

Van: [REDACTED]

Verzonden: donderdag 24 maart 2022 11:09

Aan: Statengriffie <statengriffie@provincie-utrecht.nl>; Griffie <griffie@amersfoort.nl>; secretariaatschaddelee <SecretariaatSchaddelee@provincie-utrecht.nl>

Onderwerp: Brief SGLA/GiA naar CEF inzake Westelijke Ontsluiting Amersfoort

Geachte raadsgriffie en statengriffie, cc gedeputeerde Schaddelee,

Bijgaand ontvangt u de brief die de SGLA en de Stichting Groen in Amersfoort in maart 2022 aan de EU hebben gezonden over de CEF-subsidieaanvragen van ProRail/gemeente Amersfoort voor de Westelijke Ontsluiting. Namens de stichtingen verzoek ik u deze brief met deze aanbiedingsmail te delen met de raadsleden en statenleden.

In bijgevoegde brief verzoeken SGLA en de Stichting Groen in Amersfoort (GiA) de Europese beoordelaars om de CEF-aanvragen uit 2022 én 2021 niet te honoreren omdat deze absoluut niet voldoen aan de doelstellingen en subsidiecriteria. De belangrijkste punten vindt u hieronder, vertaald in het Nederlands:

CEF Transport Call 2021 (tweede subsidieaanvraag d.d. 19 januari 2022)

- De overweg in Amersfoort west (Barchman Wuytierslaan) in het traject Utrecht-Amersfoort, waarop de subsidieaanvragen zich richten, is noch een bestaand, noch een toekomstig knelpunt in het spoornet. Er zijn geen openbare documenten beschikbaar die de overweg Barchman Wuytierslaan identificeren als een bottleneck voor de benodigde spoorcapaciteit.

Uitingen van ProRail over een groeiend aantal treinen dat de overweg zou passeren, zijn nergens onderbouwd. In officiële documenten is geen toename van het treinverkeer tussen Utrecht en Amersfoort te vinden.

De toekomstplannen *Toekomstbeeld OV 2040* en *Programma Hoogfrequent Spoorvervoer* van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voorzien niet in extra reizigerstreinen tussen Utrecht en Amersfoort.

- ProRail is op grond van de Nederlandse regelgeving verplicht om het verwijderen van overwegen te prioriteren op basis van een (geclassificeerde) risicogebaseerde ranking. In een openbare zitting met de gemeenteraad van Amersfoort op 30 maart 2021 heeft ProRail erkend dat zij op basis van deze risicogebaseerde rangschikking geen plannen hebben om deze overweg op afzienbare termijn aan te passen.
- Het verwijderen van de overweg in Amersfoort west (Barchman Wuytierslaan) is niet nodig voor het internationale reizigersvervoer, omdat op het traject Utrecht-Amersfoort geen internationale reizigerstreinen rijden, of gaan rijden. De internationale trein Amsterdam-Amersfoort-Berlijn passeert Amersfoort oost en niet de overweg Barchman Wuytierslaan.
- Het verwijderen van de overweg is niet nodig om het internationale goederenvervoer per spoor te faciliteren, omdat toekomstige goederentreinen niet via Utrecht-Amersfoort zullen rijden. In het voorstel dat de Europese Commissie op 14 december 2021 aan het Europees Parlement heeft gedaan voor de herziening van het TEN-T netwerk, loopt de nieuwe North Sea-Baltic Corridor voor goederentreinen van Rotterdam/Amsterdam, via Weesp naar Amersfoort en verder richting Oldenzaal/ Duitse grens, dus niet via Utrecht naar Amersfoort. In lijn hiermee is voor goederentreinen het traject Utrecht-Amersfoort gedegradeerd van het zogenaamde Core Network naar het Comprehensive Network. De subsidieregeling is bestemd voor het Core Network.
- Ook de *Integrale Mobiliteitsanalyse 2021* van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat van 29 juni 2021 heeft als uitgangspunt dat het traject voor goederentreinen tussen Rotterdam en Oldenzaal (grens Duitsland) via Weesp naar Amersfoort loopt, dus niet via Utrecht naar Amersfoort. Deze route is conform de notitie *Uitgangspunten Referentieprognoses Goederenvervoer 2021* van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat uit 2020 (!). Dus, al in 2020 was het traject via Weesp-Amersfoort oost (en niet via Utrecht-Amersfoort west) gekozen als uitgangspunt voor het toekomstige goederenvervoer per spoor. Dit is ruim voor de CEF Transport MAP-aanvraag 2020 van ProRail in maart 2021.
- In een bijlage van de *Integrale Mobiliteitsanalyse 2021* staat de lijnvoeringskaart waarop de zogenaamde 6-Basis dienstregeling voor 2030 en daarna is vastgelegd. Deze is gebaseerd op de volledige realisatie van het *Programma Hoogfrequent Spoorvervoer*. Op deze kaart zien we vier lijnen tussen Utrecht en Amersfoort: elk half uur 4

reizigerstreinen in 2 richtingen. Dat betekent 16 reizigerstreinen per uur, evenveel als er nu al enkele jaren rijden. Dus ook hier: absoluut geen toename van het aantal reizigerstreinen tussen Utrecht en Amersfoort. Overigens zou vervanging van de overweg Barchman Wuytierslaan door een tunnel/brug de capaciteit van het spoortraject Utrecht-Amersfoort niet vergroten. Er zouden daardoor niet meer treinen kunnen rijden, en ook niet sneller.

In dezelfde *6-Basis dienstregeling* is voor het traject Utrecht-Amersfoort geen enkel goederenpad opgenomen. In de toekomstige dienstregeling is er dus geen capaciteit gereserveerd voor goederentreinen op dat traject (in tegenstelling tot het traject via Weesp). In februari 2022 heeft ProRail het college van burgemeester en wethouders van Amersfoort ook laten weten dat er in de toekomstige dienstregeling geen goederenpaden via het traject Utrecht-Amersfoort komen.

Dit alles overziend, kunnen ProRail en de gemeente Amersfoort niet volhouden dat het verwijderen van de overweg in Amersfoort west (Barchman Wuytierslaan) belangrijk is voor de toekomst van het reizigers- en goederenvervoer per trein.

- Het verwijderen van de overweg in Amersfoort west leidt niet tot verbetering van de interconnectie en interoperabiliteit van het Nederlandse en Duitse nationale spoorwegnet. Er is geen toegevoegde waarde voor de EU.
- De spoorwegovergang wordt misbruikt om extra geld te krijgen voor een regionaal/lokaal wegenproject.

Het project heeft alleen draagvlak in de gemeenteraad van Amersfoort als externe partijen bereid zijn de rekening te betalen. Of, zoals ProRail in oktober 2021 opmerkte in een brief aan het Amersfoortse college van burgemeester en wethouders, het hele project is in feite afhankelijk geworden van een tweede Europese subsidie. De herstart van het project hangt volledig af van een tweede EU-subsidietoekenning. Dat is verwerpelijk omdat het project Westelijke Ontsluiting - zoals hierboven beschreven - geen enkele EU-meerwaarde heeft.

- De publieke steun voor het project brokkelt steeds verder af en in de Amersfoortse gemeenteraad gaan steeds meer stemmen op om het project stop te zetten, of het te vervangen door een goedkoper, beter project waarvoor geen grote hoeveelheid bomen hoeft te worden gekapt. Voor de gemeenteradsverkiezingen van 14-16 maart 2022 is er een Kieskompass. Hieruit blijkt dat 13 van de 15 deelnemende partijen het (helemaal) niet eens zijn met de stelling *De aanleg van de Westelijke*

Rondweg moet worden voortgezet, ook als dat de gemeente extra geld kost; slechts 2 partijen zijn het (helemaal) eens met de stelling.

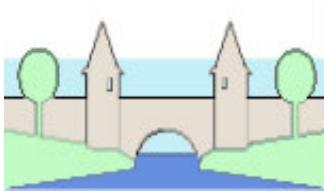
CEF Transport MAP 2020 (eerste subsidieaanvraag d.d. 17 maart 2021)

Ondanks eerder aangevoerde argumenten van de SGLA en Stichting Groen in Amersfoort vindt de EU de eerste CEF-aanvraag uit 2021 in lijn met de eisen van de CEF Transport MAP 2020. Echter, uit het antwoord van het evaluatieteam d.d. 17 februari 2022 (op verduidelijkingsvragen van de stichtingen d.d. 15 oktober 2021) blijkt dat een cruciale fout is gemaakt. De EU antwoordt namelijk dat de aanvraag past in de categorie van vooraf geïdentificeerde projecten vermeld in de verordening (EU) nr. 1316/2013, verwijzend naar de tekst: "*Studies en opwaardering van verschillende secties (Amsterdam - Utrecht - Arnhem; Hannover - Berlijn). Het voorstel betreft studies voor het wegwerken van knelpunten op het traject Utrecht-Amersfoort, dat onderdeel uitmaakt van het bredere traject Amsterdam - Utrecht - Arnhem op de Noordzee-Oostzee-corridor*". Dat is geografisch onjuist. Het traject Utrecht-Amersfoort maakt - zoals u weet - géén deel uit van het aangewezen traject Amsterdam-Utrecht-Arnhem. Wij blijven dan ook bij onze conclusie dat het overwegproject in Amersfoort geen onderdeel is van de subsidiabele "vooraf aangewezen trajecten inclusief projecten" in de regelgeving. Daarom hebben SGLA en Stichting Groen in Amersfoort de EU gevraagd de toekenning van het project Amersfoort in het kader van de CEF TransportMAP 2020 in te trekken.

De uitgebreidere toelichting vindt u in de bijgevoegde brief aan de EU. Als u naar aanleiding van deze mail of brief vragen zou hebben, horen wij dat graag.

Met vriendelijke groet, namens SGLA en GiA,





Samenwerkende Groeperingen Leefbaar Amersfoort

SGLA: p.a. Meester Pielagelaan 15, 3829CL, Amersfoort, info@sgla.nl

Groen in Amersfoort: p.a. Waterlooweg 38, 3832RX, Leusden, info@groeninamersfoort.nl

CEF Coordination Committee/CINEA

CINEA-CEF-TRANSPORT-CALLS@ec.europa.eu

CC: frederique.gerday@ec.europa.eu (CINEA Evaluation team)

Concerning: ProRail applications for CEF Transport Call 2021 and 2020 CEF Transport MAP, project Amersfoort (The Netherlands)

Dear members of the CEF Coordination Committee and CINEA team (including concerned external experts and internal committee composed on different Directorates-General of the European Commission),

We kindly request your special attention for the CEF Transport Call 2021 application of ProRail in cooperation with the municipality of Amersfoort, dated 19 January 2022. We conclude that this application does not meet the requirements of the CEF Transport MAP as published on 16 September 2021. Therefore we request you to reject this application.

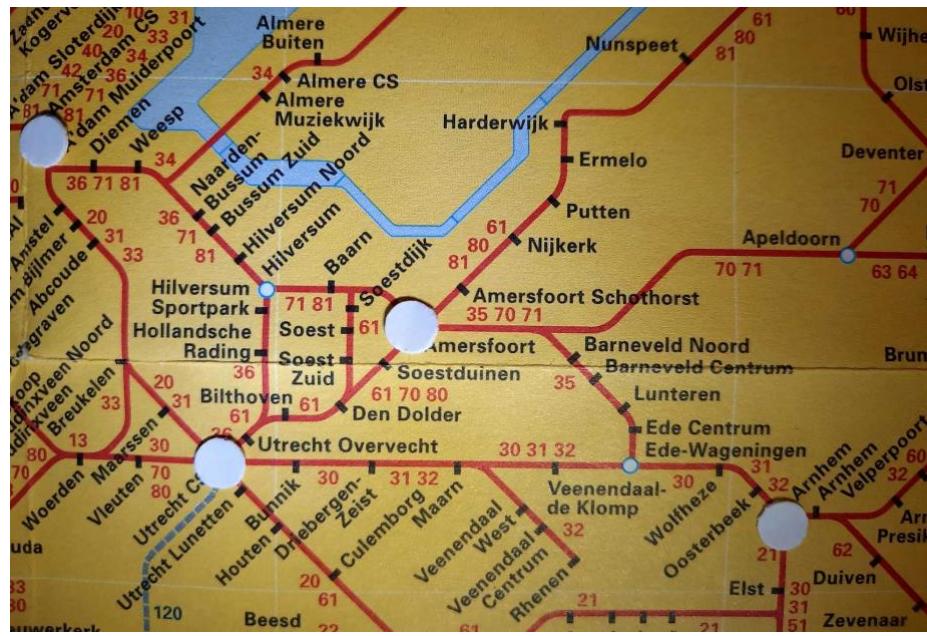
Moreover we ask you to revoke your granting of the Amersfoort project under the 2020 CEF Transport MAP.

For clarification: "we" are SGLA and *Groen in Amersfoort*, two citizen organisations aiming for a green, sustainable, pleasant Amersfoort as place to live. (More information in Dutch: <https://www.sgra.nl/> and <https://www.groeninamersfoort.nl/>)

Previous 2020 CEF Transport MAP: crucial mistake

Earlier, in 2021 on May 16th, we already requested you to reject the application of ProRail in cooperation with the municipality of Amersfoort (dated 17 March 2021) for the 2020 CEF Transport MAP. Despite our arguments, you have found the ProRail-proposal in line with the requirements of the 2020 CEF Transport MAP call text. However from the reply of the CINEA Evaluation team dated 17 February 2022 (to our questions for clarification dated 15 October 2021), it appears that there has been a crucial mistake. You wrote that the proposal fits into the category of pre-identified projects stated in the regulation (EU) No 1316/2013 referring to the text: "*Studies and upgrading of several sections (Amsterdam – Utrecht – Arnhem; Hannover – Berlin). The proposal concerns studies for eliminating bottlenecks located on Utrecht-Amersfoort section, which is part of wider section Amsterdam – Utrecht – Arnhem on the North Sea-Baltic corridor.*"

That is geographically incorrect. The Utrecht-Amersfoort section, is not a part of the listed section Amsterdam – Utrecht – Arnhem. The Utrecht-Amersfoort section is part of a completely different railway line, as you can see from this map:



Therefore we stand our conclusion that the proposed project on the Utrecht-Amersfoort section is not part of the specifically stated “pre-identified sections including projects” as stipulated in Annex I, being part of the Regulation (EU) No 1316/2013. That is why we ask you to revoke your granting of the Amersfoort project under the 2020 CEF Transport MAP.

In the meantime, it has also become clear that the Dutch Ministry of Infrastructure and Water Management already in 2020 - so well before the March 2021 application that emphasizes the importance for rail freight - has chosen as starting point that future freight trains between Rotterdam and Oldenzaal/border Germany run via Weesp to Amersfoort east and further towards Oldenzaal, so not via Utrecht – Amersfoort west (about which more later).

Many of our arguments concerning the 2020 CEF Transport MAP are still valid or increasingly valid and therefore repeated below. Moreover regarding the CEF Transport Call 2021 there are important new arguments to reject the recent application of Prorail/Amersfoort.

ProRail applications: content unclear

First we would like to say a few words about the ProRail applications itself.

Despite the fact that government task organisation ProRail is a public body, ProRail declares CEF applications secret. We don't get insight in proposals, and our City Council neither. We keep rejecting this lack of transparency.

Now we have to make do with the text in the CINEA brochure *2020 CEF TRANSPORT MAP, Proposal for the selection of projects*, dated July 2021 and with information from our City Council. Therefrom we know what the application entails the *Westelijke Ontsluiting* project, and more specifically replacing the level crossing in Amersfoort west (section Utrecht- Amersfoort) by a car tunnel plus a bridge for pedestrians and cyclists.

The *Westelijke Ontsluiting* is a project of the municipality of Amersfoort. The account and risks of the project therefore lie with this party. ProRail is only involved in the underpass and the cycle path across the tracks and not in the

entire project. ProRail is leading the tendering process for this *Westelijke Ontsluiting*, but is not the project owner. According to answers from the state secretary to the Dutch parliament on the role of ProRail in this project, it is so-called 'work for third parties'. This makes the applications for Amersfoort west fundamentally different from the earlier CEF application for renewal of railroad switches in Amersfoort east that was granted with around EUR 7 million from CEF in July 2020.

For your evaluation based on the content of the proposal submitted we would ask you to beware of an application which combines different projects. The text in the CINEA brochure *2020 CEF TRANSPORT MAP, Proposal for the selection of projects* shows that in this case there has been a combined application for Amersfoort and Apeldoorn. In this 2020 application there is obviously no distinction made between the situation in Amersfoort and Apeldoorn, making it possible for Amersfoort to hitchhike on the arguments of Apeldoorn. For example: the international railway connection Amsterdam-Berlin indeed passes the level crossing in Apeldoorn but not the Barchman Wuytierslaan level crossing in Amersfoort west.

Concerning the CEF Transport Call 2021 application of ProRail in cooperation with the municipality of Amersfoort we kindly ask you to be sharp on this point.

Our arguments

We have a series of arguments on the basis of which we believe you should reject the CEF Transport Call 2021 application:

Removal of the railroad crossing in Amersfoort west does not serve the objective of the CEF Transport Call 2021.

Removal of the level crossing in Amersfoort west (Barchman Wuytierslaan) from the Utrecht-Amersfoort section does neither contribute to the TEN-T priorities nor does it serve the objective of the CEF Transport Call 2021. Due to lack of the proposal submitted we must presume ProRail has applied for the topic *Rail – works or mixed CEF-T-2021-COREGEN-RAIL-WORKS*, probably referring to "capacity and performance upgrade of existing lines, including removal of level crossings and upgrades necessary for 740 meters long trains and upgrades necessary to facilitate international rail passenger and freight transport". This reference is unjustified for several reasons.

The level crossing in Amersfoort west (Barchman Wuytierslaan) in the Utrecht-Amersfoort section is neither an existing nor a future bottleneck in the rail network.

There are no public documents available that identify the Barchman Wuytierslaan level crossing as a bottleneck for needed rail capacity. The continuity of the corridor is in no way at stake.

Statements by ProRail about a growing number of trains passing the level crossing have never been substantiated anywhere. There is no increasing rail transport between Utrecht and Amersfoort to be found in official documents.

The relevant future plans *Toekomstbeeld OV 2040* and *Programma Hoogfrequent Spoorvervoer* of the Dutch Ministry of Infrastructure and Water Management do not foresee extra passenger trains between Utrecht and Amersfoort.

In *Toekomstbeeld OV 2040* the Ministry also lays out criteria for the prioritization of level crossing removal. The Barchman Wuytierslaan crossing does not meet

these criteria.

The level crossing involved is not a source of disruptions to train services. Over a long period of years only a few incidents have been reported. The railway crossing is not considered unsafe.

ProRail is obliged by Dutch budget regulations to prioritize level crossing removal based on a (classified) risk-based ranking. In a public hearing March 2021 30th with the Amersfoort City Council, ProRail admitted that based on this risk-based ranking they have no plans for adjustments of this crossing in the foreseeable future.

So why should the EU finance removal?

Removal of the level crossing in Amersfoort west (Barchman Wuytierslaan) in the Utrecht-Amersfoort section is not necessary to facilitate international rail passenger transport, because there are no international passenger trains.

There are no international passenger trains on the Utrecht-Amersfoort section, nor are these trains foreseen. The international train Amsterdam-Amersfoort-Berlin does not pass the Barchman Wuytierslaan level crossing.

Removal of the level crossing is not necessary to facilitate international rail freight transport, because future freight trains will not run via Utrecht-Amersfoort.

In the proposal that the European Commission made to the European Parliament on 14 December 2021 for the revision of the TEN-T, the new North Sea-Baltic Corridor for freight trains runs from Rotterdam/Amsterdam, via Weesp to Amersfoort and further towards Oldenzaal/German border, so not via Utrecht to Amersfoort (see EU-map below, <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html#&ui-state=dialog>).



In line with this, for freight trains the Utrecht-Amersfoort section has been downgraded from Core Network to Comprehensive Network (the legend explains TEN-T Freight Railways Utrecht-Amersfoort = Comprehensive Conventional (thin

green line):



As the Utrecht-Amersfoort section is to be removed from the North Sea-Baltic Corridor of the TEN-T Core Network for freight trains, the freight transport argument is gone.

Also the *Integrale Mobiliteitsanalyse 2021* of the Dutch Ministry of Infrastructure and Water Management dated 29 June 2021 has assumed the route for freight trains between Rotterdam and Oldenzaal (border Germany) runs via Weesp to Amersfoort, so not via Utrecht to Amersfoort

(<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2021/06/29/integrale-mobiliteitsanalyse-2021>).

The text in Annex 3 of the *Integrale Mobiliteitsanalyse 2021* (page 14) states that this route is in accordance with the memo *Uitgangspunten Referentieprognoses Goederenvervoer 2021*, by the Dutch Ministry of Infrastructure and Water Management dated 2020.

So already in 2020 the route via Weesp-Amersfoort east (and not via Utrecht-Amersfoort west) had been chosen as a starting point for future freight transport by rail. That is well before ProRail's 2020 CEF Transport MAP application in March 2021, in which the importance for freight transport between Dutch seaports and their hinterland is explicitly stated.

Also in Annex 3 the lines on the map 'A Kaart van 6-Basis' (page 112) are based on the so called 6-Basic timetable for 2030 and beyond. On it we see 'green on white' four lines between Utrecht and Amersfoort, so 4 passenger trains every half hour in 2 directions. That means 16 passenger trains per hour, the same number as there are already running. So once again, we see absolutely no increase of passenger trains between Utrecht and Amersfoort. By the way, replacement of the Barchman Wuytierslaan level crossing with a tunnel/bridge would not increase the capacity of the Utrecht-Amersfoort railway section. It does not allow more trains to run, nor does it make trains faster.

In the same 6-Basic timetable 2030, no single freight path is included for the section Utrecht-Amersfoort. So there is no capacity reserved for freight trains on that section in the future timetable (unlike the route via Weesp).

Recently, ProRail also informed our Board of Mayor and Aldermen that in the future timetable there will be no freight paths via the Utrecht-Amersfoort section.

It also means that in the future there no longer will be a scheduled shared use of passenger and freight trains.

Overseeing all this, it can no longer be argued that removal of the level crossing in Amersfoort west (Barchman Wuytierslaan) from the Utrecht-Amersfoort section is important for the future of the North Sea-Baltic freight Core Network corridor.

Removal of the level crossing in Amersfoort west does not improve the interconnection and interoperability of the Dutch and German national railway networks.

There are no international passenger trains running on the Utrecht-Amersfoort section (nor foreseen). As mentioned earlier, the international railway connection Amsterdam-Berlin passes Amersfoort east, but not the Barchman Wuytierslaan level crossing in Amersfoort west.

There is no EU added value at all. The Utrecht-Amersfoort section is needed for domestic trains, so running inside the Netherlands. So why should the EU pay for that?

ERTMS: Utrecht-Amersfoort section not planned.

By 2030, ERTMS must be active on the busiest parts of the Dutch railway network. The section Utrecht-Amersfoort misses in this ERTMS program of ProRail. At least till 2030 there is no ERTMS foreseen.



Source: <https://www.prorail.nl/siteassets/homepage/programmas/kaartje-nl-def.jpg>

It is clear that the Ministry of Infrastructure and Water Management /ProRail invest in no way whatsoever in the Utrecht-Amersfoort section, including the level crossing in Amersfoort west (Barchman Wuytierslaan). So why would the EU do that?

The railroad crossing is being misused to get additional funding for a regional/local road project.

Replacement of the level crossing is part of a long-running regional/local project *Westelijke Ontsluiting* to increase the road capacity for car traffic (2.5 km road). This is not a project of common interest of EU countries as identified in TEN-T guidelines.

The controversial project *Westelijke Ontsluiting* has been underway for many years and was tendered November 2019. However, in the summer of 2020, none of the contractors appeared willing to build the road for the available budget. Therefore, the tender has been put on hold to find additional budget. Also the activities for which the 2020 CEF Transport MAP subsidy has been granted are not to be carried out during the 'on hold' phase of the project. Since the summer of 2020 our Board of Mayor and Aldermen has been looking for extra money. In that ongoing quest for money, their hopes are now fully pinned on the CEF. Unjustified.

Furthermore, we would like to point out that the municipality itself is not willing to spend money on this project. It is funded out of a regional mobility program to which the municipality contributed no more than 4.5%. It is not an exaggeration to say that the project only has support in the City Council if external parties are willing to foot the bill. Or, as ProRail in October 2021 noted in a letter to our Board of Mayor and Aldermen, the whole project has in fact become dependent on a second European subsidy. The restart of the project completely depends on a second successful EU grant application. That is objectionable because the Westelijke Ontsluiting project - as described above - has no EU added value.

The project is controversial and public support is crumbling more and more.

As mentioned before the *Westelijke Ontsluiting* project (<https://www.youtube.com/watch?v=LidcrKGe1Y>) is controversial. For many reasons. By now it is becoming increasingly clear that the project is a solution to a non-existent problem (there are no traffic jams or safety issues). Meanwhile, expected costs are rising fast. And the project not only requires more than 68.3 million EUR of public money (plus the now wanted additional EU budget of around 15 million EUR), but also costs around 4,000 trees and threatens the habitat of endangered species such as the badger and sand lizard, all this against the background of the climate crisis and the EU Green Deal. More than 10,000 citizens signed the petition 'save the tree, axe the road' (<https://www.petities.com/nee-tegen-westelijke-ontsluiting>).

Public support for the project is further crumbling, and more and more voices in our City Council are raised in favor of stopping the project all together, or replacing it with a less costly, better project that does not require felling a large amount of trees.

A comparison site (*Kieskompas*) has been made for the City Council elections on 14-16 March 2022. This shows that only 2 of the 15 parties participating in the elections "completely agree" or "agree" with the statement "*The construction of the Western Ring Road must be continued, even if it costs the municipality extra money*"; 13 parties "disagree" or "disagree at all" with the statement.

Once again, we regret the fact that ProRail has declared its CEF-applications secret. This forces us to go 'by the outside', and approach your committee directly.

Using legitimate means we oppose the waste of green and community money, in our municipality, province, the Netherlands and the EU. We always act transparent, fair and come out into the open. For that reason we send a copy of this mail to the City Council of Amersfoort, the Government/Council of the Province of Utrecht and a number of media.

We hope that our information will further enable your Committee to make a good decision about the ProRail CEF Transport Call 2021 application regarding Amersfoort west. We would like to hear from you about our objections in this letter: both your granting of the Amersfoort project under the 2020 CEF Transport MAP and our request to reject the CEF Transport Call 2021 application of ProRail in cooperation with the municipality of Amersfoort.
If you require more information, please let us know. We would be very pleased if we would have the opportunity to provide further information on our request in person.

Kind regards,

Two handwritten signatures are shown side-by-side. The signature on the left appears to be 'Chris Mooiweer' and the signature on the right appears to be 'Daan Valkenbrug'. Both signatures are in black ink on white paper.

Chris Mooiweer and Daan Valkenbrug
Member and chairman of the board
Samenwerkende Groeperingen Leefbaar Amersfoort (SGLA)

A single handwritten signature in black ink, appearing to read 'Michiel Mooibroek', is shown on a separate line below the previous signatures.

Michiel Mooibroek
chairman of the board
Stichting Groen in Amersfoort