

2016

49

SCHRIFTELIJKE VRAGEN

Vragen van mevrouw E. van Esch
(ingekomen op 14 maart 2016 en
antwoorden door het college verzonden op 20 april 2016)

Schriftelijke vragen over de informatievoorziening met betrekking tot de milieuzone

Over een kleine 2 maanden heeft de gemeente Utrecht precies een jaar officieel een milieuzone voor personenauto's (euro 0 t/m 2 diesel). Het college heeft aangegeven de milieuzone te gaan evalueren na een jaar. De Partij voor de Dieren krijgt in aanloop naar deze geplande evaluatie meerdere vragen vanuit de stad over de gebruikte cijfers en achtergrondinformatie om tot deze milieuzone te komen.

Voor de Partij voor de Dieren is het op dit moment niet helder met welke achtergrondinformatie en cijfers er bij de totstandkoming van de milieuzone is gewerkt, waardoor de PvdD geen beoordeling kan geven over de gepresenteerde resultaten en de daarop voortbordurende conclusies.

Om wel een gefundeerd oordeel over de milieuzone bij de aanstaande evaluatie te kunnen geven, heeft de Partij voor de Dieren de volgende vragen.

Verdrag van Aarhus

Ten eerste wil de Partij voor de Dieren graag ingaan op de verklaring van TNO dat zij geen berekeningen publiceren, omdat dit hun concurrentiepositie zou schaden.

Op Europees niveau is in 1998 het Verdrag van Aarhus (*zie bijlage A*) van kracht gegaan. Dit verdrag geeft burgers het recht op toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter als het gaat om milieuzaken.

1. Is het college bekend met Verdrag van Aarhus?

Ja.

Volgens dit verdrag wordt tevens onder milieu-informatie verstaan:
(art2 3^e lid onder b)

b. factoren, zoals stoffen, energie, geluid en straling, en activiteiten of maatregelen, met inbegrip van bestuurlijke maatregelen, milieu-akkoorden, beleid, wetgeving, plannen en programma's die de elementen van het milieu aantasten of waarschijnlijk aantasten binnen het toepassingsgebied van het voorgaande onderdeel a., en kosten-baten- en andere economische analyses en veronderstellingen gebruikt in milieubesluitvorming;

Maar uit een WOB-besluit van de gemeente Utrecht van 28 april 2015 (*zie bijlage B*) komt de gemeente tot de volgende conclusie:

Toelichting ad 1): de berekeningen zijn door en onder verantwoordelijkheid van TNO uitgevoerd. De gemeente heeft alleen de uitkomsten van de berekeningen ontvangen. Wij hebben daarom contact opgenomen met TNO en hen gevraagd om op vrijwillige basis mee te werken aan een inzage van de berekeningen.

TNO heeft zich bereid verklaard om u inzage in de berekeningen te geven ten kantore van TNO, maar wil de berekeningen uit concurrentie-oogpunt niet publiceren. Deze inzage valt in juridische zin dus niet onder dit Wob-besluit. U kunt voor de inzage bij TNO contact opnemen met dhr. A. Eijk.

2. Hoe kan het college het niet willen publiceren en daarmee vrijgeven van de berekeningen van TNO rijmen met het Verdrag van Aarhus?

TNO is een onafhankelijk wetenschappelijk instituut dat in opdracht van de gemeente onderzoek heeft gedaan. Hiervoor maakt TNO gebruik van gegevens, zoals emissiefactoren, die zij in opdracht van het ministerie ontwikkelt. Overheden dienen deze te gebruiken voor berekeningen (dit is wettelijk zo bepaald). Het is niet aan ons om TNO te dwingen deze achterliggende gegevens beschikbaar te stellen.

3. Is het college het met de PvdD eens dat burgers recht hebben op deze informatie? Waarom wel/niet?

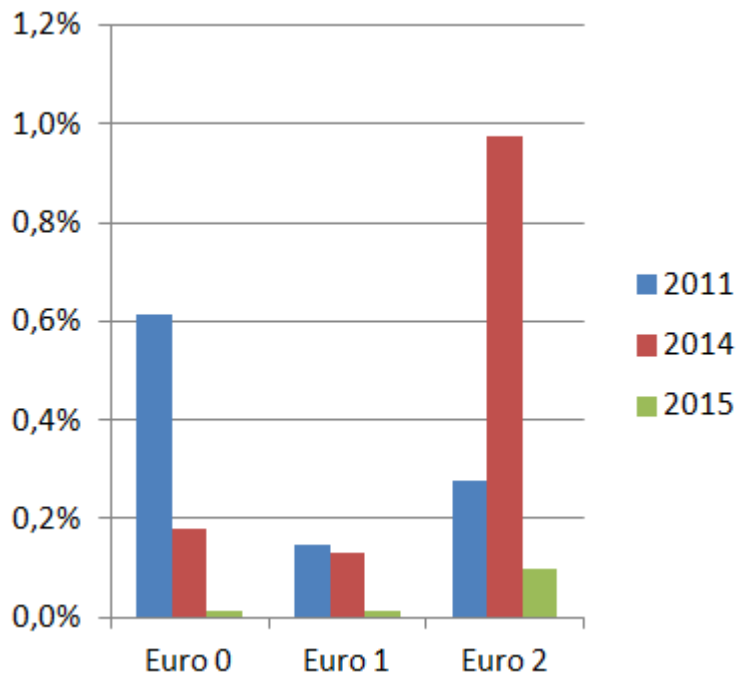
Burgers hebben recht op deze informatie. Daarom hebben we TNO verzocht om deze informatie inzichtelijk te maken. Gelet op de complexiteit heeft TNO de vraagsteller uitgenodigd om langs te komen.

4. Is het college bereid TNO aan te spreken op het feit dat het publiceren van deze berekeningen juist kan bijdragen aan een transparant politiek en maatschappelijk debat over het nut en de noodzaak van de milieuzone? Zo ja, kan het college de Partij voor de Dieren op de hoogte houden van de uitslagen hiervan? Zo nee, waarom niet?

Zie antwoord 3.

Wagenparkscans

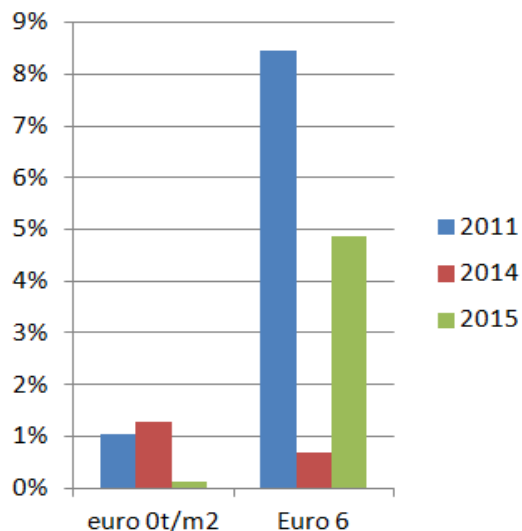
TNO voert wagenparkscans uit op meerdere wegen in Utrecht om deze cijfers te kunnen gebruiken bij berekeningen over de milieuzone. TNO heeft op de Catharijnesingel en de Graadt van Roggenweg (in ieder geval) scans uitgevoerd in 2011, 2014 en 2015 en op de Van Zijstweg in 2014 en 2015 in de categorie euro 0, euro 1 en euro 2. Onderstaande staafdiagram heeft betrekking op de Catharijnesingel en is gemaakt met de (openbare) wagenparkscans van TNO. De percentages zijn gebaseerd op het totale aantal gescande auto's.



5. Kan het college verklaren waar de toename van euro 2 diesel vandaan komt in 2014 t.o.v. 2011?

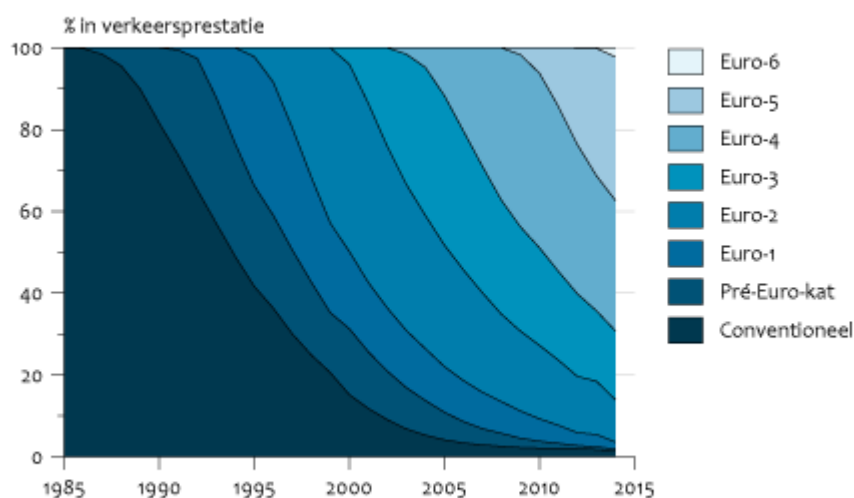
De figuur klopt niet, de cijfers die bij 2011 genoemd worden (blauwe balkjes) zijn niet afkomstig uit de wagenparkscan uit 2011, maar destijds, in 2011, voor het zichtjaar 2015 geprognosticeerde aandelen in het wagenpark (in dit geval het aandeel dieselveertuigen in de totale groep personenvoertuigen).

Tevens is er een wagenparkscan uitgevoerd naar euro 6 diesels, op dezelfde locaties in de stad. En is er een totaaloverzicht te maken van alle euro 0 tot en met 2 diesels. Ook deze staafdiagram is gemaakt met de gegevens uit de wagenparkscans van TNO op de Catharijnesingel.



Uit bovenstaande tabel komt naar voren dat er in 2011 al ruim 8 procent euro6 diesel personenwagens zijn gesignaleerd. Uit cijfers van het CBS wordt duidelijk dat er in 2011 nog nauwelijks euro6 auto's op de markt waren. Zie hieronder de informatie van het CBS over onder andere het aantal euro6 diesels.

Personen- en bestelauto's naar milieuklasse



Bron: CBS.

CBS/sep15
www.cio.nl/nlo38823

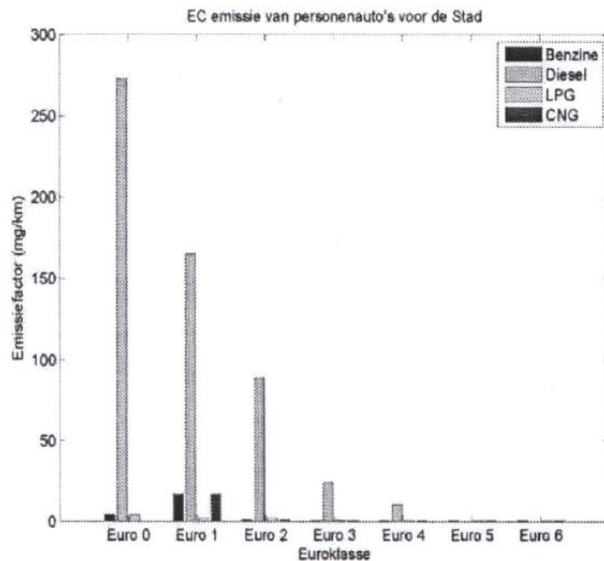
6. Hoe is het te verklaren dat in de wagenparkscan van TNO in 2011 al ruim 8 procent euro6 dieselauto's zijn gesignaleerd? En hoe is het te verklaren dat in dezelfde wagenparkscan van TNO het

aandeel euro6 in 2011 aanzienlijk hoger lag dan in 2014 en 2015?

Zie antwoord 5. Ook dit staafdiagram is niet gebaseerd op de juiste veronderstellingen. Het genoemde aandeel Euro 6 dieselauto's betreft het aandeel diesel personen voertuigen, zoals in 2011 geprognoseerd voor zichtjaar 2015. Dus niet voor het jaar 2011.

EC emissies

De Partij voor de Dieren heeft een document van de gemeente in haar bezit waarin de EC-emissies (koolstof) van personenauto's (en bestelauto's) voor de stad Utrecht worden weergegeven. Het jaartal is helaas onbekend. *Zie bijlage C voor het volledige document.*



Uit een door het ministerie van Infrastructuur en Milieu, naar TNO doorgeleid WOB-verzoek uit 2015 (zie bijlage D) zijn de EC-emissies per euroklasse bekend gemaakt.

personenauto's diesel

(HOF = retrofit roetfilter)

pre-Euro	0.150648
Euro 1	0.070752
Euro 2	0.036242
Euro 3	0.021853
Euro 3 + HOF	0.013112
Euro 4	0.013007
Euro 4+ dpl	0.00005
Euro 5	0.00005
Euro 6	0.00005

7. Kent u de emissiecijfers uit beide hierboven afgebeelde documenten?

Ja.

De EC-emissiecijfers in de notitie in bijlage C wijken een factor 2 of meer af van de EC-emissiecijfers uit bijlage D.

8. Kunt u verklaren hoe het kan dat de EC-emissiecijfers zo van elkaar verschillen?

De grafiek en de tabel dateren van enkele jaren geleden en zijn gemaakt om inzichtelijk te maken hoe de EC emissiefactoren van de verschillende Euroklassen verschillen, en bedoeld om een beeld te geven van de onderlinge verhoudingen tussen bijvoorbeeld diesel en benzine. De factoren in de grafiek zijn bepaald voor Utrecht, onder stadse rijcondities bij lagere snelheden. De hierboven getoonde tabel is voor de gemiddelde Nederlandse situatie voor gemiddeld Nederlands stadsverkeer.

9. Is het bij het college bekend welke EC-emissiecijfers zij van TNO hebben doorgekregen om het effect van de milieuzone te berekenen? Zo ja, kunt u deze informatie delen? Zo nee, waarom weet u dit niet/wilt u dit niet delen?

TNO heeft met de destijds bekende en beschikbare emissiefactoren voor EC gerekend, die in hoofdlijnen overeenkomen met de tabel zoals hiervoor weergegeven.

10. Indien het verschil klopt, wat betekent dit verschil dan voor het vermeende effect van de milieuzone op de EC-concentratie?

Ook uit de berekeningen met de meest recente getallen volgen vergelijkbare effecten.

Monitoringstool

Voor het monitoren van de effecten van de milieuzone wordt een monitoringstool gebruikt. Om deze monitoringstool toe te kunnen passen worden er schalingsfactoren gebruikt die betrekking hebben op het lichte verkeer. In bijgaande afbeelding is de monitoring van 2014 naast die van 2015 gelegd wat betreft No₂, pm₁₀ en NO_x. Het bestand is geëxporteerd uit de Monitoringstool NSL. Zie bijlage E en F.

	MT2014	MT2015	reductie uitstoot agv milieuzone
no ₂	0.882	0.993541	van 12% naar 1%
pm ₁₀	0.907	0.92782	van 9% naar 7%
nox	0.874	0.806514	van 12% naar 19%

De schalingsfactoren wijken voor MT2014 en MT2015 sterk van elkaar af als het gaat om No₂ en NO_x.

11. Kan het college verklaren hoe dit mogelijk is, gezien het feit dat de toelatingscriteria voor de milieuzone niet veranderd zijn? Indien het college geen verklaring heeft, heeft het college dan wel een vermoeden of hypothese hierover?

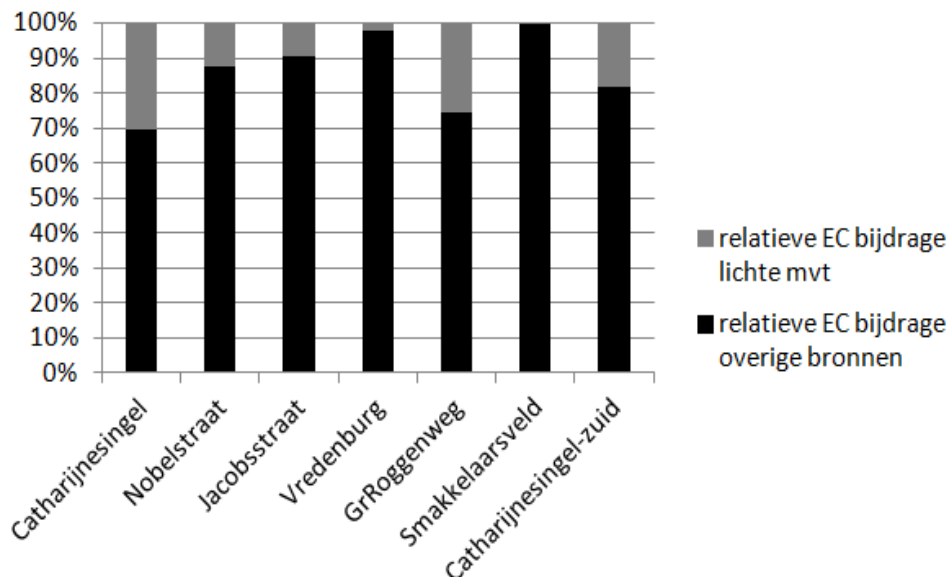
Bovenstaande gegevens lijken geëxporteerd uit de monitoringstool. Het lijkt dat de opsteller van deze tabel de genoemde schalingsfactoren koppelt als direct gevolg van de milieuzone maatregel. Echter, dat is niet terecht. Het begrip 'milieuzone' verwijst naar de locatie waar de schalingsfactor van toepassing is, in dit geval in de milieuzone. De schalingsfactoren met de naam "milieuzone Utrecht" beschrijven het effect van een reeks aan maatregelen uit het maatregelenpakket (zoals dat in 2012 ook in het TNO/DHV rapport omschreven is) geldig in het gebied van de milieuzone. Dat is het effect van de milieuzone, sloopregeling, stimulering aanschaf Euro 6 bedrijfswagens, stimulering elektrisch, et cetera. Jaarlijks wijzigen de schalingsfactoren omdat we met de op dat moment actuele cijfers rekenen, die jaarlijks aan veranderingen onderhevig zijn.

(Licht) wegverkeer

TNO geeft in een brief van 4 september 2015 aan dat de uitstoot van het lichte wegverkeer met ongeveer 30 procent zal verminderen door de ingestelde milieuzone. (Zie bijlage G)

Ten aanzien van de reductie van EC hebben wij berekend dat de ingestelde milieuzone voor personen- en bestelverkeer de EC uitstoot van het lichte wegverkeer met ca. 30% vermindert. Dit vloeit voort uit de omstandigheid dat de

In de milieuzone rijden ook veel bussen (en vrachtwagens). Bussen en vrachtwagens kunnen niet onder licht vervoer worden beschouwd. Zie de grafiek hieronder. Onderstaande grafiek is gemaakt aan de hand van bestanden die geëxporteerd zijn uit het MT2015 (zie bijlage F). De grafiek geeft (zonder de milieuzone mee te rekenen) het aandeel weer van de lichte motorvoertuigen aan de totale EC-concentratie (koolstof) op een aantal locaties binnen de milieuzone. De berekening is gemaakt met de rekentool van het NSL.



12. Hoe is de uitspraak van wethouder Van Hooijdonk op twitter van 29 oktober 2014 uit te leggen waarbij in de tweet wordt aangegeven dat de milieuzone de lucht 30% schoner maakt terwijl TNO duidelijk aangeeft dat deze 30% alleen betrekking heeft op de uitstoot van lichte voertuigen?

Vanwege de beperkingen van het medium is een beknopte tekst geplaatst. Waar het medium dat toeliet is de uitgebreidere toelichting gegeven.

Bussen en touringcars

Uit het TNO rapport R11470 (zie bijlage H) blijkt dat in 2014 maar liefst 80% van de in Nederland rijdende bussen diesel bussen zijn zonder roetfilter. Voor de milieuzone in Utrecht zijn bussen Vrijgesteld.

TNO geeft in haar rapport over VDL-bussen in Utrecht aan (zie bijlage I):

Er is vastgesteld dat de NO_2 concentratie in de buitenlucht in relatie tot de luchtkwaliteitsnorm in bepaalde delen van de stad Utrecht op straatniveau op een kritisch niveau ligt. Stadsbussen leveren een aanzienlijke bijdrage aan dat niveau. Van de VDL Ambassador EEV is bekend dat deze een potentieel hoge NO_2 uitstoot heeft (referentie [Kadijk 2007]) vanwege het gemonteerde roetfilter (CRT, Continuous Regenerating Trap). Dit roetfilter is gemonteerd om aan de EuroV EEV eis voor de deeltjesuitstoot te voldoen.

Maar volgens de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) hebben de ongeveer 150 VDL Ambassador EEV bussen die in 2008 in de stad zijn gaan rijden geen retrofit roetfilter. Onderstaande grafiek is op de website van de RDW zelfstandig te maken door het invullen van een kenteken van een Utrechtse stadsbus.

Uitstoot deeltjes (licht)		Niet geregistreerd
Uitstoot deeltjes (zwaar)		Niet geregistreerd
Roetuitstoot		Niet geregistreerd
Retrofit Roetfilter		Nee
Milieuclassificatie		EEV

13. Hebben de ongeveer 150 VDL Ambassador EEV bussen die in 2008 in de stad zijn gaan rijden nu wel of geen roetfilter?

Deze Euro V/EEV bussen dienen te voldoen aan de eisen die worden gesteld bij de typekeuring EEV. Of daarvoor een retrofitroetfilter wordt gebruikt is aan de fabrikant. Indien de roetfilters af fabriek gemonteerd zijn, dan zijn deze niet als retrofit filters geregistreerd. TNO heeft in 2009 in opdracht van het ministerie van VROM en de gemeente hier praktijkemissietesten op uitgevoerd, zoals ook uit de bijlage van uw vragen blijkt.¹

14. Indien deze bussen niet voorzien zijn van een roetfilter, zou het college dan kunnen aangeven wat het effect op de luchtkwaliteit en de kosten zouden zijn als deze bussen voorzien zouden worden van een roetfilter? Zo ja, graag de onderbouwing. Zo nee, waarom niet?

De bussen voldoen aan de Europese regelgeving voor Euro V EEV, anders mogen ze niet verkocht worden als Euro V EEV.

Volgens het TNO rapport 2014 R11307 is de uitstoot van de nieuwe Mercedes bussen aanzienlijk lager dan van de VDL bussen. (Zie bijlage J)

De NO_x-uitstoot van de Mercedes Citaro is ongeveer 38% lager dan de NO_x-uitstoot van de Euro V EEV stadsbus, de NO₂-uitstoot ligt zo'n 69% lager. De PM-uitstoot van de Mercedes Citaro is ongeveer 85% lager dan die van de Euro V EEV stadsbus.

15. Is aan te geven wat de kosten zouden zijn om de VDL bussen alsnog een fors percentage minder NO_x, NO₂ en/of PM₁₀ (en daarmee ook roet) uit te laten stoten?

Technisch is het niet mogelijk om binnen de typekeuring van de EEV-bussen het voertuig te upgraden. Op grond van de huidige dienstregeling rijdt slechts een beperkt aantal van deze bussen in de stad. Bovendien worden voorbereidingen getroffen om deze bussen te vervangen door schonere, bij voorkeur zero-emission bussen.

In het rapport van TNO (rapport R11470, zie bijlage H) wordt aannemelijk gemaakt dat meer dan 80% van de touringcarbussen die de stad aandoen geen roetfilter hebben.

16. Waarom zijn deze touringcars vrijgesteld van milieueisen in de milieuzone?

Dit is bedongen bij het sluiten van het convenant voor de milieuzone vracht.

¹¹ Zie: Praktijk emissiemetingen aan een VDL Ambassador Euro V EEV bus, TNO, 2010, MON-RPT-2010-01087

Mercedes

In 2014 zijn er 2 maal metingen uitgevoerd aan de nieuwe OV Mercedesbussen door TNO. De eerste keer in februari (buitentemperatuur 5–10 °C) viel het resultaat erg tegen. De tweede keer in juni (15–20 °C) leek alles in orde (*zie bijlage K*). Inmiddels is veel bekend geworden over het manipuleren van uitlaatemissies door onder andere BMW en Mercedes. Uit een WOB-verzoek van de Volkskrant en NOS aan het Ministerie van I&M (*zie bijlage L*) is bekend geworden dat bij Mercedes personenwagens de regeling die de NOX-reductie regelt helemaal niet werkt bij lagere buitentemperaturen.

17. Kan het college nagaan in hoeverre is er in juni 2014 sprake is geweest van manipulatie van de uitlaatemissies bij de metingen van de Mercedes bussen? Dit omdat de bussen in overleg met de importeur “geprepareerd” zijn voor de metingen. Zo ja, kunt u de uitslagen met ons delen? Zo nee, waarom niet?

Deze bussen moesten voldoen aan de Europese EURO VI eisen. In beide testen is geconstateerd dat de Mercedes bus in de praktijk voldoet aan de gestelde emissie-eisen voor EURO VI. Tijdens de eerste metingen had de bus onder bepaalde rijomstandigheden een hogere uitstoot dan men zou verwachten. Naar aanleiding van de eerste meting is de producent van de bus in gesprek gegaan met TNO om te kijken wat hiervan de oorzaak was. De bevindingen zijn ook gerapporteerd in het rapport:

<https://www.tno.nl/nl/over-tno/nieuws/2015/4/lage-nox-emissies-euro-vi-bussen-in-praktijk-gewaarborgd/>

18. Is het bij het college bekend of de regeling die de NOX uitstoot reduceert bij Mercedes bussen net als bij personenwagens uitgeschakeld kan worden bij lagere buitentemperaturen? Zo ja, gaat u hierop actie ondernemen? Zo nee, kunt u dit achterhalen?

Nee, dit vraagt kennis van motortechniek.

19. Hoeveel diesel respectievelijk Adblue hebben de in Utrecht rijdende Mercedesbussen in 2015 verbruikt?

Dat is ons niet bekend.

Kosten en effect milieuzone

In de uitspraak van de rechtbank over de milieuzone staat:

26. Nu de in het bestreden besluit genoemde effecten mede zijn gebaseerd op het weren van benzinevoertuigen Euroklasse 0 en dieselveertuigen Euroklasse 3 wordt in de in het bestreden besluit opgenomen tabel een onjuiste voorstelling van zaken gegeven. In het - geamendeerd vastgestelde - Uitvoeringsprogramma wordt weliswaar verwezen naar de amendementen, maar de effecten van de gemaakte keuze, in samenhang bezien, zijn niet daarin of in enig ander stuk in berekeningen geëxpliciteerd. In een voetnoot wordt slechts aangegeven dat de effect-berekeningen als gevolg van de amendementen “iets lager” zullen uitvallen. Hoewel daaruit begrepen kan worden dat sprake is van een afwijking ten opzichte van het oorspronkelijke als raadsvoorstel gepresenteerde (ontwerp) Uitvoeringsprogramma en de raad uiteraard zelf heeft voorgesteld en besloten tot een beperktere groep motorvoertuigen en daarmee logischerwijs tot een kleiner te behalen effect, had het naar het oordeel van de rechtbank op de weg van het college gelegen om zich concreet over dit kleinere effect in het bestreden besluit uit te laten. SSLU heeft in bezwaar immers naar voren gebracht dat het effect van de milieuzone zoals de raad die heeft vastgesteld zeer gering en, naar haar opvatting, mogelijk zelfs negatief is. Door dit na te laten heeft het college in het bestreden besluit een incompleet beeld gegeven van de berekende effecten. In zoverre berust het bestreden besluit niet op een zorgvuldige en deugdelijke motivering.

In een rapportage van DHV/TNO van 1 juli 2013 die deel heeft uitgemaakt van de onderbouwing van de milieuzone staat (*zie bijlage M*):

Tabel 7. Kosteneffectiviteit voor varianten van pakket personen en pakket bestel

No	Maatregel	Directe kosten		Effect luchtkwaliteit		Kosten- effect- iviteit
		[gemiddelde kosten in miljoen €]		[µg/m³]		[µg/m³ NO ₂ per miljoen €]
		Gemeente	Totaal	NO ₂	PM ₁₀	
Personenverkeer						
00	Pakket personenauto's	€ 5,9	€ 5,9	1,01	0,23	0,17
01	Pakket personenauto's - vrijst Euro 3d	€ 3,0	€ 3,0	0,20	0,15	0,07
02	Pakket personenauto's - vrijst Euro 0b	€ 4,5	€ 4,5	0,86	0,22	0,19
12	Pakket personenauto's - vrijst Euro 3d + Euro 0b	€ 2,3	€ 2,3	0,11	0,14	0,05
A00	Pakket personenauto's - MZ tot stadsring	€ 12,9	€ 12,9	1,01	0,23	0,08
A01	Pakket personenauto's - MZ tot stadsring - vrijst Euro 3d	€ 5,6	€ 5,6	0,20	0,15	0,04
A02	Pakket personenauto's - MZ tot stadsring - vrijst Euro 0b	€ 9,7	€ 9,7	0,86	0,22	0,09
A12	Pakket pers. - MZ tot stadsring - vrijst Euro 3d + Euro 0b	€ 3,8	€ 3,8	0,11	0,14	0,03
B00	Pakket personenauto's - MZ voorbij stadsring	€ 19,3	€ 19,3	1,01	0,23	0,05
B01	Pakket personenauto's - MZ voorbij stadsring - vrijst Euro 3d	€ 7,6	€ 7,6	0,20	0,15	0,03
B02	Pakket personenauto's - MZ voorbij stadsring - vrijst Euro 0b	€ 15,2	€ 15,2	0,86	0,22	0,06
B12	Pakket pers. - MZ voorbij stadsring - vrijst Euro 3d + Euro 0b	€ 5,2	€ 5,2	0,11	0,14	0,02
Bestelverkeer						
0x	Pakket bestelverkeer	€ 1,8	€ 6,4*	0,35	0,10	0,05**
Axx	Pakket bestelverkeer - MZ tot stadsring	€ 3,7	€ 17,6*	0,35	0,10	0,02**
Bxx	Pakket bestelverkeer - MZ voorbij stadsring	€ 5,1	€ 28,1*	0,35	0,10	0,01**

*) deze bedragen betreffen naar verwachting een overschatting

**) deze kosteneffectiviteit is naar verwachting hoger

20. Kunt u voor de nu ingevoerde milieuzone, met de kennis van toen, alsnog aangeven wat de diverse kosten en (berekende) effecten zijn? Zo ja, kunt u de uitslagen hiervan met ons delen? Zo nee, waarom niet?

Het is ons niet duidelijk welke berekening u van ons vraagt. Het lijkt ons zinvoller om berekeningen te maken met de kennis van nu. Dat gebeurt ook in het kader van de effectmeting van de milieuzone.

21. Kunt u voor de nu ingevoerde milieuzone, met de kennis van nu, aangeven wat de diverse kosten en (berekende) effecten zijn? Zo ja, kunt u de uitslagen hiervan met ons delen? Zo nee, waarom niet?

De commissie Stad & Ruimte ontvangt dit kwartaal een rapportage over de effecten van de milieuzone. De kosten van de milieuzone blijven binnen de kostenraming die RHDHV/TNO destijds hebben gemaakt in het onderliggende rapport bij het Uitvoeringsprogramma Gezonde Lucht voor Utrecht.

De effecten in bovenstaande tabel zijn de maximale effecten zoals deze op één enkel punt optreden.

22. Kunt u aangeven wat de gemiddelde effecten zijn (bijvoorbeeld op ca 100 locaties verspreid over de milieuzone) van de diverse varianten op de luchtkwaliteit? Zo ja, kunt u de uitslagen hiervan met ons delen? Zo nee, waarom niet?

Zie het antwoord op vraag 21.