

Reactie van Gemeente Overbetuwe aan de Provincie Gelderland op voorontwerp inpassingplan Railterminal Gelderland

Zoals behandeld in de raadsvergadering van 15 januari 2019

1. Inleiding over proces en context

Op grond van de op 16 januari 2018 door het college van B&W van de gemeente Overbetuwe (verder de Gemeente) en Gedeputeerde Staten van de Provincie Gelderland (verder de Provincie) ondertekende Overeenkomst Knoop 38 heeft de Gemeente de Provincie verzocht om de Railterminal Gelderland (verder RTG) en de Toegangsweg (samen verder het plan) planologisch mogelijk te maken door het voorbereiden van een inpassingsplan in de zin van artikel 3.26 van de Wet ruimtelijke ordening en dit ter vaststelling voor te leggen aan Provinciale Staten van Gelderland (artikel 4). Hierbij is in de overeenkomst vastgelegd dat de Gemeente en de Provincie de planologische besluiten samen voorbereiden (artikel 9). In het kader van het wettelijk vooroverleg wordt de gemeenteraad van Overbetuwe gehoord over het provinciale voorontwerp inpassingsplan. Daarmee wordt de gemeenteraad in staat gesteld haar visie op het nu voorliggende voorontwerp te geven.

Als gemeenteraad hebben wij het voorontwerp inpassingsplan beoordeeld op basis van de vraag of het een goede uitwerking is van de Overeenkomst Knoop 38 van 16 januari 2018, het door de gemeenteraad aangenomen amendement d.d. 24 oktober 2017 en de door de gemeenteraad aangenomen moties. De overwegingen en bevindingen zoals die tijdens de raadsvergadering van 15 januari 2019 zijn vastgesteld, treft u in dit schrijven als reactie van de gemeenteraad op het voorontwerp inpassingsplan aan.

Wij vragen uw aandacht voor de onrust die het plan en andere ontwikkelingen rond knoop 38 oproept en de daaruit voortkomende discussie zowel onder omwonenden als ook binnen de politiek in Overbetuwe. Het plan heeft een forse ruimtelijke impact, zowel in de directe omgeving als ook in het gebied eromheen. Hierdoor is een zorgvuldig proces meer dan ooit van groot belang. Waar redelijkerwijs mogelijk, dient in onze ogen de inbreng uit het participatieproces verwerkt te worden in het plan. Dit zou een bijdrage leveren aan het benodigde draagvlak.

We waarderen de informatieavonden over het voorontwerp inpassingsplan en (het proces bij) de gebiedsmaatregelen. Wij hechten veel waarde aan het vervolg hiervan met onder andere de inbreng van de klankbordgroep. In lijn met de gesloten Overeenkomst Knoop 38 verwachten wij dat het plan “in overleg met de gemeente” verder vorm wordt gegeven. Wij nodigen u uit om naar aanleiding van deze reactie met ons samen vast te stellen hoe wij vorm en inhoud geven aan dat overleg. Wij zien dit breder dan de gelegenheid tot reageren binnen de formele procedure. Wij zetten graag in op een constructieve samenwerking.

Bij de behandeling van de Overeenkomst Knoop 38 op 16 januari 2018 hebben enkele fracties in onze raad zich tegen de overeenkomst uitgesproken. Het feit dat deze reactie namens alle fracties wordt verzonden betekent niet dat deze fracties van mening zijn veranderd. Alle fracties menen dat, mocht het plan doorgang vinden, een goed ruimtelijk kader van essentieel belang is. Daarom maken wij namens alle fracties hierbij graag gebruik van de mogelijkheid om te reageren op het voorontwerp inpassingsplan.

2. Relevante aspecten buiten, maar met een relatie met het inpassingsplan

Bij onze beoordeling realiseren we ons dat er voor de inwoners van het gebied een aantal zaken belangrijk zijn die niet in het inpassingsplan geregeld worden, maar die wel een relatie met het inpassingsplan hebben. Voordat we ingaan op het voorontwerp inpassingsplan, willen we die hier graag benoemen.

Gebiedsvisie

Tijdige realisatie van de met betrokkenheid van een klankbordgroep van omwonenden ontwikkelde gebiedsvisie is van groot belang. Die gebiedsvisie beoogde immers niet alleen flexibel te zijn, maar ook robuust. Het feit dat in het kader van het voorontwerp inpassingsplan alleen de grondwal wordt aangelegd die direct verband houdt met de realisatie van dit inpassingsplan, mag er niet toe leiden dat die andere delen in de praktijk een lagere status krijgen.

Er is momenteel samenloop met een plan voor een zonnepark en een plan voor windmolens en het plan voor het doortrekken van de A15. Zoals benoemd in de inleiding op de gebiedsvisie “is het van toegevoegde waarde om de projecten in samenhang te bekijken om zo de kansen in de raakvlakken te benutten en dat in samenwerking meer voor het gebied bereikt kan worden dan individueel én moet er voor de bewoners in en rond het gebied duidelijkheid worden geboden over de toekomst van het gebied, mede in relatie tot de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid”. Dit betekent dat zowel de Gemeente als de Provincie bijvoorbeeld geluid en licht niet alleen per project moeten beoordelen, maar ook in samenhang (ook waar dat juridisch mogelijk niet verplicht is).

>> Wij verzoeken u om die beoordeling gelijktijdig met of als onderdeel van het inpassingsplan te publiceren.

Nieuwe bouwpercelen

Met het oog op de leefbaarheid van Reeth, heeft Leefbaar Reeth richting de gemeente de wens uitgesproken het verlies aan woningen in het buurtschap te compenseren door in het buurtschap de mogelijkheid te creëren voor nieuwe bouwpercelen. De raad heeft dit opgenomen in het eerder aangehaalde amendement (onderdeel C). Informeel is lokaal gesproken over 7 percelen van 7 eigenaren, waarbij 20% van de waardevermeerdering van de grond in het omgevingsfonds gaat. Hiervoor moeten door de Gemeente kaders worden gesteld die grondeigenaren uitnodigen om hierop in te tekenen.

>> Wij gaan er vanuit dat de Provincie een initiatief hiertoe welwillend zal benaderen. Graag zien wij dit door u bevestigd.

Omgevingsfonds en Omgevingstafel

De Gemeente spant zich in om met initiatiefnemers van het zonnepark en de windmolens bij realisatie een bijdragen aan een omgevingsfonds te realiseren. In de toelichting op het door ons aangenomen amendement is destijds aangegeven dat het omgevingsfonds “diverse zaken kunnen worden bekostigd c.q. ondersteund, zoals bovenwettelijke gebiedsmaatregelen, juridische ondersteuning bij de totstandkoming van collectieve schadecompensatieovereenkomsten, de frictiekosten van een opkoopregeling voor 'uitkopen als mensen dat willen' en leefbaarheidsinitiatieven”.

Met de initiatiefnemer van het zonnepark Overbetuwe is een dergelijke afspraak inmiddels gemaakt. Ook de initiatiefnemer van de windmolens heeft een bijdrage toegezegd die bij het in procedure gaan van de windmolens zal worden vastgelegd in een anterieure overeenkomst.

In contacten met de gemeente heeft ook de beoogd ondernemer railterminal de bereidheid uitgesproken een bijdrage te leveren. Een dergelijke bijdrage kan niet in het inpassingsplan geregeld

worden, maar het is wel van belang dat die bijdrage er komt, inclusief een Omgevingstafel waarop details van realisatie en bedrijfsvoering besproken kunnen worden.

- >> Wij verzoeken u om steun bij de inzet om ook de beoogd ondernemer van de railterminal een bijdrage aan een omgevingsfonds te laten leveren.
- >> Tevens vragen wij u als provincie bij te dragen aan en te participeren in een Omgevingstafel waarin met alle betrokkenen uit het gebied tussen Valburg, Elst, Slijk-Ewijk en Oosterhout samengewerkt wordt aan de verdere detaillering van de plannen.

Aankoopregeling

In artikel 7 van de Overeenkomst Knoop 38 is de compensatieregeling voor omwonenden verwoord. Die voorziet in een actieve benadering van betrokkenen en een uitbetaling van de tegemoetkoming direct na onherroepelijk worden van het inpassingsplan. Over uitkoop wordt niet specifiek gesproken. Wettelijk vereiste uitkoop zal vanzelfsprekend door de Provincie geschieden. Hierbij is besproken dat mocht het wenselijk zijn (gelet op de cumulatie van projecten/plannen) om meer mensen de mogelijkheid tot uitkoop te bieden, dat via een nog te realiseren gemeentelijke constructie zal moeten plaatsvinden. De Provincie zal daarin geen partij zijn.

Het college heeft in september 2018 met haar juridische adviseurs van gedachten gewisseld over de onderdelen van de gemeentelijke onderdelen uit het amendement en met name over de bouwstenen van de zogenaamde aankoopregeling. Naar aanleiding van de gedachtewisseling tussen college en haar adviseurs over het amendement zijn door het college aanvullende juridische vragen aan de Provincie gesteld. Het gaat dan o.a. over het moment van voorzienbaarheid. Het is bestuurlijk onwenselijk als verschillende overheden hier een verschillend standpunt over innemen. Het college heeft aangegeven te verwachten, na beantwoording hiervan door de provincie, in februari 2019 met ons te kunnen spreken over de gemeentelijke onderdelen uit het amendement en de aankoopregeling.

De gemeenteraad hecht eraan dat bij het ter visie gaan van het inpassingsplan, ook zoveel mogelijk duidelijkheid over de gemeentelijke aankoopregeling.

- >> Wij verzoeken u daarom te zorgen dat zo snel mogelijk duidelijkheid ontstaat over gezamenlijke juridische vraagstukken, uiterlijk begin februari 2019.

Truckparkeerplaatsen en overnachtingsvoorzieningen

Wij vinden het belangrijk dat het plan voldoende vrachtwagenparkeerplaatsen op het terrein van de railterminal bevat voor gebruik tijdens de openingstijden. Het voorontwerp inpassingsplan gaat nu uit van 22 van dergelijke parkeerplaatsen. Mochten het in de praktijk nodig blijken te zijn om die capaciteit uit te breiden om daarmee te voorkomen dat er tijdens de openingstijden vrachtwagens buiten het terrein van de terminal geparkeerd of opgesteld worden, dan dient die capaciteit ook direct uitgebreid te worden. Hier dient ruimtelijk ook een reservering voor gemaakt te worden.

- >> Graag vernemen wij of een dergelijke verplichting reeds voldoende is vastgelegd in het voorlopig inpassingsplan en of hiervoor reeds voldoende ruimte is gereserveerd. Wij verzoeken u om dit op te nemen als dat nog niet het geval is.

Het is te verwachten dat er buiten de openingstijden van de railterminal ook behoefte bestaat aan vrachtwagenparkeerplaatsen en zelfs aan dergelijke plaatsen met overnachtingsvoorzieningen. Wij zien deze behoefte in relatie tot het plan. Mede gezien de ligging aan de A15, de beleidsvisie van de Provincie op logistiek en de sterke vertegenwoordiging van logistieke bedrijven in Overbetuwe vinden wij dat er in de nabijheid van het plan goede voorzieningen gerealiseerd moeten worden. Niet

alleen om overlast te voorkomen, maar ook om menswaardige omstandigheden voor de chauffeurs te waarborgen. Het ligt dan ook in de rede dat er handhavend wordt opgetreden tegen die chauffeurs die geen gebruik maken van de voorzieningen. Hier lijkt aansluiting mogelijk bij inmiddels tussen de Provincie en het Rijk gemaakte afspraken in de bestuurlijk Overleggen MIRT van 21 en 22 november 2018.

>> Graag vernemen wij de status van de gemaakte bestuurlijke afspraken en hoe u beoogt het hierboven geschetste doel te kunnen bereiken en binnen welke termijn.

Omgevingsvergunning milieu

In de Overeenkomst Knoop 38 is in artikel 4 lid 5 bepaald dat de Gemeente als bevoegd gezag bij de verlening van de omgevingsvergunning voor de railterminal voorwaarden zal stellen aan het gebruik en de exploitatie van de railterminal ter borging van de leefbaarheid in de directe omgeving. Het gaat dan om aspecten zoals licht, geluid en openingstijden binnen de mogelijkheden en beperkingen van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en de Wet milieubeheer. Daarbij vragen wij aan de gemeente om extra bescherming van de avonden, nachten en weekenden. Uitgangspunt is een redelijke afweging tussen het bedrijfsbelang en het belang van de omwonenden binnen de geldende juridische kaders, inclusief het toepassen van de Best Beschikbare Technieken.

Veiligheid

In paragraaf 5.9 van de toelichting op het voorontwerp inpassingsplan wordt ingegaan op de externe veiligheid. Het plan omvat immers de aanleg van een railterminal waar sprake kan zijn van de overslag van laadeenheden met gevaarlijke stoffen. Wij vinden het van belang dat voor het ter visie gaan van het inpassingsplan duidelijk is of het plan aanleiding geeft om de capaciteit en kwaliteit van de brandweer- en ambulancevoorziening aan te passen (team gevaarlijke stoffen) en zo ja, hoe dat gerealiseerd gaat worden (inclusief bekostiging).

>> Wij verzoeken daarom hierover aan de regionale brandweer advies te vragen en dit gelijktijdig met het inpassingsplan te publiceren.

Verder is ons door omwonenden gevraagd of er in de plannen rekening is gehouden met het risico dat mensen zich in de vracht verschuilen of dat drugshandelaars proberen drugs via het vrachtverkeer te transporteren.

>> Wij verzoeken u ons bij of in het inpassingsplan te informeren hoe u dit risico inschat en in hoeverre dit risico in het plan wordt tegengegaan.

3. Inhoudelijke reactie op voorontwerp inpassingsplan

Onderstaand geven wij in betrekkelijk willekeurige volgorde onze inhoudelijke reactie op het voorontwerp inpassingsplan.

Electrische portaalkranen (4.3.2.1)

In het voorontwerp inpassingsplan is vastgelegd dat:

- “- tot een overslag van 30.000 laadeenheden gebruikgemaakt wordt van twee reachstackers en één empty handler (voertuigen om de laadeenheden te verplaatsen), beide draaiend op dieselmotoren.
- bij een overslag vanaf 30.000 laadeenheden per jaar gebruikgemaakt wordt van twee elektrische portaalkranen van maximaal 25 meter hoog en één empty handler.”

Het feit dat op deze manier bij een toename van de overslag het gebruik van elektrische portaalkranen wordt voorgeschreven is positief. Het is ook goed dat in de onderzoeken,

“indien relevant, is uitgegaan van een worst-case benadering die per te beschouwen milieueffect/ onderzoeksaspect verschillend kan zijn: vanuit luchtkwaliteit bijvoorbeeld de bedrijfsvoering met behulp van reachstackers, vanuit landschap de inzet van (hogere) portaalkranen.”

Wij constateren dat beide opties technisch mogelijk blijken en opgenomen zijn in het voorontwerp inpassingsplan. Tevens constateren we dat ieder van de opties een eigen impact heeft op de omgeving en dat in de onderzoeken is uitgegaan van de worst-case. Op basis daarvan is het denkbaar dat in de praktijk het wenselijk is om op een ander moment c.q. bij een ander aantal laadeenheden over te stappen van de reachtrackers naar de portaalkranen.

>> Wij verzoeken u om in het inpassingsplan naast de bestaande grens van 30.000 laadeenheden de mogelijkheid op te nemen dat in afwijking van het genoemde aantal van 30.000 laadeenheden in overleg tussen de exploitant van de railterminal en de gemeente gekozen wordt voor een ander moment waarop de elektrische portaalkranen geïntroduceerd worden.

Groenzone en wal (4.3.2.4)

In het voorontwerp inpassingsplan is opgenomen in de regels dat:

‘de grondwal niet meer dan 5,5 m bedraagt, waarbij beplanting niet bij de hoogte wordt betrokken’ en in de toelichting dat ‘de grondwal een hoogte heeft van 5 meter (exclusief beplanting)’ en dat deze wordt ‘aangelegd binnen een grondstrook met een breedte van circa 30 meter (inclusief onderhoudspaden en dergelijke)’.

Wij menen dat hiermee en met het privaatrechtelijk door de Provincie vastleggen de railterminal niet eerder in gebruik mag worden genomen dan dat de voorzieningen voor landschappelijke inpassing zijn aangelegd, de tijdige aanleg van de grondwal voldoende is geborgd.

>> Wij verzoeken u om de hoogte van de grondwal van tenminste 5 meter in de regels als voorwaardelijke verplichting op te nemen, zodat deze hoogte ook voor de toekomst gewaarborgd blijft.

Het voorontwerp inpassingsplan bevat de volgende passage:

“De portaalkranen zullen bij volgroeide bomen niet boven de beplanting uitsteken. De eerste jaren zullen ze wel zichtbaar zijn.”

Er bestaan twijfels of het mogelijk is boven op een grondwal met een hoogte van tussen de 5 en 5,5 meter bomen te laten groeien die een aanzienlijke hoogte bereiken.

>> Om meer inzicht te krijgen in de realisatie en het geschetste doel te kunnen bereiken, verzoeken wij u om bij het inpassingsplan een inrichtings- of groenplan op te nemen waarin is uitgewerkt hoe bovenstaande passage gerealiseerd wordt.

Bodemverontreiniging ontsluitingsweg (5.6)

In de milieu-effectenstudie van de railterminal van augustus 2017 werd bij de ontsluitingsweg (1b) op pagina 8 aangegeven: “Onder een deel van het tracé van alternatief 1A (dienstweg) en 1B (nieuwe weg) ligt een terrein met bodemverontreiniging. Als deze alternatieven uitgevoerd worden moet de bodem op dit terrein eventueel gesaneerd worden. De bodemkwaliteit verbetert hierdoor. In alle alternatieven zullen nieuwe bermen aangelegd worden. Deze zullen op termijn licht verontreinigd raken door uitlaatgassen en stoffen die vrijkomen bij slijtage van banden en remmen.”

In het totaaloverzicht “samenvatting milieueffecten RTG en ontsluiting” op pagina 120 scoorden alternatief 1A en 1B daarom een “+” bij bodemkwaliteit, waar alternatieven een “0” of “0/-” scoorden. Mede op basis van deze overzichtstabel is destijds gekozen voor ontsluitingsweg 1B.

Inmiddels lijkt dit deel van het terrein in de hoek Rijksweg Zuid niet nodig te zijn voor de realisatie van de ontsluitingsweg of voor de groene afscherming die ook met de Gemeente is overeengekomen. Daarmee zou ook de noodzaak tot sanering van de bodemverontreiniging vervallen. Wij constateren dat dit een logische redenering is als de betreffende grond hiermee niet door de provincie wordt verworven, maar betreuren dat daarmee een positief aspect van het plan zou komen te vervallen.

>> Wij vragen u derhalve of de in het vooruitzicht gestelde sanering toch niet gelijk met de aanleg van de ontsluitingsweg gerealiseerd kan worden.

Geluid (5.11)

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de ambitiewaarde in de Nota Bedrijven en Geluid van de gemeente Overbetuwe wordt overschreden, maar er wel wordt voldaan aan de bovengrens:

“Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau L_{Ar,LT} (RTG + rangeren diesellocomotieven) bedraagt namelijk ten hoogste 49 dB(A)-etmaalwaarde. Het maximale geluidniveau L_{Amax} bedraagt ten hoogste 70 dB(A)-etmaalwaarde. Hiermee wordt dus niet voldaan aan de ambitiewaarde van 45 dB(A)-etmaalwaarde voor het L_{Ar,LT} en 55 dB(A)-etmaalwaarde voor het L_{Amax}. De bovengrens van respectievelijk 50 dB(A)-etmaalwaarde en 70 dB(A)-etmaalwaarde wordt echter niet overschreden.”

In het voorontwerp inpassingsplan is opgenomen dat ter plaatse van de opening van de grondwal bij de locatie waar de hoogspanningsverbinding ondergronds gaat, op kosten van de provincie een geluidsscherm wordt gerealiseerd.

Het feit dat voldaan wordt aan de bovengrens is in het kader van de ruimtelijke ordening een belangrijk gegeven bij de beoordeling van een goed woon en leefklimaat. Wij willen zicht hebben op de mogelijkheid om (aanvullende) maatregelen te treffen, inclusief de kosteneffectiviteit van die maatregelen, om het ambitieniveau dichterbij te benaderen. Deze vraag evenals het opnemen van controlemetingen komen wat ons betreft zeker aan de orde bij de procedure voor de Omgevingsvergunning milieu.

>> Mocht u hiervoor reeds over relevante informatie beschikken, dan zouden we dat graag vernemen.

Verlichting (5.15)

In de regels is opgenomen dat de hoogte van de lichtmasten maximaal 30 meter is, de verlichting naar beneden gericht dient te zijn en dat de gemeente als bevoegd gezag voor de omgevingsvergunning nadere eisen kan stellen ten aanzien van de situering van lichtmasten en beperking van lichthinder bij omliggende woningen en andere verblijfsobjecten.

Wij willen graag dat de verlichting niet rechtstreeks buiten de grenzen van de RTG mag schijnen, wat een van de zorgen van omwonenden is. Als de gemeente in de omgevingsvergunning dit kan bepalen, dan zullen wij die mogelijkheid benutten.

>> Mocht hiervoor in het inpassingsplan een bepaling worden aangescherpt, dan verzoeken wij u dat te doen.

Fietsveiligheid (5.17)

Bij de behandeling van de Overeenkomst Knoop 38 in zowel Provinciale Staten als in de gemeenteraad was de verkeersveiligheid een belangrijke zorg. Voor de ingebruikname van de railterminal dient de fietsveiligheid gewaarborgd te zijn.

Zoals u bekend is, hebben wij ons college verzocht om in het overleg met Rijk, provincie en gemeente Nijmegen rondom Knoop 38 afspraken te maken die zorgdragen voor voldoende capaciteit voor de auto en een fietsnetwerk dat daarmee niet conflicteert. De uitwerking in het voorontwerp inpassingsplan beoordelen wij op dit punt nog als onvoldoende.

>> Wij roepen u dan ook op om in samenwerking met alle andere betrokken partijen tot een betere en degelijkere uitwerking te komen.

Planschade (7.1)

In artikel 7 van de Overeenkomst Knoop 38 is opgenomen dat de Provincie uiterlijk drie maanden na vaststelling van het Inpassingsplan door een onafhankelijke planschadeadviseur en registertaxateur een planschaderisicoanalyse laat uitvoeren. Een planschaderisicoanalyse brengt in kaart met welke planschade de initiatiefnemer naar verwachting te maken krijgt. In dit geval wordt deze gebruikt om te bekijken welke omwonenden na vaststelling van het inpassingsplan actief door de provincie zullen worden benaderd voor de planschaderegeling. Zoals vastgelegd in de toelichting op het voorontwerp inpassingsplan, is afgesproken dat de Provincie een bijzondere planschaderegeling ontwikkelt, waarin een proactieve benadering wordt gekoppeld aan een snellere afhandeling en het niet toepassen van het gebruikelijke eigen risico.

De planschaderisicoanalyse heeft mogelijk invloed op haalbaarheid van het plan en is een belangrijke stap in het proces om te komen tot de benodigde helderheid richting inwoners. Deze analyse is ook van belang voor de nog door de Gemeente (B&W in overleg met de gemeenteraad) te treffen aankoopregeling.

>> Daarom verzoeken wij u ervoor te zorgen dat de planschaderisicoanalyse onderdeel uitmaakt van de stukken die ter visie worden gelegd bij het ontwerp inpassingsplan.

Duur Planbevoegdheid

Aangezien in het voorontwerp inpassingsplan niets is bepaald over de duur waarvoor de planbevoegdheid voor het gebied van het inpassingsplan wordt overgedragen, is de wettelijke termijn van 10 jaar van toepassing.

Wij menen dat het goed zou zijn om hier specifieke bepalingen over op te nemen. We zouden de overdracht van de planbevoegdheid graag zo kort mogelijk zien, maar niet korter dan dat de juridische procedures in het kader van het inpassingsplan lopen. Die procedures dienen immers door en onder verantwoordelijkheid van de Provincie gevoerd te worden. Dit lijkt ook gebruikelijk bij andere provinciale inpassingsplannen. Concreet denken wij aan het overdragen van de planbevoegdheid tot 2 jaar na het operationeel worden van de railterminal.

>> Wij verzoeken u om deze aanpassing te verwerken, dan wel gemotiveerd aan te geven waarom u de voorkeur geeft aan de huidige formulering of een andere optie.

4. Vervolg

Wij vertrouwen erop dat wij vanuit ons streven tot een constructieve samenwerking met u, met respect voor de onrust zoals die in Overbetuwe bestaat en met in achtneming van de standpunten

van de verschillende politieke partijen in Overbetuwe met deze reactie een bijdrage leveren aan een goede invulling van onze Overeenkomst Knoop 38.

Zoals aangegeven nodigen wij u uit om samen met ons vast te stellen hoe wij naast de formele procedures vorm en inhoud geven aan het overleg voortkomend uit onze Overeenkomst Knoop 38. Wij zien uw suggesties op dit punt graag en uw reactie op dit schrijven met belangstelling tegemoet.

Gemeenteraad Overbetuwe