenten en in de regionale uitvoeringsorganisaties is meer en kwalitatief goed personeel nodig. Vooral in de kleine gemeenten past de huidige formatie niet bij de opgaven die op ons afkomen.*
- *Graag opnemen als extra taak voor het MRE (dus niet als taak voor de gemeenten): Regionale uitvoeringsorganisaties voor opgaven in het leven roepen, zoals Brainport bereikbaar en Uitvoeringsteam Korte termijn pakket Randweg A2/N2, voor regio brede projecten en samenhangende werkzaamheden (o.a. onderzoeken en aanbestedingen) die effectiever samen kunnen worden opgepakt.”*

In het kader van het samenwerkingsakkoord wordt de zienswijze gebruikt om aan te geven of we als deelnemende gemeente al dan niet eens zijn met de strategische keuzes die de MRE maakt. Het gedeelte ten aanzien van personeel past niet als zienswijze, omdat de MRE geen bevoegdheden of verantwoordelijkheden heeft rondom het personeelsbeleid van (kleine) gemeenten en uitvoeringsorganisaties.

Ook het opnemen van een extra taak voor de MRE, namelijk regionale uitvoeringsorganisaties voor opgaven in het leven roepen, past niet in een zienswijze in dit kader. Het besluit om uitvoeringsorganisatie in het leven te roepen zou moeten voortvloeien uit strategische keuzes die gemaakt worden en wordt daarmee een tactisch vraagstuk. Daarnaast is de MRE een procesorganisatie, waardoor betwijfeld kan worden of de MRE beheerder van uitvoeringsorganisaties zou moeten zijn. Tenslotte is reeds een voorstel in het portefeuillehoudersoverleg Mobiliteit gebracht om de programmatische aanpak voor opgaven rondom mobiliteit te verbeteren. Hiertoe is nog geen formeel besluit door het DB of AB genomen, maar er wordt daarmee wel reeds gewerkt aan het integreren en effectiever oppakken van samenhangende werkzaamheden.

Financiën

De uit het samenwerkingsakkoord volgende jaarlijkse werkprogramma's kunnen echter wel leiden tot financiële consequenties. Deze eventuele financiële gevolgen worden bij deze vervolgdocumenten benoemd.

Vervolg

Uw zienswijze wordt doorgegeven aan het dagelijks bestuur van de Metropoolregio Eindhoven. Op 13 februari 2023 zullen de ontvangen zienswijzen in het dagelijks bestuur worden besproken. Op basis daarvan zal het al dan niet aangepast conceptsamenwerkingsakkoord voor vaststelling worden aangeboden aan het algemeen bestuur van 1 maart 2023.

Bijlagen

1. Concept samenwerkingsakkoord 2023-2026 (22.20908)
2. Aanbiedingsbrief concept samenwerkingsakkoord 2023-2026 (22.20909)
3. Conceptbrief dagelijks bestuur zienswijzen concept samenwerkingsakkoord 2023-2026 (22.22500)

het college van burgemeester en wethouders,

dhr. J.P.P.S. Ruyters
secretaris

mw. A.J.M.H. van de Ven
burgemeester



Raadsbesluit

Vergaderdatum:	31 januari 2023
Onderwerp:	zienswijzen samenwerkingsakkoord 2023-2026 Metropoolregio Eindhoven
Documentnr. Corsa.:	RA22.096
Case nr. Corsa	Z22002919

De raad van de gemeente Reusel-De Mierden;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 20 december 2022

Besluit

Voor het concept samenwerkingsakkoord 2023-2026 Metropoolregio Eindhoven de zienswijzen in te dienen zoals opgenomen in de conceptbrief

De raad voornoemd,

de griffier,

mw. J.M. van Dongen-Hermans

de voorzitter,

mw. A.J.M.H. van de Ven

