



Minister

Bestuurskern

Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen

Den Haag

Contactpersoon

10 2 0
10 2 0
M +31(0)6-10 2
10 2 0 @minienw.nl

nota ter informatie

Scenario's aanpak Ring Utrecht

Datum

14 augustus 2019

Kenmerk

IENW/BSK-2019/163272

Inleiding

17 juli heeft de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State het Tracébesluit Ring Utrecht vernietigd. De Raad van State komt tot dit oordeel omdat het Tracébesluit voor het onderwerp natuur is gebaseerd op het PAS en het PAS niet meer gebruikt kan worden als onderbouwing voor besluiten. Dit leidt ertoe dat het Tracébesluit voor de Ring Utrecht in strijd is met de natuurwetgeving en daarmee van tafel is. Het hele TB en reeds genomen WTB (bomenkap) zijn vernietigd. Hierover bent u met nota IENW/BSK-2019/156228 geïnformeerd. Met deze nota wordt u geïnformeerd over de te nemen vervolgstappen met betrekking tot de besluitvorming over de Ring Utrecht.

Samenvatting

Nu de RvS het Tracébesluit vernietigd heeft wordt hierbij geschetst wat de juridische scenario's zijn om op basis van de huidige scope, zo snel mogelijk, tot een nieuw en juridisch houdbaar Tracébesluit te komen. Daarnaast wordt geschetst wat de alternatieve scenario's zijn. Hiervoor is advies ingewonnen bij HBJz om de uitspraak te duiden en te bepalen wat de noodzakelijke stappen zijn om tot een houdbaar TB te komen.

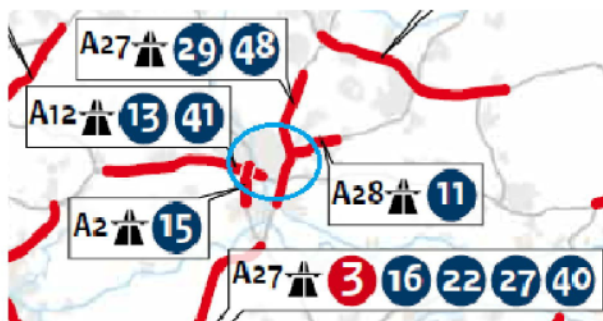
De renovatie van de Galecopperbrug vraagt op korte termijn aandacht, gezien de staat van instandhouding en hiervoor zal naar alle waarschijnlijkheid een zelfstandige aanpak nodig zijn.

De voortgang van de uitvoering en de aanbesteding van de Ring Utrecht en de renovatie van de Galecopperbrug worden in de toelichting verder beschreven.

Scenario's

Vooropgesteld: nut en noodzaak van aanpak van de (auto)mobilititeit van de Ring Utrecht blijft onverminderd groot. De verwachting is dat het verkeer ook de komende periode zal toenemen waardoor de doorstroming en verkeersveiligheid verder onder druk zal komen te staan. Tevens zal een deel van het areaal van de Ring Utrecht op korte termijn moeten worden

onderhouden/vervangen. Hieronder is een weergave van de notering van de wegen rond de ring in de file top 50.



De volgende 3 scenario's zijn mogelijk

- (1) OTB als uitgangspunt
- (2) Nieuw OTB
- (3) Nieuwe verkenning mogelijke gekoppeld aan Programma U-Ned

De hoofdlijn van het juridisch advies van HBJZ is dat indien de afwijkingen ten opzichte van het vernietigde TB naar aard en omvang niet zo groot zijn dat een wezenlijk ander plan wordt vastgesteld, het vastgestelde OTB als uitgangspunt kan dienen voor de verdere procedure. Voor de keuze zijn twee aspecten van groot belang: De benodigde reikwijdte van de ecologische beoordeling en scope van het ontwerp van het project.

(1) OTB als uitgangspunt

Omdat het nieuwe toestemmingsbesluit (Tracébesluit) zich niet meer kan baseren op de PAS zal er in alle gevallen een passende beoordeling dienen te worden opgesteld. Indien blijkt uit deze beoordeling dat gekozen kan worden voor hetzelfde ontwerp in het Tracébesluit, maar dan met toevoeging van mitigerende maatregelen, kan overeind gehouden worden dat geen sprake is van een wezenlijk ander Tracébesluit. Dit is mogelijk omdat, in tegenstelling tot in de media naar voren komt, het effect op Natura 2000 niet in de directe omgeving van het project plaatsvindt, maar op de Veluwe (**Amelisweerd is geen N2000 gebied**). De mitigerende maatregel betreft de snelheidsverlaging op de A1 langs de Veluwe.

Het nieuwe TB zal wel gebaseerd moeten worden op de meest recente verkeerscijfers. Dit betekent dat ook uit de nieuwe berekeningen kan komen dat het TB moet worden aangepast (bv wat betreft geluidsmaatregelen). Bij substantiële benodigde aanpassingen is het mogelijk dat niet overeind gehouden kan worden dat er geen wezenlijk ander besluit ligt. Ook zal uit de berekeningen de nieuwe opgave voor stikstofdepositie bekend worden. De kans is groot dat deze opgave anders zal zijn dan de eerdere opgave uit het 'oude' OTB en daarmee zal leiden tot andere (mitigerende of compenserende) maatregelen.

Een belangrijk aandachtspunt bij dit traject is het omgevingsproces. In dit traject is geen inspraak voorzien (OTB is immers al genomen) en kan een ieder beroep aantekenen op het besluit. In de regio zal bij veel partijen beperkt draagvlak voor dit traject zijn, en dit zal daarom veel weerstand opleveren.

De geschatte doorlooptijd van dit scenario tot aan een vastgesteld TB is ongeveer 2 jaar. De doorlooptijd is mede afhankelijk van het o.a. het moment van besluitvorming en beschikbare capaciteit in de markt. Dit geldt tevens voor scenario 2.

(2) nieuw OTB

Indien mitigerende maatregelen onvoldoende effect hebben op de stikstofdepositie, dan zou de ADC-toets toegepast kunnen worden en kan onderzocht worden of compenserende maatregelen mogelijk zijn. Indien deze stap genomen dient te worden is het de vraag of dan niet gesproken moet worden van een wezenlijke wijziging. In dat scenario dient er eerst een nieuw OTB worden opgesteld alvorens een TB kan worden vastgesteld. Belangrijk verschil ten opzichte van het eerste scenario is dat er weer een inspraakprocedure zal volgen.

Aandachtspunt is dat mogelijk toch voor dit besluit (juridisch gezien vanuit de huidige tracewet) terug moet gegaan worden van het nemen van een nieuwe startbeslissing met een structuurvisie (nodig vanwege de gepande aanpassing). Dit wordt nog nader bekeken.

Verwachte doorlooptijd van de procedure tot aan een vastgesteld TB wordt geschat op 3 jaar, ervan uitgaande dat uitgegaan kan worden opstellen van een OTB op basis van bestaande scope.

Een verder aandachtspunt is tegen die tijd (na 2021) de Omgevingswet ingevoerd wordt en deze om een andere procedure vraagt, zeker betreffende inspraak en participatie.

(3) nieuwe verkenning koppelen aan Programma Utrecht.

In dit scenario wordt een nieuwe MIRT verkenning gestart. In dit scenario zal vanuit de startbeslissing eerst worden toegewerkt naar een voorkeursalternatief, dat daarna wordt uitgewerkt richting OTB en TB. Dit kan op twee manieren. Ten eerste een 'light' versie, waar alleen naar het HWN wordt gekeken, met eventueel aanliggend OWN. Mogelijk is dit minder realistisch, gezien de integrale aanpak die in gang is gezet met de nieuwe MIRT spelregels, de NOVI, de schets mobiliteit en het mobiliteitsfonds. Daarnaast heeft dit minder draagvlak in de omgeving. Dit wordt ook nog nader bekeken.

Indien gekozen wordt voor de start van een nieuwe verkenning zal dan waarschijnlijk ook een bredere insteek nodig zijn waar ook andere modaliteiten gekeken dient te worden (OV, fiets). Een dergelijke variant past in het verschoven politieke beeld van de regio en de reeds bestaande samenwerking die plaatsvindt in Programma U-NED. Deze verkenning kan aansluiten op het nu lopende MIRT onderzoek binnen U-Ned naar de lange termijn mobiliteitsaanpak rond Utrecht. Uit de verkenning kunnen mogelijk meerdere planstudies volgen, die vervolgens worden uitgewerkt richting OTB en TB. Verwachte doorlooptijd van de procedure, van verkenning tot TB wordt geschat op 8-10 jaar.

Het grootste nadeel hiervan is natuurlijk dat er op korte termijn geen oplossing komt voor de aanpak van de files op de Ring. Eerder is echter steeds beargumenteerd dat de Ring Utrecht de draaischijf is van Nederland en dat het het sluitstuk is van eerdere infrastructurele aanpassingen die hun meerwaarde verliezen indien de Ring niet uitgevoerd wordt. De cijfers over de

verkeersberekeningen geven daarnaast aan dat het alleen maar drukker is geworden.

Mogelijk zijn er wel kansen voor een parallelproces met een bredere mobiliteitsaanpak (ontmoedigen autogebruik in samenhang met verdere investeringen in OV, fiets en slimme en duurzame maatregelen) in het kader van het programma U-Ned en voorbereiding van een hersteltraject rond de Ring Utrecht, waarbij de ontwikkeling van de (auto)mobiliteit gemonitord zal worden.

Proces

- Als uitgangspunt zal worden gehanteerd dat de wijzigingen in het nieuwe Tracébesluit naar aard en omvang zo beperkt mogelijk te houden dat het niet een wezenlijk ander plan betreft.
- Op basis van een aantal expertsessies in augustus en september zal worden bekeken welk scenario binnen het meest realistisch. Hier wordt in beeld gebracht wat de verwachte wijzigingen (verkeer, geluid, wegontwerp, etc) zijn. Het doel is daarnaast ook een beter beeld te krijgen van de impact op de planning van het vervolg en andere gevolgen.
- Op basis hiervan zal een adviesnota aan u worden verstuurd over de te volgen richting.

Bestuurlijk overleg

Met de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht en diverse andere gemeenten is een bestuursovereenkomst afgesloten. Hierin zijn diverse afspraken gemaakt bijvoorbeeld ten aanzien van de bovenwettelijke maatregelen, over de inpassingen in de omgeving en de samenwerking. In deze overeenkomst is als ontbindende voorwaarde opgenomen dat de bestuursovereenkomst kan worden ontbonden als er geen Tracébesluit tot stand komt. Er is een overlegverplichting in geval van onvoorziene omstandigheden. Na uw besluit over het vervolgtraject zal daarom een bestuurlijk overleg, voorlopig voorzien in september/oktober, met de huidige partijen die het BOK gezamenlijk hebben ondertekend worden georganiseerd.

Het is u bekend dat de gemeente Utrecht geen warm voorstander is van de Ring Utrecht. Het standpunt van de provincie Utrecht is sinds dit jaar echter ook gewijzigd. In het coalitieakkoord staat dat wanneer er een nieuwe fase zou ontstaan de provincie opnieuw haar positie bepaalt en zal opteren voor een leefbare ring waar maximaal 80 km/u wordt gereden. In de eerste reactie riep de provincie dan ook op tot het verkennen van nieuwe mobiliteitsconcepten i.p.v. doorzetten van het huidige ontwerp. In een verkennend gesprek met de gedeputeerde, Arne Schaddelee, hebben we echter wel aangegeven dat voor de aanpak van de problematiek rond de Ring we niet zo snel een andere oplossing zien (Bij een snelheidsverlaging is een verbreding van de Bak nog steeds nodig).

Lopende werkzaamheden Ring Utrecht

Het project Ring Utrecht bevond zich al in de realisatiefase. Nu het Tracébesluit is vernietigd, betekent dit dat het project weer verschuift naar de planuitwerkingsfase (als tenminste niet besloten wordt tot het starten van een nieuwe verkenning). De lopende werkzaamheden voor de realisatiefase voor de Ring Utrecht moeten op een ordentelijke wijze worden afgerond/danwel aangehouden. Dit zal op de volgende wijze plaatsvinden.

- Werkzaamheden die met een beperkte inspanning (budget en capaciteit) kunnen worden afgerond tot een definitief product, worden afgemaakt.

- De afspraken die zijn gemaakt over minnelijke grondverwerving met derden worden nu niet gewijzigd, maar volgens planning voortgezet.
- Overige werkzaamheden worden stopgezet. Verder worden er geen nieuwe werkzaamheden opgestart.
- Overleggen intern en extern t.b.v. afstemmingen en uitwerking t.b.v. o.a. contractvoorbereiding worden stopgezet.
- Interne en externe partijen worden zorgvuldig geïnformeerd en lopende processen worden afgerond.

Financiële effecten

- Tot op heden is er ca. € 50 miljoen uitgegeven
- Tot de uitspraak werd ca. 650.000,- per maand uitgegeven aan onderzoeken, inhuur, uitbesteding (exclusief grondverwerving en verleggen k&l).
- Als bovenstaande uitgangspunten worden toegepast zal het maandelijks bedrag afnemen.

Galecopperbrug

De situatie rond de Galecopperbrug vraagt om afzonderlijk besluit. Dit najaar worden de voegen en opleggingen van de Zuidbrug vervangen. De overige V&R werkzaamheden aan de brug (vervangen voegen en opleggingen Noord brug), vervangen van de tuien van de Zuidbrug en onderhoudswerkzaamheden (oa conservering pylonen), zouden meelopen met het contract van de Galecopperbrug (2020/2021). Gelet op de urgentie van de tuivervanging en de V&R werkzaamheden kunnen deze werkzaamheden niet worden uitgesteld, en moet dit deel van het contract conform de huidige planning op de markt worden gezet. Bij het in de markt zetten van dit onderdeel zullen de voor- en nadelen worden bekeken om de verbredingswerkzaamheden van de Galecopperbrug als optie alvast in het contract mee te nemen.

10.2.e

Toelichting

Project A27/A12 Ring Utrecht

De verbreding van de wegen bij Utrecht, de draaischijf van ons wegennet, is erg belangrijk voor de doorstroming van het drukke verkeer in Nederland, en voor de verbetering van de verkeersveiligheid op de Ring Utrecht. Het project zorgt er ook voor dat de leefomgeving van de mensen die in de buurt van de wegen wonen verbetert: er zijn meer en hogere geluidsschermen voorzien en er komt een groene verbinding over de A27 waarmee de stad beter verbonden wordt met landgoed Amelisweerd. Daarnaast komt er in de omgeving meer bos en natuur terug dan wat voor de wegverbreding moet worden weggehaald. De vernietiging van het TB zorgt voor een flinke vertraging. Hoeveel is nu nog niet te zeggen. De uitspraak onderstreept hoe verstrekkend de consequenties zijn van het wegvallen van het PAS.

Uitspraak RvS

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (de Afdeling) heeft op 17 juli 2019 uitspraak gedaan inzake het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht (het TB). Dit als vervolg op de uitspraak van de Raad van State van 29 mei jl., waarmee een streep is gezet door de regeling programmatische aanpak stikstof (PAS).

Het verzoek van HBJz om de(ze) uitspraak uit te stellen, zodat in september een wijzigingsTB voorgelegd zou worden, heeft RvS niet gehonoreerd. Het voorstel in dit WTB betrof dat door middel van een snelheidsverlaging op de A1 als mitigerende maatregel, de stikstofuitstoot op de Veluwe voldoende gemitigeerd worden. We konden op die manier buiten de PAS (en de ADC) om.

Procedure

Het vernietigde TB maakt voor de onderbouwing op het aspect stikstofdepositie gebruik van de passende beoordeling van het PAS. De Afdeling heeft in haar uitspraak van 29 mei het PAS en de daarbij behorende passende beoordeling vernietigd. Onder verwijzing naar die uitspraak oordeelt de Afdeling dat beroepen van appellanten die gericht waren op het PAS dus kennelijk gegrond zijn en vernietigt het TB en het eerdere wijzigingsbesluit.

In het geval dat u het infrastructurele project wilt voortzetten zal een (nieuwe) projectspecifieke passende beoordeling moeten worden opgesteld, dat in een nieuw TB zal moeten worden opgenomen. Dit Tb zal dan dienen als toestemmingsbesluit vanuit de natuurbeschermingswet.

Juridisch

Indien het mogelijk is dat deze passende beoordeling op basis van het OTB (2016) kan, wordt de vertraging enigszins beperkt. Het huidige OTB is gebaseerd op het verkeersmodel (NRM) van 2015. In de tussentijd hebben in de omgeving ontwikkelingen plaatsgevonden die van invloed kunnen zijn op het project (zoals woningbouw) en zijn ook de van toepassing zijnde kaders en richtlijnen niet gelijk gebleven, zoals de ontwerprichtlijnen. Verder dient een nieuw TB te zijn gebaseerd op de meest recente verkeerscijfers. Dit heeft tot gevolg dat sowieso de milieuonderzoeken (zoals geluid) opnieuw moeten worden uitgevoerd. RWS is bezig met een inventarisatie op deze benodigde cijfers.

HBJz geeft aan dat:

Slechts indien de afwijkingen naar aard en omvang zo groot zijn dat een wezenlijk ander plan is vastgesteld, dient de wettelijke procedure (OTB) opnieuw te worden doorlopen. Betoogd kan worden dat als wordt gekozen voor hetzelfde Tracébesluit, maar dan met toevoeging van een mitigerende maatregel, er geen sprake is van een wezenlijk ander Tracébesluit. Dit zou kunnen door de snelheidsverlaging op de A1 door te voeren als mitigerende maatregel. Daarbij is aannemelijk dat het project als zodanig door alleen deze snelheidsverlaging niet wijzigt en er geen nadelige milieugevolgen optreden ten opzichte van het vernietigde Tracébesluit.

Aangezien een passende beoordeling en snelheidsverlaging (danwel een ADC-toets) een nieuw onderdeel is van het te nemen (Tracé)besluit, lijkt inspraak vereist volgens het 'Verdrag van Aarhus', waarbij toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden verleend dient te worden. Inspraak op een beperkt onderdeel is echter een risico. Het is een relatief klein onderdeel, dat wel door inspraakreacties negatieve aandacht trekt. Tegenstanders geven immers zelf aan inde media dat ze alles aangrijpen om dit project te vertragen.

Indien uit de berekeningen blijkt dat er bij nader inzien toch sprake is van een wezenlijke wijziging zal het niet mogelijk zijn dat een juridisch houdbaar TB kan worden vastgesteld en moet er teruggedaan worden in de procedure. Zo kan het zijn dat er eerst een nieuw OTB worden opgesteld dient te worden, of mogelijk zelfs nog verder terug in de procedure gegaan moet, naar de startbeslissing voor een verkenning, met een structuurvisie, want er worden twee rijstroken toegevoegd. Of dit aan de orde is, kan op dit moment nog niet worden gezegd. Wel is duidelijk dat de totale doorlooptijd (tot aan vastgesteld TB) dan ongeveer een jaar langer zal zijn.

In het geval van lange doorlooptijd komt als bijkomend risico de invoering van de omgevingsvergunning (gepland in 2021) en bij nog verdere vertraging zal mogelijk gevraagd worden om opnieuw beginnen met een structuurvisie (dat moet denk ik al, maar moet wel goed juridisch worden bekeken).

Een juridisch voordeel van het opstellen van een nieuw OTB is dat de omgeving via terinzagelegging en een inspraakprocedure wordt meegenomen in de voorbereiding van het definitieve TB, en niet direct bij de Raad van State een beroepschrift indient. Deze procedure biedt ons ook de mogelijkheid om onjuistheden te corrigeren zonder dat deze in de beroepensfeer moeten worden afgehandeld.

Een voorbeeld hiervan is het meenemen van de door RWS in het referentie model opgenomen optie voor de folie bescherming. Het staat niet in het TB 2016. Risico indien het opgenomen wordt in nieuwe TB is dat dit wel een wezenlijke wijziging betreft en dat hier waarschijnlijk veel inspraakreacties op zullen komen.

Reparatie van fouten (bomenkap) en omissies die in het WTB zijn opgenomen worden uiteraard wel in het nieuwe TB meegenomen.

Omgeving

De berichten in de media lijken aan te geven dat het project nu door deze uitspraak van RvS niet door gaat. "RvS zet een streep door de uitbreiding van de A27". Indien we nu met een relatief kleine wijziging van het TB verder kunnen, dan zal dit waarschijnlijk in de regio en de media op veel weerstand

stuiten. Hierover zal over de te volgen procedure met aandacht rekening gehouden moeten worden in de communicatie naar de buitenwereld.

Huidige werkzaamheden RWS

Binnen het project Ring Utrecht lopen diverse werkzaamheden. Deze werkzaamheden hebben betrekking op de voorbereiding van de realisatie zoals het verleggen van kabels en leidingen en het doen van grond- en bodemonderzoek. Er lopen ook diverse grondverwervingszaken om gronden minnelijk te verwerven. Er zijn 23 van de 78 grondverwervingsdossiers afgehandeld.

Daarnaast heeft het project met diverse ingenieursbureaus contracten afgesloten voor het uitvoeren van diverse werkzaamheden in het kader van de contractvoorbereiding. Ten slotte worden drie hoofdcontracten (contract Noord, contract Zuid en het contract Galecopperbrug) voorbereid om het werk te realiseren.

Voorstel uitgangspunten met betrekking tot lopende werkzaamheden

- Werkzaamheden die met een beperkte inspanning (budget en capaciteit) kunnen worden afgerond tot een definitief product, worden afgemaakt.
- Overige werkzaamheden worden stopgezet. Verder worden er geen nieuwe werkzaamheden opgestart.
- Overleggen intern en extern t.b.v. afstemmingen en uitwerking t.b.v. oa contractvoorbereiding worden stopgezet.
- Interne en externe partijen worden zorgvuldig geïnformeerd en lopende processen worden afgerond.

Galecopperbrug

De situatie rond de Galecopperbrug vraagt om afzonderlijk besluit op korte(re) termijn. Dit najaar worden de voegen en overgangen op de brug vervangen. De overige V&R-werkzaamheden aan de brug, waaronder het vervangen van de tuien, zou meelopen met het contract Zuid. Gelet op de urgentie van de V&R-werkzaamheden moet deze koppeling zeer waarschijnlijk worden losgelaten en zal het werk apart op de markt gezet moeten worden. Een optie hierbij is dan om de Galecopperbrug toekomstvast aan te pakken en ook de verbreding voor te bereiden. Dit heeft de voorkeur. Deze optie heeft het risico in zich dat het beeld naar buiten toe ontstaat dat RWS toch bezig is het project uit te voeren, ondanks het vernietigd TB.

Over de afhechting van de huidige uitvoering en aanbesteding is de lijn:

1. Werkzaamheden die met een beperkte inspanning (budget en capaciteit) kunnen worden afgerond tot een definitief product, worden afgemaakt.
 2. Overige werkzaamheden worden stopgezet en er worden geen nieuwe werkzaamheden opgestart.
 3. Uitwerking t.b.v. oa contractvoorbereiding wordt stopgezet.
-
1. Doorgaan met het dit najaar geplande vervangen van de voegen en overgangen op de brug (V&R)
 2. De koppeling met het contract Zuid loslaten en de werkzaamheden, waaronder het vervangen van de tuien apart op de markt zetten
 3. De Galecopperbrug toekomstvast aanpakken en de verbreding voor te bereiden.

Scope en gevolgen andere projecten binnen invloedssfeer van de Ring

De uitspraak van de Raad van State inzake de PAS zal op de andere projecten zoals Houten Hooipolder, Knooppunt Hoevelaken en Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) effect hebben. Deze projecten gaan immers uit van een gerealiseerde Ring Utrecht. Deze gevolgen moeten nog uitgezocht worden. Het vastgestelde TB Houten-Hooipolder moet nog worden behandeld door de Raad van State. Er is vooralsnog geen beroep op de PAS ingesteld, al loopt nog een procedure over het ontvankelijk verklaren van een beroep dat hier wel op ingaat.

Geschetst wordt hoe op basis van de huidige scope, tot een nieuw en juridisch houdbaar Tracébesluit te komen ter besluitvorming. Indien de Ring niet door gaat, zal dit mogelijk ook vele ruimtelijke ontwikkelingen raken. Ook het programma UNED en de NRU zullen hierdoor geraakt worden, gezien deze allemaal van elkaar afhankelijk zijn er we streven naar een integraal vervoerssysteem.

Bestuurlijke afspraken over uitvoering Ring Utrecht

Met de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht en diverse andere gemeenten is een bestuursovereenkomst afgesloten. Hierin zijn diverse afspraken gemaakt bijvoorbeeld ten aanzien van de bovenwettelijke maatregelen, over de inpassingen in de omgeving en de samenwerking. In deze overeenkomst is als ontbindende voorwaarde opgenomen dat de bestuursovereenkomst kan worden ontbonden als er geen Tracébesluit tot stand komt (zie bijlage). Er is een overlegverplichting in geval van onvoorziene omstandigheden. Dit betekent dat RWS via de bestuurlijke Stuurgroep met de bestuurlijke partners in overleg zal treden. De bestuurlijke partners zijn natuurlijk al wel geïnformeerd. Er zal op korte termijn een bestuurlijk overleg worden gepland.

Duidelijk is dat welk traject er ook wordt gekozen voor de toekomst er veel aandacht nodig is voor de bestuurlijke samenwerking.