



Uit de behandeling kwam naar voren dat een totaal-concept van het knooppuntgebied wordt gemist, met name als gevolg van het ontbreken van een integrale benadering van de Over-Betuwe. Daarbij zou dit gebied mede benaderd dienen te worden vanuit de in het gebied aanwezige potenties.

Speciale aandacht wordt gegeven voor de glastuinbouw, milieu en natuur en landschap.

Voorts is men van mening dat de inrichting van het nieuwe stadsdeel ten noorden van de Waal meer vanuit de rivier dient plaats te vinden.

Een goede bestuurlijke samenwerking wordt als een vereiste voor het welslagen van het ontwikkelingsmodel gezien. Deze bestuurlijke samenwerking dient niet alleen gebonden te zijn aan de ontwikkeling ten noorden van de Waal. Voorwaarde er zou hiertoe anders moeten worden geformuleerd.

De termijn van twee jaar waarbinnen zekerheid over de in het Statenvoorstel genoemde voorwaarden a t/m f moet worden gekregen wordt uitdrukkelijk als uiterste termijn gezien. Binnen deze termijn zou ook meer duidelijkheid moeten worden geboden omtrent de fasering en financiering van infrastructurele voorzieningen in het openbaar vervoer. De commissie acht het gewenst tevens te beschikken over de meest actuele bevolkings- en woningbehoefteprognoses.

Tevens is in deze commissie behandeld de opname van de doortrekking van de A73 in het Streekplan Midden-Gelderland (onderdeel Statenvoorstel E - 232). Opname in het streekplan wordt door een meerderheid van de fracties gesteund. D66 kan haar standpunt nog niet bepalen aangezien zij eerst wil weten waarom een verviervoudiging van het openbaar vervoersgebruik (dus een verdubbeling van OVx2) niet als reëel uitgangspunt kan worden beschouwd als alternatief voor een nieuwe Waalbrug.

De fracties van RPF/GPV en Links Gelderland zijn tegen doortrekking van de A73 en de fractie van SGP heeft zich niet expliciet uitgesproken.

## 2 Algemeen

Onze reactie op het voorgaande zal hieronder thematisch worden weergegeven.

Voorafgaand daaraan het volgende.

Wij zijn van mening dat voor de meest gewenste ontwikkeling van het knooppunt thans een duidelijke lijn uitgezet is.

Met instemming constateren wij dan ook dat de CRVW in meerderheid instemt met ons ontwikkelingsmodel en dat de PPC erop voorhand niet afwijzend tegenover staat.

Waar wij nu voor staan is om die meest gewenste ontwikkeling ook haalbaar te maken. Dit zullen wij samen met anderen (Rijk, gemeenten, bedrijfsleven) op basis van de in het Statenvoorstel genoemde punten a t/m f doen. Met de CRVW zijn wij van mening dat een periode van twee jaar, die wij daarvoor genoemd hebben, gezien moet worden als uiterste termijn. Wij zullen ons inspannen die termijn zoveel korter te doen zijn als mogelijk.

Wij hebben begrip voor de scepsis ten aanzien van de bevolkings- en woningbehoefteprognoses. De ervaring leert dat het maken van toekomstvoorspellingen, zeker voor een periode van 25 jaar, een hachelijke zaak is. Daarom is bij het ramen van de toekomstige vraag naar woningen en bedrijfsterreinen een ruime bandbreedte aangehouden. Overigens wijzen wij erop dat de toekomstige vraag naar woningen voor het grootste deel al besloten ligt in de huidige bevolking van het knooppuntgebied. Voorts vinden wij het belangrijk dat de huidige en toekomstige woningzoekenden een eigen dak boven hun hoofd krijgen. Verder is van belang dat in onze raming van de woningbehoefte, ten grondslag liggend aan het ontwikkelingsmodel, in het geheel géén rekening is gehouden met een overloop vanuit de Randstad. Wij gaan er voorshands van uit dat de behoefte aldaar aan zo'n 650.000 à 700.000 woningen ter plaatse wordt opgevangen. Wel biedt het ontwikkelingsmodel voor de lange termijn voldoende ruimtelijke flexibiliteit om een sterkere dan verwachte groei (bijvoorbeeld als gevolg van een zekere overloop vanuit de Randstad) op te vangen. Wat de korte termijn betreft dienen echter vooral in de regio Nijmegen alle zeilen bijgezet te worden om te voorzien in de eigen woningbehoefte en het huidige forse woningtekort weg te werken. Zoals wij in het Statenvoorstel (bladzijde 7) reeds hebben aangegeven, zal dit moeten plaatsvinden zonder dat dit leidt tot aantasting van essentiële stedelijke groengebieden in Nijmegen.

Voor wat betreft de lange termijn nog het volgende. Wij zijn op dit moment overtuigd van de kwaliteit van de prognoses die het ontwikkelingsmodel cijfermatig onderbouwen. Daaruit volgt dan ook, dat wij alle vertrouwen hebben in de cijfers zoals wij die presenteren. De toekomst zal moeten uitwijzen of de in het ontwikkelingsmodel in beeld zijnde locaties daadwerkelijk in hun volle omvang nodig zijn. Het spreekt vanzelf dat wij voortdurend de vinger aan de pols van de feitelijke ontwikkeling zullen houden.

De nadere onderbouwing van de haalbaarheid van het ontwikkelingsmodel zullen wij vergezeld laten gaan van een actuele bevolkings- en woningbehoefteprognose.

### 3 Integrale visie knooppunt/Over-Betuwe

De discussienota bevat voor het knooppuntgebied als totaal een integrale toekomstvisie, zij het voor een select aantal thema's en op hoofdlijnen.

Onze ruimtelijke visie voor het knooppunt hebben wij per deelgebied uitgewerkt in een ruimtelijk beeld en beperkt zich tot nieuwe locaties voor wonen en werken en tot infrastructurele voorzieningen.

Voor de regio Arnhem was dat beeld eenduidig. Dit was niet het geval voor de regio Nijmegen. Daarvoor zijn drie mogelijkheden in beeld gebracht, waarbij, zoals bekend, in model 1 de ontwikkeling van Nijmegen beneden de Waal bleef en in de modellen 2 en 3 die ontwikkeling op de langere termijn gericht werd op het gebied ten noorden van de Waal. Voor de Over-Betuwe hebben wij ons beperkt tot het aangeven van een globale groenstructuur.

Op basis van de lijn die wij voor de meest gewenste ontwikkeling van het knooppunt hebben uitgezet zijn wij nu toe aan een verdere uitwerking van de ruimtelijke visie voor de Over-Betuwe.

Derhalve zijn wij, gezien de uitgezette lijn, met de commissies van mening dat een integraal concept voor de Over-Betuwe er zeker moet komen.

Met de CRVW betreuren wij dat in de maatschappelijke en politieke discussie het voorgaande ertoe geleid heeft dat die discussie zich voor een belangrijk deel verengd heeft tot de vraag wel of niet springen over de Waal. Bovendien heeft de aandacht zich sterk gericht op de versterking van de stedelijke functies in casu de ontwikkeling van Arnhem en Nijmegen.

In de verdere uitwerking van de meest gewenste ontwikkeling van het knooppunt, resulterend in de herziening van het Streekplan Midden-Gelderland, zal ook de positie van de kleinere gemeenten en kernen meer aandacht moeten krijgen.

De verschillende ingrijpende ruimteclaims die op de Over-Betuwe afkomen nopen ertoe om de globale aanzetten die de discussienota op dit punt geeft verder uit te werken. Bovendien ligt er nog een toezegging onzerzijds die bij de vaststelling van het Streekplan Midden-Gelderland gedaan is om een nadere studie te verrichten naar de gewenste ontwikkeling van de Over-Betuwe.

Een en ander zal gestalte krijgen in een inrichtingsschets. Vanzelfsprekend zal daarbij een relatie gelegd worden met andere plannen die er voor het gebied liggen of in de maak zijn, zoals de ruilverkaveling Over-Betuwe Oost, de reconstructieplannen voor de glastuinbouw, het Beleidsplan Uiterwaarden en de Rijksuitwerking voor het Rivierengebied.

Een onderwerp wat van grote invloed zal zijn op deze schets is de invulling van het nieuwe stadsdeel ten noorden van de Waal. Een duidelijke opbouw vanuit de rivier en een harmonieuze inpassing van het dorp Lent vormen daarbij een vereiste, evenals het veilig stellen van het landgoed Oosterhout. Tevens willen wij nadrukkelijk bezien of een aantrekkelijke stedenbouwkundige vormgeving/invulling van dat stadsdeel mogelijk is zonder het hervestigingsgebied voor de glastuinbouw bij Lent wezenlijk aan te tasten. In dit kader is het wellicht nog interessant op te merken, dat de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer besloten heeft het projectvoorstel "De ontwikkeling van een duurzaam tuinbouwsysteem in de Over-Betuwe" als voorbeeldplan Vierde Nota aan te merken. Weliswaar is dit een op zichzelf staande activiteit, maar deze zal uiteindelijk een zeer positieve bijdrage kunnen betekenen in de totale inrichting van de Over-Betuwe.

Het ontwikkelingsmodel omvat verscheidene activiteiten die m.e.r.-plichtig zijn.

Te noemen valt onder meer de ontwikkeling van een nieuwe woonwijk ten noorden van de Waal en van infrastructurele zaken, zoals de doortrekking van de A73 naar de A15 met een nieuwe Waalbrug, de doortrekking van de A15 naar de A12, de tracébevestiging voor de Betuwe-spoorlijn en de mogelijke locatie van een rangeerterrein bij Elst/Valburg. Tussen deze activiteiten bestaat een zekere verwevenheid, waardoor onderlinge afstemming noodzakelijk is.

Dit te meer omdat hierbij ook sprake is van verschillende overheden als initiatiefnemer en/of bevoegd gezag.

In de m.e.r.-regeling is een bevoegdheid voor de provincie geregeld om verschillende m.e.r.-procedures te coördineren.

Wij zullen op korte termijn bekijken hoe een en ander in onderlinge samenhang kan worden aangepakt. Wij denken daarbij aan een projectmatige aanpak.

De resultaten van de verschillende milieu-effectrapportages dienen binnen de door ons aangegeven termijn van 2 jaar beschikbaar te zijn.

#### 4 Infrastructurele zaken

A73

SVV-2

In het Gelders commentaar op deel a (Beleidsvoornemen) van SVV-2, hebben uw Staten bij het Rijk aangedrongen om de doortrekking van de A73 over de Waal naar de A15, op te nemen op het hoofdwegennet. In deel d (de regeringsbeslissing) is aan dit verzoek niet voldaan. Het woord is thans aan de Tweede Kamer.

De Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat behandelt de regeringsbeslissing inzake het SVV op 3 en 10 december a.s.

Wij hebben de door ons vastgestelde A73-nota onder de aandacht gebracht van de Vaste Kamercommissie.

In het mondeling overleg met die commissie op 18 oktober a.s. zullen wij de doortrekking van de A73 naar de A15 nadrukkelijk bepleiten. Ook de minister van Verkeer en Waterstaat hebben wij opnieuw de problematiek onder de aandacht gebracht.

De CDA-fractie heeft in de CRVW gevraagd om in plaats van een brug een tunnel in overweging te nemen.

Hoewel in de commissie al gewezen is op de aanzienlijke meerkosten van dit alternatief, zullen wij deze suggestie meenemen in de op te stellen tracénota/MER voor de doortrekking van de A73.

Daarbij worden immers de tracévarianten op hun voor- en nadelen beschouwd.

De doortrekking van de A73 versus een verviervoudiging van het openbaar vervoersgebruik

Op de vraag van de fractie van D66 waarom een verviervoudiging van het OV-gebruik vooralsnog niet als een reëel uitgangspunt kan worden beschouwd als alternatief voor een nieuwe Waalbrug, merken wij het volgende op.

Het rijksbeleid met betrekking tot de ontwikkeling van de mobiliteit tot 2010 is uiteengezet in het NMP-plus en deel d van SVV-2. Voor 2010 wordt uitgegaan van een beperking van de groei van het autoverkeer tot 35% in plaats van 72% bij ongewijzigd beleid; dit alles ten opzichte van 1986.

Het bereiken van deze doelstelling zal volgens het Rijk een uiterste krachtsinspanning vergen van alle betrokken overheden en andere instanties. Het bevorderen van het OV-gebruik is een van de maatregelen die in dat kader worden nagestreefd. Als doelstelling heeft het Rijk voor een verdubbeling van het OV-gebruik gekozen; een doelstelling die voor deze regio is uitgewerkt in het plan OVx2. De realisering van dit plan vraagt een uiterste krachtsinspanning, zowel in personele als financiële zin. Zo zal ca. f 800 miljoen geïnvesteerd moeten worden (waarvan 675 voor het lightrail systeem) en zullen de exploitatiekosten binnen de regio naar verwachting oplopen van ca. f 54 miljoen naar ruim f 80 miljoen per jaar. Ten behoeve van een verdere toename van het OV-gebruik zullen nog meer investeringen noodzakelijk zijn en zal het exploitatietekort verder toenemen. Een verviervoudiging van het OV-gebruik is naar onze mening op dit moment geen reëel uitgangspunt en wordt in ieder geval niet door het Rijk (als belangrijkste financier van de plannen) gehanteerd. Overigens merken wij op, dat ons pleidooi voor een nieuwe Waalbrug mede is ingegeven door de wens om de bestaande Waalbrug een duidelijke functie te laten vervullen ter bevordering van het openbaar vervoer.

#### Betuwelijn

Wat betreft de realisatie van de goederenspoorlijn door de Betuwe (mogelijk in combinatie met een rangeerterrein) is de huidige stand van zaken de volgende.

In het SVV-2 (deel d) is de Betuwe-spoorlijn als een "in studie te nemen" project opgenomen.

Wij menen dat het realiseren van de Betuwe-spoorlijn van het grootst mogelijke belang is voor het beschermen van onze leefomgeving.

Naast dit milieubelang is er in economische, sociaal-maatschappelijke en verkeerstechnische zin sprake van grote belangen.

Op internationaal niveau gaat het daarbij om de verbinding tussen de grootste haven van de wereld met onder andere het grootste industriegebied van West-Europa. Op nationaal niveau gaat het om de positie van de regio Rotterdam, een regio waarin meer dan 20% van ons nationaal inkomen wordt verdiend. Op regionaal niveau kan het tot stand komen van de Betuwe-spoorlijn aanknopingspunten bieden voor het ontwikkelen van de regionale economie, terwijl terzelfdertijd de spoorlijn kan leiden tot een aanmerkelijke verlichting van de verkeersdruk op onze wegen. Dit laatste biedt ook weer grote voordelen in termen van veiligheid en bereikbaarheid.

Wij menen dan ook dat wij aan een dergelijk project onze medewerking niet kunnen onthouden. Bij de Nederlandse Spoorwegen bestaat behoefte aan de aanleg van een rangeerterrein in relatie tot de Betuwelijn. Op dit moment kunnen wij ten aanzien van de locatie bij Valburg/Elst niet meer zeggen dan dat hier sprake is van slechts één van de mogelijke locaties die op dit moment worden onderzocht. Zodra er nadere informatie beschikbaar is (te verwachten over circa 6 maanden), zullen wij u nader informeren.

Overigens zal voor een definitieve tracébeplanning voor de Betuwspoorlijn en een eventueel rangeerterrein bij Valburg/Elst een MER-studie nodig zijn, waarin ook zorgvuldig naar de alternatieven wordt gekeken.

Vooralsnog zijn wij echter van mening, dat de aanlegmogelijkheid van een potentieel rangeerterrein nabij Valburg/Elst niet geblokkeerd dient te worden.

Ten aanzien van een dergelijke reservering voor een tracé van de Betuwelijn rond Nijmegen menen wij, gezien de indicaties die daarvoor uit Duitsland en van de NS zijn gekregen, af te kunnen zien.

### Fasering OVx2

In de CRVW is naar voren gebracht, dat de realisatie van de lightrail (c.q. de OVx2-plannen voor Midden-Gelderland) een voorwaarde moet zijn voor het gekozen ruimtelijk ontwikkelingsmodel.

Wij wijzen erop, dat het OVx2-plan in de eerste plaats tot uitvoering dient te komen om de groei van de automobiliteit tot 2010 te beperken tot 35%, ten opzichte van het peiljaar 1986.

OVx2 is overigens maar een van de maatregelen, die hiervoor ingezet moeten worden. Via maatregelen in de fiscale sfeer zal conform het SVV-2 het grootste deel van deze taakstelling moeten worden gerealiseerd. De OVx2-plannen zullen door de verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer burgers een goed alternatief voor het auto-gebruik moeten gaan bieden.

Dat geldt voor de toekomstige bewoners van het nieuwe stadsdeel ten noorden van de Waal, maar getalsmatig voor nog veel meer burgers, die (nu al) elders in het knooppunt zijn gevestigd.

De realisatie en financiering van de lightrail-plannen is dus van groot belang voor het knooppunt als geheel.

De benodigde investering die geraamd is op f 675 miljoen zal bij het Rijk moeten worden bepleit. Daarbij zal voor het Rijk een belangrijk argument vormen in welke mate de inwoners en arbeidsplaatsen van het knooppunt langs de lightrail (bij de stations) zijn of zullen worden geconcentreerd. Locaties zoals te zamen met de bestaande bevolkingsconcentraties, zullen voor het Rijk een belangrijk argument voor de benodigde investering vormen.

Gezien het een en ander geldt veel meer, dat de Waalsprong een voorwaarde is voor de lightrail als andersom.

Voor het nieuwe stadsdeel ten noorden van de Waal geldt daarbij bovendien, dat door de ligging aan de spoorlijn een NS-station in ieder geval tot de mogelijkheden blijft behoren.

## 5 Bestuurlijke samenwerking

### Samenwerking ten aanzien van de haalbaarheid

De haalbaarheid van het ontwikkelingsmodel zal aan de hand van de in het Statenvoorstel genoemde voorwaarden a t/m f projectmatig worden aangepakt.

Vanuit de rijksoverheid (rijksvertegenwoordigers PPC en de DGRO) is de bereidheid uitgesproken om hierin waar nodig coördinerend op te treden en daartoe een tripartite werkgroep te formeren waarin naast provincie en gemeenten, de meest betrokken departementen zitting hebben. Van dit aanbod zullen wij dankbaar gebruik maken.

### Samenwerking in het knooppuntgebied

Wij zien een zo groot mogelijk bestuurlijk draagvlak als een belangrijke voorwaarde voor het welslagen van het knooppunt als geheel. Hoewel de formulering van voorwaarde e uit het Statenvoorstel wellicht anders doet vermoeden, zien wij bestuurlijke samenwerking niet alleen bepaald door de ontwikkeling ten noorden van de Waal.

Wij hebben dit in de discussienota ook aangegeven door middel van een indeling in twee niveaus van samenwerking. Het ene ten behoeve van de ontwikkeling van het knooppunt als geheel, het andere ten behoeve van de concrete uitvoering van in knooppuntverband geformuleerde wensen en oplossing van intergemeentelijke problemen.

Op zo kort mogelijke termijn zullen wij ter uitvoering van voorwaarde e in samenwerking met de betrokken partijen trachten te komen tot een werkbare samenwerkingsvorm die steunt op een zo breed mogelijk bestuurlijk c.q. maatschappelijk draagvlak.

Vooralsnog zijn wij van mening dat voor de korte termijn-problematiek gekozen kan worden voor het sluiten van bestuursovereenkomsten. Voor de langere termijn zou gedacht kunnen worden aan het instellen van een regionale autoriteit voor het knooppunt, waaraan door provincie en gemeenten bepaalde bevoegdheden kunnen worden overgedragen. In beide gevallen zien wij een taak weggelegd voor de Stuurgroep KAN. Zeker nu deze wordt gefuseerd met het sociaal-economisch platform Midden-Gelderland.

Voor de oplossing van de Nijmeegse woningbouwproblematiek ten noorden van de Waal, wordt in eerste instantie gedacht aan bestuurs-overeenkomsten. Voor de lange termijn wordt dat echter geen werkbare situatie geacht.

Wij zullen ons in overleg met partijen nader beraden over een oplossing van de lange termijn, waarbij de mogelijkheid van grenscorrecties en/of gemeentelijke herindeling niet wordt uitgesloten.

Op 5 september jl. is de bestuurlijke organisatie in dit gebied aan de orde gekomen in een informatief overleg met de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken, mevrouw De Graaff-Nauta. Hierin bleek dat deze ideeën in grote lijnen overeenkomen met de opvattingen die hierover in het ministerie van Binnenlandse Zaken bestaan. Deze opvatting van BiZa is recentelijk bekend gemaakt in het regeringsstandpunt met betrekking tot de adviezen van de Commissie Montijn en de Raad voor het Binnenlands Bestuur, de nota "Bestuur op niveau". Ons college heeft over deze nota nog geen standpunt bepaald. Hierop zal door ons college nog nader worden teruggekomen. De staatssecretaris heeft aangegeven, dat zij voor maart 1991 de eerste voorstellen voor een nieuwe bestuursstructuur in dit gebied wil ontvangen.

Ten aanzien van de formulering van voorwaarde e uit het Statenvoorstel merken wij op dat deze voorwaarde alleen de bestuurlijke haalbaarheid van een ontwikkeling ten noorden van de Waal belicht.

Het op zo kort mogelijke termijn komen tot een goede bestuurlijke samenwerking in het gehele knooppuntgebied wordt daarnaast door ons nagestreefd, maar dient los te worden gezien van de haalbaarheidsvoorwaarden van een ontwikkeling ten noorden van de Waal.



- Wij wijzen u nog op enige correcties in het Statenvoorstel E - 232:
- pagina 12, 11e regel van boven: "(zie punten 6 en 7)" moet zijn "(zie pagina's 6 en 7)";
  - pagina 12, 14e regel van boven: "onzekerheid" moet zijn "zekerheid".

Tot slot wijzen wij u op een minderheidsstandpunt van gedeputeerde mevrouw Van den Broek ten aanzien van het Statenvoorstel E - 232.

Het standpunt houdt een keuze voor model 3 uit de discussienota "Arnhem-Nijmegen ligt goed" in, met de kanttekening dat:

- de benodigde ruimte voor woningbouw in de gemeente Beuningen gevonden dient te worden ten zuiden van de A73 (Beuningse Veld) dan wel in Beuningen-Noord;
- ook de gemeente Bemmelen een functie dient te vervullen in de opvang van de woningbehoefte van de regio Nijmegen.

Dit minderheidsstandpunt wordt gemotiveerd door:

- twijfels over de geraamde omvang van de woningbehoefte;
- twijfels over de financiële haalbaarheid van de ontwikkeling van een nieuw stadsdeel ten noorden van de Waal;
- de geringe ruimtelijke flexibiliteit van het ontwikkelingsmodel bij lagere dan verwachte groei in relatie tot de minimaal gewenste omvang van dat nieuwe stadsdeel.

Gelet op het voorgaande hebben wij het bij het Statenvoorstel gevoegde ontwerp-besluit enigszins aangepast. Wij stellen u voor te beslissen overeenkomstig het bij dit vervolgvoorstel gevoegde herzien ontwerp-besluit.

Arnhem, 5 oktober 1990 - nr. RG90.52286-RWG/R3302

Gedeputeerde Staten van Gelderland

O. Feitsma - wnd. voorzitter

P.J. de Loor - griffier

+ + + + +



Herzien exemplaar

ONTWERP-BESLUIT

---

Ontwikkelingsmodel Arnhem-Nijmegen

PROVINCIALE STATEN VAN GELDERLAND

Gezien het Voorstel van Gedeputeerde Staten E - 232 inzake het Ontwikkelingsmodel Arnhem-Nijmegen;

BESLUITEN

Gedeputeerde Staten opdracht te geven om:

- a de haalbaarheid van het ontwikkelingsmodel, zoals deze is gerefereerd aan de in het Statenvoorstel genoemde voorwaarden a t/m f, nader te onderbouwen;
- b hierover uiterlijk na twee jaar te rapporteren, waarbij de consequenties in hun onderlinge samenhang voor het gehele gebied alsmede voor de samenstellende delen afzonderlijk in beeld worden gebracht.

Arnhem, 5 oktober 1990

aanvaard! 90-20 A

AMENDEMENT

op het herzien ontwerp-besluit behorende bij  
voorstel E-232 inzake het ontwikkelingsmodel  
Arnhem.-Nijmegen

TOEVOEGEN AAN PUNT b na "hierover":

alsmede over de uitwerking van de gedachte om tot  
uitbouw van het landschap in de Over-Betuwe te komen.

toelichting:

citaat uit voorstel E-232, blz. 25:

"Een ontwikkeling ten Noorden van de Waal biedt  
bovendien een duidelijke aanleiding om (.....)  
tot uitbouw van het landschap in de Over-Betuwe  
te komen".

Groen Links deelt deze zienswijze van harte en is  
van mening dat de provincie (maar niet alleen de  
provincie) hieraan op een creatieve wijze invulling  
zou moeten proberen te geven.

Arnhem, 24-10-'90

M. J. Janssen  
M. P. Janssen