

Agendapunt commissie: maatregelen verkeersveiligheid Geenhovensedreef

steller	Telefoonnummer	email
Michiel van Rooij		Michiel.van.rooij@valkenswaard.nl
Agendapunt	Kenmerk	Datum raadsvergadering
		19 september 2024
Portefeuillehouder		
B. Bots		
Onderwerp		
Maatregelen verkeersveiligheid Geenhovensedreef		

Aan de raad,

1. Voorstel:

1. In te stemmen met het plaatsen van een VRI op de kruising Geenhovensedreef-Pastoor Heerkensdreef;
2. Een krediet beschikbaar te stellen van € 300.000 in 2025. Dit heeft een structureel negatief effect op de financiële bandbreedte van € 24.500 vanaf het jaar 2026 (gedurende de afschrijvingstermijn van 15 jaar);
3. Een eenmalig exploitatiebudget van € 20.000 beschikbaar te stellen in 2025 voor het uitvoeren van een mensgerichte campagne.

2. Inleiding:

In januari 2024 vond een ernstig ongeval plaats op de kruising Geenhovensedreef – Haagstraat-Koningsvaren met een overstekende fietser. Naar aanleiding van dit ongeval hebben de sportverenigingen HOD en SV Valkenswaard bij de gemeente aan de bel getrokken en gevraagd om overleg over de verkeersveiligheid. Op uitnodiging van de vereniging is de portefeuillehouder op gesprek gegaan in het paviljoen van hockeyvereniging HOD, waarvan het slachtoffer lid is. Daarna is er vanuit de omgeving een petitie opgesteld en aan de portefeuillehouder overhandigd voorafgaand aan de raadsvergadering van 8 februari 2024. Vervolgens heeft de gemeenteraad diezelfde avond een motie aangenomen met als doel de verkeersveiligheid te bevorderen in overleg met ter bevordering van de verkeersveiligheid de verkeersveiligheid te bevorderen in overleg met betrokkenen (sportverenigingen, omwonenden, scholen). Het college heeft de motie overgenomen en heeft een tweetal bijeenkomsten georganiseerd, waarvoor de volgende stakeholders werden uitgenodigd, te weten:

- De sportverenigingen HOD en SV Valkenswaard namens de sportverenigingen op sportpark Den Dries
- De onderwijsinstellingen gelegen aan de Haagstraat (Windroos / Dorenhagen)
- De initiatiefnemer van de petitie
- Veilig Verkeer Nederland
- Fietzersbond

Samen met de stakeholders is tijdens deze gesprekken geïnventariseerd waar de knelpunten liggen op het gebied van verkeersveiligheid en welke maatregelen kunnen bijdragen aan een verbetering van die verkeersveiligheid.

Vooruitlopend op de gesprekken met de stakeholders heeft de gemeente al enkele maatregelen getroffen om zo snel als mogelijk de verkeersveiligheid te verbeteren, met name voor de overstekende fietsers en voetgangers. Dat betrof de volgende maatregelen:

1. Snelheidssignalering om gemotoriseerd verkeer af te remmen
2. Verbetering van de verlichting op de kruising Geenhovensedreef-Haagstraat-Koningsvaren.

Daarnaast zijn we gestart met snelheidsmetingen om beter inzicht te krijgen op snelheid van gemotoriseerd verkeer op de betreffende wegvakken ten opzichte van de situatie voorafgaand aan de onderhoudswerkzaamheden.

Behalve de betreffende maatregelen hebben we aan de stakeholders toegelicht dat de eerder toegepaste infrastructurele werkzaamheden aan de Geenhovensedreef onderhoudswerkzaamheden betroffen en geen complete herinrichting. Toch is ook voorafgaand aan deze onderhoudswerkzaamheden een participatietraject doorlopen met stakeholders (VVN, wijkcommissie Geenhoven en 't Gegraaf, scholen Haagstraat, vertegenwoordiger clubs Den Dries en fietsersbond). Binnen de kaders van die onderhoudswerkzaamheden zijn de volgende aanpassingen doorgevoerd, zoals ook besproken met de stakeholders, eveneens met de bedoeling om de snelheid van het gemotoriseerd verkeer af te remmen. Dit betrof de volgende aanpassingen:

1. Het verleggen van de zuidelijke rijstrook van de Geenhovensedreef t.h.v. de Haagstraat & Past. Heerkensdreef om een veiligere oversteek te creëren voor voetgangers en fietsers.
2. Het verbreden van het middeneiland op de kruising Geenhovensedreef – Pastoor Heerkens om de oversteek van de Geenhovensedreef voor fietsers en voetgangers veiliger te maken.
3. Een aanpassing van de VRI nabij de Eindhovenseweg om veilig te kunnen oversteken richting het fietspad Oude Spoorbaan zodat de onveilige oversteek bij de Nachtegaallaan minder wordt gebruikt.
4. De kruisingen met de Haagstraat en Past. Heerkensdreef zijn verhoogd aangelegd met (busvriendelijke) drempels behorende bij deze categorie weg (gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur).
5. Ter hoogte van de Kempische baan zijn tussensteunpunten gemaakt om veiliger over te kunnen steken.
6. De rijbaan tussen de Haagstraat en Dr. Dagevosstraat is ca. 1 meter versmald om de snelheid te verlagen.

Het ongeval in januari van dit jaar heeft echter zowel bij stakeholders als bewoners en bezoekers van het sportpark een gevoel van urgentie opgeroepen om extra maatregelen te treffen.

In de gesprekken met de stakeholders na het ongeval is stilgestaan bij mogelijke (extra) maatregelen op het gebied van:

- a. De fysieke inrichting van de kruisingen
- b. Het gedrag van weggebruikers
- c. Handhavingsmogelijkheden

Doel van de gesprekken was om te komen tot een pakket van infrastructurele en mensgerichte maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid voor met name fietsers en voetgangers. Door de stakeholders werd een sterke voorkeur uitgesproken voor het realiseren van een VRI op de kruising met de Pastoor Heerkensdreef. Sterker, deze fysieke maatregel werd noodzakelijk geacht voor een wezenlijke verbetering van de verkeersveiligheid. Geconstateerd werd dat ook gedrags-beïnvloedende maatregelen een bijdrage leveren aan dit doel. Hierbij wordt gedacht aan een fietsverlichtingsactie en een snelheidscampagne, waarbij een relatie met sport wordt gelegd. Daarnaast dragen kleine aanpassingen bij de parallelweg ter hoogte van de kruising met de Haagstraat-Koningsvaren bij aan een veiliger schoolroute. Als college kunnen wij de voorgestelde maatregelen oppakken binnen de reguliere bedrijfsvoering met uitzondering van de plaatsing van een VRI en de voorgestelde campagnemaatregel. Hiervoor hebben wij instemming van de gemeenteraad nodig in verband met het benodigde krediet van € 300.000,- . Daarnaast is een budget nodig van 20.000 EUR voor de mensgerichte campagne. Een nadere toelichting is te zien bij de argumenten.

3. Beoogd effect:

Een wezenlijke verbetering van de verkeersveiligheid ten behoeve van overstekend langzaam verkeer op de kruisingen met de Haagstraat-Koningsvaren en Pastoor Heerkensdreef, zodat schoolgaande en sportende kinderen (en volwassenen) de Geenhovensedreef kunnen oversteken om deze primaire maatschappelijke doelen op een veilige wijze te kunnen bereiken.

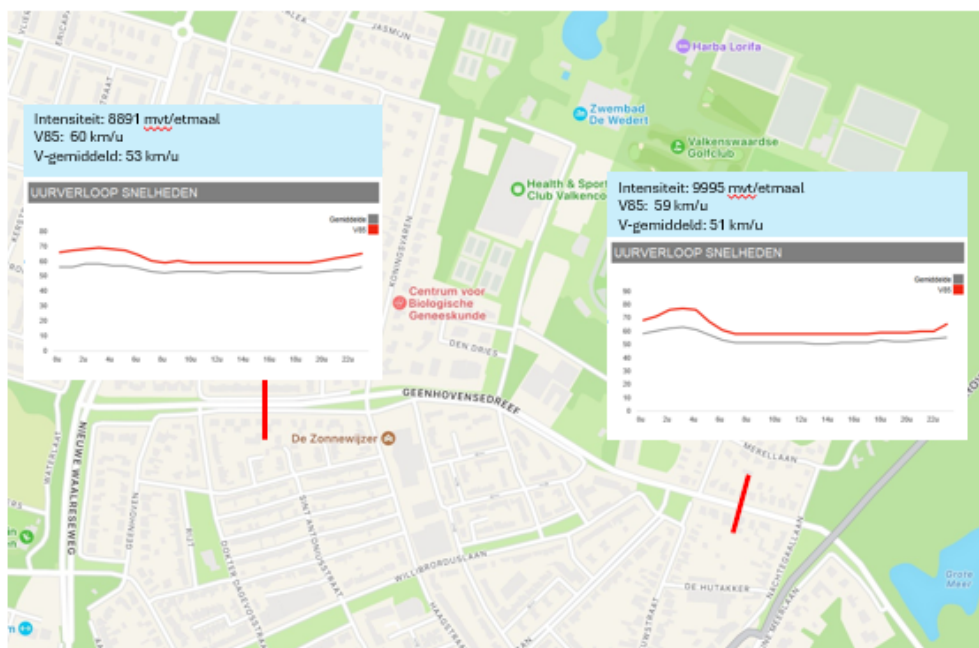
4. Argumenten:

1.1 De snelheidsmetingen laten overschrijdingen zien van de beoogde snelheid, waardoor dit conflicteert met de veiligheid voor overstekende voetgangers en fietsers.

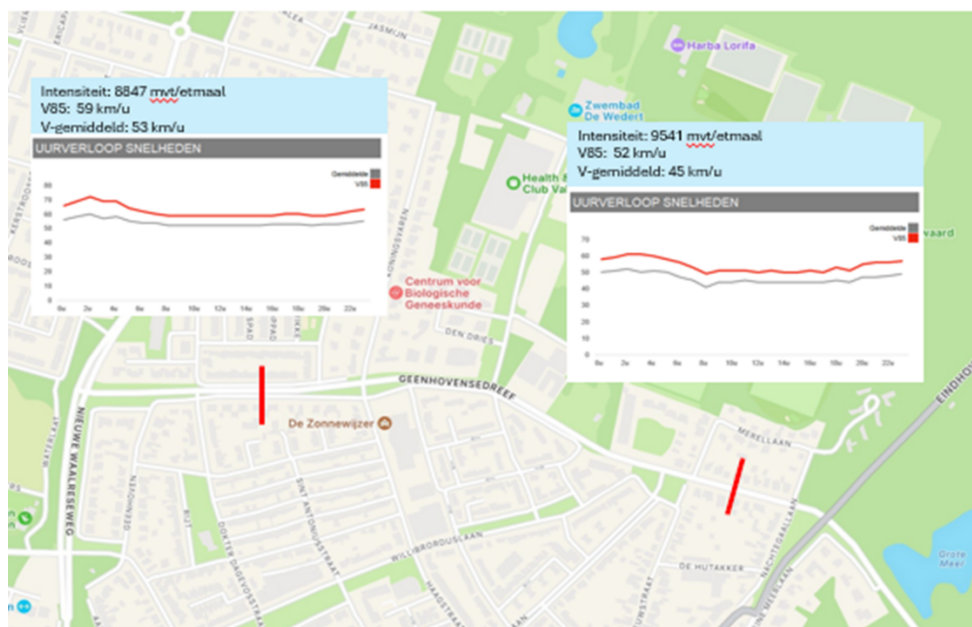
Ten behoeve van een beter inzicht in de snelheden van gemotoriseerd verkeer ter hoogte van de genoemde wegvakken hebben wij snelheidsmetingen uitgevoerd. Deze metingen laten de volgende resultaten zien, waarbij het eerste overzicht de snelheden laat zien gemeten in 2022, dus voorafgaand aan de onderhoudswerkzaamheden, en het tweede overzicht gemeten in 2024, dus na uitvoering van de onderhoudswerkzaamheden (met enkele beperkte aanpassingen als genoemd).

Op de Geenhovensedreef zijn op twee momenten tellingen uitgevoerd. De 0-meting is uitgevoerd in 2022 voor uitvoering van de werkzaamheden en de 1-meting is afgelopen maart uitgevoerd. Onderstaande afbeeldingen tonen de belangrijkste uitkomsten van de metingen.

Geenhovensedreef – telling 01/03/22 – 21/03/22



Geenhovensedreef – telling 20/03/24 – 04/04/24



De V85 is een verkeerskundig begrip en is de snelheid waar 85% van de weggebruikers zich aan houdt. Op het westelijk deel van de Geenhovensedreef lag de V85 in 2022 op 60 km Per uur en in 2024 op 59 km per uur. Dat betekent dat 15% van de weggebruikers harder rijdt dan 59 km per uur. Op het oostelijke deel is de V85 afgenomen van 59 km per uur naar 52 km per uur.

Hoewel sprake is van een structurele overschrijding van de snelheid op het westelijke deel van de Geenhovensedreef is dit wel een beeld dat vaker te zien is op gebiedsontsluitingswegen. De Geenhovensedreef is een gebiedsontsluitingsweg waar een snelheidsregime van 50 km per uur geldt. Op dit soort wegen worden grote hoeveelheden verkeer afgewikkeld, waaronder ook vrachtverkeer. De intensiteit van bijna 10.000 motorvoertuigen per etmaal is passend voor een weg als de Geenhovensedreef die hoort bij de hoofdwegenstructuur van Valkenswaard. Vanuit landelijke ontwerprichtlijnen wordt sterk aanbevolen om op dit soort wegen terughoudend om te gaan met snelheidsremmende maatregelen. Bij het asfaltonderhoud in 2023 is de rijbaan met een meter versmald, wat een snelheidsremmen effect heeft. Verder dient nog te worden opgemerkt dat de snelheidsmetingen zijn uitgevoerd op rechtstanden die verder van de kruisingen liggen. Nabij de kruisingen is de snelheid naar alle waarschijnlijkheid aanzienlijk lager, waarmee gemiddeld beter wordt voldaan aan de toegestane 50 km/uur. Neemt niet weg dat hier sprake is van een gemiddelde, deels liggen de snelheden dus hoger. Bovendien was het doel van de besprekingen met de stakeholders het verbeteren van de verkeersveiligheid voor met name de overstekende fietsers en voetgangers.

1.2 Dit raadsvoorstel is een antwoord op de motie van de raad d.d. 8 februari 2024.

Met dit raadsvoorstel geven wij uitvoering aan de motie van de gemeenteraad d.d. 8 februari 2024, waarin het college wordt verzocht om met betrokkenen (sportverenigingen, omwonenden, scholen) in gesprek te gaan over mogelijkheden om op korte termijn de verkeersveiligheid te bevorderen en, indien er kosten uit voortkomen die niet passen binnen de begroting, aan de raad een voorstel voor te leggen.

1.3 Bureau RHDHV heeft een advies opgesteld en een ontwerp gemaakt.

Wij hebben bureau RHDHV om advies gevraagd voor de inpassing van de gewenste VRI op de kruising Geenhovensedreef-Pastoor Heerkensdreef. Doel is om het kruispunt Geenhovensedreef – Past. Heerkensdreef door middel van verkeerslichten veiliger te regelen voor met name overstekende fietsers en voetgangers, en dit inpasbaar te maken in de bestaande beschikbare openbare ruimte. Het advies van RHDHV is als bijlage bij dit raadsvoorstel gevoegd.

Advies RHDV

In het advies van RHDHV zijn 5 varianten onderzocht. Bij variant 1 t/m 3 moet de bestaande kruising worden aangepast, met alle technische en financiële gevolgen van dien, terwijl variant 4 en 5 binnen de bestaande verhardingscontouren mogelijk zijn.

Alle 5 varianten zijn inpasbaar binnen de acceptabele cyclustijd van 90 seconden en voldoen aan de primaire doelstelling om het oversteken door langzaam verkeer veiliger te laten plaatsvinden. Hoewel variant 1 t/m 3 als meest optimaal en geloofwaardig worden bestempeld is ook de impact op de omgeving het grootst. De laanbeplanting van de grote bomen (platanen) moet deels worden verwijderd en de kruising moet nagenoeg geheel worden aangepast. Om die reden is een afweging gemaakt tussen variant 4 en 5.

In variant 4 kunnen de hoofdrichtingen op de Geenhovensedreef niet tegelijk groen krijgen en moeten deze op elkaar wachten. Hierdoor neemt de cyclustijd toe en de geloofwaardigheid van de regeling af. Dit kan leiden tot (meer) roodlichtnegatie. Variant 5 heeft meer restruimte (in de avondspits) door deelconflicten in te voeren tussen de hoofdrichtingen op de Geenhovensedreef. Dit is onzes inziens noodzakelijk om de doorstroming op de Geenhovensedreef niet te veel te verstoren wat de kans op sluipverkeer door de wijk aanzienlijk zou vergroten.

Voor variant 5 geldt dat met name het deelconflict tussen het linksafslaande autoverkeer op de Geenhovensedreef, komende vanaf de Nieuwe Waalreseweg, en de parallelle fietsrichting een aandachtspunt is. Automobilisten dienen hier voorrang te verlenen aan tegemoetkomende auto's en fietsers. Ook rechts afslaande automobilisten op de Geenhovensedreef, komende vanaf de Eindhovenseweg, moeten voorrang verlenen aan rechtdoorgaande fietsers. Automobilisten dienen in beide situaties goed gewaarschuwd te worden door middel van bebording en eventueel een waarschuwingspijl (knipperbak). Dit dient nader te worden uitgewerkt. Vergelijkbare situaties komen overigens veelvuldig voor in de praktijk.

Voor deze locatie wordt een intelligente verkeersregelininstallatie (iVRI) geadviseerd. Het sturen op bepaalde verkeersstromen, in dit geval het prioriteren van overstekende fietsers en het beperken van autoverkeer op de Pastoor Heerkensdreef, is goed mogelijk met een iVRI. De verdere uitwerking van de regeling (wachtstand groen voor hoofdrichtingen/wachttijdvoorspellers fietsers/waarschuwingspijlen etc.) dient het vervolgproces verder te worden uitgezocht. Ook zijn er enkele aandachtspunten op basis van het ontwerp wat in het vervolgproces verder onderzocht moet worden, zoals onder andere de exacte locaties van de stopstrepen en het vormgeven van het talud.

1.3 Verkeersveiligheid is meer dan alleen infra maatregelen

In de gesprekken met stakeholders is geconcludeerd dat verkeersveiligheid een combinatie met voertuig, infrastructuur en mens is. Wij werken reeds langer in regionaal verband samen aan mensgericht verkeersveiligheid. Bekend voorbeeld is de campagne 'Nul verkeersdoden Brabant'. Veel van deze campagnes worden landelijk of provinciaal uitgevoerd. In dit voorstel bedoelen we een campagne op maat die voor meer bewustzijn moet zorgen op met name gebied van snelheid en fietsverlichting. Hiermee willen we aan een stuk gedragsbeïnvloeding doen. Met betrekking tot dat laatste aspect stellen wij voor om een mensgerichte campagne te houden. De campagne bestaat uit grofweg 2 onderdelen:

1. Campagne gericht op snelheidsbeïnvloeding. Hierbij zetten we de snelheidsindicatoren (smileys) in, maar willen daarnaast in samenspraak met de sportclubs nog extra aandacht besteden aan snelheid. Bijvoorbeeld door het plaatsen van borden met bekende (liefst lokale) sporters, die wijzen op de aanwezigheid van kinderen. Kosten van deze campagne zijn 10.000 EUR
2. Veel bezoekers van de sportclubs komen per fiets. In het najaar willen we daarom extra aandacht geven aan fietsverlichting. Voor deze campagne schakelen we een partij in die samen met scholen en sportclubs hieraan vorm gaat geven. De actie zal bestaan uit een stuk voorlichting op scholen en sportclubs en een controle moment. Daarnaast zijn we ook met politie in overleg over handhaving in deze periode. Kosten voor deze campagne zijn geraamd op 10.000 EUR. Voor deze campagne schakelen we een partij in die de voorbereiding en uitvoering verzorgt. Het budget dient voor de uren en de materialen die nodig zijn voor het uitvoeren van de campagne.

5.Kanttekeningen.

1.1 We willen er voor waken om een schijnveiligheid te creëren

Tijdens de besprekingen met de stakeholders, evenals tijdens de informele kwartaalbijeenkomst ruimtelijk en sociaal beleid op 27 mei met de gemeenteraad zijn er andere fysieke maatregelen geopperd om de verkeersveiligheid te verbeteren. Eén daarvan is de aanleg van een zebrapad bij de kruising met de Haagstraat-Koningsvaren. Hoewel we het nut van een goed verlicht zebrapad zeker niet willen bekritisieren, hebben zebrapaden op gebiedsontsluitingswegen ook nadelen. In de huidige situatie is reeds een breed midden-eiland aanwezig zodat schoolgaande kinderen in 2 fasen kunnen oversteken. Omdat kan worden overgestoken per rijrichting is de wachttijd beperkt. In de schoolspits steken voetgangers en fietsers hier samen over, waardoor de aanleg van een zebrapad kan leiden tot onduidelijke verkeerssituaties. Fietsers hebben immers geen voorrang. De toegevoegde waarde van de aanleg van een zebrapad is daarmee beperkt. De oversteek wordt met name in de schoolspits gebruikt. Bovendien kan een zebrapad een negatief effect hebben op de doorstroming. Door het grote aanbod voetgangers in de schoolspits die samenvalt met de ochtendspits, kan dit leiden tot sluipverkeer door woonstraten. Op andere momenten is er relatief weinig aanbod van overstekend verkeer. Vooralsnog is de aanleg van zebrapaden op deze kruising niet meegenomen in het maatregelpakket, omdat de voor- en nadelen niet in balans lijken. Op dit moment inventariseert het college de bestaande zebrapaden en potentieel nieuwe zebrapaden. We gaan hierover nog een vervolggesprek plannen met de stakeholders. Een notitie hierover wordt u begin 2025 aangeboden.

Vanuit de school is onder andere de suggestie gedaan voor hogere plateaus of andere kleur van de kruispunten. Een suggestie van de school voor aanpassing bij de parallelweg van de Geenhovensedreef wordt nu wel verder uitgewerkt. Een kruising van een andere kleur voorzien heeft alleen een attentie verhogend effect. Bij de school zijn reeds andere maatregelen genomen in de vorm van meubilair en markering om de attentie te verhogen. De kruising van een andere

kleur voorzien heeft een relatief klein effect en is om kwalitatieve redenen (onderhoud asfalt) niet wenselijk.

Het verhogen van de drempels is op dit moment niet aan de orde. Los van het feit dat dit mogelijke ontwikkelingen rondom openbaar vervoer op slot kan zetten, hebben hogere drempels nog andere nadelen. Hogere drempels op een gebiedsontsluitingsweg kan leiden tot meer geluid- en trilling overlast voor omwonenden. Daarnaast kan het leiden tot sluipverkeer, omdat verkeer dan andere routes gaat pakken.

1.2 We willen conflictsituaties zoveel als mogelijk voorkomen, maar moeten daarbij wel prioriteiten stellen.

Het conflictvrij regelen van alle richtingen (dus fietsers en auto's hebben dan nooit tegelijk groen) is alleen mogelijk door aparte opstelstroken te maken voor afslaand verkeer. Dat zijn variant 1 en 2 uit de notitie van RHDHV. Hiermee kunnen fietsers en afslaande auto's dan apart geregeld worden. Nadeel van deze optie zijn de grote ruimtelijke, financiële en technische gevolgen. Om dit mogelijk te maken is een volledige herinrichting van de kruising noodzakelijk, wat onder meer ten koste gaat van bomen. Daarnaast is ook sprake van kapitaalvernietiging, aangezien de kruising vorig jaar nog is aangepakt voor onderhoud. De focus is gelegd op een veilige oversteek van de Geenhovensedreef voor fietsers en voetgangers. Door middel van aanvullende signalering kunnen weggebruikers worden geattendeerd op het deelconflict.

1.3 Een VRI heeft een nadelig effect voor de doorstroming op de Geenhovensedreef

Een nadeel van een verkeersregelininstallatie is dat verkeer wordt geconfronteerd met wachttijden. Dit kan leiden tot een verslechtering van de doorstroming en mogelijk tot sluipverkeer door de wijk. Om dit effect tot een minimum te beperken stellen we ook de iVRI voor. Met slimme verkeerslichten kan per dagdeel prioriteit worden gegeven aan bepaalde bewegingen. In de ochtend- en avondspits kan zo bijvoorbeeld prioriteit worden gegeven aan een vlotte afwikkeling van verkeer op de Geenhovensedreef, terwijl bijvoorbeeld in avonden en weekend prioriteit wordt gegeven aan korte wachttijden voor fietsers. Met iVRI kan dus worden ingespeeld op de actuele verkeerssituaties.

6. Risico's

Een belangrijk aandachtspunt bij deze studie is dat de verkeerscijfers van 2024 zijn doorgerekend op de modelcijfers van 2018. De intensiteiten zijn op basis van tellingen op de Geenhovensedreef bewerkt en niet op basis van kruispunttellingen en kunnen daardoor afwijken van de daadwerkelijke verkeerscijfers. Dit heeft er overigens ook aan bijgedragen dat de oplossing van variant 3 wordt betwijfeld, en dan met name de lengte van het extra opstelvak wat een risico zou kunnen opleveren voor het doorgaande verkeer op de Geenhovensedreef. Door de toepassing van een iVRI kan er meer worden gestuurd op het daadwerkelijke verkeersaanbod en is de doorstroming beter dan bij een traditionele regeling op basis van een verkeersmodel.

7. Financiën:

Voor het ontwerp, de voorbereiding en realisatie van een nieuwe iVRI wordt een maximaal krediet van € 300.000 noodzakelijk geacht. Het budget is gebaseerd op een expert judgement op basis van normgetallen voor verkeersregelininstallaties. Met een afschrijvingstermijn van 15 jaar en een rente van 1,5% leidt dit tot een kapitaallast van 24.500 euro ingaande het jaar 2026. Voorgesteld wordt de kapitaallasten ad 24.500 euro op te nemen in de nog vast te stellen meerjarenbegroting 2025-2028. Daarnaast is in 2025 eenmalig een budget nodig van 20.000 euro voor de mensgerichte campagne ten laste van de exploitatie in jaarschijf 2025. Dit valt in 2 onderdelen uiteen:"

- Een campagne gericht op snelheid waarbij we met grote billboards lokale spothelden inzetten.
- Het opzetten en uitvoeren van een campagne gericht op zichtbaarheid in het verkeer waarbij activiteiten in samenspraak met sportclubs en scholen worden uitgevoerd. De kosten zijn voor materialen en begeleiding van voorbereiding en uitvoering van de campagne. Hiervoor schakelen we een externe partij in.

Kapitaal lasten 2026 t/m 2040:

Onderdeel	Kapitaallasten	Dekking	Totaal tlv bandbreedte
VRI G'dreef	€ 4.500	0	€ 24.500

Exploitatie 2025:

Onderdeel	Exploitatie	Dekking	Totaal tlv bandbreedte
VRI G'dreef	€ 20.000	0	€ 20.000

8. Vervolg:

Na het beschikbaar stellen van het budget kan het ontwerp verder worden uitgewerkt en kan een aanbesteding worden opgestart. Na aanbesteding moet rekening worden gehouden met lange doorlooptijden ten aanzien van leveranties, het configureren van de software en het testen van de nieuwe installatie. De verwachte realisatie is eind eerste kwartaal 2025.

9. Communicatie

Het besluit koppelen we terug naar Stakeholders. Daarnaast pakken we de mensgerichte campagne op in samenwerking met de stakeholders.

Bijlagen

nr	omschrijving
1.	Advies bureau RHDHV
2.	Motie verkeersveiligheid Geenhovensedreef

De raad van de gemeente Valkenswaard;

Gezien het voorstel van het college van burgemeester en wethouders
d.d. 20 augustus 2024;

Gelet op de behandeling in de vergadering van de raadscommissie
d.d. 5 september 2024;

BESLUIT

- 1. In te stemmen met het plaatsen van een VRI op de kruising
Geenhovensedreef-Pastoor Heerkensdreef;**
- 2. Een krediet beschikbaar te stellen van € 300.000 in 2025. Dit heeft
een structureel negatief effect op de financiële bandbreedte van €
24.500 vanaf het jaar 2026 (gedurende de afschrijvingstermijn van
15 jaar);**
- 3. Een eenmalig exploitatiebudget van € 20.000 beschikbaar te stellen
in 2025 voor het uitvoeren van een mensgerichte campagne.**

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de gemeenteraad
d.d. 19 september 2024;

Kenmerk: 2023-380697

de raadsgriffier,

de voorzitter,

drs. C. Miedema

drs. A.B.A.M. Ederveen