

Beleidsramp Betuwelijn

MICHEL ROSCAM ABBING*

De Betuwelijn, het goederenspoor van de Maasvlakte naar Zevenaar, is altijd verdedigd vanuit het belang van 'Nederland Distributieland'. Als strategische investering in een 'missing link' zou het nieuwe spoor de Rotterdamse haven, en daarmee de gehele Nederlandse economie ten goede komen. Na tien jaar planvorming en discussie blijkt de grootste Nederlandse investering in infrastructuur ooit een beleidsramp van de eerste orde te zijn. Die ramp omvat meer dan alleen een onrendabele publieke investering.

Vóór de zomer van 2000 zal minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat (V&W) een notitie naar de Tweede Kamer sturen. In de notitie – die er al in februari had moeten zijn – zal zij haar besluit om de Noordtak van de Betuwelijn te schrappen nader onderbouwen. Zij zal de hoge kosten, het aantasten van het landschap, het beter benutten van bestaande infrastructuur en nieuw overleg met Duitsland als argumenten aanvoeren. Eenzelfde betoog zal vermoedelijk opgevoerd worden bij de omstreden Zuidtak. Ook die zal de minister willen schrappen. Tot slot zal zij waarschijnlijk voorstellen om een deel van de zo uitgespaarde gelden te besteden om de knelpunten in Duitsland om en nabij Emmerich gezamenlijk met de Duitsers aan te pakken. Vermoedelijk wordt een nieuw spoor langs Emmerich voorgesteld. De Noord- en Zuidtak waren vastgelegd in de 'Overeenkomst van Warnemünde' uit augustus 1992, omdat het spoor bij Emmerich de voorspelde hoeveelheden spoorvracht niet zou kunnen verwerken. Gedurende de gehele discussie over de Betu-

welijn is door critici gewezen op de aldoor stijgende kosten (inclusief de takken zo'n twintig miljard gulden) en op het feit dat alternatieve aanwending van deze middelen wél renderen, ook waar het gaat om het oplossen van knelpunten in infrastructuur. Daarnaast legt de Betuwelijn al jaren een enorm beslag op 'human capital'. Volgens een uitspraak van de minister zelf in de Tweede Kamer, werken op het ministerie alleen al vijfhonderd mensen aan de Betuwelijn.

Naast opportuniteitskosten en vele onzekerheden ten aanzien van het bedrijfsmatige en maatschappelijke rendement is er nóg een dimensie aan deze problematiek. Daaraan is tot dusver nauwelijks of geen aandacht geschonken. In een veel te vroeg stadium heeft de overheid zich vastgelegd op het tracé voor de Betuwelijn, die in strakke horizontale en verticale bandbreedtes gedefinieerd was, zonder goed de consequenties van dat besluit te overzien. De coalitie van belanghebbende partijen (NS, Havenbedrijven en Gemeente Rotterdam, Ministerie van V&W) is veel te sterk geweest. Zó sterk, dat vrijwel alle kritiek genegeerd kon worden. De Betuwelijn kon en mocht na het principebesluit niet meer ter discussie worden gesteld. Het werd een prestigeproject. De vier regeringspartijen van de afgelopen tien jaar hebben zich op een of ander moment aan het project gecompromitteerd en wensen niet meer ten principale over de Betuwelijn te discussiëren.

De stelling die in dit artikel uitgewerkt wordt, luidt als volgt: om de voorgestelde Betuwelijn niet ter discussie te hoeven stellen, werden alternatieven niet of onvoldoende naar voren gebracht. Dit impliceert dat deze alternatieven ook voor andere toepassingen niet aan bod komen. Zo is in Nederland een achterstand ontstaan in het ontwikkelen en toepassen van bepaalde technologieën en daarmee ook in het oplossen van infrastructurele en maatschappelijke problemen. Terwijl de Betuwelijn verdeeld wordt als middel om de concurrentiepositie van 'Nederland Distributieland' te verbeteren, gebeurt precies het omgekeerde. De goederenspoorlijn brengt Nederland grote schade aan.

Deze stelling kan aan de hand van veel voorbeelden worden uitgewerkt. Ik wil mij hier beperken tot de volgende vier: ontwikkelingen in de binnenvaart, boorttechnologie, het beter be-

nuten van bestaande railinfrastructuur en het milieubeleid.

BINNENVAART

Een recent verschenen boek over goederenvervoer over water van de hand van Kees de Vries laat er geen misverstanden over bestaan dat de binnenvaart veel goedkoper, milieuvriendelijker, geluidsarmer en veiliger dan de Betuwelijn goederen kan vervoeren van en naar het Duitse achterland. Voor dit goederenvervoer is en blijft de binnenvaart de goedkoopste modaliteit en biedt het de meeste maatschappelijke voordelen. In 1993 verscheen aan de TU-Delft al een rapport waarin dit uitvoerig betoogd werd. Toen de conclusies uit dat rapport door het televisieprogramma NOVA wereldkundig gemaakt werden, zou de voorman van het containeroverslagbedrijf ECT en hoogleraar aan de TU-Delft, prof. dr. G.J. Wormmeester, woedend gereageerd hebben. Het was veel te vroeg om deze voordelen nu al naar buiten te brengen. Eerst moest de Betuwelijn onomkeerbaar zijn en pas dan zouden de voordelen van de binnenvaart benut worden. Zo kan ECT, het containeroverslagbedrijf op de Maasvlakte (waar de Betuwelijn begint) beter kiezen en regie houden op welke wijze containers verder vervoerd worden. Inmiddels beschikt ECT over een eigen binnenvaartterminal in Duisburg waar schepen in shuttledienst naar toe varen. Betekent dit dat 'de slag om de containers' door de binnenvaart gewonnen wordt? Nee. De crux zit hem in de inrichting van de terminals op de Maasvlakte. De historische ontwikkeling van de terminal, zo maakt De Vries duidelijk, is bepalend voor de vraag welke modaliteit optimaal en welke minder optimaal bediend wordt. Hoe door rechtstreekse overslag van zeeschepen op coasters en binnenschepen de mogelijkheden van de binnenvaart nóg beter benut zouden kunnen worden, werd geheel buiten beeld gehouden tijdens de discussies over de Betuwelijn. De NS had een minderheidsaandeel in ECT en had daardoor een belangrijke stem in de manier waarop die terminal 'spoorvriendelijk' werd ingericht. Desondanks verzorgt de binnenvaart anno 2000 zo'n veertig procent van het vervoer van containers van en naar het Duitse achterland (spoor minder dan tien procent, de weg de rest). Dat de Commissie-Hermans er vijf jaar geleden vanuit ging dat dat percentage voor de binnenvaart in 2015 dertien procent zou zijn, laat goed zien hoe

ssie naar het binnenvaart-al-
heeft en dat al helemaal niet
novatiemogelijkheden voor de

de vaart genomen grote con-
at het equivalent van vijf goe-
vert, laadt en lost niet op de
in Antwerpen. Dat gaat daar
ciënter om de eenvoudige re-
rechtstreeks op en van het zee-
rdt en niet via verplaatsingen
bij ECT. Door rechtstreekse
winst te halen en wordt het
eel van het binnenschip nog
e over de Betuwelijn, en daar-

groot maatschappelijk nut is] voldoende is ver-
traagd en in een ongunstig daglicht geplaatst,
om geen wezenlijke invloed meer te kunnen
hebben op de tracékeuze [van de Betuwelijn,
naar Zevenaar] en uitvoeringswijze [boven-
gronds]". Hij haalt onder andere hij een brief aan
van mevrouw Smit-Kroes uit maart 1992 (toen
optredend als voorzitter van de Stichting Neder-
land Distributieland) waarin zij schrijft: "dat mi-
lieuvriendelijke varianten van de Betuwespoorlijn,
als die vertragend werken en verwarring wekken
ten aanzien van een zo spoedig mogelijke reali-
sering, niet moeten worden beschouwd." Als
voorbeeld van het tegenwerken door Verkeer en
Waterstaat van snelle invoering van boortunnels

aan benuttingsmaatregelen en technieken
geen aandacht mocht worden geschonken
omdat hiermee de ratio van de Betuwelijn on-
dergraven zou worden". Maar naarmate de
aanleg van de Betuwelijn niet meer omkeer-
baar is, krijgt ook het 'beter benutten' van be-
staande infrastructuur de aandacht die het
verdient. Minister Netelenbos doorbrak het ta-
boe door dit argument naar voren te halen bij
haar wens de Noordtak te schrappen: "Ik ben
tot de conclusie gekomen", zegt zij in een ge-
rechtmakend interview in *De Gelderlander* van
1 september 1999, "dat de Noordtak vermijd-
baar is. We zijn veel meer dan in het verleden
naar benutting van bestaande infrastructuur
aan het kijken. Door een nieuw veiligheidssys-
teem en een hoger voltage op de bovenspan-
ning kunnen er veel meer treinen op het
spoor. Als ik prioriteiten moet stellen, staat die
investering hoger op de lijst dan de Noord-
tak". Dit argument ondergraaft uiteraard ook
de ratio van de hoofdas van de Betuwelijn. Ge-
durende de besluitvorming is het alternatief
van het creëren van meer capaciteit op be-
staande rails echter buiten beeld gehouden.
Dit heeft ertoe geleid dat de gewenste omscha-
keling van het gehele Nederlandse spoornet (van
1,5 kilovolt gelijkstroom naar 25 kilovolt wissel-
stroom) onnodig lang vertraagd is. Door deze
omschakeling en het invoeren van technieken
voor meelopend blok, kunnen treinen namelijk
veel dichter op elkaar en met hogere snelheden
rijden. In plaats van het huidige systeem met vast
blok, zouden zelfs maximaal 71 goederentreinen
van 600 meter lengte per uur per richting moge-
lijk zijn. De politieke vraag die capaciteitsvergro-
ting van het spoor door middel van slimme
oplossingen met zich meebrengt, luidt of invest-
eringen in de Betuwelijn (èn de HSL-lijnen) niet
overbodig zijn. Deze vraag is het ministerie uit de
weg gegaan om de Betuwelijn niet ter discussie
te stellen. Wie deze redenering doortrekt kan
zelfs stellen dat de huidige vertragingen van pas-
sagierstreinen een rechtstreeks gevolg zijn van
de Betuwelijn, want de plannen voor de aanpas-
sing van het gehele Nederlandse net gaan uit
van het jaar 2005, toevallig hetzelfde jaar waarin
de Betuwelijn operationeel moet zijn.
Het beter benutten van rails door goederentrei-
nen zal overigens op grote bezwaren blijven stui-
ten gezien de geluidsoverlast en het vervoer van
gevaarlijke stoffen door steden en dorpen.



De Betuwelijn roept veel protest op.

en van de potentie van de bin-
s neveneffect gehad dat de bin-
rdam nog altijd 'op achterstand
s dat in die sector heet.

NOLOGIE

Leeuwenburgh hoofd van de
rdening, Ontwerp en Voorzie-
n bij de hoofddirectie van Rijks-
persoonlijke titel publiceerde hij
uwen' en concludeerde dat on-
eg van de Betuwelijn financieel
an zou gebruik moeten worden
n Japan en andere (ook Europe-
n twintig jaar bekende boortech-
de boor direct na het graven
plaatst (de industriële tunnel-
n ook voor een veel korter tracé
gekozen, te weten een rechte
nnel naar Venlo. Kort daarop
terie dat ondergrondse aanleg
aan de orde was". Leeuwen-
pensioen, heeft in januari 2000
steld 'Betuwelijn manipulaties en
r onder andere het lopende on-
Algemene Rekenkamer naar de
r de Betuwelijn. Zijn bevinding is
g van de grootschalige boortech-
n het overvolle Nederland van

en nieuwe boortechneken kan worden ge-
noemd dat pas in januari 2000 de industriële
tunnelbouwmethode zal worden toegepast on-
der het Hubertusduin en de kazerneterreinen
langs de Alkemadelaan in Den Haag, als onder-
deel van de noordelijke randweg. De Stichting In-
ternational System Development and Support
(ISDS) heeft de afgelopen jaren die nieuwe boor-
techniek ontwikkeld via een samenwerking van
voornamelijk Nederlandse bedrijven. Vanuit Ver-
keer en Waterstaat is daarvoor jarenlang geen
steun verkregen. Wel op een later tijdstip vanuit
Economische Zaken onder minister Wijers. Dit
omdat minister Jorritsma en haar voorgangster
Majj-Weggen volgens Leeuwenburgh "iedere
tunnelgedachte voor de Betuwelijn en Hoge
Snelheidslijn (HSL) hebben tegengewerkt." En,
stelt hij: "Kennelijk lijken de Betuwelijn en HSL
nu voldoende 'veilig gesteld' om nieuwe boor-
tunneltechnieken voorzichtig te gaan proberen".
Het ontwikkelen en toepassen van boortechne-
ken in Nederland is door de Betuwelijn-proble-
matiek jarenlang vertraagd.

BESTAAND SPOOR

In het Werkdocument Hoe Spoort het Water?,
over 'ontspoorde besluitvorming' van de Betu-
welijn, stel ik: "Er doemt een beeld op dat ge-
durende de besluitvorming over de Betuwelijn

MODAL-SHIFT

De 'noodzaak' van het aanleggen van de Betu-
welijn is volgens het Kabinetbesluit van april
1995 gelegen in economische winst en mi-
lieuwinst. Het milieuvoordeel zou bestaan uit
het overhevelen van vrachtvervoer over de weg
naar het spoor (minder files) en minder vervui-
lende emissies door het spoorvervoer (schone-
re lucht). De Betuwelijn wordt in de beleidsno-
ta Transport in Balans de belangrijkste pijler
van dit 'modal-shift' beleid genoemd. Over
beide typen milieuwinst bestaat echter grote
twijfel. Zo heeft het ministerie nooit willen uit-
rekenen wat het effect op het wegverkeer is

en of dit een reële bijdrage biedt aan vermindering van files. En de vergelijking tussen spoor en weg aangaande de emissies is op een smalle basis geschied door het RIVM. De randvoorwaarden (vergelijking tussen weg en spoor en niet tussen binnenvaart en spoor; het rekenen met huidige snelheden voor goederentreinen, terwijl de Betuwelijn bedoeld is voor hogere snelheden; en het rijden met uitsluitend elektrische tractie, terwijl verwacht mag worden dat een aanzienlijk deel ook met meer vervuilende dieseltractie zal gaan) waren het RIVM door het ministerie aangedragen. Het RIVM concludeerde overigens dat er slechts een geringe milieuwinst te verwachten is met de Betuwelijn, een onwelkome boodschap die daarna door de overheid genegeerd werd. Prof. Meijerink, voorzitter van de VSNU, moet in opdracht van de minister over deze kwestie berichten. Maar wat hij ook rapporteert, de aanleg van de hoofdas van de Betuwelijn zal daardoor niet meer teruggedraaid kunnen worden. De aanbestedingen zijn al in een vergevorderd stadium.

Van belang is in dit verband de conclusie die het Centrum voor Energiebesparing en Schone Technologie

in 1998 trok: het feitelijke verschil in emissies tussen de

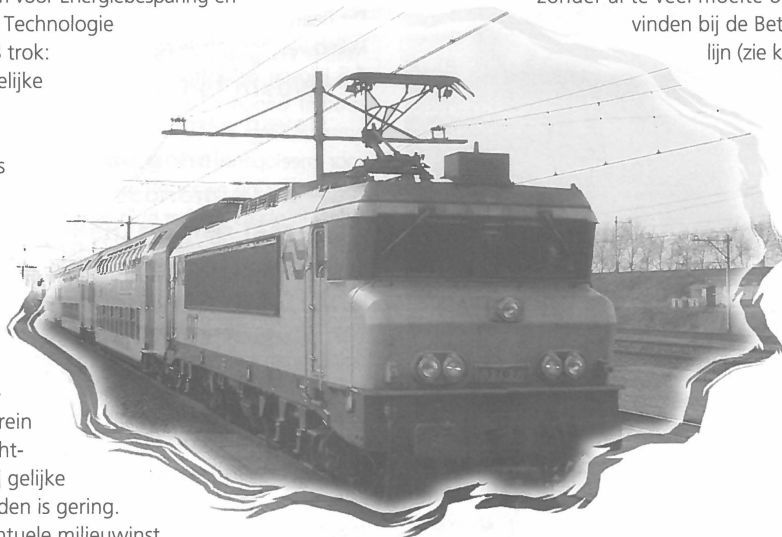
modaliteiten trein en vrachtauto bij gelijke snelheden is gering.

De eventuele milieuwinst van modal-shift (van weg naar spoor) is bij gelijke snelheden dus eveneens klein. Daarbij verzorgt het spoorgoederenvervoer slechts enkele procenten van het totale vrachtvervoer en daar kan zelfs de Betuwelijn geen significante verandering in brengen. De politieke consequentie is dat de beleidsmatige aandacht voor modal-shift via het 'middel' Betuwelijn de ontwikkeling van een effectief milieubeleid in de weg staat. Zo is de aanleg van de Betuwelijn gezien de kosten en de geringe milieuwinst een verre van goed instrument voor milieubeleid, zijn er andere maatregelen die veel kosten-effectiever zijn, maar mag de vermeende milieuwinst van het modal-shiftbeleid niet ter discussie gesteld worden. Dan valt het beleid dat het spoorgoederenvervoer moet stimuleren namelijk geheel in duigen.

MISLUKTE MEGAPROJECTEN

De in veel opzichten bizarre besluitvorming over de Betuwelijn zal ongetwijfeld het onderwerp zijn van toekomstige studies. Voor de

theorie over het groepsdenken, die Janis dertig jaar geleden ontwikkelde, is de Betuwelijn een prachtige casus. Groepsdenken is het fenomeen dat binnen een kleine groep van belanghebbenden collectief de neuzen in één richting worden gezet (in casu: bovengrondse aanleg van de goederenspoorlijn binnen strak gedefinieerde bandbreedtes) en dat deze groep zich immuun opstelt voor kritiek. Alternatieven worden weggeredeneerd, gebagatelliseerd of gewoon genegeerd. Groepsleden die hier niet aan voldoen worden gemarginaliseerd (geen promotie, spreekverboden, pesterijen, opdrogen informatiestromen, geen onderzoeksfondsen, enzovoorts), zodat als vanzelf een klimaat van zelfcensuur ontstaat. Een wat bredere invalshoek wordt gevonden bij de Amerikaanse professor economie en management Robert Bell. Deze beschrijft in zijn boek *Worst Practise* 'wetmatigheden' die het mislukken van megaprojecten kunnen verklaren. Deze 'wetmatigheden', die hij ontleent aan megaprojecten als de Kanaaltunnel, de Duitse zweeftrein en de snelle kweekreactor Superphénix, zijn zonder al te veel moeite ook te vinden bij de Betuwelijn (zie kader).



COMMISSIE HERMANS

De beslissers zijn een vrij kleine, hechte groep met belangrijke posities. Onderling wisselen deze spelers gemakkelijk van positie. Zo was minister Smit-Kroes, die de Betuwelijn initieerde, vóór haar ministerschap wethouder van Rotterdam en na haar ministerschap voorzitter van de Stichting Nederland Distributieland. Of A. van der Plas, de huidige voorzitter van die Stichting; hij was ooit directeur Gemeentewerken in Rotterdam, daarna voorzitter van de commissie die de Betuwelijn in 1989 bedacht en later secretaris-generaal (SG) op Verkeer en Waterstaat. In een geruchtmakend artikel heeft Siddiqui een voorzet gegeven van de mate van belangenverstrengeling bij de Betuwelijn. Als aanvullend voorbeeld van netwerk-analyse kunnen zelfs vraagtekens geplaatst worden bij de onafhankelijk geachte Commissie-Hermans, die in januari 1995 rapporteerde dat de Betuwelijn onder voorwaarden noodzakelijk was. De secretaris van die commissie was Roel Bek-

BELL'S WETMATIGHEDEN

- Het leggen van de nadruk door belanghebbenden op analyses en prognoses die uitgaan van best denkbare omstandigheden. Optimistische en geflatteerde voorspellingen aan de ene kant en lage inschatting van de kosten aan de andere kant. Deze voorstelling van zaken moet voldoende steun voor het project genereren.
- Tegenstanders van een project worden in een positie gebracht dat zij moeten bewijzen dat de (optimistische) aannames niet kloppen. Onafhankelijke controle op de plannen wordt vermeden. In de praktijk zijn het door adviesbureaus uitgebrachte (duur betaalde) adviezen die de 'noodzaak' van het project 'aantonen'. In deze adviezen wordt de opdrachtgevers naar de mond gesproken.
- Bouwactiviteiten nemen al een aanvang voordat het ontwerp af is en voordat de juridische procedures achter de rug zijn. Door deze voltooide feiten-strategie is een weg terug zeer moeilijk en komen betere oplossingen niet meer aan bod.
- Er is sprake van evidente belangenverstrengeling tussen besluitvormers en belanghebbenden.
- Het beginsel van open discussie wordt met voeten getreden, bijvoorbeeld door achterhouding van ongewillige gegevens. Problemen en mislukkingen worden verheimelijkt, gebagatelliseerd tot het te laat is om een project te stoppen.
- Het afschuiven van financiële en niet financiële risico's op de belastingbetaler.
- Spelregels en uitgangspunten worden tijdens het besluitvormingsproces veranderd in het voordeel van het gewenste besluit.

ker, senior-partner van het adviesbureau Twijnstra Gudde Management Consultants. Onder zijn leiding heeft een team van adviseurs van Twijnstra Gudde het rapport en de meeste van de achtergrondstudies opgesteld. Deze achter de schermen belangrijkste man was Hermans door het ministerie van Verkeer 'aangereikt', zoals in het Jaarbericht van Twijnstra Gudde 1996 staat. Eerder was hij namens Twijnstra Gudde verantwoordelijk voor het in opdracht van het parlement gemaakte rapport van augustus 1993 over het Kabinetbesluit over de Betuweroute en aldus goed ingevoerd in de

problematiek. Maar hoe onafhankelijk was deze adviseur? Van 1985 tot 1992 was Bekker plaatsvervangend SG op het ministerie van VROM onder SG Roel den Dunnen, voormalige havenwethouder van Rotterdam en een van de warme pleitbezorgers van de Betuwelijn. Na zijn werk bij de Haagse vestiging van het adviesbureau keerde Bekker terug als topambtenaar. Hij maakte promotie en werd aangesteld als SG op het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport.

In het werkdocument Hoe Spoort het Water? lever ik forse kritiek op de inhoud van het rapport-Hermans. Zo werd de binnenvaart weggeredeneerd en werden de milieuvoordelen van het spoor veel te gunstig voorgesteld. Het kabinet heeft vervolgens de hoofdconclusie van de Commissie-Hermans overgenomen (aanleg Betuwelijn is noodzakelijk) zonder zich iets aan te trekken van voorwaarden (flankerend beleid) die de commissie daarbij had gesteld.

De krachtige lobby van belanghebbenden achter de aanleg van de Betuwelijn en in het verlengde daarvan de (nota bene) lange tijd door

de overheid gesubsidieerde Stichting Nederland Distributieland, heeft een averechts effect gehad op doelstellingen die diezelfde belanghebbenden zeggen na te streven. De politiek zo gevoelig liggende discussie over de Betuwelijn heeft in mijn ogen geleid tot een grote rem op maatschappelijk wenselijke ontwikkelingen. De omvang en kosten van dit debacle zullen wel nooit precies te achterhalen zijn. Maar als er één les uit deze geschiedenis getrokken kan worden, is het wel dat de overheid zich niet als partij moet opstellen binnen een belangenafweging en het 'open debat' altijd moet willen aangaan. Anders ontstaat wat oud-premier Lubbers in verband met de Betuwelijn zo trefend verwoordde "een gebrek aan mentale ruimte onder de beleidsambtenaren voor het toepassen van betere oplossingen."

*Dr. M. Roscam Abbing is politicoloog en auteur van Hoe Spoort het Water? Dit werkdocument werd geschreven in samenwerking met prof.ir. A.A.J. Pols en ir. M. Bierman.

Literatuurselectie

Bell, R. (1998) De bodemloze put: megapro-

jecten en manipulatie. Rotterdam: Aristos.

Dings, J.M.W. (1993) De binnenvaart als Betuwelijn-alternatief? Delft: Vakgroep Transporttechnologie, TU Delft.

Janis, I.L. (1972) Victims of groupthink: a psychological study of foreign policy decisions and fiascoes. Boston: Houghton.

Leeuwenburgh, W. (1992) Ondergronds bouwen. In: Mobiliteitsschrift-februari.

Roscam Abbing, M. (1999) Hoe spoort het water. Ontspoorde Besluitvorming Betuwelijn; een Analyse van Genegeerde Alternatieven. Amsterdam/Delft: TUDelft en Siswo/Instituut voor maatschappijwetenschappen.

Siddiqui, F. (1996) Een duistere club. De lobby achter de Betuwelijn. In: Intermediair-20 december 1996.

Twijnstra Gudde (1993) Rapport Toetsing Kabinetsbesluit PKB Betuweroute.

Vries, C. de (2000) Goederenvervoer over water: achtergronden bij een bedrijfstak in beweging. Assen: van Gorcum.

In de voetsporen van Jacob van Lennep

*...KNAG-Wandeling op 18 juni 2000 in samenwerking met
Thema Tours en Kasteel Groeneveld...*

In 1840 publiceerde Jacob van Lennep (1802-1868) zijn historische roman 'Ferdinand Huyck'. Van Lennep liet zijn held ronddwalen in een andere tijd, rond 1700. Aan de hand van historisch-geografische beschrijvingen en kaarten kunt u nu zelf wandelen in de voetsporen van Van Lennep en Huyck en aanschouwen hoe het landschap in de loop van drie eeuwen is veranderd.

De route van circa 15 kilometer (met een korte variant van 8 kilometer) loopt van NS-station Hilversum-Noord via Kasteel Groeneveld naar NS station Baarn. U loopt in uw eigen tempo en komt onderweg geografische, historische en geologische vertellers tegen.

Kosten: KNAG-leden volwassenen: f 8,- kinderen: f 3,-

Niet-leden volwassenen f 12,- kinderen f 3,-

Aanmelding: KNAG, Postbus 80 123, 3508 TC Utrecht;

o.v.v het aantal volwassenen, wel of geen KNAG-lid en het aantal kinderen met hun leeftijd

Meer informatie: Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap;

Pauline Slaa (030) 253 24 12; p.slaa@knag.nl

www.knag.nl

KNAG
