

Vergadering van het Algemeen Bestuur
van Regio Twente
op 8 april 2009
in het gemeentehuis van de gemeente Borne

Het betreft een informele bijeenkomst over de Gebiedsagenda Twente.

AANWEZIG:

Dagelijks Bestuur

Voorzitter (plv.)
Secretaris
De leden

de heer drs. F.A.M. Kerckhaert (Hengelo)
mevrouw dr. J.M.E. Traag
mevrouw R. Broeze-van der Kolk (Wierden)
de heer drs. J.H.A. Goudt (Enschede)
de heer drs. K.B. Loohuis (Haaksbergen)

Algemeen Bestuur

Borne

Dinkelland

Haaksbergen
Hellendoorn

Hengelo
Hof van Twente
Losser
Oldenzaal
Rijssen-Holten
Tubbergen

Twenterand
Wierden

de heer N.A.M. Lansink Rotgerink
mevrouw M.W. Vingerling-Boersma
de heer R.H.J. Engbers
de heer J.G.M. Meinders
de heer H.M. Wichers Schreur
de heer J.H. Coes
de heer A.J. Haan
mevrouw M.G. Heidkamp
de heer H.J. Scholten
de heer Z.B. Even
de heer F.T.J.M. Backhuijs
de heer J. Ligtenberg
de heer P.J. van der Vinne
de heer E.J.M. van der Aa
de heer H. Zebel
de heer drs. J.H.J. ter Beke

GAST:

Twijnstra Gudde

de heer C. Paris

AFWEZIG:

Dagelijks Bestuur:

Voorzitter:
De leden:

de heer P.E.J. den Oudsten
de heer mr. drs. B. Koelewijn (Rijssen-Holten)
de heer drs. T.J. Schouten (Almelo)
de heer drs. J.D. Westendorp (Losser)

Algemeen Bestuur:

Almelo
Borne
Enschede
Hof van Twente
Oldenzaal
Twenterand

de heer H. Kikkert
de heer A.T. Albers
mevrouw M.A. van Hees
de heer drs. H.R.M. Knuiman
de heer J.H.P. Lempsink
de heer drs. G.J. Binnenmars

VERSLAG:

mevrouw K.A. ter Horst-Boersma (Secretariaatsservice "PS")

De VOORZITTER: Goedenavond, dames en heren, leden van de Regioraad. Hartelijk welkom bij de vergadering. Met dank aan het gemeentebestuur van Borne voor de prettige ontvangst, met de mooie koeken. We hebben een informele Regioraadsvergadering. Het centrale onderwerp is de gebiedsagenda Twente. U wordt daarover bijgepraat en nog een keer geïnformeerd. Het proces dat we lopen zal door de eerste portefeuillehouder de heer Goudt nog worden toegelicht. Dan zal de heer Corné Paris inhoudelijk de presentatie aan u voorleggen. Daarna stel ik mij voor dat wij een informatieve ronde houden, waarin u vragen, opmerkingen of andere punten naar voren kunt brengen. Het voorstel zoals het voor u ligt, is om kennis te nemen van deze eerste versie, en tevens in te gaan op de inzet vanuit deze gebiedsagenda voor de komende eerste ronde van het overleg. Dat hoort u straks. Daar maken we een rondje over. Dan zien we verder hoever we vanavond komen. Dus ik stel voor daarmee van start te gaan. Ik geef graag het woord aan de heer Goudt.

De heer GOUDT: Dank u wel, voorzitter. Het is goed om even bij de geschiedenis van gebiedsagenda's stil te staan, lijkt mij. Met de toevoeging van de R aan het MIT praten we nu over het MIRT. Daarbij is de uitdrukkelijke wens van het Rijk gekomen, om betrokken te worden bij belangrijke ontwikkelingen in allerlei gebieden van Nederland. Een goede manier om die betrokkenheid vorm te geven, vindt het Rijk, is dat die gebieden gebiedsagenda's maken. Men wil graag per landsdeel een gebiedsagenda bespreken in het overleg dat in het voor- en najaar gehouden wordt tussen landsdelen en ministeries. Daarbij zijn dan de bewindspersonen aanwezig. Vroeger zaten we vanuit Verkeer alleen met mijnheer Eurlings en mevrouw Huizinga te praten. En daarvóór met mevrouw Peijs. Dat is helemaal uitgebreid met andere ministeries. Met name VROM zit daarbij. Je komt dus niet goed meer in gesprek in het MIRT-overleg als je niet een gebiedsagenda neerlegt, waarin je met elkaar je economische, ruimtelijke opgave, verstedelijkingsopgave verbindt. Dat vindt het ministerie heel belangrijk, dat je die goed neer zet. En ook de manieren waarop je via je mobiliteitsinzet probeert om die opgave ook te realiseren, en om het een met het ander te verbinden – dus dat de mobiliteitsprojecten niet meer vanuit een verkeerskundige invalshoek worden beargumenteerd, maar vanuit die andere opgave. Daarbij wil men natuurlijk ook heel graag, dat willen wij ook al jaren, dat je probeert te zoeken naar andere oplossingen dan alleen maar meer asfalt en meer automobilititeit creëren in je gebied. Dus er horen openbare vervoersopgaven gekoppeld te worden aan die woon- en economische opgave.

Wij zitten in het keurslijf van die overleggen. Op 19 mei is er een voorjaarsoverleg, zoals dat heet. Dan wordt er een concept MIRT-gebiedsagenda van Twente als onderdeel van de gebiedsagenda landsdeel Oost-Nederland besproken. Morgenavond zit ik met andere mensen, die bezig zijn met de gebiedsagenda voor landsdeel Oost-Nederland, onder leiding van de heer Jansen, te praten. Dan hebben we het er ook over hoe dat er dan precies uit ziet. Want je moet ook nog een koepeltekst hebben. En bepalen wat je van zo'n deelgebiedsagenda dan prominent gaat neerzetten. Dat is een reden waarom wij de gebiedsagenda Twente hebben geclusterd. Wij hebben dingen bij elkaar gepakt, opgeschaald, om zichtbaar te worden vanuit een landelijke blik. Natuurlijk zijn er ook allerlei opgaven, waar je het Rijk niet zo bij kunt betrekken. Ook niet nodig hebt soms. Maar waar het Rijk zich ook niet bij láát betrekken. Dat zijn gewoon de opgaven waar wij met z'n allen voor staan. Waar wij soms de Provincie bij betrekken. En waar we de Regio bij kunnen betrekken. Waar je als gemeenten zelf fors aan trekt. Maar waar het Rijk behoorlijk buiten blijft. Die gebiedsagenda moet nou vooral het vehikel zijn, waarbij je het Rijk, de Provincie en mogelijk nog andere overheden, in een samenwerking brengt om een bepaald programma, soms een bepaald project, te realiseren. We hebben dat allemaal met elkaar verbonden in de afgelopen maanden. Er is heel veel opgehaald, bij de gemeenten ook. Uit bestaande documenten is veel opgehaald. Daar hebben wij in de vorige Regioraadsvergadering een korte presentatie van gehad. We zijn alweer een paar slagen verder. We hebben het wat verdiept, wat verder uitgewerkt. En de heer Corné Paris is als geen ander inmiddels ingevoerd in de gebiedsagenda. En wij willen graag dat hij weer een presentatie geeft. En ik hoop dat we nu naar hem kunnen gaan luisteren.

De VOORZITTER: Akkoord. Dank u wel, mijnheer Goudt. De heer Paris.

De heer Paris houdt zijn presentatie over de Gebiedsagenda Twente. Een hand-out van de presentatie is voor de aanwezigen beschikbaar.

De VOORZITTER: Mijnheer Paris, dank u zeer. Een heldere presentatie, die sommigen van u misschien voor de tweede keer horen. Maar dat is beter dan te weinig, zou ik zeggen. Dus ik stel nu voor, leden van de Regioraad, dat we een rondje maken, om te kijken wat deze inzet aan opmerkingen bij u ontlokt. Het gaat nu echt beginnen. Morgen al door de portefeuillehouder en verder in april en in mei, en verder in het najaar weer. Dus we zijn wat dat betreft nog aan de vroege kant, al is er al wel veel

gebeurd. Dus ik wil een rondje maken langs de leden, om te kijken wat dit voor reactie bij u oproept. Wie wil er beginnen? Mevrouw Heidkamp?

Mevrouw HEIDKAMP: Ik wil beginnen met het maken van een compliment aan het Dagelijks Bestuur voor het proces zoals dat gelopen is. De heer Goudt heeft ons op tijd gewaarschuwd dat niet op tijd de gebruikelijke termijnen gehaald konden worden. Ook heeft hij uitgelegd waarom. Wij zijn goed in de gelegenheid de conceptstukken in commissieverband te bespreken. En we zijn met een hele club naar de presentatie van vorige week donderdag geweest. Dus dat vind ik toch een compliment waard. Wat het resultaat betreft dat hier voorligt: dat vinden wij nog wel veel tekst bevatten, bij tijd en wijle wat ingewikkeld en soms wat slordig geformuleerd. Wij missen ook nog focus en scherpte. Er gaan natuurlijk heel veel documenten naar Den Haag, en dat betekent volgens ons dat het stuk helder en duidelijk moet zijn. Het moet ook ambitie uitstralen en duidelijk ingaan op wat wij willen van het Rijk. Dat gaf de heer Paris ook al aan. Ik wil vanuit Hengelo een paar accenten zetten. Dingen die voor ons belangrijk zijn.

Dat zijn natuurlijk de ruimtelijke en economische ontwikkelingsagenda van de Netwerkstad. Daarin proberen we ook helder en scherp te zijn en prioriteiten te stellen. We herkennen deze agenda ook in dit stuk. We vinden het ook terecht dat er belang gehecht wordt aan de Innovatiedriehoek. En we willen ook onderstrepen, dat gebeurt ook in dit stuk, het belang van goede verbindingen en een goede ontsluiting. Dit komt naar voren als een topprioriteit, regionaal, nationaal. Over spoor, weg en water. Er zijn verbeteringen mogelijk. Wij vinden ze ook belangrijk. Via de Agenda van Twente en de Innovatieroute willen wij ook onze internationale betrekkingen uitstralen en daar ambities in stellen. Wij vinden het ook belangrijk om dat in dit stuk tegen te komen. Een ander punt van Hengelo is natuurlijk de luchthaven. Er is vorige week donderdag gezegd dat alle woorden "luchthaven" vervangen worden door "gebiedsontwikkeling luchthaven" Ik kan constateren dat dit in veel gevallen ook gelukt is. U weet natuurlijk dat wij hechten aan een zorgvuldig proces met de VTM (Vliegwielen Twente Maatschappij). De uitkomsten van dat proces hebben natuurlijk ook consequenties voor de gemeente Hengelo, omdat wij daarnaast liggen. Wij vinden het ook belangrijk dat bijvoorbeeld de consequenties voor het lokale verkeer zorgvuldig afgewogen of bekeken worden. En dat ook de alternatieven goed afgewogen worden. Verder zijn wij blij met de aandacht die besteed wordt aan duurzaamheid en dat dit ook als doel integraal meegenomen wordt. Tot zover.

De VOORZITTER: Dank u wel. Is er een eerste reactie vanuit uw kant? Mijnheer Van der Vinne.

De heer VAN DER VINNE: Voorzitter. Het stuk is in feite tweeledig. Laat ik met het eerste, het meest positieve beginnen. Maakt u niet bang dat het tweede ontzaglijk negatief is! Ik vind dat de hoofdlijn uit de presentatie van de heer Paris goed is. Goed van inhoud en qua speerpunten, waar Twente voor dient te gaan. Daar ben ik het mee eens. We hebben samen de Agenda van Twente neergezet. Dat betekent in hoge mate ook ruimte voor innovatie. En als je dan wilt zeggen dat je daarvoor kiest, moet je uiteindelijk ook aangeven wáár je dat denkt. Dus kortom, om heel stevig in te zetten op het punt van innovatie: alle steun daarvoor. Ook alle steun ten aanzien van de bereikbaarheid en ontsluiting. Ik heb dat anderhalf jaar geleden al eens benaderd vanuit toegankelijkheid en bereikbaarheid en ontsluiting, als zijnde eerste overheidsverantwoordelijkheids-gebieden. Als ik kijk naar hetgeen gepresenteerd is in het rapport, maar ook vanavond door de heer Paris, dan zit dat er heel goed in. Dus kortom, wat dat betreft, goed om dat op deze wijze neer te zetten.

Wat is dan het tweede punt? Je kunt het bijna raden, lijkt me zo. Ik was trouwens blij verrast, toen ik las, dat we al over een Stadsregio spraken met daarachter een Wgr-plusgebied. Toen dacht ik: nog één pennenstreek, en dan zijn we er uit. Dan schakel ik de Stadsregio even gelijk met de Netwerkstad en dan hebben we dat probleem in ieder geval achter ons. Want dat sluimert continu achter ons aan. Dat sluipt ook qua opmerkingen die hier geplaatst worden rond de Wgr-plus en het bevoegdheidskarakter weer terug naar de discussie die we in de vorige Regioraad hadden over woningbouw. En de discussie, zij het nog op portefeuillehoudersniveau, die in ieder geval gaat over bedrijventerreinen. En zo kunnen we er nog een aantal opnoemen. Die liggen hier in feite ook een beetje gemêleerd door het stuk heen. Dat maakt het lastig om over het hele stuk – u hebt goed gehoord wat ik bij het eerste gezegd heb – een sluitend positief oordeel te geven. Dat maakt het heel, heel lastig. En ik denk dat het zaak is om daar in ieder geval nog eens aandacht aan te schenken. In de portefeuillehoudersoverleggen ROVH ging het daar ook over. In de zin van hoe het wel aansluit. Of is het nu wel of niet een-op-een vertaling is van hetgeen over de ruimtelijke context gesproken wordt in de Omgevingsvisie. Ik zie nu in de tekst in deze nota dat het aansluit bij een interessante terminologie. Dat betekent dat het nu een-op-een overgenomen wordt. Want "aansluiten bij" betekent uiteindelijk toch dat een vrije ruimtelijke insteek ook vanuit Twente genomen wordt. Dan ben ik benieuwd wat dat dan is. Dat heb ik door het hele stuk te fileren nog niet heel scherp kunnen ontdekken. Maar ik was wel benieuwd waarom

voor deze woordkeus dan gekozen is. Ik denk dat 't het veel helderder zal maken en de positie van een aantal gemeenten ook beter zal maken, om toch uiteindelijk een positief oordeel over het geheel te hebben, om juist daarover tot een goede omschrijving te geraken. Dus kortom, voorzitter, in de context van de Agenda van Twente en de begeleidende tekst nu hier, dat heeft u denk ik goed gehoord, een positieve insteek. Maar het tweede thema is toch even een probleem. Ik ben ook benieuwd hoe anderen daarover denken. Ik ben nog benieuwder hoe u daarmee denkt om te gaan.

De VOORZITTER: Dank u wel, mijnheer Van der Vinne. Mijnheer Scholten.

De heer SCHOLTEN: Dank u wel, voorzitter. Vanuit Hof van Twente kan ik in ieder geval melden dat wij vinden dat de gebiedsagenda die nu voorligt beschikt over voldoende ambitie en inhoud en programma. In tegenstelling tot wat mevrouw Heidkamp van Hengelo zegt, vinden wij de gevolgde procedure ongewenst. Te kort om daar goed op te kunnen reageren. In ieder geval om daar voldoende aandacht aan te kunnen geven. Dat doet onvoldoende recht aan het belang van deze Agenda. Het is wel heel duidelijk uitgelegd hoe een en ander tot stand is gekomen, maar toch is het een ongewenste procedure. Maar in grote lijnen zijn we wel positief.

Toch hadden we een drietal punten, dat wij vanuit onze gemeente onder de aandacht willen brengen. Dat is allereerst de spoorlijn. Wij onderschrijven heel nadrukkelijk het standpunt dat het goederenvervoer over andere, of verbeterde, trajecten dient plaats te vinden. Dat is heel duidelijk. Vooral omdat de overlast van het goederentransport dan wordt teruggedrongen. Maar goed, bij ons in de gemeente is er nogal wat overlast van het goederenvervoer. Met name in Goor. De voorkeur van ons is dan ook heel nadrukkelijk, dat het knelpunt in Deventer wordt opgelost, zodat daarmee goederenvervoer op het spoor tussen Hengelo en Zutphen verder geminimaliseerd wordt. Want de problematiek op die lijn loopt hoog op. Daar vragen wij nadrukkelijk aandacht voor.

Het tweede punt is het vervoer over water. Er wordt gewerkt aan verbreding en verdieping van het Twentekanaal. Ook dat is een goede zaak, waar we volledig achter staan. Alleen de bruggen over het kanaal voldoen niet meer aan de eisen van deze tijd. Het gevolg is dat Rijkswaterstaat een aslastbeperking heeft opgelegd. Met als gevolg dat een aantal bruggen in onze gemeente door zwaar transport niet meer gebruikt mag worden. Dat betekent vervolgens weer dat het zware transport door de kernen gaat. Ik hoef niet uit te leggen wat dat weer voor problemen geeft. Daar willen wij heel nadrukkelijk aandacht voor vragen. Daar moet goed naar gekeken worden. Want het vrachtverkeer kiest hoe dan ook een alternatieve route. Dat gaat door onze kernen, met alle gevolgen van dien. In die zin is dat een belangrijk punt van aandacht dat wij mee willen geven.

Tot slot de opmerking dat wij van mening zijn dat een extra kwaliteitsslag te maken is door herstructurering en transformatie. Zoals wij dat ook hebben aangegeven in een schrijven aan het Dagelijks Bestuur, is een aanvulling op punt 8, duurzame mobiliteit en de ambities van de Rijksoverheid met betrekking tot verstedelijking, nodig. Wij zijn voorstander van pilots op het gebied van duurzaam bouwen, bijvoorbeeld CO₂-neutraal bouwen. Dat hoort overigens meer thuis in het betreffende hoofdstuk over mobiliteit.

Wij zijn in grote lijnen positief. En deze drie punten van aandacht wil ik toch heel nadrukkelijk genoemd hebben. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u zeer. De heer Ter Beke van Wierden.

De heer TER BEKE: Dank u wel, voorzitter. Ik denk dat ik, evenals de heer Van der Vinne, ook maar een tweedeling in mijn betoog maak. Want er liggen, denk ik, twee dingen voor. Aan de ene kant de inbreng voor het landsdelig overleg. En aan de andere kant gewoon, laten we het maar noemen de Agenda van Twente. Laat ik met het tweede stuk beginnen. Het is gewoon jammer dat de gebiedsagenda op dit moment nog niet compleet is. Want er zou uiteindelijk een fatsoenlijke, normale democratische besluitvorming over moeten plaats vinden. En aan de andere kant, de heer Goudt gaf het al aan, zitten we met een tijds-klem voor het landsdelig overleg. Dat is heel vervelend. Want inhoudelijk kunnen we natuurlijk best praten over wat er wel en niet in die gebiedsagenda thuis hoort. In hoeverre en in welke mate hoort wonen in de gebiedsagenda thuis? Ik denk dat het standpunt van Wierden bekend is dat wonen en bedrijvigheid daar niet in thuis horen. Dat moet in het verdere traject zijn beslag krijgen en uitgediscussieerd worden. In eerste instantie op portefeuillehoudersniveau. Ik denk dat het stuk eigenlijk nog een beetje op dat niveau zit. Zeker dat het nog niet rijp is voor besluitvorming hier in de raad. Ik heb ook uitdrukkelijk begrepen dat dit nog niet aan de orde is. Wat wel aan de orde is, althans dat wordt aan de orde gesteld en dat is tegelijk het vervelende, omdat er dan geen democratische besluitvorming onder ligt, is de inbreng in het MIRT-overleg. In grote lijnen kunnen we niet tegen de ingebrachte punten zijn: het verbeteren van wegen, spoorverbindingen, het starten van verkenningen en noem maar op. Ik wil me beperken tot één aandachtspunt. In het stuk van de Regioraad onder 2.4 staat, dat in het overleg alleen gesproken wordt over de A1, in eerste instantie tussen Azelo

en de Duitse grens. Maar eigenlijk zou wat ons betreft, juist voor de korte termijn, de A35, het stuk tussen Wierden en Nijverdal nadrukkelijk nu ingebracht moeten worden. Omdat met de bouw van de tunnel in Nijverdal er dan een acuut knelpunt ontstaat op dat kleine stuk. En dat is gewoon jammer. Dus wat dat betreft zou ik er voor willen pleiten dat ook dat meegenomen wordt. Tot zover mijn inbreng, voorzitter.

De VOORZITTER: Mijnheer Ter Beke, dank u wel. De heer Backhuijs, Oldenzaal.

De heer BACKHUIJS: Voorzitter. We hebben naar hetgeen hier voorligt gekeken. Misschien dat de portefeuillehouder daar ook nog wat over kan zeggen. Dit is een stuk waar we de onderhandelingen met het Rijk over starten. En dat betekent dat, als er straks een landsdelige gebiedsagenda komt, wij het niet alleen zijn die bepalen wat er gebeurt. Het Rijk moet het daar ook mee eens zijn. Het lijkt wel – ik reageer daarmee op voorgaande sprekers – dat we dat vergeten. We kunnen hier de inbreng vaststellen. En ik vind dat we heel goed moeten kijken naar wat we met het Rijk zouden willen afspreken. Want als we iets voorstellen wat het Rijk niet wil, krijgen we ook het geld niet. En ik denk dat dat wel van belang is. En als ik zo kijk naar wat er nu ligt, dan denk ik dat hier een pakket ligt waar we die onderhandelingen goed mee kunnen starten met het Rijk. Dat we daarmee het Rijk ook kunnen verleiden om afspraken met ons te kunnen maken. Zodat met die verleiding ook geld deze kant uit kan komen om een aantal zaken op te kunnen pakken. Ik vraag wel even wat duidelijkheid over op welk niveau we nou direct de afspraken zouden willen maken. Want ik heb zo het gevoel dat, als we niet opletten, we straks al projecten aan het noemen zijn, terwijl ik langer meelopen en het Rijk kennend, het vermoeden heb dat ze zeggen dat ze meer op hoofdlijnen afspraken willen maken. En naderhand, als de budgetten beschikbaar komen, dat regionaal en landsdelig en daarna met Regio Twente verder moeten uitwerken en invullen. Dat betekent wel dat wij ons huiswerk moeten doen voor alle regionale projecten die er lopen. Dat zijn er misschien nog wel meer dan de heer Paris net noemde. Ik denk dat het een valkuil zou kunnen zijn, om een grote lijst met projecten richting Rijk te sturen. Ze moeten het wel weten, maar we moeten ze denk ik naar een hoger aggregatieniveau hebben. Ik vraag me af of de portefeuillehouder kan aangeven op welk niveau het Rijk de afspraken wil maken. Want dat is uit de stukken niet duidelijk. Ik denk dat het wel helpt, ook voor de discussies in onze raden, om duidelijk te maken op welk niveau we onze afspraken werkelijk gaan maken.

Dan heb ik de heer Paris iets horen zeggen over de verstedelijkingsafspraken met twintig regio's. Mag ik daar uit opmaken dat er landsdelige afspraken gemaakt worden voor het MIRT, maar dat verstedelijkingsafspraken op een ander niveau plaats vinden? Of heb ik dat verkeerd begrepen? Dat is voor mij een verduidelijkingsvraag. Want er zijn wel 20 afspraken voor de verstedelijkingsafspraken gemaakt. Dan kun je heel erg denken aan de afspraken die we lang geleden met minister Remkes moesten maken, toen het ging over woningbouw en woningbouwafspraken. Want dat ging ook over 20 regio's en provincies.

Het laatste punt van aandacht, zo is al aangekondigd, is dat we aan de ene kant transport en vervoer van de weg af willen hebben, en op het spoor willen krijgen. Tegelijkertijd hebben we de ambitie het personenvervoer op het spoor te vergroten. Onze ervaring is dat het op de lijn tussen Hengelo en Bad Bentheim, waar Oldenzaal aan ligt, niet zo druk is. Maar als we daarover nadenken en doordenken, zijn dat twee ambities die wel eens strijdig kunnen zijn. Als we het regionale vervoer via het spoor willen versterken, zit behalve die zones die breder worden, de capaciteit van het spoor soms ook in de weg. Als dan het doorgaand vrachtverkeer op het spoor voorgaat ten opzichte van personenverkeer, dan zou ik er niet vóór zijn daarvoor te pleiten. Dan moeten we maar op een andere manier die vracht proberen te vervoeren. Ik zie daar nog wel een knelpunt in, in ieder geval voor de regio Twente.

De VOORZITTER: Dank u wel. De heer Coes.

De heer COES: Ja, voorzitter. Aanvullend op de gestelde vragen en gemaakte opmerkingen wil ik toch nog even komen met een vraag over de spoorlijn Zwolle-Enschede. En dan met name het traject vanaf Wierden richting Zwolle. Er staat dat er op termijn, 2014 dacht ik, een verdiepend onderzoek ingesteld zal worden. Maar er wordt naast het laten voorzien van elektriciteit ook gedacht aan verdubbeling, zo staat het erin. Ik wil eens vragen of er bewust voor die verdubbeling wordt gekozen. Of is het signaal dat ook in een eerder stadium is afgegeven, dat het mogelijk moet zijn dat je wel voor elektriciteit gaat, maar dat je enkel met passeerplekken werkt? Dan zou mogelijk een versnelling van het een en ander kunnen plaatsvinden. Het zal voor iedereen wel duidelijk zijn dat er voor verdubbeling meer grond nodig is en je veel meer kosten maakt. Op een andere manier zul je dat waarschijnlijk ook kunnen regelen. In het voortraject zijn daar ook opmerkingen over gemaakt. Waarom is daar, omdat het een voortraject is (daar is ook een opmerking over gemaakt) heel bewust voor gekozen? Dat kan een strategische keuze zijn, maar dat hoor ik dan graag.

Met betrekking tot de voortzetting in het proces van dit geheel: Het is een opsomming van hetgeen we allemaal al hebben. Dat kunnen we ook duidelijk zien in de literatuurlijst die erbij zit. Er kunnen niet zo heel veel aparte, nieuwe dingen in zitten. Er is ook wat aan toegevoegd. Dat is duidelijk ook gezegd. En ook dat het allemaal wat snel moet, met het oog op het landsdelig overleg. Daar hebben wij begrip voor gehad. Maar ik moet u wel meedelen dat wij daardoor, met onze eigen gemeentelijke agenda, wel een beetje minder kunnen raadplegen binnen onze eigen gelederen dan we normaal doen. We zitten hier met z'n tweeën eigenlijk een beetje op persoonlijke titel onze mening te geven. Hoewel we natuurlijk wel een beetje weten hoe we erin steken. Met de oplossing van Wierden en Nijverdal. Dat heeft mijn linker buurman net gezegd. Daar horen we wel een reactie op. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u zeer. Mevrouw Vingerling?

Mevrouw VINGERLING: Dank u, voorzitter. Wat de vorige spreker zei, geldt in feite ook voor mij. Ik zit hier min of meer op persoonlijke titel, omdat we nog niet voldoende in de gelegenheid zijn geweest om dit duidelijk door te praten. Voor zover het nu te overzien is, is het een duidelijk samenhangend verhaal. U zegt het zelf ook al, het is nog een document in wording. We zijn benieuwd wat er 19 mei gebeurt. Ik zou toch graag iets meer duidelijkheid willen hebben over het verdere verloop van het proces. Temeer omdat er natuurlijk ook in de raad nog de discussie moet plaatsvinden. En die duidelijkheid krijg ik toch nog niet helemaal scherp.

De VOORZITTER: Dat gaan we straks proberen, mevrouw Vingerling. De heer Even.

De heer EVEN: Dank u wel, voorzitter. Ook ik zit te praten op persoonlijke titel. Hoewel natuurlijk voorafgaand aan hetgeen hier gepresenteerd is door de heer Paris, al heel veel gediscussieerd is door ons. En de heer Van der Vinne zei net dat er ruimte voor innovatie moest zijn. Daar zijn wij het grotendeels mee eens. Die moet er zijn. Dat is ook duidelijk aangegeven. Het knelpunt is natuurlijk de wensen van de plattelandsgemeenten die daar omheen liggen. Wanneer komen die aan de beurt? We moeten dit dan ook nog bespreken. De heer Backhuijs en de heer Paris hadden het net over het spoorvervoer. En dat we moeten oppassen voor wat betreft het goederenvervoer. Dat we niet met de toekomstplannen, waar het spoor langs loopt – de ontwikkelingen en knelpunten van de gebieden – knelpunten krijgen met betrekking tot de zonering die er dan moet komen. Vaak wordt er ook gezegd: "het spoor tot aan de grens van Duitsland". Van Oldenzaal tot aan de grens is er nog een heel gebied, en dat is de gemeente Losser. Daar ligt nog een aantal kerkdorpen. En op het moment zou ik zeggen dat als daar het goederenvervoer zou toenemen – ook met gevaarlijke stoffen – dan breng je niet alleen de nieuwe projecten in gevaar, maar ook de bestaande bewoning en bebouwing. Maar ik zou ook niet weten hoe het zou moeten. Daar moet goed rekening mee gehouden worden. En ik dacht ook dat een van de vorige sprekers heeft gezegd dat we dat anders moeten oplossen. We zitten nu wel binnen de bestaande lijnen te denken van het bestaande spoor. Misschien moet er wel iets nieuws bedacht worden. Dat zou ik willen meegeven.

De F37 is voor mij persoonlijk, het rapport doorlezende, nog onduidelijk. En ik heb ook geprobeerd de schema's te volgen. En de tekeningen en de lijnen weer te vinden. Maar het is mij nog niet duidelijk genoeg. En dan komen we natuurlijk in de diepte: hoever maak je afspraken met het Rijk? Kom je niet in een valkuil terecht als je zegt: dit kan niet en dit kan wel? Of moeten we in grote lijnen denken? Dat we in de toekomst zeggen hoe we dat verder uit gaan splitsen? Daar wil ik het bij laten. En ik wil ook bij de vorige spreker aansluiten dat ik graag een tijdpad heb, zodat ik dringend tegen de raad kan zeggen wanneer we beslismomenten hebben. Want dat is mij nog niet helemaal duidelijk. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u zeer, mijnheer Even. De heer Engbers.

De heer ENGBERS: Voorzitter, dank u wel. Met betrekking tot de meningsvorming in Dinkelland, sluit ik me aan bij de vorige sprekers. Ik heb ook behoefte aan een tijdpad. Wij hebben dat nog niet voldoende uit kunnen discussiëren binnen onze gemeente, in onze gemeenteraad. De tweedeling van de heer Van der Vinne herken en onderschrijf ik. De goede initiatieven die genoemd zijn op het gebied van mobiliteit en innovatie: dat is helder. Daar staan we met z'n allen voor. Met betrekking tot de woningbouw en bedrijventerreinen kent u onze positie en onze mening, denk ik. En wie daar de bevoegdheden over heeft. Als het gaat over het vernoemen van het landelijk gebied, en ik kijk het heel vlug door, dan mist er een deel. Uitgezonderd opname als de term voor nationaal landschap en uitloopzones. Dus dat is denk ik een beperkte weergave. Maar eerder is al geconcludeerd dat dit wellicht met name een stuk is voor de Netwerkstadgemeenten. U vraagt of wij hiermee op pad kunnen naar het Rijk. De basis is in elk geval goed. Aan de uitwerking, met name intern, en onze discussie en meningsvorming verder daarover, moeten we nog de nodige aandacht besteden.

De VOORZITTER: Dank u wel. De heer Ligtenberg.

De heer LIGTENBERG: Diverse sprekers beluisterend, moet ik ook zeggen dat ik hier min of meer op persoonlijke titel spreek. Ik denk dat de voorbereidingstijd wel heel kort is geweest. Als het gaat om

een stuk verdere besluitvorming en om de momenten die er toe doen, dan horen we dat graag. Dat we ons daarop in die zin ook op een goede manier kunnen voorbereiden. Het stuk lezende denk ik dat er behoorlijke ambitie in zit. Ook is er aandacht besteed aan diverse onderwerpen die er toe doen. Dat is opgeslagen in al bestaande nota's. Heel duidelijk. Mij becroop wel het gevoel dat dit stuk een hoog stedelijkheidsgehalte heeft. Dat is op zichzelf niet vreemd. Al hebben we al een positie aan de onderhandelingstafel en willen we onze zaken goed bepleiten, dan moeten er onderwerpen langs komen die er toe doen. Dat voel ik nadrukkelijk. Het betekent wel, als het gaat om een hele regio, dat ook de landelijke gemeenten daar een rol in hebben. En ik beluister net dacht ik bij iemand, dat er gesproken wordt over een bepaald landschapsgebied, maar wat heb je verder nog meer gevonden? Daar kan ik gevoelsmatig mij iets bij voorstellen. Als het gaat om de tweedeling, de heer Van der Vinne sprak daarover, voor wat betreft onderwerpen als wonen en bedrijventerreinen, dan ben ik ook benieuwd hoe de beantwoording daarin kan zijn. Daarover hebben in het verleden discussies plaatsgevonden en daar zijn de meningen ook over uiteen gelopen. Ik denk ook richting anderen dat het heel belangrijk is dat er eenheid is als het gaat om gebiedskaarten en dergelijke. Om daar ook model aan te kunnen geven. Want eenheid maakt uiteraard wel sterk.

Voor wat betreft mobiliteit het volgende. Het is al genoemd. De spoorlijnen worden drukker. Ik ben wel benieuwd, als het gaat om het gebruik van bestaand spoor, en we kijken daar op dit moment naar en over pakweg 20 jaar, hoe het plaatje dan zou zijn. Uiteindelijk heeft regio Twente behoefte zich sterk op de kaart te zetten. Als het gaat om de bedrijvigheid. Dat betekent ook dat de mobiliteit sterk zal toenemen. Wellicht nadrukkelijk ook over het spoor. En hoe gaan we juist die snelheid bevorderen? En wat voor infrastructurele maatregelen zijn daarvoor nodig? Ik heb begrepen dat het in het verleden nog wel eens wat langzaam ging. Maar hoe staat het ministerie daarin, lettend op deze ontwikkelingen? Ik ben benieuwd hoe daarop gereageerd wordt.

Verder nog een punt, als het gaat om het stuk als zodanig, over de projecten die erin worden genoemd, op dit moment. Zijn dat ook de projecten die mogelijk vallen onder de Agenda van Twente en die ook aan de selectiecriteria hebben voldaan? Daar wil ik het even bij laten.

De VOORZITTER: Dank u wel, mijnheer Ligtenberg. De heer Wichers Schreur.

De heer WICHERS SCHREUR: Dank u wel, voorzitter. Een hele korte opmerking. Ook ik zit hier op persoonlijke titel. Ik wil er iets uitlichten. Ik hoorde de presentator iets zeggen over de N18. Dat de aansluiting op de A35 nog een punt van discussie was. Mag ik daar de conclusie uit trekken dat de rest een gelopen zaak is?

De VOORZITTER: De heer Zebel.

De heer ZEBEL: Volgens mij is vanavond de voorliggende vraag, op basis van de presentatie, die ik voor de tweede keer mag aanschouwen, of dit de insteek zou kunnen zijn voor het landsdelig overleg. Wat Twenterand betreft wel, nog even los van de breedheid en van het de achterban raadplegen. Ik heb ook begrepen dat het een vorm van getrappt overleg is dat eerst plaats zal vinden. Ik mag ervan uitgaan dat regio's die in dat overleg Oost participeren ook zo allemaal hun wensenlijstje hebben. Ik denk dat het slechtste wat we kunnen doen is, onze onderhandelaars op pad sturen met een zo uitgebreide boodschappenlijst, dat er uiteindelijk helemaal niks meer van terecht komt. Ik denk dat het een evenwichtig pakket is wat er ligt. De neiging is groot om vanuit je eigen mening te vragen daar vooral accenten op te leggen. Dat zou in ons geval de N36 moeten zijn. Dat doe ik dus niet. Ik denk, nogmaals, dat het een afgewogen pakket is, waarbij het gaat om mobiliteit en bereikbaarheid. We kunnen de N36 wel opwaarderen. Maar als we vervolgens de spoorwegen en de A1 laten dichtslippen, dan hebben we daar ook niks aan.

De VOORZITTER: Dank u wel. Zijn we rond? Dat dacht ik wel. Dank voor uw opmerkingen. De portefeuillehouder zal op de opmerkingen en vragen ingaan. En eventueel nog de heer Loohuis. En dan zullen we op het eind nog even goed stilstaan bij de procedure. Hoe we verder gaan moeten we vanavond zo helder mogelijk proberen uit te lijnen. De heer Goudt.

De heer GOUDT: Dank u, voorzitter. Ik stel mij ook zo voor dat ik op nogal wat punten inga. Dat onze portefeuillehouder voor RO die desbetreffende kwesties oppakt. En dat wat echt moeilijk is, en waar wij geen verstand van hebben, wordt besproken door de heer Paris! Of de voorzitter.

Ik pak uw inbreng in één reactie samen. U maakte heel wat opmerkingen over het proces. En vijf personen gaven aan hier op persoonlijke titel te zitten. Deze bijeenkomst hebben we aangekondigd als een informatiebijeenkomst, die we zinvol vonden op de weg naar 19 mei. Bij die weg moet u wel het volgende bedenken, namelijk dat daar altijd een belangrijke fase in is. Een maand tevoren, in het ambtelijk toptoverleg, wordt door topambtenaren uit de vijf gebieden uit de regio Oost met elkaar gesproken. Dan wordt ook de agenda voor het overleg met de ministers vastgesteld. Waar men het over eens is, zijn hamerstukken. En je hoopt dat er een paar discussiepunten zijn. Als je heel veel discus-

siepunten hebt, dan kun je het wel schudden in dat overleg, want dan heb je helemaal geen gesprek. Het mooiste is dat je het meest hamerstukken hebt op zo'n overleg. Zaken die ambtelijk van tevoren zijn afgekaart. Daarvoor moet je wel een beetje meebewegen met wat de rijksmores zijn. Dat merkte iemand net terecht op. Zonder dat je je eigen wensen inslikt, moet je opletten op het haalbaar is bij het rijk. Dat is zeker zo bij de A1-discussie. Ik zat daar vandaag weer uren mee te worstelen met anderen. Dan heb je maar smalle marges. dat geldt voor heel veel van dit soort zaken. En je komt ook altijd maar een klein stapje verder. We hebben hier een conceptagenda liggen die het Rijk ook accepteert. Want wij weten niet hoe onze definitieve gebiedsagenda is, die op 19 mei voorligt. Maar wij willen graag wel zitten op het niveau van het aanwijzen van enkele investeringsprojecten. Zodat we weten dat straks daar de rijkscenten naar toe kunnen. Dus we zouden wel eens willen proberen of we toch een verkenning voor de Innovatiedriehoek kunnen binnenslepen. Want in die termen praat je dan. Overigens moet de Provincie Overijssel het daar ook mee eens zijn. Daar moeten we ook nog nader over spreken. Het is wel zo dat wij in de stuurgroep met vertegenwoordiging van het Rijk (één mijnheer die de ministeries vertegenwoordigt), met de Provincie (waar ook gedeputeerden aan deelnamen), met externe hulp, hebben geprobeerd deze gebiedsagenda te maken. De Provincie zit er dus nadrukkelijk bij. Ook op het punt van wonen en werken is het goed dat mee te pakken. Dat wij proberen in samenwerking met de Provincie tot die prominente punten te komen, die uit de Gebiedsagenda Twente in de landsdelige agenda komen. Daar praat je dan maximaal twee uur met de bewindspersonen over. Dat is het overleg van 19 mei. En op diezelfde dag hebben ze ook het landsdeel Noord, de Noordvleugel, de Zuidvleugel, Brabant en Limburg apart. Want wij zitten helaas helemaal niet zo prettig in dat overleg. Want wij hebben maar twee uur voor heel het landsdeel Oost. En andere landsdelen zitten daar net iets comfortabeler. Die zitten daar minder veelkleurig in. Want wij hebben Gelderland er volledig bij, met het KAN-gebied en de Stedendriehoek, en Overijssel en Twente. Dus dat is nogal wat, om dan zichtbaar je punten in zo'n overleg te kunnen neerleggen. Dus als je al op één, twee punten vanuit Twente een kwartier goed kunt discussiëren, en je punt goed kunt maken, dan heb je al iets beleefd wat ik in de afgelopen jaren, toen de R er nog niet eens was (in het MIRT), maar zelden heb beleefd. Bij de N18 heb ik het beleefd, bij mevrouw Peijs. Toen hadden we een echte bestuurlijke discussie – niet alleen maar het voorgekookte ambtelijke overleg vertaald naar ja-knikken of neeschudden – en kwam er een doorbraak. Dat heb je dus af en toe. Maar je moet het allemaal voorbereiden. Uiteindelijk heeft het Rijk wel andere problemen dan wij aan de orde stellen. Want als men ze had erkend, waren wij niet zo sterk bezig geweest met ze aan de orde te stellen. Dus wij willen niet graag iets waarvan het Rijk zegt: "Het is nog maar de vraag of wij dat zo belangrijk vinden". Dus moet je aansluiten bij wat het Rijk wel belangrijk vindt. En dat kun je uit nota's halen, uit gesprekken, uit uitingen van bewindspersonen uit het kabinet. Dat hebben we gedaan. Iemand zei dat net terecht, je probeert het Rijk te verlokken om mee te investeren, mee te denken in je gebied.

Ten aanzien van het proces zou ik nog dit willen zeggen. Wij willen dat u uiteindelijk ordentelijk kunt besluiten. In goed overleg in uw gemeente. En wij willen in september de gebiedsagenda graag vastgesteld zien in de Regioraad. Dan mag u gaan tellen. Dan moeten we u tien weken daarvoor dat wat vastgesteld moet worden opsturen. Dat kan dus na het 19 mei-overleg. Dat redden we dan net. Tenzij u mij nu gaat zeggen, dat u de vakantieweken mee gaat tellen. Het is natuurlijk zo dat we na 19 mei het document definitief moeten maken. Want dan weten we wat er mogelijk is bij het Rijk. U moet zelf maar even tellen. Maar ik denk dat we in september uitkomen. We zouden in ieder geval moeten uitkomen met een goede Regioraadvaststelling vóór het najaarsoverleg uiteraard. En dat is meestal gepland in november. Dus wie weet is er nog één Regioraad later, als we het goed doortellen. Maar wij beloven u in ieder geval dat u die tien weken krijgt. Maar misschien dat er een tweetal vakantieweken bij zitten.

Vanuit Hengelo is terecht aandacht gevraagd voor de ruimtelijke en economische ontwikkelingsagenda van de Netwerkstad. Die zit er niet echt helemaal een-op-een in, maar op alle zware punten, in elke breedte is die er wel in gezet. Dat heeft een speciale reden. Bij die "R" moet u bedenken dat het Rijk ook in ontwikkeling is om integraal te denken. Zojuist hadden we de zaak van "hoe zit dat nou, gaat het nou om 20 gebieden met verstedelijkingsafspraken of gaat het per landsdeel?". Ja, inderdaad, waar gaat het nou om? Het Rijk is ook nog in een overgangperiode. Dus het is nu nog even: ook per 20 gebieden. Maar het moet dus uiteindelijk in het systeem komen van via de gebiedsagenda en per landsdeel. Dat is waar het Rijk op uit is. Want het is het Rijk dat per landsdeel wil praten. En het is het Rijk dat op weg is naar het maken van die verstedelijkingsafspraken op een hoger schaalniveau. Daar moeten we wel even rekening mee houden. Of ze daar ooit in slagen? Dat is wel de intentie van de "R" in het MIRT. Dus die verstedelijkingsafspraken, waar Netwerkstad al tijden mee bezig is geweest, zitten zeer prominent in de gebiedsagenda. Want daar kun je zaken mee doen met het Rijk. Daar kun

je het Rijk verlokken om zich aan onze problematiek, die we even gecalculeerd hebben op een miljard, te gaan verbinden. En de problematiek van spoorzones, zowel bij Provincie als Rijk, hebben de aandacht. Omdat dat ook die mooie OV-knooppunten zijn, natuurlijk, bij de spoorzones. En je spaart groen.

Er zijn nogal wat opmerkingen over het spoor gemaakt en de grote zorg van ons allemaal over het toenemende goederenvervoer. Een mooie zaak, maar... Er zijn twee bedreigingen in Nederland, wat dat betreft. De wens, om hoogfrequent personenvervoer te hebben. Echt hoogfrequent, spoorboekloos rijden. Dat betekent dat je soms de goederenvervoerders niet meer op die sporen waar hoogfrequent rijden is, vooral in het westen, wenst toe te laten. Dat betekent dat er uitstoot komt van goederenvervoer naar andere spoorlijnen. En wij zijn wettelijk met onze gedecentraliseerde spoorlijnen niet goed beschermd. Want in de pikorde staat bovenaan NS, dan het decentraal vervoer in het westen, dan het goederenvervoer en dan het decentrale vervoer in de rest van Nederland. In die pikorde staan wij dus onderaan. Dat betekent dat wij maar een bescherming voor personenvervoer hebben van één keer per uur. Hebben wij dus lijnen, en die willen we natuurlijk hebben, en die hebben we ook, van twee keer per uur, of vier keer per uur, dan kan een goederenvervoerclaim dat bedreigen. Want je hebt maar een wettelijke bescherming voor één keer per uur. U weet allemaal dat dat weinig OV-vervoerswaarde geeft. Want mensen willen niet zo in een keurslijf zitten dat ze precies moeten afstemmen op dat ene moment per uur. Je zult ook maar vertraagd aankomen, misschien ook wel door het openbaar vervoer. Dan moet je heel lang wachten. Dus het is een kwalitatief heel laagwaardige verbinding, eens per uur. Twee keer per uur is al niet al te geweldig. Dus dat is een bedreiging. Daarnaast is er de bedreiging van de zones. Van de gevaarlijke stoffen, het lawaai, het trillen. Bestaande woningen waar men midden in de nacht trillend wakker wordt, bij wijze van spreken, omdat het goederenvervoer 's nachts langs komt. Dat soort bedreigingen zijn er dus als dit land meer en meer over het spoor gaat vervoeren. Dus wij hebben dit als stuurgroep voor de gebiedsagenda bij herhaling besproken en er vragen over geformuleerd die we in het gesprek met de minister goed naar voren willen brengen. En ik zit namens u ook in het Nationaal Mobiliteitsberaad. Dat is een wettelijk adviesorgaan. Daar spreken we de minister ook. Daar zit ik met andere mensen van stadsregio's, noem ik het maar even. Daar zitten we steeds weer te pushen op het punt van het goederenvervoer, dat bedreigend is voor die andere wens in het land om langs OV-knooppunten te bouwen en te ontwikkelen. En die wens is ook bedreigend voor de veiligheid van mensen, die langs het spoor zitten. Dat is een hele kwestie in Nederland. En wij willen dus graag de vraag neerleggen: Hoe gaat u dat nou doen, Rijk? Want wij leggen het wel op het bordje van het Rijk. Hoe gaat u dat nou doen, dat het goederenvervoer bevorderd wordt met behoud van de verworvenheid van het gedecentraliseerde personenvervoer en met behoud van de leefbaarheid langs het spoor en de wens om te verdichten langs het spoor?

Dat is een zware vraag. Maar waarom zouden wij die beantwoorden. Wij mogen dat als een bedreiging op ons af zien komen en richting het Rijk vragen hoe men dat gaat oplossen.

Het goederenvervoer heeft ook van doen met het Twentekanaal. Daar is niet zoveel over gesproken. Behalve door de Hof van Twente. Die kwam ergens in de buurt van het Twentekanaal. Namelijk eroverheen, met die acht bruggen, die niet verbeterd worden. Daar mogen geen transportcombinaties – vrachtwagens zeiden we vroeger – met drie, vier, vijf assen meer overheen. Uw wethouder, de heer Sijbom, heeft onverdroten gestreden de afgelopen jaren in het portefeuillehoudersoverleg mobiliteit, om dit onder onze aandacht te brengen. Dus ik weet precies wat u bedoelt. Ik kon het vanochtend ook lezen in de krant, dat RWS nu inderdaad zegt dat het niet meer mag. Dan heb je dus een majeur probleem. Want wie gaat dit nou oplossen? Dan moet je dus acht bruggen vernieuwen, of in ieder geval een aantal daarvan, om te vermijden dat dat soort combinaties door de kleine kernen gaat. Ik vind dat we dat als probleem bij het Twentekanaal mee moeten pakken richting het Rijk. Ja. Maar of het Rijk daar ontvankelijk voor is, is zeer de vraag. Men kan natuurlijk zeggen "Ja, sorry, maar het is úw brug. En die transportcombinatie, die staat u wel of niet toe. Wij vinden in ieder geval – ze zijn niet bouwvaldig die bruggen – dat die bruggen niet zo belast moeten worden dat ze versneld slechter worden". Dat is het standpunt van RWS. Dat is het ook al jaren, hoor.

Ik ga nu even naar een paar kleine punten, in de zin dat een enkeling die naar voren bracht. Bijvoorbeeld de N18. Daarover moet nu geen misverstand ontstaan. Wij zijn inderdaad voluit in gesprek over de aansluiting N18 met de A35, bij Grolsch in Enschede. Dat is een belangrijk punt. Want als je die aansluiting niet goed maakt, krijg je toch weer sluipverkeer naar het zuiden van de route. Dus bij Haaksbergen. Zelfs misschien al onder Haaksbergen. Maar er is een ander probleem bij gekomen. De bestuurlijke voorkeursvariant, zoals wij die noemden, is door MER en VROM voorzien van zulke zware kanttekeningen dat er nu een discussie is of de MMA 100 niet gekozen moet worden. Dan zou je zowel tussen Eibergen en Haaksbergen, als tussen Usselo en Haaksbergen, een andere weg krijgen.

Dan zou het tracé anders gaan lopen. De meerkosten zouden dan voor rekening komen van VROM en V&W. Maar ik vind dat overigens niet zo'n groot probleem, tussen Haaksbergen en Enschede. Het wordt wel een iets langere route, het ziet er minder fraai als doorstroomweg uit. Maar goed, dat betaalt het Rijk. Ik vind dat geen breekpunt. Wij hebben nog andere problemen bij de N18 en de aansluiting bij de A35. We hebben nog het probleem van de indexatie en het probleem van de plankosten. Waarbij Gelderland zich tot nu toe op het standpunt stelt – maar misschien dat ze vanmiddag net even iets anders zeiden, maar daar kon ik niet bij zijn, in de zin van: “Wij hebben al € 85 miljoen neergelegd, daarvan gaan wij ook de plankosten betalen. En die indexatiekosten, sorry hoor, maar dat doen we niet. Die vertraging is niet onze schuld”. Dus daar moeten we nog uit zien te komen, die indexatie, plankosten en MMA 100. Maar ik acht dat allemaal oplosbaar, hoor. Dus ik ben wel optimistisch gestemd over de N18.

Over de N35 is ook een enkele opmerking gemaakt. Of we wel voldoende alert zijn op het traject Wierden-Hellendoorn. Ja, daar zijn we zeer alert op. Want ik heb nou al twee bijeenkomsten gehad, die daar zwaar over gingen. Maar waar hebben we het dan over? Over dat Wierden een extra afslag wil en dat Hellendoorn een extra afslag wil. En dat de Provincie dan zegt, dat zij trekt en de financier is. Want het Rijk geeft weer maar weinig thuis op dit punt. Je moet het echt van de Provincie hebben. Want het Rijk zegt “Het is zo duur, dat willen we eerst goed bekeken hebben, of de extra kwaliteit die we dan bieden tegen de kosten opweegt”. We snappen wel dat als je die afslag niet maakt, dat Wierden dan vrachtwagens van een bedrijventerrein door de kern van Wierden ziet gaan. Dat probleem zien we wel. Maar als zo'n extra afslag zoveel meer kost, ja, dan moet je het wel van de Provincie ontvangen. Zeker als je niet zelf een beurs hebt. Voor Hellendoorn geldt hetzelfde. Daar is een hele wegenstructuur gebaseerd op tientallen jaren met een N35 dwars door Nijverdal heen. Het is echt heel duur om ook vóór Nijverdal een extra afslag te maken. Daarover zijn we in gesprek, op zoek naar oplossingen die niet al te duur, die betaalbaar zijn.

Nogmaals, het is vooral de Provincie die de beurs heeft. En de Regio doet wel wat mee, maar kan daarvoor niet de tientallen miljoenen leveren. Dat hebben we gewoon met z'n allen niet. Ook bij de A1-discussie hebben we dat, helaas. Daar was aan de orde dat we 19 mei een regionale voorkeursvariant moesten leveren, en een zicht op financiering. En het standpunt van de Provincie, breed in Nederland, dus ook van Provincie Overijssel is nu: “Sorry, dat doen we nu even niet. Want u bent bezig ons af te romen. Dus hoe kunnen wij nu voor rijkswegen € 150 miljoen in het vooruitzicht stellen, als u bij ons 600, of misschien wel meer, komt weghalen?” Structureel, mind you!. Dus de Provincie heeft nu zo iets van: “Wij gaan nu even niks beloven richting het Rijk aan cofinanciering voor rijkswegen”. Dat is natuurlijk heel vervelend. Maar dat is momenteel wel de situatie in Nederland. En bij die A1 hebben we wat dat betreft weer vertraging op dit punt. En we hebben trouwens ook een hele discussie over de voorkeursvariant zoals die moet lopen, niet tussen Holten en Apeldoorn, maar tussen Apeldoorn en Holten. Daarover loopt ook nog een hele discussie. Met name omdat de IJsselbrug daar aan de orde is. Maar goed, dat is weer een aparte discussie.

Mijnheer de voorzitter, ik probeer even te kijken of ik voldoende ben ingegaan op de opmerkingen.

Nog even de spoorlijn Wierden-Zwolle. Is dat tactisch, strategisch om verdubbeling na te streven naast elektrificering? Ik denk dat je inderdaad misschien wel voldoende volwaardige oplossingen met passeerplekken kunt krijgen. Misschien dat je nogal wat verstoort als je verdubbelt. Maar ik ben wat dat betreft te weinig deskundig. Je kunt altijd natuurlijk, als je eenmaal inzet op verdubbeling, zeggen hoe je die verdubbeling bedoelt. Maar met passeerplekken ben ik ook tevreden. Dat hebben we overigens op allerlei plekken. Dat de investering vooral zit in passeerplekken. Want dan is zo'n lijn vaak zeer geschikt om frequenter te benutten. Dus wat mij betreft maken we er passeerplekken van. Ik hecht er niet aan dat het woord verdubbeling er staat. Maar via verdubbeling heb je in ieder geval een discussie over passeerplekken.

Dan was er nog de vraag op welk niveau het Rijk afspraken maakt. Het Rijk wil graag afspraken maken, dat zeggen we voortdurend ook tegen elkaar, op programmaniveau. Niet op projectniveau. Dus op een hoog niveau moet je afspraken maken. Maar als puntje bij paaltje komt, gaat het uiteindelijk altijd om concrete projecten. Maar je krijgt geen financiering voor de concrete projecten, als je niet gemeenschappelijk dat hogere schaalniveau gaat delen met elkaar. Dus je maakt misschien wel een afspraak op een hoger schaalniveau, maar daar hangt dan meestal niet een mooi budget aan dat je naar eigen inzicht kunt besteden. Overigens, dan zou je hier hele boeiende discussies krijgen op dat niveau. Maar meestal gunt het Rijk ons die discussies niet en krijg je toch het geld, gekoppeld aan het project. Maar mooier zou natuurlijk zijn, dan zou het nog veel levendiger worden hier, als je voor een doel geld kreeg, en dan bekijkt welke projecten je wilt financieren om dat doel te bereiken. Dan hadden we het wel allemaal zwaar. Dus we worden een beetje uit de wind gehouden, door het Rijk, zullen

we maar zeggen. Maar ik vermoed dat het bij deze zaken ook weer zo zal gaan. Vandaar natuurlijk dat wij wel degelijk een investeringsagenda willen hebben. Want op dat niveau ga je uiteindelijk toch concrete afspraken maken.

Er is voor mij nog even iets verwarrends. Er werd op een gegeven moment iets gezegd over de F37. Is daarmee bedoeld de F35, de fietssnelweg? De fietssnelweg. Ja, dat is in ieder geval voor het Dageelijks Bestuur van de Regio, maar u heeft in middels ook al documenten vastgesteld, een heel zwaar punt. In die zin, dat er al drie fietssnelwegen in dit land zijn meegefinancierd door het Rijk. Wij zitten daar niet bij. Maar wij hebben wel een fietssnelweg die zeker € 80 miljoen gaat kosten als je hem helemaal uitvoert. En in Twente heeft zo'n fietssnelweg toch veel vervoerswaarde. Niet alleen toeristisch, maar ook – niet dat je hem helemaal gaat afrijden – van kern naar kern. Als je dan een kwalitatief mooie verbinding hebt, dan heb je zeker met de wijze waarop de fiets zich ontwikkelt in deze jaren een geweldig alternatief voor de autocongestie. En u weet allemaal dat we hier in Twente altijd een te weinig vertakt openbaar vervoersnetwerk hebben om overal te kunnen komen. Met de fiets kun je wel overal komen. Zo'n fietssnelweg helpt dan geweldig. Daar zitten ook aftakkingen in. Het helpt geweldig om de fietser met kwaliteit zich te laten verplaatsen. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u zeer, mijnheer Goudt. De heer Loohuis nog? Over het punt van volkshuisvesting en wonen. Kunt u wellicht ingaan op wat daarover gezegd is?

De heer LOOHUIS: Dank u wel. Ik moet in ieder geval constateren dat, daar waar andere overheden toch heel erg worstelen met integraliteit van hun stukken en beantwoording, Regio Twente, bij monde van de heer Goudt, erin geslaagd is zeer integraal antwoord te geven, met betrekking tot de zaken die spelen. Dus daar alle hulde voor. Maar toch blijven er nog twee punten over die ik nog even kan toevoegen.

Dat is in de eerste plaats, de heer Goudt zei het al, dat in die stuurgroep nadrukkelijk het Rijk zit. Maar ook de Provincie. De Provincie zit daar natuurlijk ook bij om ervoor te zorgen dat de afstemming met de plannen die zij maken, ook met de Omgevingsvisie en alles wat daar bij hoort, nadrukkelijk aanwezig is. Het woord "aansluiten" waar de heer Van der Vinne over sprak, heeft echt wel betrekking op het ervoor zorgen dat er geen zaken langs elkaar heen lopen, dan wel dat er geen tegengestelde verhalen op tafel komen. Dus in die zin is aansluiten bij de Omgevingsvisie zodanig dat, als wij straks naar buiten gaan, naar het Rijk, er geen wig mag zitten tussen wat in de Omgevingsvisie staat en wat in dit verhaal staat. Dat is één.

Het tweede is dat er door een aantal mensen inderdaad nog iets over wonen en werken is gezegd. Op zich – dat heeft u ook gezien in de sheets, en dat staat er niet voor niks – is op basis van de realiteit vandaag de dag aangegeven dat de gemeenten, onder regie van de Provincie, komen tot woningbouwafspraken. Als je echt goed gaat kijken wat er in dit stuk staat, en ik zeg altijd dat je moet kijken naar wat er concreet gevraagd wordt, wat bij het Rijk op tafel wordt gelegd, dan is er natuurlijk een aantal projecten, waarbij het de gemeenten die buiten de Netwerkstad liggen vooral gaat om openbaar vervoersvoorzieningen en verkeersinfrastructuur. En dat het voor alle andere zaken, waar het gaat om verstedelijking, om kwaliteit, om herstructurering, om doelgroepenbeleid, etcetera, vooral, nee sterker nog, alleen maar een discussie is op het gebied van de Netwerkstad. Als u kijkt naar de projecten die daar genoemd staan, als het gaat om die onderdelen, dan zijn dat onderdelen die vooral in de Netwerkstad tot uiting komen. En ik herhaal maar even wat in het portefeuillehoudersoverleg Ruimtelijke Ordening hierover gezegd is – dat is misschien ter geruststelling: dat wij het erover eens zijn dat in dit verhaal voor Twente staat, dat gemeenten bouwen voor lokale behoefte; en dat bovenlokale groei, in welke vorm dan ook maar gerealiseerd (omdat de cijfers gaan meevallen of omdat wij erin slagen om een aantrekkelijke regio te worden – dat laatste streven wij ook na, die ambitie hebben we) in de Netwerkstad gebundeld kan worden. En dat die bundelingsvraagstukken die op Netwerkstadniveau aan de orde zijn, ook binnen die bovenlokale groei opgepakt moeten worden. Dat betekent dus heel klip en klaar, dat het voor heel veel projecten die daar in staan niet zo kan zijn dat, als er een tekort is aan woningen, dat vervolgens afgetrokken wordt van de lokale behoefte van de overige gemeenten. Dat betekent dus, laat ik het maar heel helder zeggen, ik heb dat ook in het portefeuillehoudersoverleg gezegd, dat dit hier eigenlijk niet aan de orde hoeft te zijn. Nogmaals, het staat niet in de verstedelijkingsafspraken met het Rijk. Maar ik denk dat het goed is nog maar eens te herhalen: om ons te focussen op die projecten, die we bij het Rijk op tafel moeten leggen. En dat dus de verdiepingsslag zit in projecten. Dat is op regionaal niveau niet gebeurd voor de woningbouwafspraken. Ik denk aan herstructureringsopgaven, ik denk aan de kwaliteitsonderbouwing van de woningbouwopgave, zoals die hier op staat. De bundeling, gekoppeld van de openbaar vervoersverbindingen. De dikke openbaar vervoersverbinding, zoals die wordt genoemd. Dat die zich concentreren op de schaal van de Netwerkstad. Alleen voor wat het Rijk wil, is aangegeven dat zij met regio's overleggen. De Regio

heeft heel specifiek, ook van VROM, de opdracht gekregen om die verstedelijkingsafspraken in haar regio te maken. En zij verwachten dus ook – ik ben blij dat de discussie hier ook in die richting gaat – dat de portefeuillehouder in ieder geval op pad wordt gestuurd om op die onderdelen de steun van de Regio te hebben. Om dat op dat niveau voor elkaar te krijgen. Dat doet niks af aan alle andere projecten in Twente. Er hangt nog heel veel onder op de schaal van de Regio en de gemeenten. Alleen dat is niet iets waar het Rijk geld aan gaat geven. En dat zullen we op andere manieren en via andere kanalen met elkaar moeten oplossen. Ik hecht eraan dat nog even gezegd te hebben. Omdat dat anders weer zou kunnen gaan vertroebelen. En dat is absoluut op dit niveau niet nodig.

De VOORZITTER: Akkoord, dank u wel. Had de heer Paris nog iets, waarvan hij nog dacht dat het beantwoord moest worden? Een concrete vraag.

De heer PARIS: En dan blijf ik weg bij alle bestuurlijke vragen. Wij zitten gewoon met ambtenaren op hoog niveau aan tafel. Zowel van de Provincie als van het Rijk. Wat voor soort afspraken er worden gemaakt, is zoeken. Want de ministeries van V&W en VROM werken voor het eerst op deze manier samen. Maar wat mijnheer Goudt net ook al aangaf: het is heel belangrijk dat we ons realiseren, dat de feitelijke afspraken over geld per departement, en soms per onderdeel van het departement gemaakt worden. Dus die geldstromen blijven apart lopen. En daarmee ontkomt je er niet aan om een aantal zaken op projectniveau te doen. Maar deze eerste ronde gaat echt over de samenhang van de dingen. Zoals we dat ook hebben geschetst: wonen, werken in samenhang met mobiliteit. Dat hoort bij elkaar.

En dan over wat het Rijk nou feitelijk van u, van ons, vraagt om te doen. Daar wordt erg op gehamerd. Dat is dat er inderdaad iets wordt gezegd over wonen en werken. Omdat het Rijk het belangrijk vindt dat er een evenwichtig pakket ligt. Ze willen niet voor niks met de regio's afspraken maken over verstedelijking. Daar hoort wonen en werken gewoon in. Er is een hele lijst, die de minister heeft rondgestuurd. En als het gaat over de feitelijke bevoegdheid, dan is het gewoon simpel, objectief gezien. De toelichting op de WRO zegt, dat de bovenlokale afstemming – dat is ook de marktafstemming – een zaak is van de samenwerkende gemeenten. Als het dan feitelijk niet lukt, dan is de Provincie bevoegd om in te grijpen. Zo ligt het. En dat betekent dat het Rijk u alleen maar vraagt om de bestuurlijke verantwoordelijkheid, die de WRO bij de gemeenten legt, in te vullen. Op het moment dat dat niet gebeurt, door een regio, welke dan ook, betekent het, dat zijn positie in het hele debat ernstig verzwakt raakt. Dat wil ik even meegeven, omdat ik dat ook merk aan tafel. Even los van het bestuurlijke stuk. Dat sluit naadloos aan bij de Omgevingsvisie. Dat hadden we al geconstateerd.

En over de vracht. Het leek er even op dat er iets te kiezen is, als het gaat over de hoeveelheid vracht. Het is objectief zo dat de vracht in 2035 ongeveer verviervoudigd is ten opzichte van wat er nu langs komt. Nog even los van welke modaliteit je gebruikt, weg, water of spoor. Dus ook al blijf je op dezelfde verdeling van weg, water en spoor zitten, dan neemt de vracht aanzienlijk toe en blijft de discussie over de modaliteit van reizigers- en vrachtovervoer keihard overeind. Voor wegen, spoor en water. En dat geldt ook voor die zones. Dus in welke situatie dan ook is dit een heel relevant gesprek dat met het Rijk gevoerd moet worden. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u zeer. Dan ten slotte, het geheel overziende, mag ik constateren dat u zegt dat het er goed uitziet wat er aan ambitie ligt. Deze regio wil wat. Dat is goed geformuleerd, daar is op gefocust. Op het gebied van de Provincie – wonen en werken, en de opmerkingen die daarover gemaakt zijn – heeft de portefeuillehouder een en ander goed weergegeven. We weten wat we willen. We weten ook dat de Provincie de Omgevingsvisie vaststelt. Dat is ook de discussie hier met elkaar geweest. Dus die hoeven we niet te herhalen. Dat is op zich goed, omdat wij afspraken moeten maken over herstructurering en revitalisering van gebieden in de verstedelijkingsafspraken. Dat kunnen we met het volle recht doen, met uw steun. En met onze eerste vertegenwoordiger de heer Goudt, die ons inzicht heeft gegeven in hoe dat proces gaat, hebben wij een hele goede onderhandelaar waar we blij mee mogen zijn. En die zo ingevoerd is in de materie en het zo breed kan overzien, dat we daar een goed verhaal neer kunnen zetten en er hopelijk wat uit kunnen halen. Het is natuurlijk ook zo “dat het in het werk wordt gemaakt”. Het zal ook nog veranderen. Het is ook nog de vraag wat er het eind van het jaar allemaal uit gaat komen.

Alles bekijkend zou het voorstel qua procedure zijn dat het document dat wij inbrengen, de omgevingsvisie Twente is. Van dat stuk hebt u nu een variant gezien. Die zal misschien hier en daar nog iets veranderen. Dat stuk – het is waarschijnlijk het beste te zeggen dat dat stuk onze inbreng is geweest – stellen we vast in de Regioraad. Dat is geen eindresultaat, want de gebiedsagenda Oost-Nederland ziet er weer heel anders uit. Het gesprek met de minister zal tot bepaalde keuzes leiden. Dus dat wil helemaal niet zeggen dat onze gebiedsagenda Twente iets is wat de minister vaststelt. Nee, het is ónze inbreng. Maar om u daar democratisch zo goed mogelijk bij te betrekken is het denk

ik slim en goed, dat we toch de Regioraad onze inbreng laten vaststellen. Er was eerst sprake van september met in achtname van een tien weken termijn zodat u zich daar in uw gemeente goed over kunt buigen. Maar dan moeten we wel goed met elkaar afspreken wat we dan vaststellen. Want dat is eigenlijk onze geconcentreerde en geserveerde inbreng, die de heer Goudt, en ook anderen op verschillende tafels proberen er zo goed mogelijk in te krijgen. Dat is dus niet het resultaat van de gebiedsagenda Oost-Nederland. Daar geen misverstand over. Of het is het resultaat van de MIRT-gesprekken. Want dat is natuurlijk een heel andere zaak. Het is dat je zo goed mogelijk als veertien gemeenten weet wat is ingebracht en wat onze gebiedsagenda Twente is. Ik denk dat het een goed voorstel is, gezien de vele opmerkingen die u maakte in de zin van dat u het een beetje alleen doet hier en nog te weinig steun vanuit uw college en raad hebt. Dan hebben we tijd om dat stuk door onze basis, dat zijn onze gemeenten zelf, goed te laten bespreken. Dan zou ik nog wel even willen weten op welk moment we die gebiedsagenda in een zekere laatste vorm, voor wat ons betreft dan, beschikbaar hebben. Als dat ergens in mei is kunnen we die alvast ter beschikking stellen. En dan zouden we in september, als er dan een Regioraad is, dat kunnen vaststellen. Maar ik weet alleen niet wanneer we dan een laatste versie van onze wensen beschikbaar moeten hebben. Dat zou een moment zijn dat we dat kunnen sturen. Is er daar iets over te zeggen.

Mevrouw TRAAG: Er is nog een Regioraad op 14 oktober.

De heer GOUDT: Die lijkt mij veiliger voor het vaststellen.

De VOORZITTER: Oktober is veiliger? Oké.

De heer GOUDT: Ik denk dat we het in mei niet zo gemakkelijk halen. Want wij moeten ook verwerken wat er op 19 mei uitkomt.

De VOORZITTER: Dus 19 mei is dat eerste bestuurlijke overleg. Daar komt weer wat uit. Dat kan nog zijn repercussies hebben voor het stuk dat wij de gebiedsagenda Twente noemen. En dan wordt dat daarna gemaakt. De definitieve versie zal dan als het goed is in juni beschikbaar komen. Laten we dat nu ongeveer aannemen. En dan moet het mogelijk zijn met die tien weken termijn zo uit de voeten te kunnen dat we in oktober in de Regioraad die gebiedsagenda Twente inhoudelijk bespreken met elkaar en vaststellen. Misschien hoeft het niet lang meer als er niet veel wijzigt. Dat zou de procedurele afhandeling zijn voor de verdere toekomst. En dan, om de heer Goudt te citeren, wil dat niet zeggen dat het daarmee een gelopen zaak is. Want hij heeft net het hele verhaal verteld wat er van kan overblijven als we een of twee punten scoren bij de rijksoverheid uit die agenda. Dat zou al heel mooi zijn. Maar goed, dat is het normale logische werk, waarvan u ook weet hoe het loopt.

De heer GOUDT: Bij de N18 waren het volgens mij iets van vijf MIRT-overleggen, voordat we de doorbraak hadden. Dat is een hele lange periode ook.

De VOORZITTER: Oké. Dat qua procedure.

De heer BACKHUIJS: Ik heb nog een vraag. U schetst nu de procedure. Ik denk dat dat goed is. Ik zie ook nog wat gezichten in de zin van "hoe gaat dat precies?" naast u links en rechts zitten. Misschien is het verstandig dat we vanuit de Regio de komende weken op papier krijgen hoe dat schema er dan uit ziet. Dan hebben wij ook houvast. Het is nu nog wat globaal. Ik denk dat dat het beste is.

De VOORZITTER: We zullen dat in een brief aan de gemeenten duidelijk maken. Dat wordt zo goed en helder mogelijk geformuleerd. Dat zullen we zeker doen.

Nog andere vragen of opmerkingen? De heer Engbers.

De heer ENGBERS: Ja, voorzitter. Een korte opmerking. Ik ben in die zin gerustgesteld door de portefeuillehouder ROVH, dat we er ook vertrouwen in hebben dat de positie in ieder geval, en ook de taken en rollen, goed omschreven staan in het stuk. Met andere woorden dat hetgeen op het gebied van Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting bij de Provincie hoort, danwel Netwerkstad, helder omschreven staat in het stuk. En dat dat dan niet bij de plattelandsgemeenten hoort. Daar ga ik dan ook van uit.

De VOORZITTER: Goed. Nog andere vragen, opmerkingen? De heer Van der Vinne.

De heer VAN DER VINNE: Ja, voorzitter. Ik ben tevreden met hetgeen de heer Loohuis en ook de heer Paris aangaf. Dat, daar waar ik vroeg wat dat aansluiten betekent, het naadloos aansluit bij de Omgevingsvisie. Ik ben blij dat ik deze constatering kan doen.

De VOORZITTER: Ja. Mevrouw Heidkamp.

Mevrouw HEIDKAMP: Dank u wel, voorzitter. De heer Goudt gaf aan dat wij uiteindelijk blij mogen zijn met een of twee discussiepunten in het gesprek met het Rijk. Dat geeft dus ook aan hoe belangrijk het is om te prioriteren en te focussen. Mag ik dan verwachten dat dit in de stukken die wij in juni krijgen terug te zien is?

De heer GOUDT: Mijnheer de voorzitter. Misschien dat ik mij toch wat ongelukkig heb uitgedrukt door het zo te zeggen. Het kan dus wel zijn dat je in het hele overleg daar naar toe, via hamerstukken, veel

meer nog hebt veroverd aan samenwerking met het Rijk. Dat zij even gezegd. Dat kunnen best heel belangrijke dingen zijn, maar daar ben je het dan met elkaar over eens.

Mevrouw HEIDKAMP: Nee, ik bedoel niet dat we in het stuk zien dat er maar een of twee punten als inbreng overblijven, maar wij vonden het een nogal uitgebreid en wollig stuk. Dus toch graag wat meer scherp en...

De heer GOUDT: Ik heb uw opmerkingen in mijn oren geknoopt. Wij zullen het stuk daar nog eens op beoordelen. En bekijken of sommige passages misschien wat strakker beschreven moeten worden.

De VOORZITTER: Oké, geen verdere opmerkingen meer? Dan kunnen we het denk ik hierbij laten. Ik dank u zeer voor uw bereidheid om inbreng te leveren. De heer Goudt en zijn consorten kunnen weer aan de slag. Met uw steun. Dank u zeer. En ik wil u er nog op wijzen dat, als u hier de raadzaal verlaat, daar op de tafel een informatiefolder ligt over de Groene Poort. Ik wil u verzoeken daar een exemplaar van mee te nemen. De presentatie van de heer Paris ligt daar ook bij. Die kunt u ook meenemen. Dank u wel. En wel thuis.

De voorzitter sluit de vergadering om 21.10 uur.

Vastgesteld in de vergadering van het Algemeen Bestuur d.d.

Secretaris

Voorzitter:

(mevrouw dr. J.M.E. Traag)

(de heer P.E.J. den Oudsten)