

Jaar	2009	Vergaderdatum	2 juli 2009
Afdeling	1	Agendapunt	<vrije tekst griffie>
Nummer	0		
Publicatiedatum	<vrije tekst griffie>		

---

**Onderwerp**

Advies Commissie Veerman “Bouwen aan verbinding”

---

**Aan de gemeenteraad**

Op grond van het hiernavolgende stellen wij u voor, het volgende besluit te nemen:

**De gemeenteraad van Amsterdam**

Gezien de voordracht van burgemeester en wethouders van 2 juni 2009

**Besluit:**

1. Kennis te nemen van het advies van de Commissie Veerman “Bouwen aan verbinding”;
2. Scope: de aanbeveling om de Noord/Zuidlijn te voltooien binnen reële en beheerste kaders van veiligheid en leefbaarheid over te nemen. De aanbevelingen ten aanzien van de verbetering van de uitvoering van het project, die samenhangen met het voltooien van de lijn, over te nemen. De Commissie Veerman gaat uit van een extra risicoreservering van € 500 miljoen, waardoor het project in totaal € 3,1 miljard gaat kosten als alle risico's zich daadwerkelijk zouden voordoen;
3. Organisatie: de aanbevelingen over de organisatie uit te werken en zo spoedig mogelijk te implementeren, de raad gehoord hebbend;
4. Financiering: het gemeenschappelijk belang van de aanleg van de lijn nogmaals ter sprake te brengen bij de hogere overheden.

---

**Burgemeester en wethouders van Amsterdam**

H. de Jong, secretaris

M.J. Cohen, burgemeester

---

**Toelichting (bestuurlijke context)**

Begin 2009 bleek dat de financiële prognose 2009 van de Noord/Zuidlijn een negatief beeld toonde van de ontwikkeling van de kosten en de planning van het project. Een deel van de stijging van de kosten en de vertraging kan worden verklaard uit de verzakkingen op de Vijzelgracht, waardoor het werk aldaar, maar ook op het Rokin stil is komen te liggen. Daarnaast blijken zich steeds weer nieuwe risico's voor te

---

doen, waardoor het beeld ontstaat van een niet te beheersen project. Het College maakte zich zorgen om de voortgang van het project en om de jaarlijks stijgende kosten, zeker in een tijd waarin de kredietcrisis voor Amsterdam niet zonder gevolgen zal blijven.

Ons College heeft op 4 maart 2009 besloten een zware Commissie van onafhankelijke deskundigen onder leiding van Prof. Dr. C.P. Veerman (de Commissie Veerman) te vragen haar bestuurlijk te adviseren over de voortgang van dit project.

De Commissie heeft de volgende opdrachtformulering meegekregen:

“Adviseer het College over:

1. De scope van het project. Dat betekent een advies te geven over de voortgang van het project in de meest brede zin, waarbij alle alternatieven in beeld zijn en eveneens de maatschappelijke kosten en baten in ogenschouw worden genomen.
2. De organisatie van het project.
3. De financiering. Het College wil graag een advies over een mogelijk betere of alternatieve wijze van financieren.”

De Commissie Veerman heeft haar advies op 2 juni 2009 aan ons College gepresenteerd.

Het College is onder de indruk van het werk, dat de Commissie binnen drie maanden heeft verzet en het resultaat dat dit heeft opgeleverd. Het College wil haar grote waardering hiervoor uitspreken.

De Commissie heeft zich breed laten informeren door alle partijen die op enigerlei wijze zijn betrokken bij de Noord/Zuidlijn. Het gaat daarbij om belangenorganisaties, individuele personen, omwonenden, het bedrijfsleven, aannemers, technische experts en medewerkers van gemeentelijke diensten, die zich met dit project bezighouden.

Ook heeft de Commissie inzage gehad in alle gemeentelijke stukken, ook in diverse stukken die nog in ontwikkeling zijn.

De Commissie heeft zelf adviesopdrachten verstrekt aan externe deskundigen. Daarnaast heeft de Commissie een onderzoek laten verrichten naar de maatschappelijke baten en de te verwachte kosten van het project bij continuering. Bij de beoordeling van de technische risico's zijn Nederlandse en internationaal gerenommeerde technische experts door de Commissie betrokken. Deze uiterst gedegen aanpak sterkt ons College in het vertrouwen dat wij hebben in het uitgebrachte advies.

### **1. De scope van het project.**

In het kader van de scope van het project heeft de Commissie drie scenario's onderzocht, te weten:

- a. Het afzien van de verdere aanleg van de Noord/Zuidlijn;
- b. Het aanleggen van alleen de Noordlijn;
- c. Voortzetting van de aanleg van de Noord/Zuidlijn als geheel, eventueel zonder

---

station Vijzelgracht.

Het College heeft kennisgenomen van de gehanteerde criteria op basis waarvan deze varianten zijn beoordeeld : kosten, baten, techniek en technische risico's, risico's en beperking/beheersing ervan, waaronder is begrepen veiligheid, hinder, tijd en immateriële factoren – pagina 9 van het rapport-.

### **1.1 Beoordeling van de Commissie ten aanzien van deze drie varianten**

*Ad a: Het afzien van de verdere aanleg van de Noord/Zuidlijn - pag. 13 rapport-*

*“Stoppen met de aanleg van de Noord/Zuidlijn houdt een enorme investering in die niets heeft opgeleverd. De grote ondergrondse werken, zoals deze al in dit stadium zijn gerealiseerd zullen voor niets zijn aangelegd en tot in lengte van jaren het fysieke bewijs vormen van mislukking en verspilling.*

*Een snelle en goede verbinding voor werkverkeer tussen de zakelijke centra van Zuid en Noord en de woongedeelten van de stad komt niet tot stand.*

*Het stilleggen van de aanleg zal naar inschatting van de Commissie ook betekenen dat een gevoel van “het is allemaal voor niets geweest” bij de bevolking zal blijven hangen met alle gevolgen van dien voor het vertrouwen in eventuele toekomstige grootschalige bouwprojecten in Amsterdam.*

*Eenvoudigweg stoppen met de aanleg beschouwt de Commissie niet als een reële optie.”*

Het College kan zich geheel vinden in het advies van de Commissie dat stoppen met de aanleg betekent dat er een grote investering is gedaan, die niets oplevert. De totale schade voor de stad zou neerkomen op 1,7 miljard euro. En de uiterst noodzakelijke verbetering van het openbaar vervoer blijft achterwege als ook de impulsen voor de stedelijke economie.

*Ad b: Het aanleggen van alleen de Noordlijn -pag. 15 rapport-*

*“De aanleg beperken tot de Noordlijn staat in de ogen van de Commissie niet in verhouding tot de reeds gedane investeringen en de kosten die in dat geval nog moeten worden gemaakt. De baten van dit scenario zijn voor de stad Amsterdam, de Randstad en heel Nederland veel te beperkt.*

*Een snelle en goede verbinding voor werkverkeer tussen de zakelijke centra van Zuid en Noord en de woongedeelten van de stad komt niet tot stand.*

*Evenals in het eerste scenario geldt dat de ten dele voltooide ondergrondse werken voor niets zullen zijn aangelegd en dat die mensen die al jaren overlast ondervinden van het project, de vruchten van een voltooide metroverbinding niet zullen kunnen plukken.”*

Het College stelt vast, dat de kosten- baten analyse zelfs geringe negatieve baten en

---

hoge kosten laat zien van alleen het traject Buikslotermeerplein - Centraal Station. Ons College stemt derhalve in met deze conclusie.

De Commissie heeft de aanleg van de Noordlijn niet beoordeeld als voorloper op de aanleg van de hele lijn. Uw raad heeft hierom gevraagd. Het College zal derhalve separaat nog voorstellen voorleggen over het eventueel eerder in exploitatie nemen van de Noordlijn (najaar 2009).

*Ad c: Voortzetting van de aanleg van de Noord/Zuidlijn als geheel, eventueel zonder station Vijzelgracht. -pag 19 rapport-*

*“Afzien van verdere aanleg van de Noord/Zuidlijn acht de Commissie niet in het belang van de gemeente Amsterdam, noch in het belang van haar inwoners.*

*Stopzetting is erg duur en alleen in het scenario van voortzetting is er resultaat van investeringen en de beschikbaarheid van een werkend metrosysteem tussen Noord en Zuid Amsterdam. Voortzetting van de aanleg is als saldo van baten en kosten aanzienlijk voordeliger dan stopzetting of aanleg van de Noordlijn.*

*Het verschil met betrekking tot risico's en met name de veiligheid, leefbaarheid en overlast tussen de scenario's van voortzetting en stopzetting betekent echter in de visie van de Commissie dat voortzetting van het project niet zonder meer verantwoord is. De ter zake in hoofdstuk 4 opgenomen aanbevelingen zijn daartoe onontbeerlijk en moeten dan ook integraal worden vormgegeven.”*

Het College neemt deze aanbeveling over. De bouw van het station Vijzelgracht blijkt technisch en exploitatietechnisch onvermijdelijk. Een motivering hiervoor wordt gegeven op pagina 5 van bijlage 3 van het rapport “Techniek, risico's en kosten”.

Samengevat komt de Commissie met het volgende overzicht -pag. 20 rapport- :

	Reeds gedane uitgaven	Toekomstige uitgaven	Toekomstige baten
Stoppen met de Noord/Zuidlijn	1,1 mld	0,6 mld	Nihil
Alléén de Noordlijn	1,1 mld	0,8-0,9 mld	Minus 0,01 mld
Voltooiing Noord/Zuidlijn	1,1 mld	Max. 1,8 resp. 2,0 mld	1,0 à 2,0 mld

## **1.2 Uitvoering van het project**

De Commissie acht de risico's met betrekking tot de uitvoering aanvaardbaar onder de voorwaarde dat haar aanbevelingen hierover worden overgenomen. De in het advies opgenomen aanbevelingen over de verbetering van de uitvoering van het project zal het College eveneens onverkort overnemen. Een compleet overzicht van de techniek en de risico's staan in bijlage 3 van het rapport Veerman over “Techniek, risico's en kosten Noord/Zuidlijn Amsterdam”.

---

Het gaat om de volgende aanbevelingen per onderwerp – pagina 26 rapport- :

### **De aannemer**

1. *Het instellen van expliciet en periodiek overleg tussen Projectbureau en de betrokken aannemers over de aan de beide zijde gemaakte risicoanalyses en verbetering van de afstemming daar tussen;*
2. *Het ten aanzien van alle bouwcontracten instellen van een periodiek overleg tussen Projectbureau en de betrokken aannemers over risicobeheersing en prompt herstel van eventuele schades of calamiteiten;*

Het College neemt deze voorstellen over. Het Projectbureau Noord/Zuidlijn zal hier verder vorm aan geven.

### **De Schadeafhandeling**

3. *Het verbeteren van de snelheid, welwillendheid en burgergerichtheid van de werkzaamheden van het Schadebureau ter zake van schadeopneming, schadeherstel en schadevergoeding;*
4. *Het plaatsen van het Schadebureau bij het Projectbureau met handhaving van de betaalautonomie van het Schadebureau;*

Het College neemt deze aanbeveling over. Tot nu toe is het Schadebureau extern gepositioneerd en onder bestuurlijke verantwoordelijkheid van de wethouder Financiën gebracht. Dit om een functiescheiding te waarborgen. In het kader van het stroomlijnen stemt het College in met het brengen van het Schadebureau onder de bestuurlijke verantwoordelijkheid van de wethouder NZlijn, met inachtneming van een eigen oordeelsvorming van het Schadebureau.

### **Coördinatie, ontgraving, onderzoek boren van twee kanten**

5. *Het creëren van een goede coördinatie tussen de werkzaamheden met betrekking tot de boortunnel en de werkzaamheden met betrekking tot de diepe stations, zowel op het vlak van het ontwerp als op het vlak van technische uitvoering;*
6. *Het hervatten van het ontgraven van het diepe station Rokin eerst na voltooiing van een gedegen studie naar de verschillende alternatieven en de beste beheersing van de risico's;*
7. *Het voltooien van het onderzoek van het Projectbureau naar een alternatieve fasering van het boren, door in twee richtingen te boren. Eerste resultaten van deze studie zijn dat hiermee mogelijk tijdwinst en betere beheersing van risico's kan worden bereikt;*

De opvallendste aanbeveling van het rapport is te onderzoeken of het mogelijk is van twee kanten te gaan boren, van Noord naar Zuid en omgekeerd. Dit zou een tijdwinst kunnen betekenen in de planning van één jaar. Het Projectbureau Noord/Zuidlijn is reeds druk doende deze wijziging in de bouwvolgorde te onderzoeken en hoopt snel duidelijkheid te kunnen geven over de kansrijkheid hiervan. Het onderzoek naar de alternatieve fasering zal in september 2009 aan uw Raad worden gepresenteerd.

---

Het College heeft in het herstartbesluit Vijzelgracht en Rokin de condities voor het ontgraven van station Rokin opgenomen.

### **Risico's**

8. *Het nemen van adequate maatregelen tegen risico's met een hoge kans van optreden, zoals het verankeren van de instabiele kademuur van het natte Damrak alvorens daaronder de tunnelbuizen te realiseren;*
9. *Het adresseren van de in bijlage 3 bij dit advies genoemde risico's door het nemen van preventieve maatregelen en beheersingsmaatregelen;*

Het College neemt deze aanbevelingen over. Het projectbureau Noord/Zuidlijn treft maatregelen voor het vastzetten van de kademuur.

### **Incidenten, "vliegende brigades"**

10. *Het ontwerpen en oefenen van de reactie op en coördinatie van incidenten van eventuele verzakking tijdens het boorproces, zowel in technische zin als met betrekking tot de direct belanghebbende omwonenden en/of gedupeerden alsmede het permanent en in voldoende mate voorhanden hebben van herstel materiaal en daadwerkelijke competente menskracht ("vliegende brigades").*

Het College neemt deze aanbeveling over.

### **1.3 Bewoners**

Ons College heeft kennisgenomen van de waarneming van de Commissie dat een overtuigende meerderheid van de omwonenden van mening is dat het project moet worden afgemaakt, maar dan snel en beter.

In dat verband zijn de volgende aanbevelingen van belang.

### **Informatie**

1. *Herbezinning op de kwaliteit en signatuur van de informatie die aan de bevolking wordt gegeven. Te vaak wordt deze informatie door de burgers als verhullend of zelfs misleidend opgevat. De BCU-bijeenkomsten (BegeleidingsCommissie Uitvoering) treffen vaak dezelfde kwalificatie. Doel van informatieverstrekking dient te zijn: open, eerlijk en zo volledig mogelijk informeren. Directheid en duidelijkheid hebben de voorkeur boven een zachte verpakking. Successen moeten met de bevolking worden gedeeld;*

Deze aanbeveling neemt het College onverkort over. De vereiste cultuurverandering van de uitvoeringsorganisatie is reeds in gang gezet.

### **Communicatie**

2. *Verbetering van de communicatie met de bevolking over verwachte, niet-gerealiseerde en welgerealiseerde risico's, met hantering van volstrekke openhartigheid, eerlijkheid en directheid. Daarbij moet worden voorkomen dat*

---

*mensen worden met gevoelens van onveiligheid worden belast wanneer deze niet, of in zeer beperkte mate, reëel zijn. Het risicobeeld kan realistischer;*

Ook deze aanbeveling deelt het College geheel. Sinds het rapport van de ombudsman zijn hierin al verbeteringen aangebracht.

### **Coulante schadeafhandeling**

3. *Het leven en werken gedurende meer dan een decennium aan de rand van een bouwput behoort niet tot de normale maatschappelijke risico's. Dit moet tot gelding worden gebracht in de wijze waarop met schades wordt omgegaan;*
4. *Wijzig de opdracht aan het Schadebureau zodanig dat het accent ook op belangenbehartiging van de burger komt te liggen, hetgeen zich moet uiten in een snelle en ruimhartige opname, bevoorschotting en herstel van de schade;*
5. *Versnel de procedures van schadeopneming, schadeherstel en schadevergoeding. Bezie daarbij of de voorschotregeling adequaat is en door de gelaedeerde partijen ook zo wordt gezien. Bezie in hoeverre kleine claims op informele wijze en mogelijk met besparing van kosten van deskundigen en procedures kunnen worden afgewikkeld;*

Het College heeft een eerdere aanbeveling over schadeafhandeling al overgenomen door het Schadebureau rechtstreeks onder de bestuurlijke verantwoordelijkheid van de wethouder Noord/Zuidlijn te plaatsen.

Ten aanzien van deze specifieke aanbeveling meent het College dat in een niet onbelangrijk deel van de bestaande regelingen reeds voorzien is in een 100% schadevergoeding. In beginsel is de coulance daarmee gegeven en rechtvaardigt dit niet een verandering van de bestaande kaders. Daar staat tegenover dat binnen deze kaders ruimte is voor het overnemen van de aanbevolen verbeteringen, bijvoorbeeld door het verruimen van (bestaande) mandaten voor de behandeling van eenvoudige schades en het met ingang van 1 januari 2009 openstellen van de reeds bestaande tegemoetkomingregeling voor bewoners aan ondernemers in hetzelfde adresgebied die niet in aanmerking komen voor een andere regeling. Verder zal worden bekeken of er op grond van de huidige inzichten, zowel naar duur, omvang als afstand, ruimte bestaat voor verdere toepassing van de huidige bewonersregelingen op andere bouwlocaties dan thans het geval is.

### **Communicatie bij bijzondere gebeurtenissen**

6. *Geef bijzondere en toegesneden voorlichting, aanvullend op de algemene communicatie en voorlichting, aan bewoners en omwonenden wanneer deze getroffen kunnen worden door een bijzondere gebeurtenis.*

Ook deze aanbeveling neemt het College over. Het College zal zorg dragen voor de implementatie ervan.

### **Bouwplaatsen**

*Geef bouwlocaties of onderdelen daarvan terug aan de bevolking, wanneer het werk op die bouwlocaties gedurende langere tijd wacht op voltooiing van werkzaamheden elders;*

- 
7. *Verminder de opslag van materialen op de bouwlocaties en verklein de bouwlocaties zoveel als mogelijk, ten gunste van de straat;*
  8. *Verbeter het fysieke aanzien van de bouwlocaties.*

Het College neemt de aanbeveling over de bouwlocaties over ervan uitgaande dat deze praktisch uitvoerbaar is. Aan het verbeteren van het fysieke aanzien van de bouwplaatsen wordt al gewerkt.

#### **d. Verbetering van de organisatie van het project**

De incidenten op de Vijzelgracht hebben de aansturing van het project zodanig onder druk gezet, dat er een zekere rolvervaging was opgetreden, die van invloed was op een adequate aansturing van het project. De gemeentesecretaris heeft aan bureau Berenschot gevraagd te adviseren over de structurele aanpak van sturing en organisatie van de Noord/Zuidlijn. De Commissie Veerman heeft het concept rapport Berenschot als uitgangspunt genomen voor haar advies. Zij acht de aanbevelingen van Berenschot tot verbetering van de interactie tussen de verschillende gemeentelijke diensten en organen op de lange termijn vruchtbaar en probleemoplossend, maar voor de onmiddellijke termijn van hervatting van het project zijn volgens de Commissie nu maatregelen noodzakelijk.

De Commissie stelt voor om (rapport pag. 24 en 25):

1. Een onafhankelijk projectcommissariaat in te stellen –gehoord uw raad- waarin naast de directeuren IVV en DMB, een vertegenwoordiger van de bestuursdienst (als secretaris zonder stemrecht) en drie externe gereputeerde, deskundige en onafhankelijke leden, waaronder de voorzitter zitting hebben. De secretaris vormt de ambtelijke verbinding tussen het College en het Projectcommissariaat en coördineert en ondersteunt – onder de regie van de voorzitter – de werkzaamheden van het Projectcommissariaat. Het Projectcommissariaat staat de directeur van het Projectbureau bij met advies en raad en controleert het handelen van de projectdirecteur op doelmatigheid, rechtmatigheid en de doelstellingen van het project.
2. De positie van de directeur Noord/Zuidlijn te verstevigen, dus met volledige project- en budget- verantwoordelijkheid. Een rechtstreekse rapportage per kwartaal – of zoveel vaker als de uitvoering van het project of specifieke omstandigheden vragen – door de projectdirecteur aan de wethouder wordt vooraf geaccordeerd door en afgestemd met het Projectcommissariaat. De uitvoeringsverantwoordelijkheid ligt dus geheel bij de directeur van het Projectbureau die autonoom maar gecontroleerd en binnen de gegeven kaders beslist over uitvoeringsvraagstukken. De controleverantwoordelijkheid ligt bij het projectcommissariaat. Eén en ander zonder aantasting van de taken en bevoegdheden van de verschillende gemeentelijke diensten en bestuurlijke eindverantwoordelijkheid van ons College.
3. De directeur Noord/Zuidlijn in de nieuwe organisatie verantwoordelijk te maken voor het resultaat van een werkend vervoerssysteem van de Noord/Zuidlijn.

Ons College stelt vast dat de organisatievorm van een projectcommissariaat niet eerder in Amsterdam is toegepast. Het College ziet als voordelen van de nieuwe organisatievorm de heldere rolverdeling tussen het College, de uitvoeringsorganisatie

---

en het projectcommissariaat. De nieuwe organisatie wordt hierdoor slagvaardiger en de deskundigheid om de organisatie te begeleiden wordt versterkt evenals de samenwerking tussen de betrokken diensten.

Het College heeft tevens kennisgenomen van het rapport Berenschot. Het College is het met de Commissie Veerman eens dat de in het rapport Berenschot opgenomen aanbevelingen voor de lange termijn aandacht verdienen. De gemeentesecretaris zal in overleg met de betrokken diensthoofden de aanbevelingen uitwerken en zo spoedig mogelijk implementeren, de raad gehoord hebbende.

Het College merkt op dat in het kader van een zuivere rolverdeling bij de dienst Milieu- en Bouwtoezicht al verbeteringen zijn aangebracht in de rol van toezichthouder. Het accent in de beoordeling van een adequaat toezicht komt te liggen in het beoordelen van het proces van de wijze waarop de opdrachtgever en de aannemer het toezicht hebben georganiseerd.

De directeur van het Projectbureau Noord/Zuidlijn wordt verantwoordelijk voor het werkend vervoerssysteem.

De rollen zijn dan als volgt verdeeld. Amsys blijft verantwoordelijk voor het bestellen van de metrostellen van zowel het bestaande metronet als de Noord/Zuidlijn. De directeur van het Projectbureau Noord/Zuidlijn is verantwoordelijk voor de afbouw tot en met het proefrijden (tot aan de exploitatie). Het in exploitatie nemen gebeurt door degene, die de concessie verwerft. Hierover gaat de Stadsregio Amsterdam.

Met deze aanpassingen van de organisatie heeft het College er vertrouwen in dat de Noord/Zuidlijn als werkend vervoerssysteem snel en deskundig kan worden opgeleverd. Voor een schematisch overzicht van de nieuwe organisatievorm verwijst het College naar bijlage 5 van het rapport.

De directeurs van de projectbureaus Noord/Zuidlijn en AMSYS geven hieraan, in samenspraak met de directeur IVV, een praktische invulling en uitwerking, waarbij rekening wordt gehouden met het feit dat de Noord/Zuidlijn onderdeel wordt van het gehele metronet van Amsterdam.

### **3. De financiering**

Het College neemt kennis van hetgeen de Commissie hierover in zijn advies heeft opgemerkt.

*“De conclusie van de Commissie is dat de financiering van de aanleg met publieke middelen vormgegeven zal moeten worden. Het is aan het bestuur van de gemeente Amsterdam begrotingsruimte voorshands extra 500 miljoen euro te creëren en tevens in onderhandeling te treden met publieke partijen als de Staat en/of de Provincie Noord-Holland.”*

Het College zal zich inspannen hogere overheden ervan te overtuigen, dat de aanleg van de Noord/Zuidlijn niet alleen voor de stad Amsterdam, de regio, de provincie Noord-Holland, maar voor Nederland als geheel van belang is.

De noodzaak om met de hogere overheden in contact treden voor een aanvullende bijdrage is nu pregnanter aanwezig nu de Commissie heeft vastgesteld dat er nog een extra risicoreservering moet worden gedaan ten bedrage van 500 miljoen euro. Met de toevoeging van dit bedrag kan met een zekerheid van 95% gesteld worden dat de totale kosten van het project binnen de 3,1 miljard euro blijven.

Jaar <datum  
onbekend>  
Afdeling 1  
Nummer 0  
Datum <datum  
onbekend>

**Gemeente Amsterdam**  
Gemeenteraad  
**Raadsvoordracht**

**R**

---

De Raadscommissie voor Verkeer, Vervoer en Infrastructuur, Dienstverlening, Volkshuisvesting en Monumenten heeft op 18 en 24 juni 2009 ingestemd met het voorleggen van dit voorstel aan uw vergadering.

---

**Stukken**

Meegezonden stukken

Het advies van de Commissie Veerman: Bouwen aan verbinding met bijlagen.  
Aanbiedingsbrief en advies Berenschot

Ter inzage gelegde stukken

n.v.t.