

Tussen bereikbaarheid en barrière, *8 maart in de Burgerzaal van het raadhuis te Hilversum*

Peter van Dulst, voorzitter van de Stichting Hilversumse Architectuurprijs, geeft in zijn welkomstwoord uitleg waarom dit keer is gekozen voor het onderwerp Spoorzone: het probleem dat de Hilversumse politiek al zo lang bezighoudt.

Bussum en Hilversum delen dezelfde problematiek: spoorwegovergangen op maaiveldniveau die steeds vaker gesloten zijn en de verbinding tussen stadsdelen ernstig verstoren. In Bussum zijn er 6. De voorspelling van Arcadis is dat in 2020 alle overgangen aan de Gooilijn 90% van de tijd dicht zullen zijn.

De oude Oosterspoorlijn die in 1874 werd geopend, lag aanvankelijk aan de rand van de bebouwing. In de loop van de tijd is er echter een compleet nieuw stadsdeel aan de oostkant gebouwd, waardoor de lijn midden in de stad kwam te liggen.

Zowel in Hilversum als ook in Bussum is hierdoor een maatschappelijke tweedeling ontstaan met grote gevolgen voor het woon-, werk- en leefklimaat. Door het dichte stedelijk weefsel is er weinig ruimte om een onderdoorgang of een viaduct aan te leggen.

Arcadis berekende in 2010 dat het € 220 mln. zou kosten om het spoor in Bussum te laten zakken. In 2002 werd uit een presentatie aan de Hilversumse gemeenteraad duidelijk dat het hier technisch mogelijk zou zijn om het spoor verdiept aan te leggen. Een bedrag werd niet genoemd en het plan verdween weer naar de achtergrond. De situatie dreigt inmiddels onoplosbaar te worden en het besef groeit dat de situatie niet langer aanvaardbaar is.

De Stichting Hilversumse Architectuurprijs wil bevorderen dat er opnieuw en nu fundamenteel naar het probleem wordt gekeken, dus niet alleen naar incidentele oplossingen. Daarbij gaat het niet over de spoorzone, maar over het spóór.



De geschetste situatie doet zich in veel meer plaatsen voor. Hoe heeft men het daar aangepakt?

Delft

Isidoor Hermans,
Projectdirecteur Spoorzone

Delft legt uit dat reeds in 1960 als oplossing voor een treinviaduct werd gekozen: het omhoog brengen van het spoor over een langer tracé door de stad.

Door een snelle toename van het treinverkeer bleek het aantal sporen na een aantal jaren niet meer toereikend, terwijl de overlast van de vele passerende treinen zorgde voor serieuze klachten bij omwonenden. In 1989 ontstond er vanuit de bevolking (dus van onderop) een roep om een tunnel. Het bestuur ging daarin mee. De wens van de NS om het aantal sporen te vergroten en een toekomstbestendige spoorverbinding dwars door de stad heen te krijgen hielp ook mee om actief na te denken over een verandering, die eind 90'er jaren uitmondde in een visie op de spoorzone van Delft (een opdracht van de gemeente).

In 2003 lag er een masterplan dat uitging van de bouw van een tunnel en bebouwing van het vrijkomende gebied. In 2004 kwam er een positief advies vanuit het ministerie. Er werd een zware verantwoordelijkheid bij de gemeente Delft neergelegd: die zou voor het grootste deel van de kosten opdraaien en vanuit de gebiedsontwikkeling alle financiële risico's dragen, waaronder die voor de hele verdere infrastructuur.

De crisis dreigde roet in het eten te gooien, maar na heronderhandelingen was het rijk bereid de aanleg van de spoortunnel op zich te nemen, alsmede de financiering van het station en de aanleg van een deel van de ondergrondse fietsenstalling, terwijl de stad Delft de risico's voor de rest van het project zou dragen.

De waardering voor het project en het uiteindelijke resultaat is zeer positief, ondanks de jarenlange bouwperiode en zelfs het tijdelijk verplaatsen van enkele bestaande monumenten. De Delftenaren hebben wel veel te verduren gehad: er was sprake van een langdurige open hartoperatie over 2,3 km. midden in Delft.

Grenzend aan de spoortunnel is een ondergrondse parkeergarage gerealiseerd voor 650 auto's en ondergronds bij het station drie rijwielstallingen voor 10.000 fietsen. Op het maaiveld verrees boven het nieuwe station een nieuw stadskantoor. Verder werd de openbare ruimte nieuw ingericht. Het hele spoorzonegebied van 24 ha. is/wordt vraag gestuurd integraal ontwikkeld. Op de tunnel wordt een stadspark aangelegd. Aan weerszijden van de tunnel ontstaan drie woonbuurten, met elk een eigen karakter. Er is een bestemmingsplan op hoofdlijnen vastgesteld, waarbinnen t.a.v. het ontwerp en ontwikkeling van de (gasloze) woningen veel vrijheid is en wordt gelaten voor eigen uitwerking. Vaak is er sprake van hoge kwaliteit. Het gebruik van duurzame materialen is vanzelfsprekend. De afronding van het totale project is voorzien in 2025.

Het enorme project (uitvoering tunnel 2009-2017, ontwikkeling Nieuw Delft loopt nog door) kon en kan worden uitgevoerd dankzij het constant brede draagvlak onder de bevolking. In cijfers uitgedrukt: een ruime 7. Kernwoorden: communicatie, debatavonden, uitleg, informatie, betrokkenheid. Eén communicatieafdeling leidt namens alle opdrachtgevers alle bijeenkomsten in goede banen.

Kosten van het project: circa 1 miljard – inclusief de nodige tegenvallers. Daarnaast bleken de opbrengsten te positief ingerekend.

Financieel is het erg spannend geweest. In de crisistijd heeft Delft € 50 miljoen moeten afboeken op dit project, terwijl er begin 2014 een nieuw tekort dreigde van tussen de € 50 en € 80 miljoen. Op een aantal punten moesten de plannen worden aangepast. Een strakke projectbeheersing en de aantrekkende markt zorgde voor opluchting: het tekort is nu teruggebracht tot € 30 miljoen.

Het project is tot stand gekomen dankzij een groot aantal partijen. De gemeente Delft, het Ontwikkelingsbedrijf Spoorzone (OBS) en ProRail werkten nauw samen, terwijl de aannemerscombinatie CCL in hetzelfde gebouw zat als de projectleiding. Er is gekozen voor één aannemer die verantwoordelijk was voor alle civiele werken en inrichting van de openbare ruimte. Ook de aannemer van het station en stadskantoor was direct aangehaakt. Zonder die intensieve samenwerking was het project nooit gelukt.

De provincie, stadsgewest Haaglanden en de stadsregio Rotterdam hebben het project met subsidies ondersteund.

een nieuw licht voor Heerlen



Gerrit Modderkolk, projectdirecteur Maankwartier

In Heerlen ontstond de behoefte aan het creëren van een nieuw stuk centrum, nadat het oude in verval was geraakt, mede als gevolg van de mijnsluitingen. Criminaliteit, straatprostitutie, cocaïnehandel : de bevolking wilde van de verloedering en het slechte imago af. Veel speelde zich af rond het voormalige, sterk gedateerde stationsgebouw. Dat werd gemeden: mensen gingen liever niet met de trein.

De vraag moest beantwoord worden welke gemeenschappelijke doelstelling men had en hoe de bijbehorende oplossing eruit zou kunnen zien.

Veel plannen werden getekend in de loop der jaren, maar het was de kunstenaar en architect Michel Huisman die door zijn ambitieuze voorstellen het gebied uit het slop heeft getrokken.

Net als in Hilversum vormde het spoor in Heerlen een fysieke scheiding tussen de leefwerelden. Psychologisch groeide de behoefte om een verbinding te realiseren. Michel Huisman zette zijn denkbeelden om in een maquette, waarmee hij de boer opging en onvermoeibaar uitleg gaf: ook aan de raad, die uiteindelijk met ruime meerderheid akkoord ging.

Vanuit het gevoel dat de stad als gemeenschap bereid was om gezamenlijk de schouders eronder te zetten ging men over tot verdere uitwerking en het zoeken van financiers.

De gemeente liet het spoor overbouwen met een enorme, dragende plaat, waarop gebouwen werden gerealiseerd die een overbrugging vormden tussen de beide zijden van het station en die tevens een einde maakten aan de maatschappelijke tweedeling.

De beleidsdoelstellingen van de gemeente: revitalisering, herstructurering etc. moesten in één plan bij elkaar worden gebracht met de creatieve architectonische plannen van Huisman.

Uiteindelijk werd het volgende programma gerealiseerd:

- ❖ kantoor en dienstverlening – 9.000 m²
- ❖ grootschalige detailhandel – 10.500 m²
- ❖ kleinschalige detailhandel & horeca – 2.000 m²
- ❖ woningen – 125
- ❖ hotel – 9.500 m²
- ❖ parkeren – 425 in Noord en 385 in Zuid
- ❖ openbare ruimte – 7000 m²
- ❖ echte (!) kunstwerken - 89

Zeer veel zorg werd besteed aan de leefbaarheid en de groene uitstraling.

Een woningcorporatie (Weller), de gemeente Heerlen en NS waren de drie initiërende partijen onder het plan.

In het project is tot dusver ongeveer € 60 mln. publiek geld geïnvesteerd en daarnaast waren er subsidies en grondopbrengsten. Het aandeel van de gemeente Heerlen bedroeg € 10 mln. Bijdragen kwamen o.a. van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling in het kader van OP-Zuid, het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en de Provincie Limburg.

Belangrijke factor om een dergelijk omvangrijk project van de grond te krijgen was het door de inwoners en het gemeentebestuur samen onderkennen van het probleem en de wil en ambitie om een oplossing te vinden.

College en raad moesten (en moeten) zich vervolgens volhardend betonen en bereid om vast te houden aan de plannen, ook in lastiger tijden. Bestuurlijke durf en uithoudingsvermogen zijn cruciaal. De kwaliteit van de ambtelijke bezetting is belangrijk, om op een goede manier de plannen in elkaar te zetten en voorstellen te maken, maar ook om goede contacten te onderhouden met collega-overheden.

Zij kunnen ervoor zorgen dat bestuurders op het juiste niveau in contact komen met beleidsbeslissers die de subsidiepotten beheren.

In Heerlen is de doorlooptijd ongeveer 25 jaar geweest: vanaf het eerste plan t/m de uitvoering. In die tijd zijn er ook veel kritische en zorgelijke geluiden geweest die soms meer gehoor leken te krijgen dan de uitleg over de kansen van het project. Het is steeds de kunst geweest om daar als gemeentebestuur overheen te kijken en met volharding vast te houden aan de plannen, ook door de opeenvolgende coalities.

Het zeer gewaardeerde, lichtelijk Romeins aandoende 'Maankwartier' is inmiddels voor de helft gereed.

'één Vught'



Gerbert Smulders, Bureau LOS stadomland

In Vught is de ontwikkeling van het stationsgebied nog in volle gang. Ook hier is het de ambitie om de barrière van de spoorwegovergangen te doorbreken, de verbinding tussen stadsdelen te herstellen en kwaliteit toe te voegen aan de hele spoorzone.

Vught kent 2 sporen: naar Tilburg en naar 's-Hertogenbosch. Al met al lopen er 6 spoorlijnen dwars door de gemeente. Verder bevindt zich in het dorp ook nog de drukbereden N65 die aansluit op de A2. Alle aanwezige infrastructuur wordt steeds intensiever gebruikt. De spoorbomen waren soms maar enkele minuten per uur *niet* dicht.

In 2010 verscheen de visie 'één Vught', die verbinding op allerlei terreinen beoogde, maar waarin toch vooral gehamerd werd op verbindingen over de spoorbarrière en over de N65 heen.

Het project is gestart als een samenwerking tussen de gemeente, ProRail en de Provincie. Vanaf het moment dat de hoofdlijnen bekend waren is een open discussie gevoerd met de Vughtenaren. Het draagvlak groeide, ondanks het besef van de problemen die de uitvoering met zich mee zou brengen. De bewoners, maar ook B&W en de raad, zorgden voor veel tamtam. Het bestuur voerde een zeer actieve lobby en slaagde erin om voldoende geld bijeen te krijgen om het spoor onder de grond te

brengen, in een open bak van 1,8 km. Daardoor zullen vrijwel alle dwarsverbindingen op den duur verdwijnen en kan het verkeer zich onbelemmerd door het dorp bewegen: de wegen/paden blijven gelijkvloers. Op 2 plekken leidt de weg door een tunnel onder het spoor.

Een groot probleem is, dat de N65 datzelfde traject kruist. Nu voert de weg onder het spoor door, maar na een operatie die meerdere jaren gaat duren moet dat zijn omgekeerd.

Diverse varianten zijn bekeken, o.a. het aanleggen van een tijdelijk spoor naast het huidige spoor, (soms vlak langs de bestaande woningen) of eerst de spoorbak geheel uitgraven en nadien het oude spoor opruimen. Financieel was er weinig verschil: kosten circa € 500 mln. Beide varianten hadden een heel andere uitwerking en met name die discussie heeft heel lang geduurd. De aanleg van een tijdelijk spoor zou 18 woningen kosten, de andere variant zou leiden tot de sloop van 147 huizen. Dat leidde tot grote maatschappelijke weerstand, waarover bijna 2 jaar lang in vele sessies intensief is gesproken. Participatie, communicatie, informatie, het voorleggen van keuzes en de gevolgen daarvan: het kostte tijd, maar was het waard. In de bijeenkomsten werd ook gesproken over de invloed van de geluidsschermen op het uitzicht vanuit de woningen.

Behalve de tijdelijke situatie werd ook de eindsituatie gevisualiseerd. De bewoners werden zoveel mogelijk bij de plannen betrokken. Samen met hen werd bijvoorbeeld besproken hoe een aantal nieuwbouwlocaties langs het spoor eruit zou kunnen zien en wat de ligging zou kunnen betekenen voor de woonkwaliteit van de nieuwe bewoners.

Uiteindelijk is gekozen voor de aanleg van een tijdelijk spoor (5 jaar). Als dat wordt afgebroken komt er een parkachtige groenstrook voor terug.

Het nieuwe spoor wordt ingepast in de bestaande omgeving. Het plan omvat geen nieuwbouw.

Het plan ligt nu bij de minister, die er nog dit jaar een besluit over zal nemen.

De bouwperiode zal nog ongeveer 6 jaar duren.

Voor de financiering heeft de gemeente een substantiële bijdrage geleverd.

Resultaten van De Gooi en Eemlander Enquête

- Op de sluitingsdatum hadden 424 personen de vragenlijst digitaal ingevuld.
- De invullers vormen geen aselechte steekproef. Zaken als representativiteit zijn dus niet aan de orde.
- De inzenders vormen een betrokken groep Hilversummers – en Bussummers- die een duidelijke mening heeft over het spoor in Hilversum.
- Duidelijk is de breed gedeelde wens om het probleem van de tweedeling fundamenteel aan te pakken. Bij de 'kleine spoorbomen' en de overgang Oosterengweg komen de problemen op dit moment het duidelijkst naar voren.



Iedereen die zich voor de debatavond heeft aangemeld krijgt de uitslagen toegestuurd. Ze zijn ook terug te vinden op de website van de Stichting Hilversumse Architectuurprijs..

Debat

De vragen en opmerkingen van de aanwezigen zijn cursief weergegeven

Van waar tot waar zou in Hilversum een verdiept spoor moeten worden aangelegd?

De heer van Dulst vraagt wat de aanwezigen daar zelf van vinden. Het begint met een commitment van de bevolking en het gemeentebestuur over de vraag: wat wil men precies? Welk probleem moet worden opgelost?

Hoe realistisch is het om te verwachten dat er binnen 25 jaar een oplossing gevonden zal worden voor een compleet nieuwe inrichting van het spoorgebied? Moet er niet ook worden gezocht naar oplossingen die op korte termijn haalbaar zijn?

Wethouder Voorink wil eerst duidelijk hebben welk probleem (vooral) moet worden opgelost. De situatie is hier anders dan in Delft of Vught. NS heeft niet aangegeven dat er in Hilversum een probleem is met het aantal sporen. De kans dat NS zal bijdragen in de financiering van een situatie in Hilversum acht hij derhalve niet bijster groot. Dat geldt ook voor ProRail en het Rijk.

Een visie van de gemeente over de spoorzone wordt gemist.

Wethouder Voorink deelt mee dat momenteel gewerkt wordt aan een visie op de spoorzone.

Een jaar geleden gaven ProRail en NS tijdens een informatieavond aan wel degelijk financieel te willen bijdragen. Het is immers ook eigenbelang: het aantal sluitingen van de kleine spoorbomen bedraagt nu 28 in een uur en dat worden er zeker meer.

De heer Hermans (Delft) vindt dat de intensivering van het treinverkeer een goede reden is om met elkaar in gesprek te gaan. Immers: het gevolg daarvan is meer geluidsoverlast, meer belemmeringen en onveiligheid op overwegen. Ook het toenemende fietsverkeer naar de NS-stallingen kan worden aangevoerd. Dergelijke argumenten moeten bij elkaar worden gebracht.

De heer van Dulst wijst in dit kader op het voornemen van NS om binnen afzienbare tijd met metro-achtige sprinters om de 5 à 10 minuten te gaan rijden.

Een besluit om de oversteekbaarheid te bereiken door over het spoor heen te bouwen zou ook een goede aansluiting op het aanpalende wegennet noodzakelijk maken.

De bereidheid bij de bevolking om de gevolgen te dragen van het ondertunnelen van het spoor moet goed in beeld worden gebracht. Ook kan het nodig zijn om de vraag te stellen of er mogelijk kleinere stations aan de Gooise lijn moeten worden opgeheven.

Het is eigenlijk vreemd als de tweedeling alleen kan verdwijnen als men met de auto over het spoor kan. Het is misschien veel beter om het langzame verkeer goed te faciliteren.

Het geld dat nu bestemd is voor de ondertunneling van de Oosterengweg zou beter ingezet kunnen worden voor een verdieping van het hele spoor in Hilversum.

Daarmee komt dan in één keer 150.000 m² ruimte vrij voor bijvoorbeeld woningbouw.

Pleidooi om vooral zeer zorgvuldige afwegingen te maken en daarvoor de tijd te nemen.

Pleidooi om vanuit een breder perspectief te denken en naar meer voorbeelden te kijken van hoe zo'n groot project elders is aangepakt. Delen van elkaars kennis en ervaring, plannen maken met meerdere omliggende gemeenten kan kosten schelen. Brede samenwerking zoeken.

Een bewoner van de Liebergerweg stelt dat de verrommeling en verloedering de bewoners van de spoorzone erg dwarszit. Zij ervaren een neerwaartse spiraal, vooral in het gebied waar de eerste industrialisatie plaatsvond. Tot op heden zit die wijk opgescheept met loodsjes waar allerlei

scharrelaars en wietkwekerijen hun handel drijven. De aanpak van die verrommeling moet boven grote plannen gaan. Overigens is al in 2013 gesproken over de ondertunneling van de Oosterengweg, waarbij spreker de vraag stelde waarom de trein daar niet naar beneden kon.

Eerst moet goed worden nagedacht over de vraag wat men met het hele spoorgebied wil, dus ook met de bedrijfsterreinen en hoe die eventueel verder te ontwikkelen. De bewoners moeten niet nog de komende 50 jaar tegen een zootje aan blijven kijken. Het idee van een tunnel is prachtig, maar het moet wel goed onderzocht worden.

In de tijd gezien kan ook worden nagedacht over een nieuw stations concept inclusief een tunnel met daarin opgenomen een totaal nieuwe oplossing voor de kleine spoorbomen. Veel Hilversummers zouden blij zijn met haalbare oplossingen binnen een redelijke termijn naast het nastreven van vergezichten.

Op 18 maart vindt vanaf 14.00 uur in Santbergen een marathonsessie plaats waarin twee studententeams van de TU-Delft en de TU-Eindhoven hun licht laten schijnen op de spoorzone. Een ieder wordt uitgenodigd daarbij aanwezig te zijn.

Neem tijd om een definitief beeld te verkrijgen van de zone die moet worden aangepakt. Een verdieping van het spoor kan daar onderdeel van uitmaken.

Denkt dat er aan een breed draagvlak in Hilversum gewerkt moet worden, nu ontbreekt dat t.a.v. de HOV-busbaan. Gezien de ontwikkelingen wordt de wethouder gevraagd om de aanbesteding daarvan on hold te zetten.

Wethouder Voorink zal geen gehoor geven aan die wens. De handtekeningen zijn inmiddels gezet. Voor de HOV is men reeds 21 jaar bezig. Dit soort processen heeft een lange aanlooptijd. Niets doen is geen oplossing – dat kan Hilversum zich niet permitteren. Hier speelt naast het probleem van de doorsnijding het mobiliteitsvraagstuk.

Als de kleine spoorbomen dicht zouden gaan blijven er in heel Hilversum nog maar 2 overgangen over. Als daar iets gebeurt, staat heel Hilversum vast. Bereikbaarheid is een zeer belangrijk item. De wethouder wil ook eerst helderheid over een visie, waarbij hij grote waarde hecht aan overleg met de bevolking en het verkrijgen van een groot draagvlak. Dat traject alleen al gaat jaren duren. Intussen moet worden voorkomen dat projectontwikkelaars aan de gang gaan om tussenoplossingen tot stand te brengen die later niet meer passen in het gewenste totaalbeeld.

De heer Hermans (Delft) adviseert om de omgeving continu te betrekken bij de planvorming en ook om keuzes voor te leggen. Definieer eerst het probleem en wat er opgelost zou moeten worden. Probeer te denken in mogelijkheden en niet in onmogelijkheden. Voer het debat verder.

Zijn er wel eens beslissingen genomen waar het projectteam later op terug is gekomen omdat er bij de bewoners andere inzichten waren gerezen?

De heer Modderkolk zegt dat dit zelfs geleid heeft tot het van tafel halen van een bepaald plan. Ook heeft er weleens een aanpassing plaatsgevonden om te kunnen blijven voldoen aan de veranderende tijdgeest.

Een aanwezige denkt dat het voldoende is om een lokale oplossing te zoeken voor de kleine spoorbomen. Aan de tweedeling in Hilversum is men inmiddels wel gewend.

De heer Hermans wijst op de geweldige ruimtelijke kwaliteitsslag die gemaakt kan worden wanneer de barrière van het spoor geslecht kan worden. Door overbouwning kunnen bijvoorbeeld veel

woningen worden gerealiseerd. Ook kunnen verrommelde delen worden aangepakt en aansluitingen van wegen worden verbeterd. Dat alles zal niet lukken met oplossingen die na 15 jaar alweer gedateerd blijken te zijn.

Beide zou kunnen: een langetermijnvisie ontwikkelen en op korte termijn dringende problemen oplossen.

Als voor het voor de lange termijnoplossing nodig zou zijn om het spoor tijdelijk te verplaatsen vereist het dat in die zone geen voorlopige andere oplossingen worden gemaakt die moeilijk terug te draaien zijn. Grote investeringen moeten pas gedaan worden in het licht van een totaaloplossing.

De heer van Dulst merkt op dat in Bussum nog steeds de beleidsregel geldt dat er geen ontwikkelingen mogen plaatsvinden die een eventuele verdieping van het spoor in de weg zouden kunnen staan.

Het is heel waarschijnlijk dat er voor de Gooilijn meer sporen nodig zullen zijn, omdat er alleen al steeds meer goederenvervoer via het spoor loopt. Verder neem het aantal intercity's toe. Het is een kwestie van tijd voordat ProRail komt met de wens om het aantal sporen in Hilversum en Bussum uit te breiden. Zij kunnen wellicht alvast bij de plannen worden betrokken.

De heer van Dulst komt aan het einde van de bijeenkomst tot de samenvatting dat de aanwezigen van mening zijn dat er veel zaken zijn in de spoorzone die op korte termijn aandacht behoeven, maar dat het beeld van de langetermijnvisie die een oplossing biedt voor de tweedeling ook moet blijven bestaan. Daaraan zou vanaf nu ook gewerkt moeten worden. En er moet worden gewaakt voor tussenoplossingen die het einddoel frustreren.

Het debat over de structurele aanpak van het spoorprobleem zou volgens hem de komende tijd verder gevoerd moeten worden.

Het spoor is voor Hilversum van grote betekenis voor de bereikbaarheid, maar het is ook van groot belang dat Oost en West beter verbonden worden dan dat nu het geval is. Tijdens deze avond zijn voorbeelden aangereikt hoe dat zou kunnen. Hij spreekt de hoop uit dat deze voorbeelden een inspiratie kunnen vormen voor het werken aan een structurele oplossing.

Het bestuur van de HAP zal de ontwikkelingen zeker blijven volgen en indien gewenst avonden over dit onderwerp blijven organiseren.

Tenslotte bedankt hij iedereen voor zijn of haar aanwezigheid en inbreng, speciaal de inleiders uit Delft, Heerlen en Vught.

De bijeenkomst wordt gesloten.