



Fietsbrug Plofsluis Laagraven-Oost

Inpassingsstudie aanlanding/hellingbaan

Opgesteld in opdracht van de Gemeente Nieuwegein

Eindrapportage | H+N+S Landschapsarchitecten | 8 april 2011







Fietsbrug Plofsluis Laagraven-Oost

Inpassingsstudie aanlanding/hellingbaan

Opgesteld in opdracht van de Gemeente Nieuwegein

Eindrapportage | H+N+S Landschapsarchitecten | 8 april 2011



4

Laagraven Oost - huidige situatie

Inhoudsopgave

1. Aanleiding – vraag & context	7
2. Overzicht ontwerpproces en diverse varianten voor de inpassing van de hellingbaan	13
3. Ontwerpvoorstel aanlanding Plofsluisbrug (advies)	31
 bijlagen:	
- 1 - verslagen informatieavonden	39
- 2 - kostenramingen modellen H+N+S (door: IV-Infra b.v. Amsterdam)	45
 colofon	 47



Heemstedse kanaaldijk - huidige situatie

1. Aanleiding - vraag & context

1

Aanleiding - vraag & context

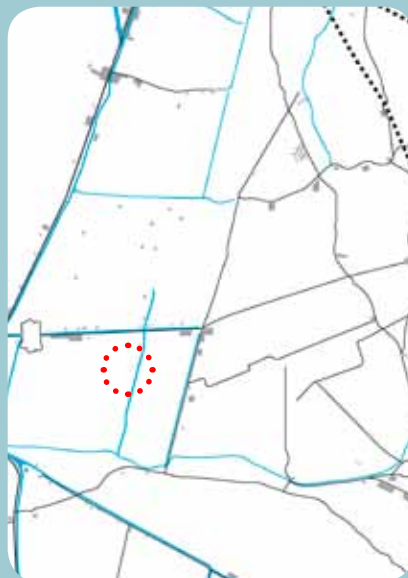
De gemeente Nieuwegein heeft het voornemen een fietsbrug te realiseren over het Amsterdam Rijnkanaal (ARK). Deze nieuwe fietsbrug over het ARK komt in het verlengde van de bestaande Heemsteedse brug te liggen. De westelijke aanlanding, aan de kant van de Overeindse brug aan de Nieuwegeinse zijde, is reeds aanwezig. Aan de oostzijde is geen aanlanding aanwezig. Deze oostelijke aanlanding behoeft dus een ontwerp. Het is de bedoeling dat de nieuwe fietsbrug ruimtelijk en functioneel goed aansluit op de ontwikkeling van het gebied Laagraven-Oost. Deze inpassingsstudie is de eerste stap om te komen tot een definitief ontwerp.

Laagraven-Oost is een door infrastructuur ingesloten recreatief uitloopgebied gelegen tussen de A12, A27 en het Amsterdam-Rijnkanaal. Voor de fiets zijn er bruggen en tunnels over en onder de snelwegen waardoor Houten en Utrecht redelijk goed te bereiken zijn. Een goede, directe verbinding voor langzaam verkeer tussen de kernen Nieuwegein en Houten ontbreekt echter nog. De nieuwe fietsbrug moet daarin voorzien. Tot nu toe is de richting van deze geplande aanlanding in Laagraven-Oost vooral of eigenlijk alleen gericht geweest op deze snelle fietsverbinding van Houten naar Nieuwegein. In eerder opgestelde plannen is voorzien in een aanlanding richting Houten langs de Kanaaldijk.

De aanlanding van de nieuwe fietsbrug moet echter niet alleen als onderdeel van de gewenste directe langzaamverkeersverbinding tussen de kernen Nieuwegein en Houten maar uitdrukkelijk ook in de context van enkele nieuwe ontwikkelingen worden bekeken.



1850



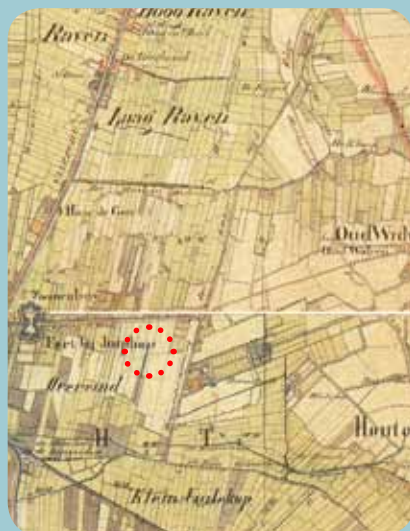
1900



1950



2000



Ontwikkeling kaartbeeld door de jaren heen

De beoogde fietsbrug zorgt namelijk ook voor een goede ontsluiting van het groene uitloopgebied Laagraven-Oost dat in de komende jaren verder ontwikkeld zal worden als recreatiegebied. Voor Laagraven-Oost wordt momenteel een integrale landschapsvisie opgesteld: de enveloppencommissie Linieland heeft afgelopen jaar de opdracht gegeven een studie te doen naar een breed gedragen integrale landschapsvisie voor Laagraven-Oost. De gemeente Nieuwegein en de gemeente Houten bereiden deze studie momenteel voor. Op basis van drie scenario's is een voorkeursscenario uitgewerkt waarin recreatie, wonen, werken en landbouw een plek krijgen. De ontwikkeling van het gebied geeft ook veranderingen in de verkeersafwikkeling van recreatief fietsverkeer en woon-werkfietsverkeer. In de toekomst zal de fietsbrug hierdoor in betekenis toenemen.

De fietsbrug maakt verder onderdeel uit van de ontwikkeling van een aantal recreatieve routes langs de Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW), zoals de Fortenroute en het inundatiepad. In deze routes die de diverse onderdelen van de NHW aan elkaar koppelen is de Plofsluisbrug een essentiële schakel.

recreatieve verbindingen

Een overzicht van de diverse routes langs de verschillende onderdelen van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. De belangrijke fietsroute langs het Amsterdam-Rijnkanaal is in paars aangegeven. Verder is een aantal indicatieve langzaamverkeersroutes die de diverse deelgebieden met elkaar verbinden aangeduid (oranje). bron: Integrale Landschapsvisie Laagraven Oost





Fort Jutphaas



Fort Jutphaas



Batterijen aan de Overeindseweg



'Kazematten'



Plofsluis



Kasteel Heemstede



Kasteel Heemstede



Nedereindseweg Zaalkerk



Nedereindseweg "Geinhof"



Malapertweg

cultuurhistorie

Stand van zaken en haalbaarheid

In de loop van 2010 is de financiële haalbaarheid van de realisatie van de fietsbrug bij de Plofsluis over het ARK onderzocht. De haalbaarheidstudie van de fietsbrug met aanlanding die door Iv-Infra in december 2010 is opgesteld, gaf een positief resultaat. In de studie is aangetoond dat de brug met de aanlanding in een 'sober en doelmatige' uitvoering binnen het geraamde bedrag van 5,2 miljoen kan worden gerealiseerd. Dit maakt een vervolgstap opportuun waarin het bestemmingsplan moet worden opgesteld op weg naar realisatie. De ruimtelijke en financiële paragraaf geven verder aanleiding voor het verrichten van een studie naar de ruimtelijke inpassing en vormgeving van de aanlanding van de fietsbrug in Laagraven-Oost (mede naar aanleiding van de opmerkingen van het kwaliteitsteam NHW).

In het op te stellen bestemmingsplan moet in de financiële paragraaf duidelijk gemaakt worden dat de fietsbrug ook daadwerkelijk uitgevoerd kan worden. De gronden waarop de aanlanding komt moeten dan ook in eigendom van de gemeente zijn of er moeten afspraken zijn dat dit gaat gebeuren. In het gebied waar de aanlanding is gepland zijn verschillende eigenaren waarvan één ontwikkelaar, waarvan de gemeente waarschijnlijk grond nodig heeft voor de realisatie van de aanlanding.

De bewoners en eigenaren in het gebied Laagraven, hebben baat bij een snelle fiets-verbinding over het water. Daarnaast is het echter voor de eigenaren en bewoners ook van belang dat de aanlanding ruimtelijk landschappelijk goed is ingepast, en de fietsroute (sociaal) veilig wordt. In dit kader is het belangrijk geacht om met de belanghebbenden in gesprek te gaan.

Doelstelling van deze studie

Het doel van dit project is te komen tot een goede inpassing van de hellingbaan voor de nieuwe fietsbrug over het Amsterdam Rijnkanaal aan de kant van Laagraven-Oost welke recht doet aan de ruimtelijke kwaliteiten ter plaatse, past binnen de geschetste ontwikkelingen, aansluit bij de geschetste functionaliteit, past binnen het financiële kader en realistisch uitvoerbaar is.

De 5 volgende aspecten dienen in de studie te worden meegenomen:

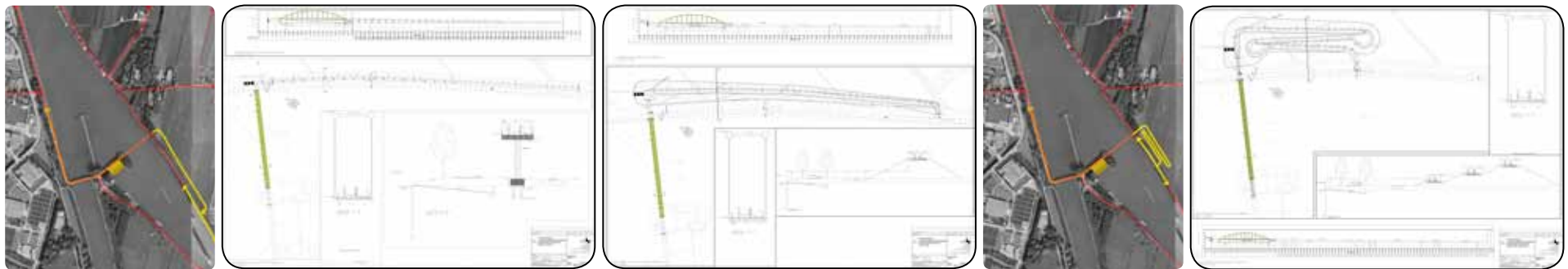
1. Realiseren snelle/directe fietsverbinding van Houten naar Nieuwegein;
2. Anticiperen op de cultuurhistorische waarde van de Nieuwe Hollandse Waterlinie/onderdeel recreatieve route(s) NHW;
3. Anticiperen op de landschappelijke en cultuurhistorische waarde van Laagraven-Oost ook i.r.t. de beoogde gebiedsontwikkeling;
4. Realiseren meest geschikte aanvulling op het recreatief netwerk (ook in relatie tot de 2 voorgaande aspecten);
5. Realiseren van een sociaal veilige fietsroute.

Aan H+N+S landschaparchitecten is gevraagd deze studie te verrichten. Het resultaat van deze studie is bedoeld als bouwsteen voor het door de gemeente op te stellen Programma van Eisen voor het ontwerp en het Bestemmingsplan van de Plofsluisbrug en hellingbaan.

Uitgangspunten voor het ontwerp

Als uitgangspunten bij het bepalen van de tracé van de hellingbaan zijn de volgende zaken vanuit de opdrachtgever (gemeente Nieuwegein) bij de start van het project meegegeven:

- De maximale kosten voor de hellingbaan zijn € 0,6 miljoen (inclusief infra);
- De hellingbaan moet zo gepositioneerd worden dat de verwerving kansrijk is;
- De hellingbaan moet bij voorkeur een voor de meeste belanghebbenden acceptabele ligging krijgen;
- De hellingbaan moet comfortabel fietsbaar zijn (uitgangspunt vormen in principe de gebruikte normen in het rapport van Iv-Infra).



2. Beknopt overzicht ontwerpproces

2

knopt overzicht ontwerpproces

Het ontwerp voor de aanlanding is in een aantal rondes tot stand gekomen. De eerste ronde betreft een bezoek aan de locatie ter plekke, een onderzoek van de twee basismodellen van Iv-Infra en een onderzoek van mogelijke aanlandingen van fietsbruggen elders (referentiestudies). Na deze korte ronde van bureau- en veldonderzoek is in 3 rondes tot het uiteindelijke ontwerp gekomen. Centraal in deze drieslag staan drie avonden met stakeholders (bewoners en andere belanghebbenden zoals het recreatieschap, de gemeente Houten en de fietsersbond Nieuwegein). Van deze overleggen is apart een verslag gemaakt. Naar aanleiding van deze avonden heeft steeds overleg met de ambtelijke projectgroep plaatsgevonden, op basis waarvan conclusies zijn getrokken voor de verdere uitwerking.



variantenstudie februari 2011





D. Een hellingbaan (grondlichaam)



E. Een geplooiide hellingbaan (grondlichaam)



visualisatie IV-infra

In de eerste bijeenkomst met stakeholders is een breed scala aan modellen getoond, van compacte gebouwde opties tot heel landschappelijke varianten gebaseerd op grondlichamen.

Een compacte constructieve oplossing (A) is niet realiseerbaar - zo ruimtelijk al gewenst vanuit het beeld - binnen de basisuitgangspunten. Een dergelijke oplossing (vergelijkbaar met Nigtevecht of Amsterdam) overstijgt vele malen het beschikbare budget, zo blijkt uit referentieprojecten.

Een compacte constructieve oplossing (B) uitgaand van trappen in plaats van hellingbanen is eveneens theoretisch wel mogelijk, maar ook deze voldoet niet aan de basisuitgangspunten. Een dergelijke oplossing is niet 'befietsbaar' en valt om die reden dus af.

Voor een constructieve hellingbaan, oftewel een constructie 'op poten' (C), geldt hetzelfde als voor optie 1 geldt. Deze is niet realiseerbaar - zo ruimtelijk al gewenst vanuit het beeld - binnen het budget.

Twee modellen zijn wel mogelijk binnen de uitgangspunten, een aanlanding als hellingbaan in een rechte lijn (D) of als geplooiide variant (E). Beide modellen zijn door Iv-Infra in de eerder verrichte haalbaarheidsstudie doorgerekend. Op deze twee basismodellen wordt in deze studie voortgeborduurd. Model E is verder ge-optimaliseerd, model D wordt als basisreferentie (ter vergelijking) meegenomen.



Optie 1: 180 graden draaien
Te weinig ruimte



Optie 1: 180 graden draaien
Te weinig ruimte, constructief oplosbaar



Optie 1: 180 graden draaien
kwetsbaar gebied, NHW



2 onderzoeksvragen



Optie 2: ca. 90 graden draaien
Alzijdige aantakking op recreatieve net-
werken/aantakking op Overeindse Weg



In de eerste bijeenkomst met de stakeholders heeft naast uitleg over het project en de basisuitgangspunten ook heeft een inventarisatie van de wensen en behoeften van de aanwezige belanghebbenden plaatsgevonden. De aanwezigen hebben gereflecteerd op de twee basismodellen van Iv-Infra. Op basis van de eerste bijeenkomst zijn 2 onderzoeksvragen gesteld:

- Kan het eerste basismodel van Iv-Infra met een rechte aanlanding richting Houten langs het ARK ook omgeklapt worden oftewel 180 graden worden gedraaid (optie 1)?
- Kan het tweede basismodel van Iv-Infra met een compactere oplossing voor de aanlanding 90 graden gedraaid/gekanteld worden (optie 2)?

Tijdens de tweede bijeenkomst zijn deze vragen beantwoord. Van optie 1 is aangegeven dat dit onmogelijk is (fysiek onmogelijk, ongewenst en te duur). Van optie 2 is aangegeven dat dit wel mogelijk is. Hiervan zijn diverse mogelijke oplossingen getoond. Deze modellen zijn besproken en vervolgens gezamenlijk – in aanvulling met het eerste basismodel van Iv-Infra - onderling gewogen.

Dit hoofdstuk geeft hierna een beknopt overzicht van de onderzochte modelvarianten, waarbij steeds is uitgegaan van een optimalisatie van optie 2, die iets meer dan 90 graden gedraaid is en zodoende met de landschapsstructuur/kavelpatroon meeloopt.



Modelvariant 2, met trapje richting Heemsteedse Kanaaldijk



Modelvariant 3, volledig befietsbaar, wel iets langer

Modelvariant 2

-Het talud wordt deels opgenomen in de besloten wereld van de erven en aan de andere zijde grenst ze aan de openheid van de velden.

-Tijdens de afdalen of het bestijgen van de helling is er een zichtrelatie met het omringende landschap.

-Een luie helling van 1,75% van de brug tot op het niveau van maaiveld aan de Overeindseweg.

-Na de tweede bocht tijdens de afdaling een trap naar het ARK (of een mogelijke directe verbinding naar het kanaal met een steilere helling van max. 3,75%)

Modelvariant 3

-Talud deels opgenomen in de besloten wereld van de erven en aan de andere zijde grenst ze aan de openheid van de velden.

-Tijdens de afdalen of het bestijgen van de helling is er een zichtrelatie met het omringende landschap.

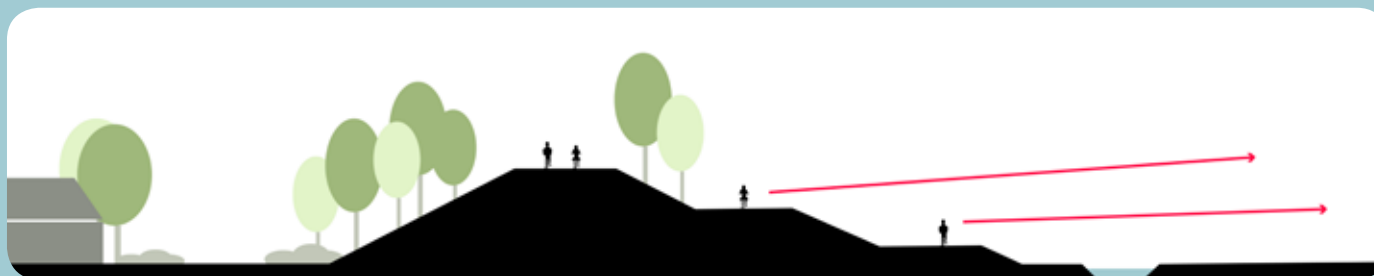
-Een nieuw fietspad op maaiveld, verbindt de Overeindseweg met de Heemsteedse Kanaaldijk.

-De helling van 1,75% van de brug eindigt op het maaiveld halverwege het veld richting de Overeindseweg.

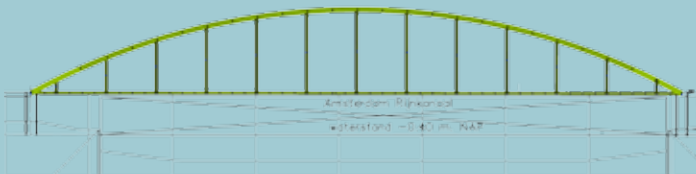
-Daar heeft men de keuze; richting de Kanaaldijk of de Overeindseweg.

Op basis van de uitkomsten van de tweede stakeholdersbijeenkomst en de gezamenlijk bepaalde weging, is verder gestudeerd op een combinatie van twee modellen tot een voorkeursmodel. Hiervoor zijn een viertal varianten getekend en op basis van de weging (zie blz. 21) twee opties in detail uitgetekend, en verder uitgewerkt in 3D en qua kosten. Uit de stakeholdersbijeenkomst kwam een duidelijke voorkeur voor combinatie van de modelvarianten 2 en 3. Door H+N+S zijn twee opties hiervoor uitgetekend, zie respectievelijk blz. 22 en 23. In de derde en laatste bijeenkomst zijn deze modellen toegelicht en zijn de reacties verzameld. Mede op basis hiervan is voorliggende eindrapportage opgesteld.

variantenstudie 1 maart 2011



20



MODEL 2
+
extra helling
richting
Heemsteedse
Kanaaldijk

2a



MODEL 3
+
extra trappen
voor
voetgangers

3a



Functionaliteit / fietsbaarheid

Gebruiks gemak fietsers

Gebruiksgemak wandelaars

Directheid / alzijdigheid

Aantakking op recreatief netwerk

Aantakking op woon,-werk verkeer

Landschappelijk / zichtrelaties

Zichtrelatie naar het landschap

Zichtrelatie vanuit het landschap

Cultuurhistorie

slechts een bocht ++

+

veel haarspeldbochten -

+

+

+

niet aantrekkelijk --
(extra trap noodzakelijk)

-

+/+

-

0

+/+

--

-

+/+

+

+

+/+

(Afh. van de uitkomst verkeersstromen)

Utrecht/Nieuwegein -
Houten-Nieuwegein +

+/-

Utrecht/Nieuwegein -
Trap Houten -/-

+

+/+

+

vanuit alle modellen goede beleving van het landschap

open grasland verdwijnt -/-

+

+

+

+

open grasland verdwijnt
het creëert een klein rest
stuk tussen erf en grondlichaam

-/-

-/-

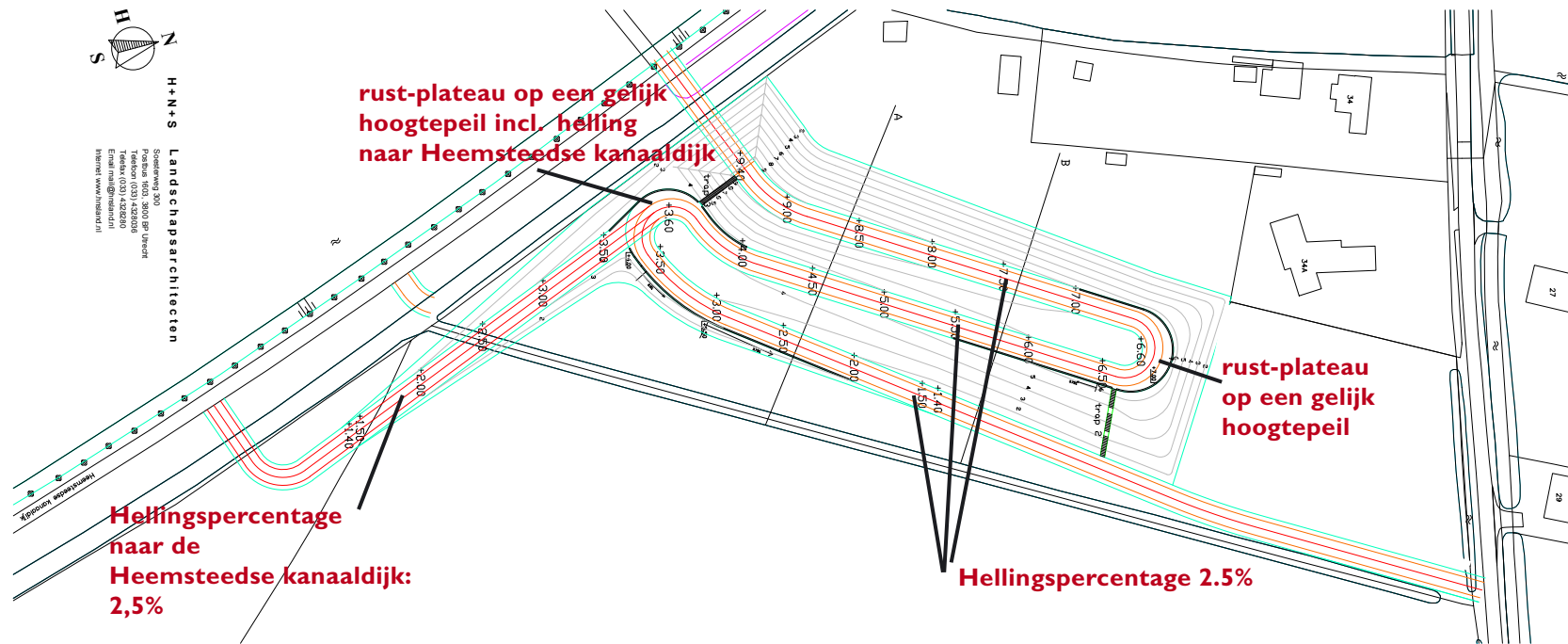
+

+

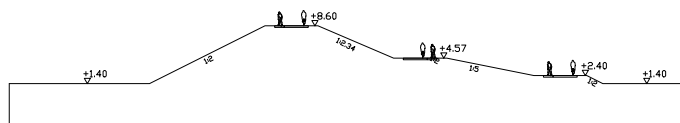
+

-/-

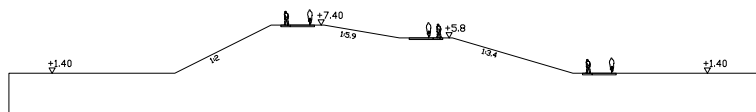
Optimalisatie model 2 (>2a)



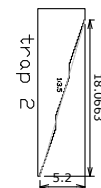
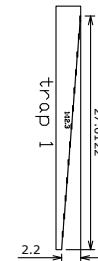
22



profiel A



profiel B



Model 1 - basismodel Iv-infra



Eenzijdige aantakking op het recreatief,- en woon-werk verkeersnetwerk; slechts gunstig voor bewoners uit Houten (korter!). Model kiest echt kant. De ligging van het grondlichaam schept een barrière in het open inundatielandschap en verbreekt de relatie met het Amsterdam Rijnkanaal.

n.b. opgenomen ter vergelijking, niet verder uitgewerkt.

Modelvariant 2, geoptimaliseerd



Alzijdige aantakking op recreatieve,- en woon werk verkeers netwerken. Talud deels opgenomen in de besloten wereld van de erven. Het grondlichaam schept in mindere mate (t.o.v. variant 1) een barrière in het open inundatielandschap en verbreekt minder de relatie met het Amsterdam Rijnkanaal.

Modelvariant 3, geoptimaliseerd



Alzijdige aantakking op recreatieve,- en woon werk verkeers netwerken; talud deels opgenomen in de besloten wereld van de erven en biedt een zichtrelatie met het open inundatie landschap. Zicht vanuit lint op landschap/ARK blijft zo veel mogelijk open. Deze variant is optimaal ingepast in het landschap.

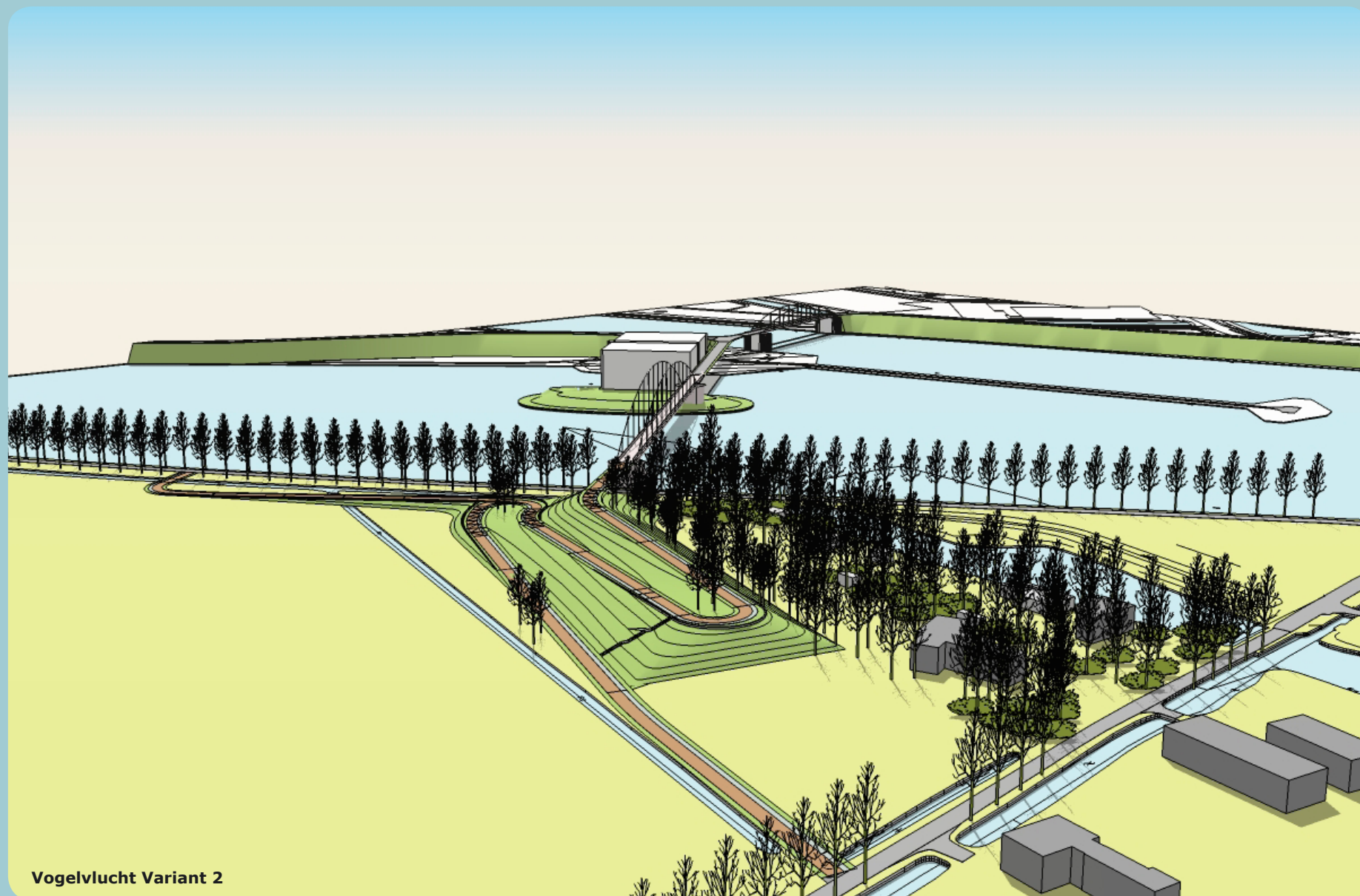


Variant 2



Impressie Variant 2 vanaf de Heemstedse kanaaldijk

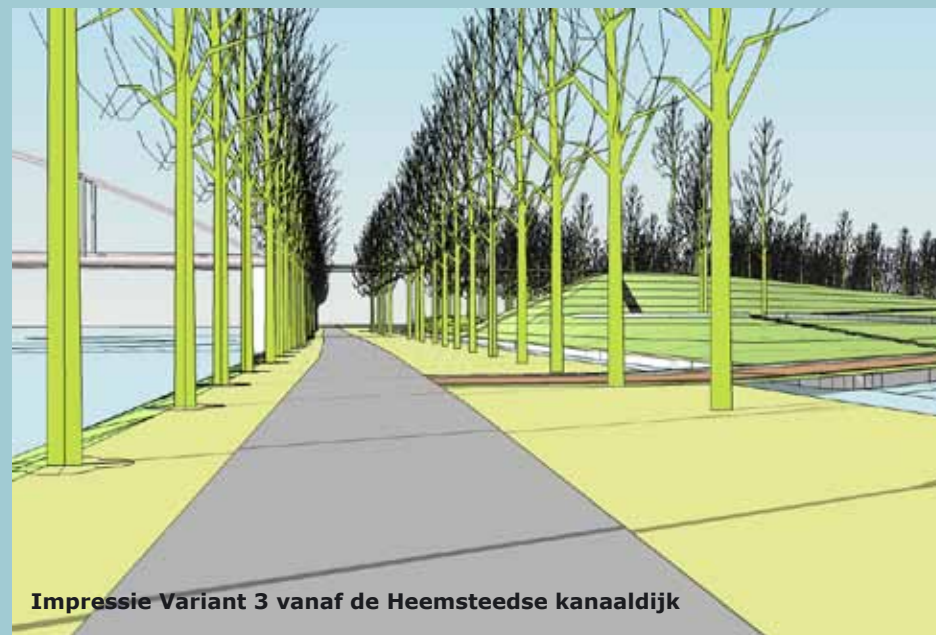
*modelvariant 2
nader uitgewerkt*



Vogelvlucht Variant 2

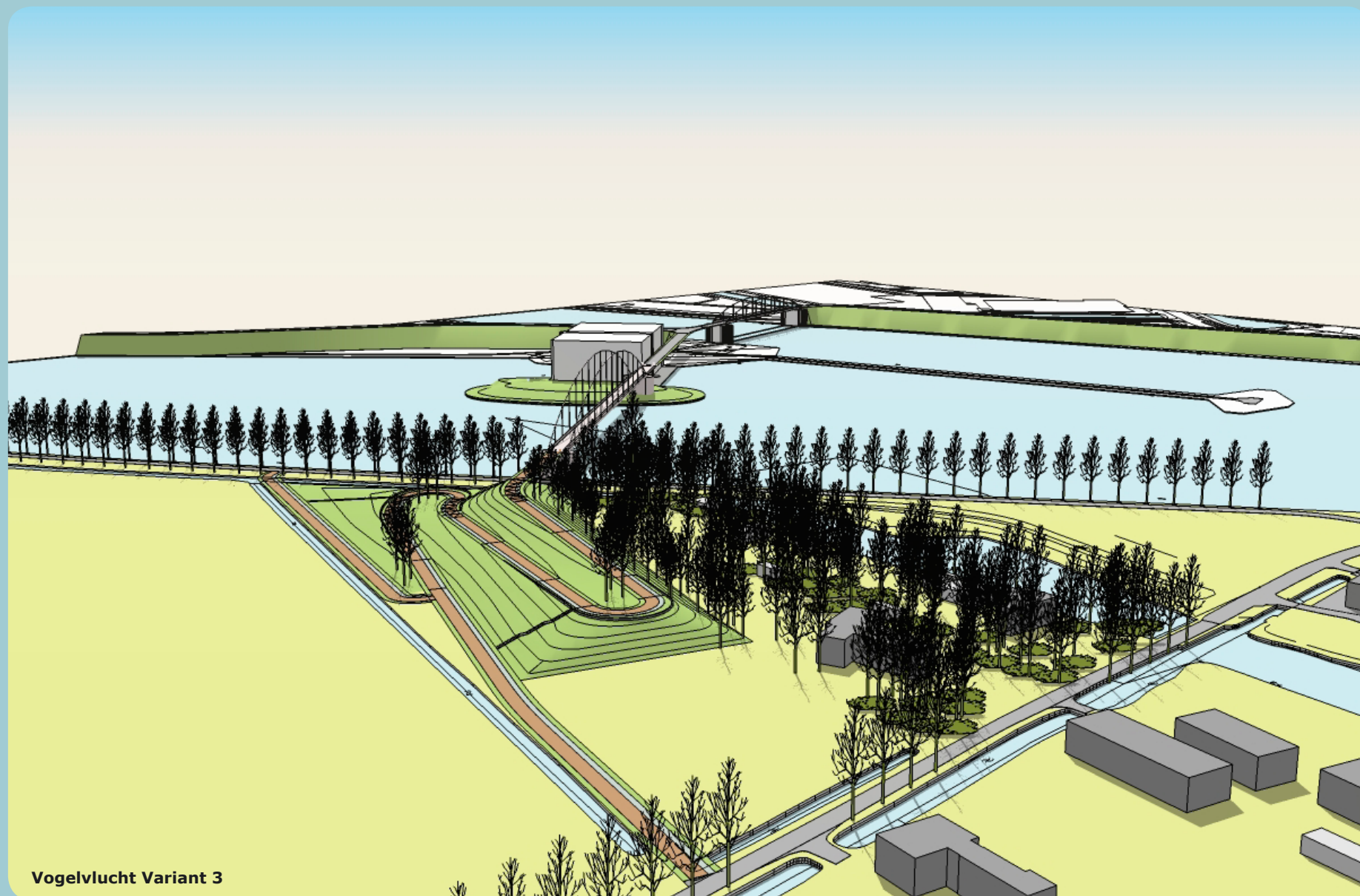


Variant 3



Impressie Variant 3 vanaf de Heemstedse kanaaldijk

*modelvariant 3
nader uitgewerkt*



Vogelvlucht Variant 3

3. Ontwerpvoorstel aanlanding Plofsluisbrug

3

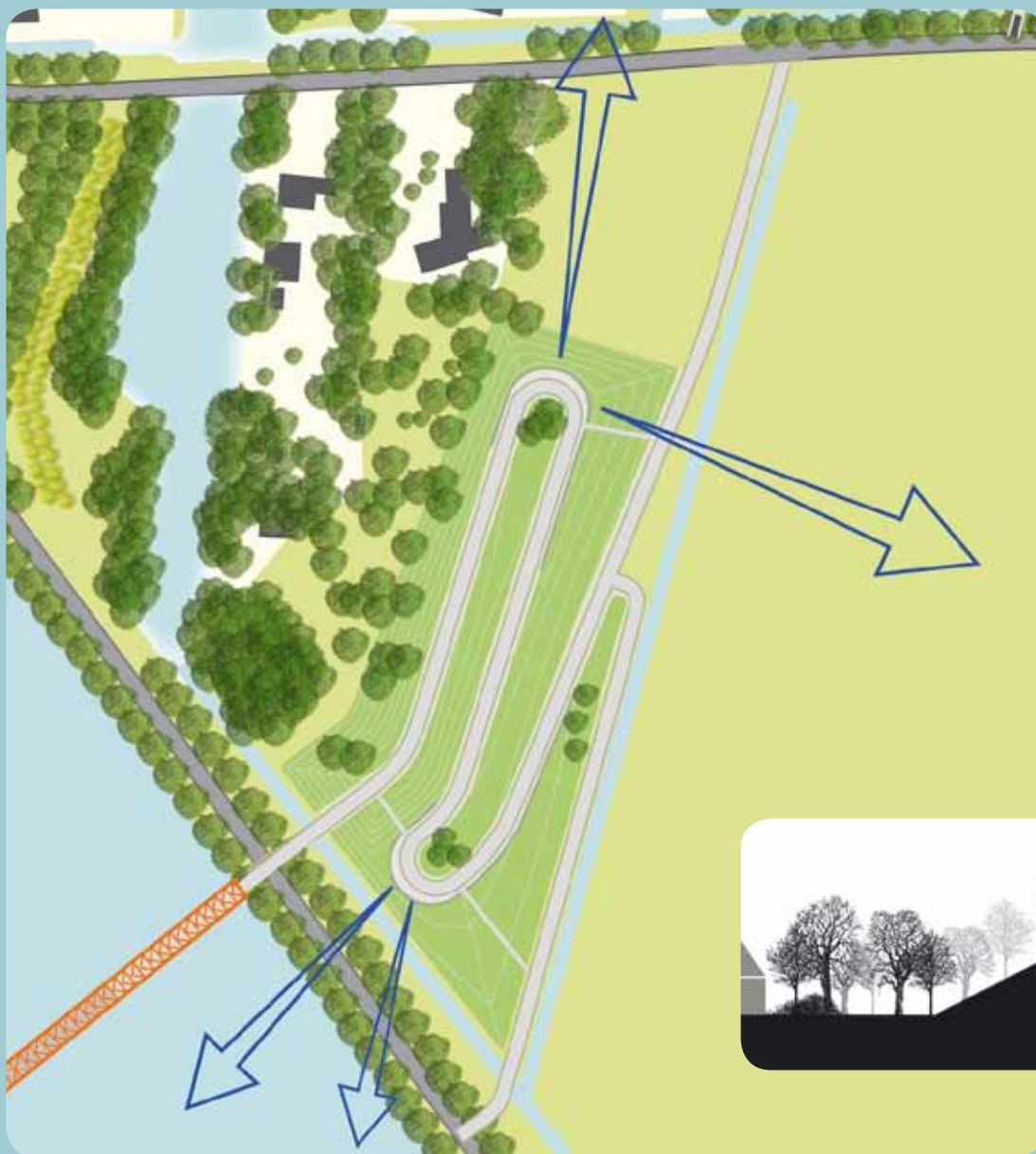
Geadviseerd wordt om modelvariant 3 in het vervolg uit te werken als voorkeursmodel. Dit model heeft vanuit landschappelijke overweging de voorkeur. Aanbevolen wordt model 3 als uitgangspunt te hanteren voor het PvE en het Bestemmingsplan.

Er kunnen niettemin uiteindelijk andere overwegingen zijn (o.m. faseringstechnisch) die tot een andere afweging kunnen leiden. Ten opzichte van model 2 betekent het in model 3 dat de fietser vanuit Houten die via de Heemsteedse Kanaaldijk komt ca. 120 meter moet 'omrijden'. Dit correspondeert met ca. 30 seconden. Op zich niet zo veel, wel geldt dat fietsers niet graag op een hellingbaan fietsen met meerdere haarspelden. Daartegenover staat weer dat model 3. compacter is, op 1 eigendomsperceel ligt en minder impact heeft op het landschap. Kostentechnisch zit tussen beide modellen slechts een heel klein verschil. De uiteindelijke keuze moet projectbreed gemaakt worden, maar vanuit landschappelijk oogpunt verdient model 3 de voorkeur. Dit strookt ook met het advies van het Kwaliteitsteam Nieuwe Hollandse Waterlinie.

inpassing



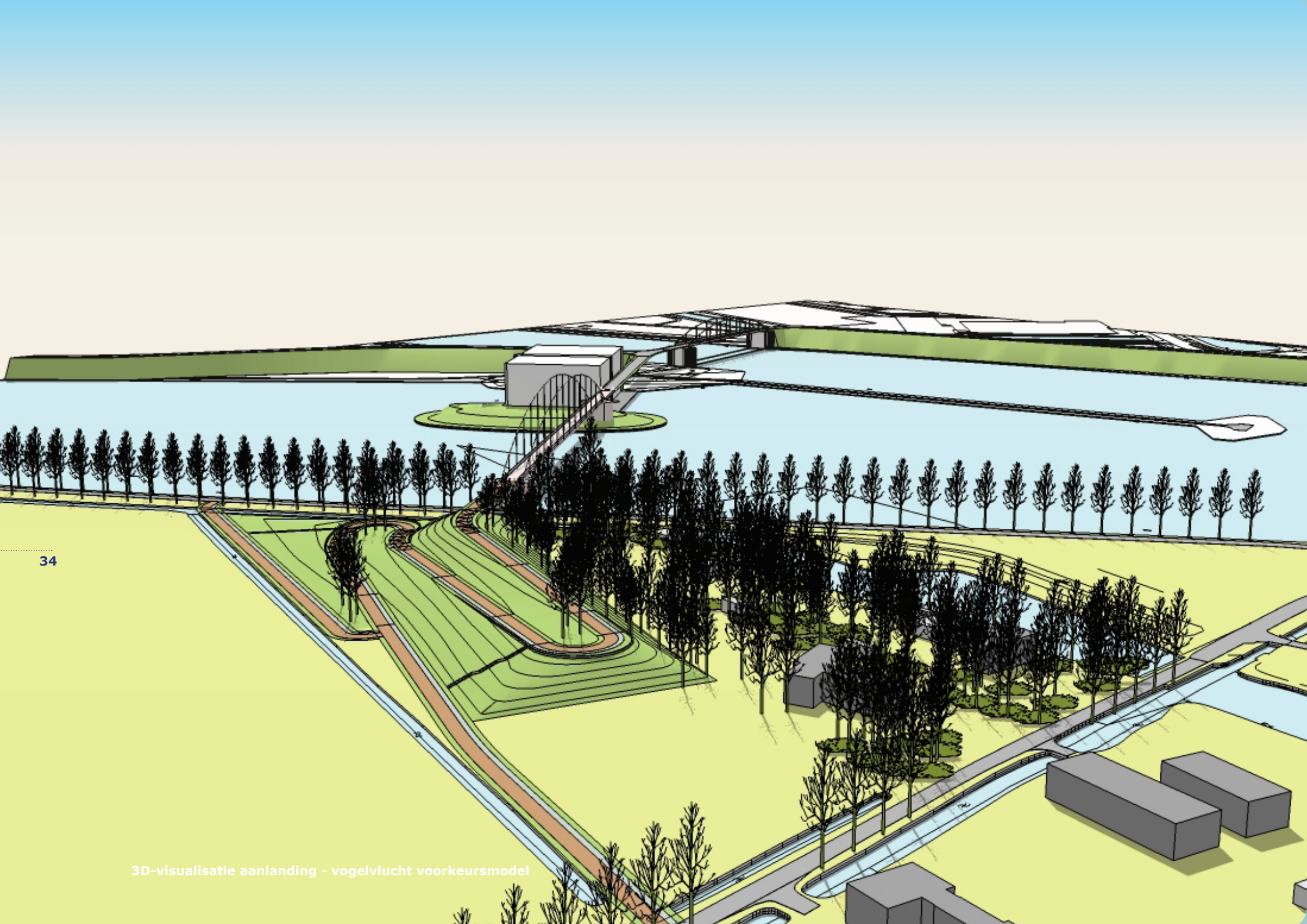
Overzichtstekening aanlanding volgens het voorkeursmodel



*voorkeursmodel
landschappelijke
inpassing van de
aanlanding*



Detailtekening aanlanding volgens het voorkeursmodel



uitgangspunten

Het voorkeursontwerp wijkt af van het basisontwerp van Iv-Infra door een aantal ingrepen, hetgeen zich laat samenvatten met de volgende uitgangspunten:

- 1- Allereerst wordt voorgesteld niet alleen van een compacte, 'gevouwen' oplossing uit te gaan, maar ook ca. 90 graden gedraaid in de kavelrichting. Dit heeft als voordeel dat de grondwal a) minder de lange zichtlijnen blokkeert vanuit het lint naar het ARK en vice versa vanaf de Kanaaldijk in noordelijke richting over het voormalig inundatieveld, b) meer in de luwte ligt van bestaande beplanting (minder windhinder) en c) rugdekking krijgt van bestaande erfbeplanting en bebouwing. Geprobeerd is de aanlanding in het landschap te laten 'landen'. Deze zorgvuldige inpassing maakt dat de impact van het toch forse grondlichaam enerzijds zo beperkt mogelijk is, vanuit de omgeving gezien, en anderzijds dat juist het zicht vanaf het grondlichaam zelf zo interessant en afwisselend mogelijk is.
- 2- Ten tweede wordt voorgesteld een oplossing uit te werken die geen 'kant kiest' maar alzijdig is. Dit wil zeggen dat de nieuwe Plofsluisbrug direct toegang biedt tot zowel de Kanaaldijk als de Overeindseweg. Hiermee wordt gepoogd een brug te realiseren die zowel voor woonwerk-verkeer als recreatief verkeer kan functioneren, voor langzaam verkeer van en naar diverse bestemmingen (niet alleen woon-werkverkeer Nieuwegein-Houten), en die in de toekomstige ontwikkelingen van Laagraven Oost verder aan betekenis kan winnen.
- 3- Ten derde wordt voorgesteld een kleine aanpassing door te voeren in de normen. Voor de aanlanding wordt uitgegaan van een maximaal stijgingspercentage van 2,5%, in combinatie met een aantal vlak uitgevoerde plateaus. Deze plateaus vallen samen met de bochten, hier kan eventueel een 'pufpauze' worden genoten. Door van een iets steilere helling uit te gaan dan bij aanvang meegegeven (overigens goedgekeurd door de gemeentelijk verkeerskundige) kan een zo compact mogelijke oplossing worden gerealiseerd, wat landschappelijk grote voordelen heeft.
- 4- In de compacte voorkeursvariant (model 3) is het mogelijk de aanlanding op het terrein van 1 eigenaar te realiseren. Dit heeft als voordeel dat niet met meerdere eigenaars hoeft te worden onderhandeld over aankoop van de benodigde grond. De consequentie is wel dat voor de voorgestelde oplossing vrijwel de gehele kavel nodig is – dit leidt tot meerkosten.



Visualisatie aanlanding Heemsteedse kanaaldijk

vervolg

De aanlanding wordt uitgevoerd als een grondlichaam, bekleed met gras en los geplaatste inheemse, landschappelijke bomen (es/abeel). Het voet-/fietspad wordt uitgevoerd in antraciet asfalt, met belijning en signing in wit thermoplast. De bochten worden begeleid door lage licht grijze betonnen muurtjes. In de bochten kunnen deze muurtjes gebruikt worden als zitranden, waarmee ze een recreatieve betekenis krijgen. De muurtjes lopen langzaam weg in het gras. Ongewenste doorsteken – die tot onveilige situaties leiden – worden hierdoor voorkomen. Voor voetgangers worden wel doorsteekjes in de vorm van trapopgangen gemaakt. Daarmee wordt voorkomen dat voetgangers onnodig om moeten lopen.

Door bureau Iv-Infra is een uitwerking van de kosten middels de SSK-systematiek gemaakt zodat gecontroleerd kon worden of het voorstel binnen het budget gerealiseerd kan worden. Deze kostenraming is in de bijlage opgenomen.

Het voorliggend document betreft input voor het op te stellen PvE en bestemmingsplan. Het voorkeursmodel is genoteerd in een plankaart en dwarsprofiel (blz. 33) en daarnaast gevisualiseerd in een 3D-model (blz. 34 en 36).

Het eindproduct van deze studie betreft nog geen gedetailleerd omgevingsontwerp / inrichtingsplan. Dit dient in een vervolgfase te worden opgesteld. Het verdient aanbeveling dit door een landschapsarchitect te laten doen. Hier is ook door het kwaliteitsteam van de Nieuwe Hollandse Waterlinie - waaraan dit advies op 31 maart 2011 is gepresenteerd – op aangedrongen.

Bijlage 1: gespreksverslagen informatieavonden



Ten behoeve van deze studie is - gedurende het ontwerpproces - een drietal avonden georganiseerd voor direct betrokken, omwonenden en andere belanghebbenden (zoals de gemeente Houten, het Recreatieschap Midden-Nederland en de Fietzersbond Nieuwegein). Er zijn avonden georganiseerd op 8 februari, 1 maart en 22 maart 2011. De input vanuit de betrokken partijen is gebruikt in de werkwijze (selectie en beoordeling van de modellen) en de totstandkoming van het eindadvies. Van deze bijeenkomsten is verslag gemaakt. Deze verslagen zijn hierna integraal opgenomen.

Verslag bijeenkomst klankbordgroep Hellingbaan laagraven
8 februari 19.30-21.30, locatie gemeente Nieuwegein

Aanwezigen Klankbordgroep

Dhr. Willem Wouters (Rijkswaterstaat)
Mw. Clarion Wegerif (Fietzersbond)
Dhr. Henk Beuker (Heemsteedseweg 30)
Dhr. A. van Rees (Overeindseweg 31a)
Dhr. en Mw. D. Beynes – Heijmeijer (Heemsteedseweg)
Dhr. Ron Oostrum (projectontwikkelaar Ambu)

Projectgroep

Dhr. Hank van Tilborg (H+N+S Landschapsarchitecten)
Mw. Akke Bink (H+N+S Landschapsarchitecten)
Mw. Fransje van Beek (communicatieadviseur gemeente Nieuwegein)
Dhr. Bart – Peter van Asselt (projectmanager oost-westverbinding gemeente Nieuwegein)
Mw. Roos Verhoeven (projectleider hellingbaan Fietsbrug gemeente Nieuwegein)

Voorzitter

Fransje van beek

Agenda

1. Voorstelronde en inleiding door Fransje van Beek
2. Inleiding planproces project Fietsbrug over het Amsterdam - Rijnkanaal, door Bart – Peter van Asselt
3. Roos Verhoeven geeft aan welke projecten spelen in laagraven en wat het project hellingbaan Laagraven inhoudt.
4. Inleiding van het gebied, grootsheid van het project ruimtelijke impact, referentiebeelden in het land, door Hank van Tilborg (H+N+S)
5. Discussie
6. Samenvatting en Afronding

2) Bart – Peter van Asselt geeft aan dat de gemeente Nieuwegein plannen heeft een fietsbrug over het Amsterdam - Rijnkanaal te realiseren. De fietsbrug is een verbindende schakel in het recreatieve netwerk van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. De fietsverbinding is van regionaal belang. Er is een variantenstudie gedaan hoe deze route gaat lopen aan de westkant van Nieuwegein (van Plofsluis naar Rijnhuizenbrug). Er wordt momenteel nog een extra studie uitgevoerd naar fietsbewegingen van en naar de nieuwe Fietsbrug, ook aan de Laagravense zijde, om de fietsroute nog beter hierop te kunnen laten aansluiten.

Voor de brug en aanlanding zijn verschillende overheidssubsidies aangevraagd. Afgelopen jaar is de financiële haalbaarheid van de fietsbrug en aanlanding (binnen het budget van € 5,2 miljoen) getoetst. Nu we weten dat binnen dit budget een brug kan worden gerealiseerd is gemeente Nieuwegein bezig met het vervolg van het ontwerp. De planning is dat komend jaar een ontwerp wordt gemaakt, en het bestemmingsplan. De uitvoering van de brug is gepland in 2013.

3) Roos Verhoeven geeft aan dat in Laagraven drie plannen lopen. In de structuurvisie die vastgesteld is door de raad staan onder andere de projecten 'Ontwikkelingsperspectief A12 centraal', 'Integrale Landschapsvisie Laagraven' en de 'Fietsbrug Oost - west verbinding'. Op woensdag 16 februari 2011 is er een informatiebijeenkomst over de ontwikkelingen rond de A12, waarvoor de bewoners van Laagraven een schriftelijke uitnodiging hebben ontvangen. De Integrale Landschapsvisie geeft in hoofdlijnen de koers aan voor ontwikkelingen in Laagraven gericht op landschap, recreatie en wonen in 2030. Deze visie is een bouwsteen voor ontwikkelingen in de A12 zone als geheel. In april zal, naar verwachting, het college de Integrale Landschapsvisie Laagraven vaststellen.

Vanavond hebben we het over de aanlanding/hellingbaan aan de Laagravense zijde. In de haalbaarheidstudie zijn normen meegegeven om de hellingbaan te kunnen berekenen. Deze worden gebruikt als eerste kennismaking met het project in de presentatie van HNS. Deze studie is van belang om te onderzoeken waar de hellingbaan het beste kan komen te liggen uitgaande van 1) de ruimtelijk

inpasbaarheid van de hellingbaan, 2) een snelle fietsverbinding naar Houten en 3) past binnen het financieel kader. Bij deze studie willen we belanghebbenden in het gebied betrekken.

HNS landschapsarchitecten hebben wij gevraagd om deze studie uit te voeren. Zij maken ook de integrale Landschapsvisie Laagraven en hebben dus ruime kennis van het gebied.

We hebben drie bijeenkomsten gepland om deze studie met u samen te doorlopen. Wij vinden het belangrijk om uw kennis en opmerkingen vanuit de direct leefomgeving te betrekken bij de studie.

De eerste bijeenkomst is 8 februari: kennismaken, uitleg van het project, inventariseren van wensen en behoeften.

De tweede bijeenkomst is 1 maart: studie naar mogelijke tracés in het gebied integraal bekeken en afgewogen.

De derde bijeenkomst is 22 maart: toelichten van het voorkeurstacé van de hellingbaan en reacties verzamelen van belanghebbenden, waarbij wethouder Helen van de Berg aanwezig zal zijn.

4) Hank van Tilborg presenteert de samenvatting van de analyse die door H+N+S Landschapsarchitecten is uitgevoerd.

5) Vragen en opmerkingen van de aanwezigen:

- Is het mogelijk de hellingbaan naar de noordkant af te laten buigen, richting Overeindse weg? Of rechtdoor het weiland in naar de Overeindseweg? Reden: aan die kant is al bebouwing en bosschages etc. waardoor het open landschap gespaard zou kunnen worden. Het open landschap wordt zeer gewaardeerd. De oplossing naar het zuiden vindt men vanuit landschappelijk oogpunt dan ook geen goede keuze.
- Langs het kanaal fietsen is donker en daardoor minder veilig. Daarom fietsen de meeste mensen nu langs de provinciale weg.
- AMBU heeft een woningbouwdoelstelling in het gebied, rood voor groen. Maak het ontwerp zodanig dat er ook woningen aan kunnen komen. Dit maakt de route ook sociaal veilig.
- Is er wat te doen met het water? Kan de hellingbaan niet over het water gesitueerd worden? (voorbeeld in Gent)
- De bewegwijzering van Houten naar Nieuwegein gaat niet langs dit kanaal. Hier mist een goede bebording.
- Een kaarsrechte weg langs het Amsterdam Rijnkanaal is niet fijn fietsen zeker niet met harde wind, omdat er geen beschutting is.
- Er moet meer gebeuren dan alleen een goede inpassing van de hellingbaan in het landschap om het fietsnetwerk optimaal te laten functioneren (verlichting, bebording)
- In Nigtevecht wordt ook een Fietsbrug aangelegd over het kanaal. De aanlanding bestaat daar voor een deel uit een 'kurkentrekkervorm' in combinatie met hellingbaan. Wat kost de oplossing in Nigtevecht, is dat hier ook een optie?
- Trek de brug meer door zoals deze vroeger liep, met een lus, zodat deze op de Hollandse Waterlinie uitkomt.
- Laat de hellingbaan naar de punt van de driehoek lopen, en aansluiten op de Overeindseweg en de Kanaaldijk.
- Laat de hellingbaan linksaf lopen naar het noorden, richting Overeindse weg, dan loopt ie dezelfde kant op als aan de Nieuwegeinse kant (mooi symmetrisch).
- Het hellingpercentage mag misschien ook wel wat steller?

6) Vervolg:

1 maart is de volgende bijeenkomst. De genoemde varianten worden verder uitgewerkt en dan besproken.



Verslag bijeenkomst klankbordgroep Hellingbaan laaggraven
1 maart 2011 19.30-21.30, locatie gemeente Nieuwegein

Aanwezigen Klankbordgroep

Dhr. Aad de Bruijn (Rijkswaterstaat)
Mw. Clarion Wegerif (Fietzersbond)
Dhr. Henk Beuker (Heemstedeseweg 30)
Dhr. A. van Rees (Overeindseweg 31a)
Dhr. en Mw. D. Beynes – Heijmeijer van Heemstede (Heemstedeseweg 28)
Dhr. Ron Oostrum (projectontwikkelaar Ambu)
Dhr. W. Zwambag (Overeindseweg 29)
Dhr. H. Tiemens (gemeente Houten)
Dhr. En Mw. Scholman (Overeindseweg 32)
Dhr. J. van Dijk (Overeindseweg 25)
Mw. Dimitra Hierck (Nieuwe Hollandse Waterlinie)
Dhr. Campman (Recreatieschap Midden Nederland)

Projectgroep

Dhr. Hank van Tilborg (H+N+S Landschapsarchitecten)
Mw. Akke Bink (H+N+S Landschapsarchitecten)
Mw. Fransje van Beek (communicatieadviseur gemeente Nieuwegein)
Dhr. Bart - Peter van Asselt (projectmanager oost-westverbinding gemeente Nieuwegein)
Mw. Roos Verhoeven (projectleider hellingbaan fietsbrug gemeente Nieuwegein)

Voorzitter

Fransje van Beek

Agenda

1. Voorstelronde en inleiding door Fransje van Beek
2. Fietsstromen in laaggraven, door Bart - Peter van Asselt
3. Samenvatting vorige bijeenkomst, presentatie van de varianten en beoordelen van de varianten. door Hank van Tilborg (H+N+S)
4. Beoordeling in twee groepen van de varianten
5. Samenvatting beoordeling en Afronding

1) Familie Scholman en familie Beynes – Heijmeijer van Heemstede geven aan ernstig bezwaar te hebben tegen de aanleg van deze fietsbrug daar dit een enorme verwoesting van het mooie landschap betekent en bovendien lijkt 8 miljoen euro uitgeven aan een luxe fietsbrug, die niet echt nodig is, in deze tijd een onverantwoorde uitgave. Te meer daar er op korte afstand de bestaande Nieuwegeinbrug ligt die voor scholieren, recreanten en overig woon/werkfietsverkeer zeer geschikt is.

2) Bart - Peter van Asselt geeft aan dat de studie naar verkeersstromen in concept klaar is. De hellingbaan die rechtstreeks naar de zuidkant gaat levert richting Houten het meest aantal fietsers op. In deze studie zijn nog niet de fietsers van Utrecht zuid-west meegenomen, dit wordt wel toegevoegd. In de volgende bijeenkomst worden hierop terug gekomen.

3) Presentatie door Hank van Tilborg, H+N+S Landschapsarchitecten

Op de presentatie van Hank worden de volgende punten meegegeven:

- De klankbordgroep vindt het belangrijk dat de driehoek waar nu grasland is open blijft.
- Het is van belang dat de integrale landschapsvisie aansluit op deze studie van de Hellingbaan.
- Bij de beoordeling van de fietssstromen moet ook Utrecht worden meegenomen. Ook moet de gewenste nieuwe fietsbrug over de A27 meegewogen worden.
- Aangegeven moet worden dat het niet alleen over woon-werk verkeer gaat maar ook over recreatie, en fietsende scholieren.
- Naast model 1, model 1a toegevoegd. (een optimalisatie van model 1 met een slingerweg naar de zuidkant)
- Bij de beoordeling moet worden toegevoegd: wandelen, sociale veiligheid, verkeersveiligheid.

4) de beoordeling van de groep 1 (Roos en Hank):

Functionaliteit / fietsbaarheid	+	-	+	+
Gebruiks gemak	- / -	++	0	++
Diversiteit /zijdigheid	0 / -	++	++	++
Aantakking op recreatief netwerk	+	+	+	+
Aantakking op woon, werk verkeer	+	+	+	+
Landschappelijk / zichtrelatie	+	+	+	+
Zichtrelatie naar het landschap	+	+	+	+
Zichtrelatie vanuit het landschap	+	+	+	+
Cultuurhistorie	+	+	+	+
Kosten	+	+	+	+
Bouw	+	+	+	+
Onderhoud	+	+	+	+

Handwritten notes:
 - Model 1 is niet aantrekkelijk voor wandelaars.
 - Aantakking op recreatief fietsverkeer: Model 2 en model 4 komen het beste naar voren.
 - Aantakking woon-werkverkeer: afhankelijk van uitkomst verkeersstromen.
 - Zichtrelatie vanuit het landschap: Vanaf alle modellen kan je het landschap goed beleven.
 - Zichtrelatie vanuit het landschap: Model 1 en model 4 scoren slecht.
 - Cultuurhistorie: afhankelijk van welke invalshoek je dit bekijkt.
 - Kosten: er zijn kleine onderlinge verschillen in kosten.
 - Verkeersveiligheid: In de bochten moet je afremmen, dit is veiliger dan model 1 waar je heel hard de helling af kan gaan.
 - Sociale veiligheid: niet echt onderscheidend.
 - Opgevoegd model 2a: (met hellingbaan op de Heemsteedse kanaaldijk uit komen ipv met een bruggetje)

- Fietsbaarheid/gebruiksgemak: Doordat er bij model 1 maar een bocht is, is model 1 als beste naar voren gekomen door de groep.
- Model 1 is niet aantrekkelijk voor wandelaars.
- Aantakking op recreatief fietsverkeer: Model 2 en model 4 komen het beste naar voren
- Aantakking woon-werkverkeer: afhankelijk van uitkomst verkeersstromen.
- Zichtrelatie vanuit het landschap: Vanaf alle modellen kan je het landschap goed beleven.
- Zichtrelatie vanuit het landschap: Model 1 en model 4 scoren slecht.
- Cultuurhistorie: afhankelijk van welke invalshoek je dit bekijkt.
- Kosten: er zijn kleine onderlinge verschillen in kosten.
- Verkeersveiligheid: In de bochten moet je afremmen, dit is veiliger dan model 1 waar je heel hard de helling af kan gaan.
- Sociale veiligheid: niet echt onderscheidend.
- Opgevoegd model 2a: (met hellingbaan op de Heemsteedse kanaaldijk uit komen ipv met een bruggetje)

De beoordeling van groep 2 (Fransje en Akke):

Functionaliteit / fietsbaarheid	+	+	+	+
Gebruiks gemak	+	+	+	+
Diversiteit /zijdigheid	+	+	+	+
Aantakking op recreatief netwerk	+	+	+	+
Aantakking op woon, werk verkeer	+	+	+	+
Landschappelijk / zichtrelatie	+	+	+	+
Zichtrelatie naar het landschap	+	+	+	+
Zichtrelatie vanuit het landschap	+	+	+	+
Cultuurhistorie	+	+	+	+
Kosten	+	+	+	+
Bouw	+	+	+	+
Onderhoud	+	+	+	+

- Fietsbaarheid/gebruiksgemak: Model 2 heeft het minste gebruiksgemak volgens groep 2..
- Aantakking op recreatief fietsverkeer: Model 1 en model 1a, minste door geen aansluiting met Utrecht
- Aantakking woon-werkverkeer: model 1 en model 2 scoren daarin slecht, omdat het geen aantakking naar Utrecht heeft en een trappetje naar Houten..
- Zichtrelatie vanuit het landschap: Vanaf alle modellen kan je het landschap goed beleven.
- Zichtrelatie vanuit het landschap: Model 1 en model 4 scoren slecht.
- Cultuurhistorie: model 1, 1a is negatief en model 4 ook.
- Verkeersveiligheid: Model 1 en model 4 scoren slecht, de anderen gemiddeld
- Sociale veiligheid: Model 1 en model 4 scoren slecht, de anderen gemiddeld
- Model 1 scoort slecht op de wandelaars, daar moet een trap bij komen. De andere scoren goed.
- Toegevoegd model 2a: (met hellingbaan op de Heemsteedse kanaaldijk uit komen in plaats van met een bruggetje)

5) Vervolg:

Wethouder Helen van den Berg is bij de laatste bijeenkomst aanwezig op 22 maart 2011. In deze bijeenkomst worden 1 of 2 voorkeursstracés gepresenteerd. en worden reacties verzameld van belanghebbenden.

Verslag bijeenkomst klankbordgroep Hellingbaan laagraven
22 maart 2011 19.30-21.30, locatie gemeente Nieuwegein

Aanwezigen Klankbordgroep

Mw. C. Wegerif (Fietzersbond)
Dhr. H. Beuker (Heemsteedseweg 30)
Dhr. A. van Rees (Overeindseweg 31a)
Dhr. en Mw. D. Beynes – Heijmeijer van Heemstede (Heemsteedseweg 28)
Dhr. R. Oostrum (projectontwikkelaar Ambu)
Dhr. W. Zwambag (Overeindseweg 29)
Dhr. H. Tiemens (gemeente Houten)
Dhr. en Mw. Scholman (Overeindseweg 32)
Dhr. J. van Dijk (Overeindseweg 25)
Dhr. E. Van Arkel Overeindseweg 31A
Dhr en Mw. A. Lutz v. Rooyen (Overeindseweg 36)

Mw. H.J. van den Berg (wethouder)

Projectgroep

Dhr. Hank van Tilborg (H+N+S Landschapsarchitecten)
Mw. Akke Bink (H+N+S Landschapsarchitecten)
Mw. Fransje van Beek (communicatieadviseur gemeente Nieuwegein)
Dhr. Bart - Peter van Asselt (projectmanager oost-westverbinding gemeente Nieuwegein)
Mw. Roos Verhoeven (projectleider hellingbaan fietsbrug gemeente Nieuwegein)

Voorzitter

Fransje van Beek

Agenda

1. Voorstelronde en inleiding door Fransje van Beek en wethouder van den Berg
2. Verslag van de 1 maart 2011.
3. Presentatie van de uitgewerkte variant. door Hank van Tilborg (H+N+S)
4. Beoordeling van aanwezigen.
5. Conclusie, vervolg en Afronding

1) Wethouder Helen van den Berg geeft het belang van de aanwezigheid van de klankbordgroep aan. De hellingbaan is nodig om de fietsverbinding over het Amsterdam Rijnkanaal te realiseren. Samen met omwonenden en belanghebbenden willen we het ontwerp voor deze hellingbaan maken, zodat alle belangen meegewogen kunnen worden in de definitieve keuze.
Helen van den Berg benadrukt ook het belang van de fietsbrug in het kader van Nieuwe Hollandse Waterlinie en het woon-werkfietsverkeer.

De meeste aanwezigen geven aan dat zij het belang van de fietsbrug niet zien en het niet eens zijn met de beslissing van de gemeente om deze aan te leggen. Zij zijn van mening dat de Nieuwegeinse brug een voldoende is en dat het zonde van het geld is in deze tijd. Zij hebben ook het idee dat er geen inspraak is geweest en voelen zich voor een voldongen feit staan.

Helen van den Berg en projectmanager Bart - Peter van Asselt geven aan dat het project samen met BRU, provincie en Enveloppecommissie Linieland tot stand is gekomen. Het project is o.a. in de structuurvisie van Nieuwegein vastgesteld, waarbij een uitgebreid inspraaktraject gelopen heeft. Verder heeft de raad vorig jaar november 2010 besloten 1,9 miljoen te reserveren voor de aanleg van de fietsbrug. Voorafgaande aan deze bijeenkomst zijn belanghebbenden en betrokkenen uitgenodigd voor een informatie/inspraakbijeenkomst met de raad.

Maar de formele bezwaarprocedures moeten nog starten. We zitten nu nog in de voorbereidingsfase waarbij we belanghebbenden in een vroeg stadium betrekken en de mogelijkheid bieden om mee te denken. De officiële bezwaarprocedures rond de fietsbrug starten later dit jaar in het kader van het vaststellen van het bestemmingsplan (na de zomervakantie) en het verlenen van de omgevingsvergunning.

De aanwezigen vragen de gemeente uitdrukkelijk om deze inspraakprocedures NIET in de vakantieperiodes te laten lopen! Aangegeven wordt dat ook de bewoners in Houten geïnformeerd moeten worden over dit project en mogelijkheid geven voor inspraak.

2) In het vorige verslag wordt nog opgenomen dat de Familie Scholman en familie Beynes – Heijmeijer van Heemstede hebben aangegeven ernstig bezwaar te hebben tegen de aanleg van deze fietsbrug. Verder geen aanvullingen.

3) Presentatie door Hank van Tilborg, H+N+S Landschapsarchitecten

- in de vorige bijeenkomst kwam model 2 en 3 het beste naar voren. Ook waren er nieuwe modellen getekend door de twee groepen.
- Met deze uitkomst heeft HNS een model geoptimaliseerd en in 3D gevisualiseerd.
- De hellingbaan heeft een percentage van 2,5 % met plateaus.

4) Reacties:

- Een aantal aanwezigen vindt het gepresenteerde model geen goede optie omdat het hun eigen directe woonomgeving verslechtert. Zij zijn überhaupt tegen de aanleg van de fietsbrug. Voor hun is de optie linea recta langs het kanaal naar Houten dan nog de beste optie, omdat die het minst verstorend is voor hun woongenot. Maar ook dat hebben ze liever niet.
- Een aantal aanwezigen mist de uitwerking van de suggesties die in de 2^{de} bijeenkomst zijn gedaan (een snellere verbinding richting Houten). De optie is wel getekend, maar niet in 3D getekend. Dat zou wel moeten om het goed met elkaar te kunnen vergelijken.
- Een aantal aanwezigen vindt de optie zoals uitgewerkt is gezien vanuit de integraliteit wel een ideaal model. Het omfietsen valt heel erg mee.
- Volgens één persoon (de heer van der Ham, die later aanschuift tijdens deze bijeenkomst en de vorige bijeenkomsten gemist heeft) kan de hellingbaan ook kleiner (Helixmodel) en goedkoper. Dit model is echter in de eerste bijeenkomst al besproken maar toen als niet aantrekkelijk en (financieel) haalbaar geacht. (In een aparte afspraak met de heer van der Ham wordt zijn suggestie verder verkend)

5) Vervolg: De klankbordgroep komt op drie (eventueel vier) verschillende modellen gezien vanuit verschillende belangen.

1. gepresenteerde model 90 graden laagraven in .
2. model gevouwen 90 graden het gebied in met een poot(je) naar beneden
3. model met aftakking direct naar het zuiden richting Houten.
4. (Helix model, aangedragen door bewoner)

Afspraken die worden gemaakt:

- Verslag van 1 maart wordt aangepast en verstuurd naar de klankbordgroep.
- Bewoners maken een afspraak met Helen van den Berg om te kijken op de plek van de aanlanding.
- Bart Peter van Asselt maakt een afspraak met dhr van der Ham om te verkennen of het Helixmodel een haalbare optie is.
- HNS werkt het model met aftakking naar Houten uit in 3D en stelt het concept rapport op.
- de klankbordgroep wordt gevraagd om op basis van de eind-rapportage hun advies op schrift te stellen ten aanzien van het voorkeursmodel.
- Deze reacties worden afgewogen bij het opstellen van het collegebesluit en opgenomen in de bijlage van het collegebesluit
- Gemeente geeft aan wanneer de momenten zijn voor inspraak en houdt rekening met de vakantieperiodes.

Rver 7 april 2011

Bijlage 2: kostenramingen modellen H+N+S



Ten behoeve van deze studie zijn - door bureau IV-Infra b.v. - de door H+N+S ontwikkelde modellen doorgerekend. Hiermee is het mogelijk de modellen onderling financieel te vergelijken (de verschillen zijn relatief klein), en ook te beoordelen hoe de ingeschatte kosten zich verhouden tot het beschikbaar budget. Model 2 is geraamd op 715.063,- euro, model 3 komt uit op 736.418,- euro. Ten aanzien van de kosten geldt dat het hier een globale kostenraming betreft, afhankelijk van definitieve keuzes bijvoorbeeld ten aanzien van verlichting e.d., is het uiteindelijke budget te bepalen.

Overigens, vergelijking met de eerder door IV-Infra opgestelde basisvariant (model 1) is niet 1 op 1 mogelijk, omdat dit model niet even ver is doorgewerkt als de later ontwikkelde modellen. Aanvullende kosten, voor bijvoorbeeld een trapopgang, zijn in de eerder opgestelde kostenraming voor model 1 niet meegenomen. Ook geldt uitdrukkelijk dat de verschillen in benodigde grondaankoop financiële consequenties kunnen hebben.

Colofon

De studie '*Inpassing/aanlanding hellingbaan fietsbrug Plofsluis Laagraven Oost*' is opgesteld in opdracht van de Gemeente Nieuwegein, en is uitgevoerd door **H+N+S Landschapsarchitecten**.

Contactpersonen vanuit de opdrachtgever:

Roos Verhoeven, Gemeente Nieuwegein

Bart Peter van Asselt, Gemeente Nieuwegein

Ontwerpteam H+N+S Landschapsarchitecten, Amersfoort:

Hank van Tilborg (projectleider, landschapsarchitect)

Akke Bink Hofland (landschapsonwerper)

Vormgeving en lay-out

H+N+S Landschapsarchitecten

Projectnummer 1729



H+N+S Landschapsarchitecten

Soesterweg 300, 3812 BH Amersfoort

Postbus 1603, 3800 BP Amersfoort

T 033 432 80 36 ■ F 033 432 82 80

E mail@hnsland.nl ■ W www.hnsland.nl

Amersfoort, 8 april 2011

© H+N+S (2011) Alles uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en / of openbaar gemaakt mits de bron wordt vermeld.

