



Onderwerp Wensen en bedenkingen betreffende wensenlijst  
aanbesteding Groningen Spoorzone

Steller Mark van Maanen

De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon	0652407237	Bijlage(n)	Ons kenmerk	5994390
Datum	11-09-2016	Uw brief van	Uw kenmerk	

Geachte heer, mevrouw,

De afgelopen periode is gewerkt aan de verdere uitwerking van de spoorse plannen. Deze uitwerking heeft geleid tot een aantal concrete voorstellen aan uw raad. Zo hebben wij u onder meer voorgesteld om het busstation te verplaatsen naar de zuidzijde, om de korte bus-onderdoorgang met groen in te passen, om op de westflank een taxistandplaats, een K+R en tenminste 800 fietsparkeerplaatsen te realiseren. Met deze maatregelen, inclusief een volwaardige zidentree met tijdelijke langzaam-verkeerroute tot aan de Parkweg is de projectscope van het project klaar voor het aanbestedingsproces.

We gaan in deze brief in op hetgeen we meerdere malen met u hebben besproken en inmiddels aan ambities hebben vastgelegd voor de aanbesteding. Ook informeren wij u over een aantal afspraken die wij in de stuurgroep hebben gemaakt. En als laatste vragen wij uw wensen en bedenkingen op een aantal in het project geïnventariseerde wensen, waarvan het de bedoeling is deze, naast de vastgestelde ambities eveneens te realiseren.

#### **Vastgelegde ambities voor het aanbestedingsdossier**

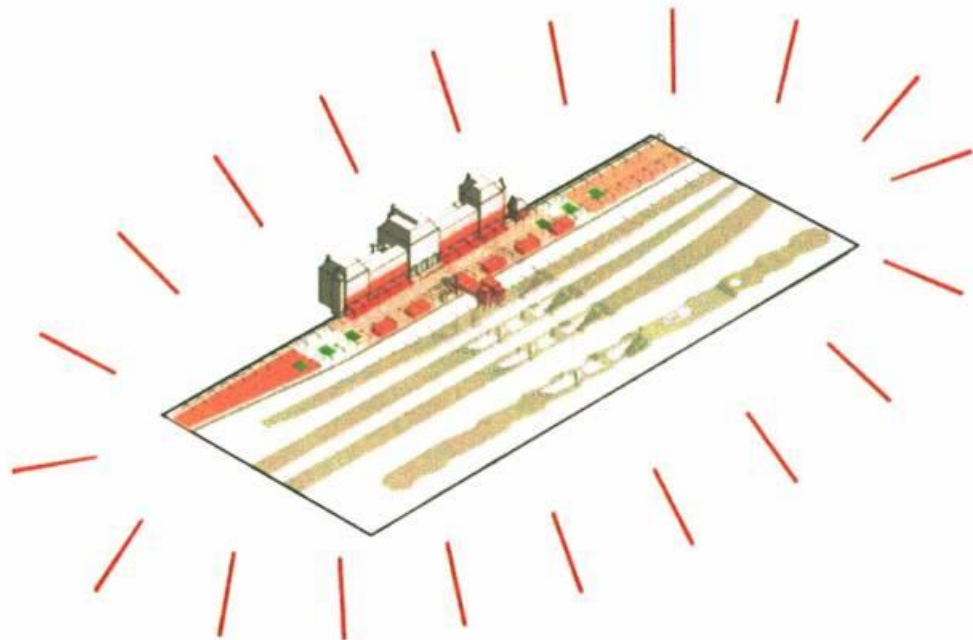
Het project heeft de ambitie het "Mooiste Station" van Nederland te realiseren. De functionele kwaliteit van het station ligt grotendeels verankerd in het 'Ruimtelijk Functioneel Ontwerp' (RFO 2.0). In de ambitiesdocumenten 'Mooi' en 'Mooi Extra' die wij met u hebben besproken, zijn de ambities voor ruimtelijke kwaliteit geschetst behorend bij de functionele ingrepen uit het RFO. Deze hebben zoals bekend geleid tot een aantal gezamenlijk vastgestelde ambitie criteria voor de nieuwe kappen, tunnels, fietsenstalling, monumentaal stationsgebouw, bestaande kappen en seinhuis, perronplein en het bestaande en nieuwe stationsplein op zuid. Dit betekent dat naast uitgangspunten als veiligheid en functionele eisen voor de reizigers ook bijzondere aandacht uitgaat naar ruimtelijke kaders waaronder algehele kwalitatieve afwerking, materialisaties, duurzaamheid, vormgeving, architectuur en de monumenten.

Wij hebben naar aanleiding van wat wij afgelopen jaren met u hebben gewisseld ten behoeve van het aanbestedingsdossier de volgende zes uitgangspunten ingebracht in de stuurgroep Spoorzone:

- Eén Hoogwaardige OV-Knoop
- Stedelijke route met openbaar karakter
- Hoogwaardige fietsvoorzieningen
- Een Groningse kap
- Goede inpassing in de omgeving, met respect voor monumentale karakter van het station en
- Duurzaamheid en social return

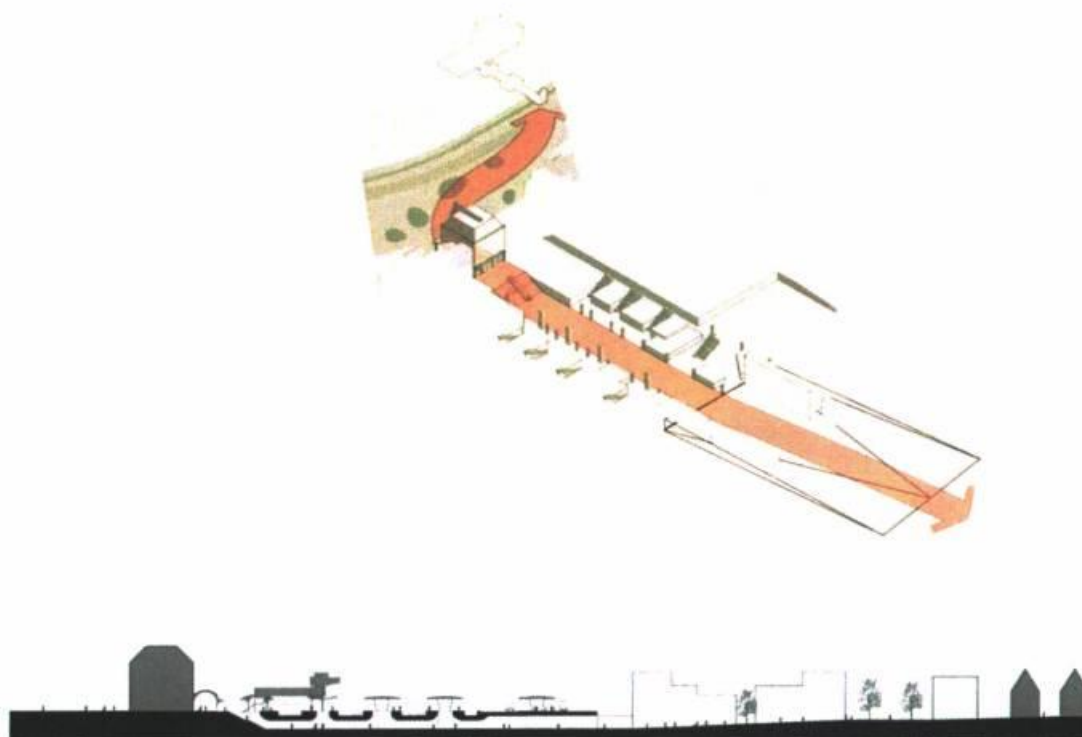
#### *Eén hoogwaardige OV-Knoop*

Het station is het visitekaartje voor stad en regio. De 70.000 reizigers die straks dagelijks gebruik maken van het nieuwe hoofdstation moeten dezelfde kwaliteit ervaren op het gehele station ongeacht het perron van vertrek of aankomst. De kwaliteit van Intercityperrons is daarmee het zelfde als de perrons voor regionale treindiensten, maar ook het busperron en fiets- en taxi-voorzieningen op het perronplein. Het perronplein biedt unieke Groninger kwaliteit door de monumentale omgeving waarin de reis- en aanverwante functies goed zijn ingepast. Ook wordt door de NS nog een plan gemaakt voor het monumentale stationsgebouw om de functie van “ontvangsdomein” in het kader van de totale planvorming nog verder te verbeteren en optimaliseren.



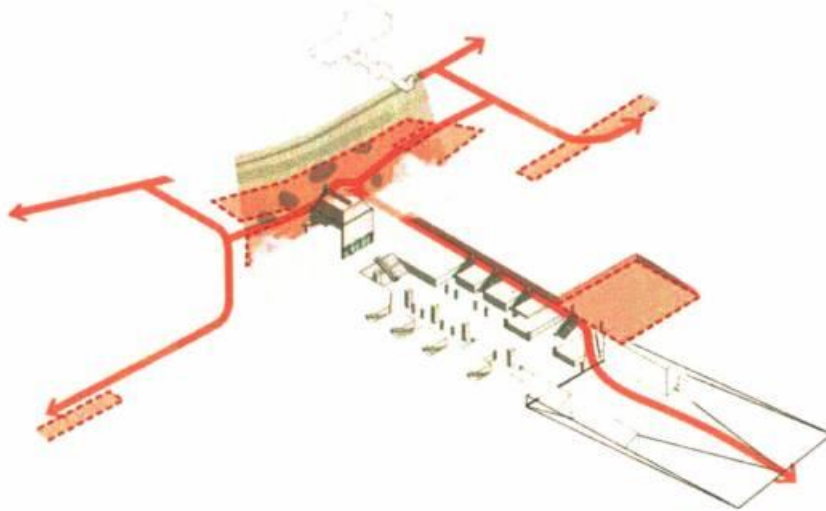
### *Stedelijke route met openbaar karakter*

De stationspassage is naast 'transfergebied' voor het station ook een interwijkverbinding tussen de binnenstad en de Rivierenbuurt. Deze verbinding moet vormgegeven worden als onderdeel van een stedelijke route met openbaar karakter tussen de Werkmanbrug en de Parkweg. Dit kan o.a. verwerkt worden in uitingen van Groninger cultuur in materialisering en kunst. De vloeiende overgang in de route van stationsentree naar zuidplein en een logische route tot aan de Parkweg verdienen bijzondere aandacht.



### *Hoogwaardige Fietsvoorzieningen*

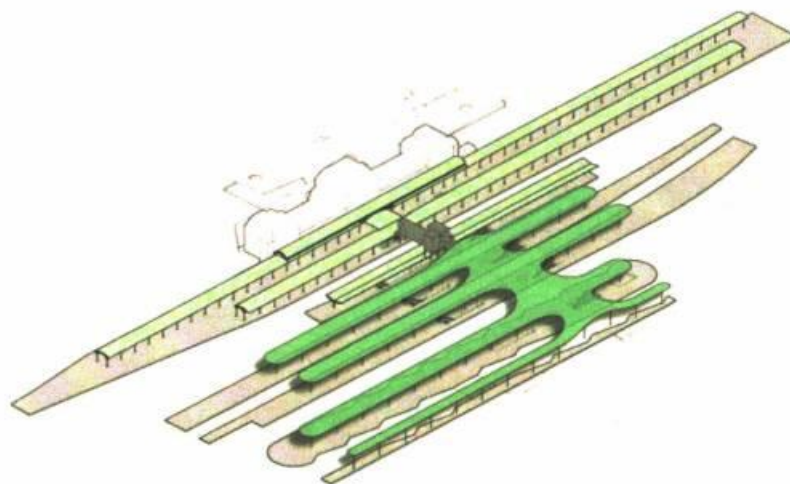
Ook voor de fietsvoorzieningen en voor de fietstunnel in het bijzonder geldt dat deze sociaal veilig ontworpen moeten zijn met aandacht voor Groninger (fiets)cultuur in architectuur en kunstuitingen. De nieuwe ondergrondse stalling moet de fietstunnel (optisch) verkorten en krijgt voldoende daglicht vanaf het busperron. De transparantie tussen stalling en stationspassage is zeer belangrijk. De afwerking van de nieuwe stalling heeft kwaliteitsniveau Station Europapark. De logische fietsroute vanaf de Parkweg loopt door het gebied naar een volwaardige stationsentree voor de fiets (geen 'muizengaatje'). De stallingen op de flanken van het perronplein zijn ontworpen passend bij de monumentale omgeving. Bij het binnenrijden van het station vormen zij een visitekaartje voor Groningen Fietsstad. De routes door het station sluiten aan op het Slimme Fietsroutes Beleid van de stad om de Werkmanbrug en binnenstad te ontlasten.

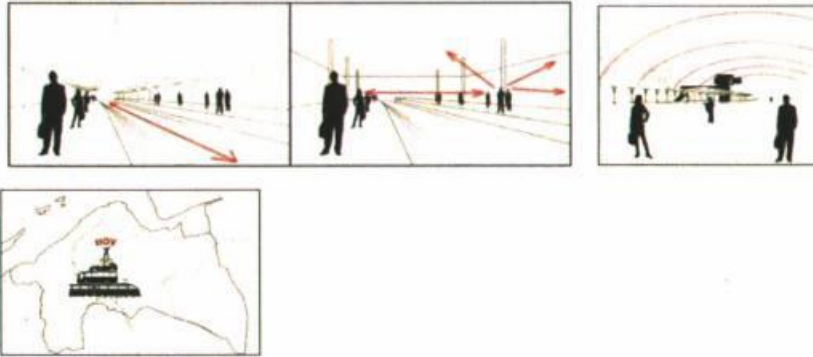


### *Een Groningse Kap(pen)*

De kappen zorgen voor een beleving van aankomen in de stad in plaats van op een perron. Ze gaan een overtuigende relatie aan met de monumentale gebouwen/omgeving in schaal, vorm en materialisering. Daarnaast zetten ze de toon voor de gebiedsontwikkeling aan de zuidzijde, de toekomstige *CityHub* met regionale betekenis. Onder *CityHub* verstaan wij een “gemengde” stedelijke plek waar gewoond, gewerkt en verbleven kan worden in allerlei diverse vormen.

De ‘Groningse drempel’: een passende kap is meer dan een optelsom van perronkappen.

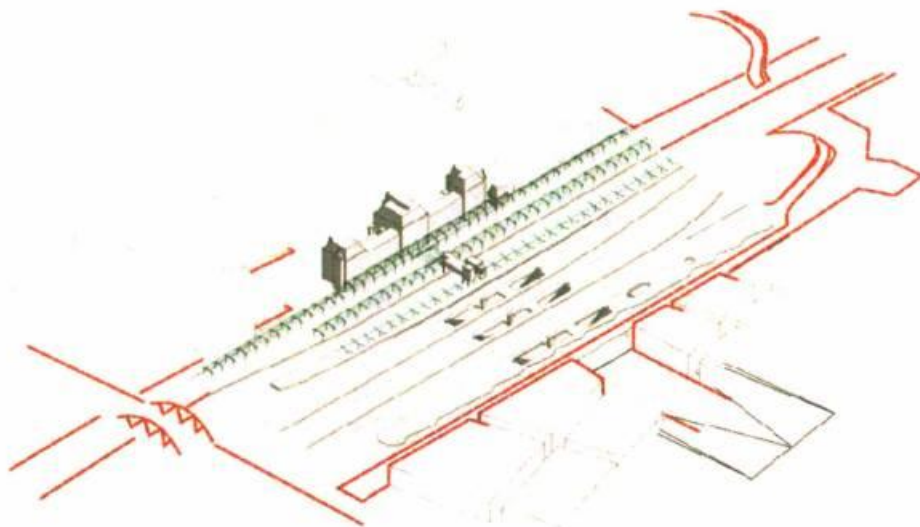




*Goede inpassing in omgeving, met respect voor monumentaal karakter van station*

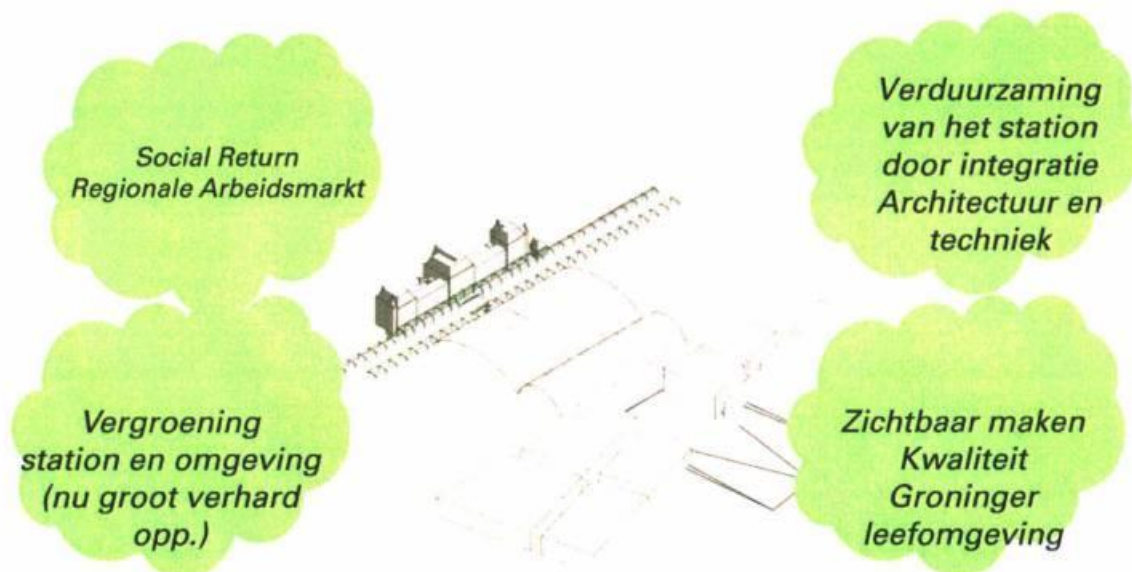
Voor de onderdelen in de ontwerpscope dient een visie opgesteld te worden waaruit een goede aansluiting van het ontwerp met zijn omgeving op te maken valt. De randen van het station zijn meeontworpen en waarborgen een goede aansluiting van het toekomstige stationskwartier aan de zuidzijde. De visie op de route van Werkmanbrug tot Parkweg is toetsingskader voor het aansluiten van de stationsentrees op haar omgeving. Voor de inpassing van de bustunnel is met omwonenden een schetsontwerp gemaakt dat in de aanbesteding verder wordt uitgewerkt door de consortia. De toeleidende routes voor voetgangers en fietsers zijn integraal onderdeel van de ontwerpopgave waarbij het aanhelen en inpassen van groenstructuren belangrijk is. Ten aanzien van de monumenten, zoals het seinhuis, is in beginsel het uitgangspunt dat deze "in situ" teruggeplaatst worden.

Echter, er ligt voor het consortium een opgave om voor het station een integraal ontwerp te maken, waarbij naast de monumenten ook met andere belangrijke aspecten, zoals reizigersvoorzieningen en zichtlijnen, rekening dient te worden gehouden. Het kan derhalve zo zijn dat - rekening houdend met alle integrale belangen in het ontwerp - dit ertoe leidt dat het seinhuis niet "in situ" teruggeplaatst kan worden maar in de omgeving van de huidige locatie. De heer P. Meurs, de monumentendeskundige in het project, heeft de taak hierover te adviseren, en voorafgaand af te stemmen met de gemeentelijke monumenten commissie. Dit betekent dus dat de gemeente als bevoegd gezag een nadrukkelijke rol behoudt over de monumenten in het project.



### *Duurzaamheid & Social Return*

Naast de inzet op ruimtelijke kwaliteit hebben we ook hoge ambities op het gebied van duurzaamheid en social return. In navolging van de *ringweg academie* hebben we samen met de Provincie het voornemen de consortia uit te dagen voor het maken van een voorstel voor een *railwayacademy* (vergelijkbaar als bij de Aanpak Ring Zuid) met afstudeer- en stageplekken voor studenten en werkzoekenden. Daarnaast is in de Stuurgroep is afgesproken dat besparingen op hergebruik van materialen ingezet kunnen worden om duurzaamheidsmaatregelen te bekostigen. Ook worden concrete prestaties geëist voor duurzame energie geïntegreerd in het project. De ontwerpers worden bovendien uitgedaagd om de van nature verharde station(somgeving) te vergroenen waar dat kan en de kwalitatief hoogwaardige leefomgeving van de stad tot uiting te laten komen in het station en haar omgeving.



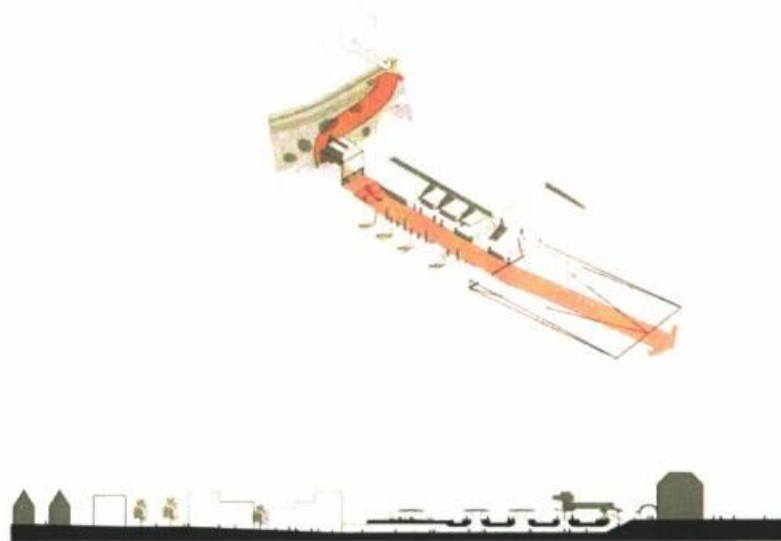
### **Reeds gemaakte afspraken in het aanbestedingsproces**

Ten aanzien van het aanbestedingsproces zijn afgelopen periode in het project door de stuurgroep een aantal afspraken en keuzes gemaakt over de zuidentree, de kappen en de noordzijde waarover wij u, voor de volledigheid, nader informeren.

### *Zuidentree*

In de projectscope is een volwaardige zuidentree, inclusief plein opgenomen met een tijdelijke ontsluiting op de Parkweg voor fietsers en voetgangers. Als uw raad besluit tot verplaatsing van het busstation naar de zuidkant, heeft de NS aangegeven, dan ook extra commerciële voorzieningen aan de zuidkant te gaan ontwikkelen. We hebben de ambitie om een levendig en intiem plein te maken. Een gerichte sturing op de toekomstige functies die zich rondom en nabij het plein zullen gaan vestigen is belangrijk.

In het kader van het ruimtelijk plan voor de zuidzijde zullen wij de gebiedsontsluiting en het plein in combinatie met het te realiseren programma nader uitwerken. De breedte van het plein wordt voornamelijk bepaald door de breedte van de interwijk-tunnel en de fietstunnel (totaal ca. 40 meter breed). Essentieel daarbij is hoe we op het plein omgaan met het hoogteverschil om uiteindelijk op maaiveldniveau uit te komen. Het Kwaliteitsteam heeft geadviseerd dit hoogteverschil in het plan geleidelijk aan op te lossen. In het kader van het project zal de zudentree en het plein zo worden opgeleverd (door een slimme plaatsing van de damwanden) dat het plein afhankelijk van het te realiseren programma op termijn kleiner gemaakt kan worden. Deze flexibiliteit is belangrijk zodat op dit moment nog geen keuzes gemaakt behoeven te worden over de omvang van het plein aan de zuidkant. Dit doen we bij het ruimtelijk plan.



Voor de aanleg van de tijdelijke ontsluiting op de Parkweg voor fietsers en voetgangers zal de "oude Glasfabriek" gesloopt moeten worden om deze route efficiënt en sociaal veilig te kunnen aanleggen. In overleg met het "Wij-team" zijn wij momenteel aan het onderzoeken hoe we de bewoners/krakers van het pand kunnen herhuisvesten.

### *Kappen*

In de budgetten voor de spoorzone is voor het onderdeel sporenkap rekening gehouden met een ruggengraat kap (referentie station Utrecht). Bij ons voorstel over verplaatsing busstation hebben wij u geïnformeerd dat bij het budget voor de verplaatsing nog geen rekening is gehouden met een kap boven het busstation. Op de "wensenlijst" (zie hierna) bij de aanbesteding is door de Stuurgroep Spoorzone voor zowel het treinstation als het busstation een hoogwaardige kap opgenomen. De bedoeling is dat het consortium voor een mooie kap voor beide stations een integraal ontwerp maakt, die recht doet aan alle uitgangspunten en gestelde ambities. Indien er geld overblijft in de aanbesteding kan additioneel besloten worden de kap boven het busstation in te kopen bij het consortium.

In ieder geval wordt met het integrale kapontwerp de kwaliteit van de buskap geborgd zodat deze ook nog in een later stadium met dezelfde kwaliteit gefaseerd kan worden ingekocht en gerealiseerd. Voor de kap boven het treinstation geldt dat bekend is dat er voor een gehele overkapping (integrale kap) onvoldoende budget. In het projectbudget voor de sporenkap is rekening gehouden met een bedrag van € 10 miljoen terwijl een gehele overkapping bijna het dubbele kost. Daarom is dit opgenomen op de “wensenlijst” voor zowel het trein- als busstation.

#### *Noordzijde*

Als uw raad besluit het busstation te verplaatsen naar de zuidzijde gaan we voor de gehele zone aan de noordzijde een visie opstellen. Zoals bekend zijn in het verleden al enkele studies verricht naar de noordzijde van het station. Het consortium heeft zoals u weet de opdracht een uitgewerkt ontwerp te maken voor de projectscope van het project. De noordzijde van het station alsmede de zuidzijde van het station vallen hier niet onder. Het is de bedoeling aan de zuidzijde een gebiedsontwikkeling met ontsluiting voor het station alsmede het gebied te realiseren en het gebied aan de noordzijde te herinrichten. Aangezien het station niet op zichzelf staat maar qua beleving nadrukkelijk raakvlakken heeft met zowel de noord- als de zuidzijde, gaan we aan de consortia vragen deze onderlinge relatie in de vorm van een ruimtelijke analyse aan te tonen. Het gaat dan voornamelijk om een opvatting voor de zone vanaf Werkmanbrug – entree monumentaal stationsgebouw – interwijk verbinding – zudentree – Parkweg. Voor de Noordzijde en Zuidzijde gaan we als gemeente, zoals u weet, nog een visie respectievelijk ruimtelijk plan opstellen.

Mogelijk komt het winnend consortium met een ruimtelijke analyse waarin vooruitlopend op de op te stellen visie en ruimtelijk plan elementen zitten die als quick wins voor de korte termijn een impuls geven aan het gebied. Deze elementen kunnen desgewenst additioneel bij het consortium worden ingekocht of dat bruikbare onderdelen van de analyse van het consortium op termijn geïncorporeerd kunnen worden in de op te stellen visie voor de noordzijde respectievelijk het ruimtelijk plan voor de zuidzijde. In de scope van de Spoorzone is een bedrag opgenomen van €1 miljoen voor het optimaliseren van de looproute en kwaliteitsverbetering tussen de stationshal en de Werkmanbrug. Dit bedrag zou ingezet kunnen worden voor het behalen voor de korte termijn van enkele quick wins aan de noordkant. Als dit zover is dan zullen wij uw raad hierbij te zijner tijd betrekken.

#### **Wensen en bedenkingen bij wensenlijst**

Na toevoeging aan de scope van de Kiss&Ride/taxistandplaats op de westflank, de korte bus onderdoorgang met sloop PostNL en groene invulling, de zudentree (inclusief plein en tijdelijke ontsluiting) het busstation (exclusief de kap), de busbuffer en het chauffeursonderkomen is de projectscope duidelijk. Door de toevoeging van deze onderdelen is een overzichtelijk beeld ontstaan.

In de ontwerpscope is een ruimtelijke analyse van de consortia meegenomen (zie hiervoor) op de Noord-Zuid as (Werkmanbrug-Parkweg), waarbij vanaf het monumentale stationsgebouw tot en met de zudentree binnen de scope van het project reeds gedekt is en waarbij aan de zuidzijde een tijdelijke ontsluiting, inclusief plein voor voetgangers en fietsers naar de zuidzijde reeds onderdeel uitmaakt van de projectscope.



Toch blijft er binnen het project Station een (beperkt) aantal wensen over. Het betreft hier wensen waarvan het perronplein, de reizigerstunnel, de perrons, de sporenkap en duurzaamheid feitelijk ook al in de projectscope zijn opgenomen en daarom dus ook budgettair gelabeld zijn. Van deze zaken gaan we er zondermeer van uit dat de kwaliteit ervan na oplevering voldoet aan het door ons gewenste niveau. Echter door opname in de wensenlijst kan erop gestuurd worden – indien er geld overblijft in de aanbesteding – dat het consortium voor die onderdelen van de wensenlijst een nog hogere en nog meer onderscheidende kwaliteit weet te realiseren. Voor de overige onderdelen van de wensenlijst geldt dat daar in beginsel geen geld voor is en pas gerealiseerd kan worden als er geld overblijft. Dit geldt bijvoorbeeld voor de buskap.

Wij vragen u aan te geven welke van de onderstaande onderdelen uw raad het belangrijkste vindt.

*1. Ruimtelijke kwaliteit/hoogwaardige, duurzame en beheerarme afwerking*

- a. Perronplein, incl. seinhuis plus renovatie bestaande monumentale kappen
- b. Reizigerstunnel
- c. Perrons (buiten perronplein)
- d. Mooie kap voor het treinstation
- e. Mooie kap voor het busstation
- f. Verlevendiging zuidentree (extra commercie en extra ontvangstdomein)

Onder a t/m c wordt hieronder het volgende verstaan. In het RFO, Mooi en Mooi Extra zijn voor de genoemde onderdelen a t/m c de uitgangspunten reeds vastgelegd (projectscope). Aan het consortium zal gevraagd worden om een integraal ontwerp te maken te maken waarin de genoemde onderdelen worden uitgewerkt op basis van de vastgelegde uitgangspunten. Ingeval er bij de aanbesteding een voordeel wordt gehaald kan in het kader van de onderhavige wensenlijst bijvoorbeeld voor gekozen worden een (een deel) van dit voordeel in te zetten op een nog luxere uitstraling van de genoemde onderdelen dan door het consortium voorgesteld. Gedacht kan dan worden aan qua uitstraling nog mooiere (en dus duurdere) materialisaties. Dit geldt ook voor onderdeel d. Zoals aangegeven wordt in de kostenraming gerekend met een ruggengraad kap boven de treinperrons (referentie station Utrecht) Ingeval er bij de aanbesteding voldoende budget overblijft kan ervoor gekozen worden in plaats van een ruggengraad kap een duurdere integrale kap in te kopen, die nog meer bijdraagt aan de relatie met het monumentale ensemble en het aankomen en beleven van de stad. Voor onderdeel e. geldt dat hiervoor geen budget is. Met andere woorden in het budget voor de verplaatsing van het busstation zit geen geld voor een kap. Indien er bij de aanbesteding geld overblijft kan ervoor gekozen worden hiervan een kap boven het busstation te bekostigen, welke kap aansluit bij de sporenkap het consortium zal ook de opdracht krijgen de kap boven het busstation integraal mee te ontwerpen zodat deze desgewenst additioneel ingekocht kan worden. Onder punt f. wordt de extra commercie en ontvangstdomein verstaan die de NS wil realiseren bij de Zuidentree. Nu uw raad naar verwachting zal besluiten tot verplaatsing van het busstation naar de zuidzijde, heeft de NS aangegeven deze extra commercie bij het project te zullen gaan inkopen. Dit betekent dat na inkoop deze wens is vervuld en uit de wensenlijst kan worden gestreept.

## *2. Social return*

Het is nadrukkelijk de bedoeling dat in de Spoorzone aan social return wordt gedaan. De gemeente heeft samen met de provincie de ambitie om gelijk als bij de Aanpak Ring Zuid is geschied een (railway) academie op te richten. Dit voorstel moet de komende periode nader uitgewerkt worden en via de aanbesteding bij het consortium ter uitvoering worden neergelegd.

## *3. Langere perrons regionale vervoerder op het hoofdstation*

Op verzoek van de regionale vervoerder heeft de provincie de wens geuit het nieuwe derde perron op het station Europapark te verlengen van 221 meter naar 331 meter ten behoeve van de inzet van langer materieel tijdens evenementen. Ingeval er bij de aanbesteding geld overblijft kan ervoor gekozen worden (een deel van) het aanbestedingsvoordeel hierop in te zetten.

## *4. Additionele onderdelen voortvloeiende uit de Visie Werkmanbrug - Parkweg die nog niet in de scope zitten*

Zoals eerder aangegeven zal aan het consortium een ruimtelijke analyse worden gevraagd voor de zone Werkmanbrug via het monumentale stationsgebouw, de interwijkverbinding en zuidentree tot aan de Parkweg (Noord-Zuid as). In de kostenraming voor de Spoorzone is € 1 mln. opgenomen voor kwaliteitsverbetering en upgraden van de looproute van het stationsgebouw naar de Werkmanbrug. Ingeval er bij de aanbesteding geld overblijft kan ervoor gekozen worden onderdelen (quick wins) uit de ruimtelijk analyse bovenop de reeds gelabelde € 1 miljoen additioneel in te kopen.

## *5. Beperking hinder bovenop de gestelde eisen*

In het BLVC plan (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie) voor de Spoorzone zijn afspraken gemaakt over genoemde aspecten en beperking van de hinder voor de omgeving. Het consortium zal hiervoor een plan moeten maken. Ingeval er geld overblijft bij de aanbesteding kan ervoor gekozen worden bovenop de reeds gestelde eisen om hinder te beperken extra aanvullende (duurdere) maatregelen te treffen. Te denken valt bijvoorbeeld dan aan het treffen van robuuste fysieke maatregelen aan de weg in plaats van de toepassing van tijdelijke verkeersmaatregelen (barrières, geleide bakens) om verkeer tijdens de bouwwerkzaamheden veilig af te wikkelen. Ook kan gedacht worden aan het treffen van extra maatregelen ter voorkoming dat bouwverkeer door de wijk moet. Bijvoorbeeld door de inzet van het spoortransport en/of busbaan.

## *6. Duurzaamheid (bovenop de afspraak van de gesloten businesscase)*

In de Spoorzone is op het gebied van duurzaamheid afgesproken dat met het geld dat wordt bespaard door de inzet van hergebruik materialen duurzaamheidsmaatregelen kunnen worden getroffen (zoals aanschaf zonnepanelen) Dit betreft een gesloten businesscase. Indien er geld overblijft bij de aanbesteding zou ervoor gekozen kunnen worden bovenop deze gesloten businesscase extra duurzaamheidswensen in te vullen. Gedacht kan dan worden aan zaken als: streven naar klimaatbestendigheid door aanplant met groen en voldoende waterinfiltratie, ruimte voor bomen en groen, toepassing van duurzame en recyclebare materialen.

### 7. Kunst

Voor kunst is geen budget opgenomen. Aangezien er een ruimtelijke relatie ligt tussen het station en de Werkmanbrug/museum zou deze ruimtelijke relatie kunnen worden benadrukt door het museum al in het stationsgebied te laten beginnen (interwijk tunnel, seinhuis) door middel van kunst uitingen. We hebben de heer Blühm, de directeur van het Groninger museum gevraagd hierin mee te denken. Indien er geld overblijft bij de aanbesteding zou ervoor gekozen kunnen worden (een deel) van het aanbestedingsvoordeel hierop in te zetten.

De komende periode zullen wij in de stuurgroep de bovenstaande wensenlijst verder uitwerken en prioriteren, waarbij het de insteek is - indien mogelijk - de wensen binnen de financiële kaders van het project gerealiseerd te krijgen. Bij de prioritering zullen we uw wensen en bedenkingen gebruiken.

### Ter afsluiting

Zoals bij u bekend stond voor de raad van 30 november a.s. voor het onderdeel Spoorzone ook het voorstel geagendeerd betreffende de uitgangspunten gebiedsontwikkeling Zuidzijde. Dit voorstel is echter nog niet gereed voor besluitvorming. De reden hiervoor is gelegen in het feit dat wij over de betreffende uitgangspunten met de wijk een participatieproces hebben doorlopen. Het was de wens van de wijk om de resultaten daarvan in een rapportage op 22 november a.s. in de Commissie Ruimte en Wonen aan uw raad aan te bieden. Naar aanleiding daarvan hebben wij - teneinde recht te doen aan een zorgvuldig participatieproces - besloten eerst de wensen uit de buurt tot ons te nemen, deze te bestuderen en het voorstel begin 2017 ter besluitvorming aan u voor te leggen, daarbij rekening houdende met de wensen. Dit lijkt ons wel zo zorgvuldig, aangezien wij het belangrijk vinden dat op een open, transparante en zorgvuldige wijze met de buurt wordt geparticipeerd. Ten aanzien van het verdere vervolg van het ruimtelijk plan merken wij volledigheidshalve op dat indien uw raad besluit tot het verplaatsen van het busstation naar de zuidzijde wij het busstation in rand voorwaardelijke zin zullen meenemen in de uitgangspunten voor het ruimtelijk plan. Over de consequenties van de verplaatsing en meer in het bijzonder de gebiedsontsluitingen voor de bus/auto en langzaam verkeersdeelnemers zullen wij vanzelfsprekend in overleg treden met de wijk.

We gaan er van uit u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,  
Peter den Oudsten



de secretaris,  
Peter Teesink