

Projectplan

Ontwikkeling Stationsgebied

Versie 2 december 2016

Steller: Maud Naaijken

Vastgesteld:

Naam

Functie

Datum

Inhoudsopgave

Samenvatting

1. Doel
2. Projectgegevens
3. Projectdefinitie
4. Aanpak
5. Projectorganisatie
6. Financiën
7. Kansen, risico's en kwaliteit
8. Communicatie/ participatie

Samenvatting

Het project doorloopt drie fasen (initiatief-, definitie-, en realisatiefase). De initiatieffase is afgerond, dit projectplan betreft het vervolg (de definitiefase) voor het Stationsgebied waarin het resultaat van de initiatieffase, de stedenbouwkundige visie en ontwikkelstrategie, nader wordt uitgewerkt. Het ruimtelijk plan wordt uitgewerkt in een programma van eisen, stedenbouwkundig plan en bestemmingsplan, de strategie wordt nader uitgewerkt in een aanbestedings- en uitgiftestrategie en het benodigde krediet wordt aangevraagd. Vervolgens start de realisatiefase. In deze fase worden de diverse planonderdelen uitgewerkt in ontwerptekeningen en gerealiseerd. Het is afhankelijk van de aanbestedings- en uitgiftestrategie hoe dit verder wordt vormgegeven (ontwerp in eigen beheer of niet, realisatie infra en ontwikkeling bebouwing door één partij of apart, publiek private samenwerking of niet)

Voor de onderzoeken en studies in deze fase is een bedrag van € 410.000 benodigd. Met deze fase zal een looptijd van ongeveer een jaar gemoeid zijn. Als resultaten levert de definitiefase op:

- samenwerkingsafspraken met stakeholders inclusief afspraken over financiële bijdragen
- programma van eisen
- stedenbouwkundig plan
- aanbestedings- en uitgiftestrategie
- kredietaanvraag
- bestemmingsplan
- aanpak UWV pand
- plan van aanpak realisatiefase

1. Doel

In de vastgestelde centrumvisie is het stationsgebied benoemd als een gebied waar vernieuwing noodzakelijk is. Doel is:

- creëren van een goede ruimtelijke en functionele verbinding tussen het stationsgebied en het centrum met een onbelemmerde doorgang voor voetgangers, fietsers en auto's
- het gebied te transformeren tot een aangename plek voor ontmoeting en verblijf, sociaal veilig en met een beter vestigingsklimaat voor bedrijven
- de bereikbaarheid van het centrum te verbeteren
- duurzaamheid een integraal onderdeel te laten zijn van het stationsgebied
- de identiteit van Hilversum (media, stedenbouw/ architectuur, groen) zichtbaar te maken.

2. Projectgegevens

Naam project	Ontwikkeling Stationsgebied
Programma	Centrum
Project (zaak) nummer	334144
Status project	Afsluiting van de Initiatieffase, start definitiefase
Portefeuillehouder	Floris Voorink, tweede portefeuillehouder Wimar Jaeger
Opdrachtgever	<u>Johan Moolenaar</u>Petra Aipassa
Projectleider	Maud Naaijens
Startdatum project	Medio 2015
Einddatum project	Definitiefase december 2017, realisatiefase nader te bepalen

3. Projectdefinitie

Eindresultaat van het gehele project	Een opnieuw ingericht stationsgebied bestaande uit: - Een duurzaam ingerichte en prettige en goed functionerende openbare ruimte; - een zichtbaar en functioneel busstation; - een veilige spoorwegovergang voor langzaam verkeer en hulpdiensten; - drie bouwvolumes - een voor tweerichtingsverkeer ingerichte Schapenkamp en Koninginneweg; - een onbelemmerde doorgang van de Schapenkamp naar het centrum; - een goed ontsloten ondergrondse bewaakte fietsenstalling voor ca 8000 fietsen.
Resultaat Definitiefase	Resultaten: - samenwerkingsafspraken met stakeholders inclusief afspraken over financiële bijdragen - programma van eisen - stedenbouwkundig plan - aanbestedings- en uitgiftestrategie - kredietaanvraag - bestemmingsplan - aanpak UWV pand - plan van aanpak realisatiefase

Aanleiding / achtergrond

Het stationsgebied is een belangrijke entree tot het centrum van Hilversum. Dit gebied is weinig aantrekkelijk, onveilig en heeft een zwakke relatie met het centrum. De routes naar het centrum zijn onvoldoende herkenbaar, het gebied is onherbergzaam en met name het gebied rond het busstation met de vele bufferende bussen en het al jaren leegstaande voormalige UWV-pand is een onaangename plek om te verblijven. Bedrijven willen zich hier niet vestigen, maar ook voor woningen is het een onaantrekkelijke plek.

Tegelijkertijd biedt het stationsgebied vanwege de hoge dynamiek volop kansen voor de toekomst. In de Centrumvisie is het stationsgebied dan ook benoemd als een gebied waar vernieuwing noodzakelijk is. Ook is reeds een kader meegegeven.

Gemeente Hilversum heeft met het stationsgebied de ambitie om:

- een goede ruimtelijke en functionele verbinding te maken tussen het Station en het Centrum met een aantrekkelijke, veilige centrumentree via Leeuwenstraat / Stationsstraat;
- het gebied te transformeren tot een aangename plek voor ontmoeting en verblijf;
- duurzaamheid (grondstoffen, energie, mobiliteit) een integraal onderdeel te laten zijn van het stationsgebied;
- de identiteit van Hilversum (media, stedenbouw/architectuur, groen) zichtbaar te maken.
- Een aangenaam welkom in de mediastad realiseren

Vanuit deze ambitie heeft de gemeente Hilversum aan OKRA opdracht gegeven om een stedenbouwkundige visie vorm te geven. Na onder meer 2 sessies met partijen rond het Stationsgebied, heeft OKRA eind augustus 2015 de visie afgerond.

De stedenbouwkundige visie vertaalt de ambities voor de ontwikkelingen in het stationsgebied in keuzes en legt deze richtinggevend vast. De visie bestaat nog niet uit concrete ontwerpen, maar geeft inzicht in de plek voor voetganger, fietser, auto, taxi en bus. De visie vertaalt het beeld in bouwvolumes en openbare ruimte met onderscheid in doorgangsruijnte en verblijfsruimte. Het stationsgebied is hierbij enerzijds een eindbestemming (vertrek en aankomst van reizigers) en anderzijds een doorgangsruijnte vanuit de wijk 'Over 't Spoor' naar het centrum en vice versa. De ambities met het stationsgebied zijn vertaald in keuzes.

De stedenbouwkundige visie is tot stand gekomen in nauwe samenspraak met belangrijke stakeholders, te weten vastgoedeigenaren van het Stationsgebouw en het UWV-pand, NS, ProRail, Connexxion en de gemeente.

Relevante informatie en besluiten in raad

Besluiten raad:

- structuurvisie Hilversum 2030 (raad 15 mei 2013)
- centrumvisie (raad 18 november 2015)
- voorbereidingsbesluit voormalig UWV pand ~~d.d.~~ (raad 16 november 2015)
- voorbereidingsbesluit voormalig UWV pand ~~d.d.~~ (raad 13 juli 2016)
- krediet t.b.v. aankoop voormalig UWV pand (raad 9 november 2016)

Documentatie:

- Visie OKRA d.d. 24 september 2015
- Ontwikkelstrategie Stationsgebied Hilversum (onderzoek naar de haalbaarheid van de visie)

Randvoorwaarden

- Aankoop UWV pand of afspraken m.b.t. sloop/ nieuwbouw UWV pand (met huidige eigenaar of een derde partij die het pand van Vemid
- Besluitvorming verkeersaspecten (verleggen centrumring, afsluiten kleine spoorbomen of alternatieve route voor de centrumring via de Huizerstraat, twee richtingsverkeer Schapenkamp en Koninginneweg)
- Overeenstemming met stakeholders over het ontwerp en bijdragen: NS (m.b.t. inrichting stationsgebied, exploitatie fietsenkelder), ProRail (m.b.t. eventuele afsluiting kleine spoorbomen, co financiering fietsenkelder), Connexxion (inrichting busstation), Provincie Noord-Holland (subsidies, busstation, HOV)

Scope

Plangebied	De fysieke begrenzing van het Stationsgebied worden gevormd door de Beatrixtunnel en de Kleine Spoorbomen, Schapenkamp (centrumzijde) en het Oosterspoorplein.
Raakvlak	Sterprogramma Centrum: - Aanpalende deelprojecten/gebiedsonderdelen, bijv. Marktplaen etc. - Eisen vanuit het sterprogramma, zoals: - o Een aantrekkelijk Stationsgebied voor reizigers en voor bezoekers aan de stad, met

	- o een aantrekkelijke entree richting Centrum - o Voldoende fietsparkeervoorzieningen - o Een betere autobereikbaarheid door realiseren tweerichtingsverkeer Schapenkamp Sterprogramma Wonen: - Toevoegen woningen, conform woonvisie - Toevoegen groen, conform Groenbeleidsplan - Verduurzaming, conform uitvoeringsprogramma Duurzaamheid Sterprogramma Mediastad: - Zichtbaarheid Mediastad Duurzaamheid: - Inrichting openbare ruimte (bereikbaarheid en ecologie) - Materialen(her-) gebruik - Energievoorziening en mobiliteit Uitvoering andere projecten: voor een goede bereikbaarheid is afstemming nodig over de planning van de realisatie. Onder andere met project HOV, verbreding A 27.
Zaken die niet in dit project worden opgepakt:	Het <u>eventueel</u> afsluiten van de kleine spoorbomen vereist verkeerskundige aanpassingen op andere plekken in Hilversum. Deze aanpassingen zijn geen onderdeel van dit project, <u>wel het in kaart brengen van de consequenties en de benodigde maatregelen</u> .

4. Aanpak

Rol van de gemeente/ strategie

Met het vaststellen van de visie wordt het ambitieniveau vastgelegd (hoog) en de rolneming (strategie) van de gemeente (actief). De nadere uitwerking van het ruimtelijke plan (in een programma van eisen, stedenbouwkundig plan en tot slot bestemmingsplan) gaat samen met de nadere uitwerking van de strategie omdat deze met elkaar samenhangen.

De visie kan alleen gerealiseerd worden door als gemeente een actieve rol aan te nemen. In ruimtelijke projecten kan de gemeente een actieve houding innemen of een faciliterende. Bij een actieve houding neemt de gemeente het voortouw. Naast het publiekrechtelijke traject zal daarvoor samenwerking met marktpartijen nodig zijn in een nader te bepalen vorm (PPS of traditioneel), op een nader te bepalen moment (vanaf begin of meer naar eind van het proces). Bij een faciliterende houding neemt de gemeente een passieve houding in waarbij de gemeente de kaders stelt (publiekrechtelijk) en de ontwikkeling door marktpartijen laat trekken. Uitgaande van de visie is een faciliterende rol niet mogelijk aangezien de te ontwikkelen gronden gevormd worden na herstructurering van de infrastructuur in het gebied (verleggen centrumring, stationsplein en busstation). De realisatie van de infrastructuur is een overheidsopdracht, gemeente is opdrachtgever hiervoor en de werken moeten aanbesteed worden. Indien de gemeente deze visie wil realiseren is een actieve houding de enige mogelijke houding. Op onderdelen kan wel weer gekozen worden voor een andere rol (zoals bijvoorbeeld op het onderdeel grondeigendom). Indien een faciliterende houding op projectniveau gewenst is moet een ander ruimtelijk plan gemaakt worden.

Integrale/ gefaseerde aanpak

Het project wordt in fasen, op een integrale wijze verder uitgewerkt en gerealiseerd. Met een integrale aanpak wordt bedoeld dat het ruimtelijke plan in samenhang met strategische keuzes wordt uitgewerkt waarbij er aandacht is voor de financiële uitgangspunten en de risico's. Strategie en ruimtelijk plan hangen met elkaar samen. Deze moeten dan ook in samenhang met elkaar uitgewerkt en vastgesteld worden. Dat gebeurt op hoofdlijnen in twee stappen:

- Visie en projectplan (overgang initiatief naar definitiefase)
- Uitgifte- en aanbestedingsstrategie en stedenbouwkundig plan (vaststelling door de raad tweede kwartaal 2017): voor de uitgifte van gronden en de opdrachtverstrekking voor infrastructurele werken moet op een later moment in het project een keus gemaakt worden, zodra een en ander

verder is uitgewerkt. De visie moet worden uitgewerkt in een stedenbouwkundig plan. Dit stedenbouwkundig plan is mede bepalend voor het kiezen van de juiste uitgifte- en aanbestedingsstrategie. Daarom moeten deze twee producten ook in samenhang ontwikkelt worden. De opties qua strategie zijn:

- Publiek private samenwerking (PPS) voor het project in zijn geheel. Realisatie van infra en de ontwikkeling opstellen wordt door de PPS gedaan (PPS moet aanbesteed worden)
- Meerdere PPS-en voor project (PPS waar overheidsopdrachten onderdeel van uitmaken moeten aanbesteed worden)
- Gemeente realiseert infra zelf (opdrachten aanbesteden), daarna bouwplots uitgeven (op transparante wijze partijen daarvoor selecteren, indien gemeente aanvullende eisen stelt (naast publiekrechtelijke eisen) moet aanbesteden). Voor de drie bouwplots kan vervolgens gekozen worden of 1 partij geselecteerd wordt voor de ontwikkeling of 3 afzonderlijke. Ook voor de infra werkzaamheden moet bepaald worden of 1 partij voor het geheel of meerdere partijen voor de realisatie geselecteerd worden.

Na de planuitwerking in de definitiefase volgt de realisatiefase waarin ontwerp- en bestekstekeningen voor de diverse planonderdelen worden gemaakt. De uitgifte en aanbestedingsprocedures worden gevolgd en tot slot het project wordt gerealiseerd (al deze stappen worden in een, nog nader te bepalen fasering, doorlopen).

Naast bovenstaande projectbrede en integrale besluitvorming zal het gedurende het project nodig zijn afzonderlijk besluitvorming over planonderdelen (zoals bijvoorbeeld bestemmingsplan, een definitief ontwerp schapenkamp of stationsplein e.d.) aan de gemeenteraad ter besluitvorming voor te leggen.

Planning definitiefase

Voor onderstaande planning is het voorbereidingsbesluit dat 18 augustus gepubliceerd is leidend. Binnen een jaar na publicatie moet er een ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd worden dat binnen 3 maanden vastgesteld moet worden door de raad. Met onderstaande fasering worden de raad en stakeholders in fasen betrokken bij het opstellen van het bestemmingsplan zodat er draagvlak ontstaat. Indien gedurende deze tijd het UWV pand door de gemeente wordt aangekocht is het mogelijk om meer tijd te nemen voor het nader uitwerken van de plannen en het afstemmen met de stakeholders.

Product	planning	Besluitvorming door
aanpak UWV pand	Krediet november 2016 Aankoop december 2016	Raad college
Programma van eisen	December 2016	raad
<u>Participatietraject</u>	<u>December 2016</u>	<u>Beeldvormende sessie raad</u>
Stedenbouwkundig plan Kredietaanvraag Aanbestedings- en uitgiftestrategie	Q2, 2017	raad
samenwerkingsafspraken met stakeholders inclusief afspraken over financiële bijdragen	Medio 2017	College, RIB
Bestemmingsplan	Ontwerp juni 2017 Vaststelling najaar 2017	College, RIB raad
plan van aanpak realisatiefase	Najaar 2017	raad

Issues

Issues voor de nadere uitwerking:

- Verkeer: effect van de visie op de verkeersstromen/ doorstroming en de eventuele afsluiting kleine spoorbomen (benodigd door verleggen centrumring). Onderzoek naar alternatief voor (deels) afsluiten kleine spoorbomen: verleggen centrumring via de Huizerstraat). Oplossing voor verkeersknoop Beatrixtunnel/ Schapenkamp
- Parkeren: in het stedenbouwkundig plan is uitgegaan van een zeer lage parkeernormering (0,3 parkeerplek per woning).
- Geluidhinder: het verleggen van de centrumring betekent een forse reconstructie in de zin van de Wet Geluidhinder. De akoestische maatregelen die mogelijk en noodzakelijk zijn zullen nog uitgewerkt moeten worden en maken geen deel uit van de grove budget indicatie in dit document;
- Kiss en Ride en Park en Ride is nog niet meegenomen in de visie
- Busstation: de stedenbouwkundige visie voorziet voor het busstation niet in bufferruimte voor bussen. Deze capaciteitsbeperking zal met de OV-concessieverlener (en potentieel subsidieverstrekker) besproken en opgelost moeten worden. Oplossingen zullen mogelijk ten koste van het ruimtelijke programma gaan, of ten koste van ruimte elders;
- Verdieping SchapenkampTunnelontwerp: in het stedenbouwkundig plan is uitgegaan van een doorrijdhoogte van 3,5 meter (conform de situatie bij de Beatrixtunnel) en geeft daarmee een hoogtebeperking voor verkeer over de centrumring. -Er zijn nog vraagtekens bij de inpasbaarheid van de tunnel. In de verkeerskundige analyse zal de dimensionering van de verdiepte SchapenkampTunnel verder vorm moeten krijgen.
- Bereikbaarheid: in het stedenbouwkundig plan is de bereikbaarheid van bestaande functies (kantoren, garages, woningen, etc.) nog niet uitgewerkt. Dit leidt mogelijk nog tot ontwerpaanpassingen;
- Grondeigendom; niet alle grond is in eigendom bij de gemeente. Situatie m.b.t. UWV pand en de keuzes die daarin gemaakt worden is mede bepalend voor de aanbestedings- en uitgiftestrategie.
- Capaciteit/ deskundigheid: het is een groot project met veel en grote infrastructurele werkzaamheden. Wat de gemeente zelf wel/ niet aan kan is mede bepalend voor de uitgifte- en aanbestedingsstrategie
- Onzekerheid financiële bijdragen

5. Projectorganisatie

Functie / afdeling / medewerkers	
Bestuurlijk opdrachtgever: Floris Voorink, Wimar Jaeger Ambtelijk opdrachtgever: <u>Johan Moolenaar</u>Petra Aipassa Programmamanager Centrum: Marije Drost Projectleider: Maud Naaijken Accounthouder: Wouter Zeilstra Projectassistent: Adrienne Zeilstra Projectmedewerkers: Fons Gennisse (stedenbouwkundige), Joost Volkers (landschapsarchitect), <u>Bart van der Helm</u>Peter Heuven (verkeer), Raymond de Graaff (communicatie adviseur), Marjolein van Dongen (duurzaamheidsadviseur), Frances van Kooten (milieu), Ronald Sprik (ruimtelijke ordening), Maud van der Vliet (planoloog), Lute Feenstra (planeconoom), Jos Elders (jurist), Ron van Toor (planner), Maarten Wiegant (mobiliteit)	
Externe stakeholders	

Professionele stakeholders, direct belanghebbend

Prorail: afsluiten kleine spoorbomen, realisatie fietsenstalling, financiële bijdrage

NS: programma van eisen m.b.t. bereikbaarheid van het station (reizigers, vervoer, laden en lossen, hulpdiensten etc)

Provincie Noord Holland: doorstroming verkeer, verplaatsen busstation, relatie HOV project, financiële bijdrage

Connexxion: programma van eisen met betrekking tot busstation

Vemid: eigenaar voormalig UWV gebouw

Ontwikkelaar: de te realiseren bouwvolumes worden door een ontwikkelaar gerealiseerd. Afhankelijk van het vervolg en de te hanteren strategie een door ons te selecteren ontwikkelaar of een ontwikkelaar die het UWV pand koopt en waarmee wij een samenwerkingsovereenkomst moeten sluiten.

Bouwfonds: eigenaar Teleac gebouw m.b.t. het omleggen van de toegang van de P-garage

Projectorganisatie HOV: afstemmen plannen stationsgebied met HOV project qua planning en routing.

[Het Rijk](#)

Professionele stakeholders, in omgeving

Eigenaren kantoren in de nabije omgeving, kantoorhoudende organisaties: afstemmen

Q park: bereikbaarheid garage

Ondernemersvereniging BV Hilversum, [Centrum Hilversum](#), [centrummanager](#): bereikbaarheid winkels en parkeren.

[De Vue bioscoop](#), [de Vorstin](#), [Mediamonks](#)

Omwonenden en bedrijven in het Stationsgebied

Deze groep stakeholders is onder te verdelen in:

- Stationsstraat
- Schapenkamp
- Koninginneweg
- Wijk 'over het spoor'

Gebruikers stationsomgeving

Vergadercyclus

Intern

Stuurgroep Stationsgebied

Komt eens in de twee weken bij elkaar. Deelnemers: bestuurlijk en ambtelijk opdrachtgevers, projectleider, accounthouder, programmamanager en projectassistent.

Projectteam

Komt eens in de twee weken bij elkaar. Deelnemers: projectleider, projectassistent en projectmedewerkers (sommige ad hoc). Programmamanager en accounthouder ad hoc aanwezig.

Extern

Bestuurlijk overleg stakeholders

Bestuurlijk overleg NS/Prorail en gemeente Hilversum. Er was een bestuurlijk overleg met deze partijen over alle spoorse zaken in Hilversum. Dit overleg wordt weer opgestart. Bestuurlijke spoorse zaken m.b.t. het stationsgebied kunnen hier dan ook in besproken worden.

Bestuurlijk overleg Provincie opstarten.

Ambtelijk overleg stakeholders

Met alle stakeholders is er apart, ad hoc afstemming over inhoudelijke en financiële zaken.

6. Financiën

Zie de financiële bijlage voor de kosten- en opbrengstenraming voor realisatie van het project. Er zijn twee aspecten die van invloed zijn op dit financiële plaatje:

- Inhoudelijke keuzes: in de definitiefase moeten diverse keuzes gemaakt worden die van invloed zijn op het financiële plaatje, zoals bijvoorbeeld de hoeveelheid sociale huurwoningen, de hoogte van de parkeernorm e.d.
- Risico's: de risico's zijn in kaart gebracht (zie risicorapportage) en de financiële consequenties van deze risico's, indien ze optreden, zijn ingeschat. Op basis van de financiële consequenties zijn bandbreedtes bepaald voor diverse variabelen uit de kosten- en opbrengstenraming. Vervolgens is daarmee een bandbreedte voor het gehele project bepaald middels een Monte Carlo simulatie (10.000 trekkingen). De conclusie daarvan is dat 90% van de uitkomsten € 3 miljoen negatiever uitkomt dan het geraamde saldo van kosten en opbrengsten. Het weerstandsvermogen moet van voldoende omvang zijn om dit risico te kunnen opvangen.

In de definitiefase worden alleen voorbereidende kosten gemaakt waarvoor reeds een krediet verstrekt is. Raming voor de definitiefase:

		2016	2017
bestemmingsplan			
	vleermuisonderzoek	€ 3.000	
	exploitatieplan	€ 6.000	€ 10.000
	milieu onderzoeken		€ 50.000
	planschaderisico	€ 10.000	
voorbereiding koop UWV			
	taxatie de koster	€ 5.000	
	overige taxaties	€ 20.000	
Verkeer/ ksb			
	DHV reeds gedaan	€ 15.050	
	aanvullend	€ 30.000	
risicoanalyse		€ 9.000	
GPR		€ 4.050	

tunnel haalbaarheid		€ 8.400	
stedenbouwkundig plan			€ 75.000
communicatie/ participatie		€ 17.500	€ 50.000
opstellen PvE		€ 12.000	
overig (juridisch, RvA)		€ 20.000	€ 65.000
Totaal		€ 160.000	€ 250.000

7. Kansen, risico's en kwaliteit

Zie bijgevoegde risicoanalyse waarin de risico's en beheersmaatregelen zijn opgenomen.

8. Communicatie/ participatie

Er zijn vier type stakeholders die een aparte benadering vragen en op verschillende momenten wel of niet betrokken worden. Onderstaand per product aangegeven met wie gecommuniceerd moet worden en in welke vorm. Voor een aantal producten is dit niet aan de orde. Dit zijn wel producten waarover afspraken gemaakt moeten worden met stakeholders of afstemming nodig is maar niet de communicatie/ participatie zoals in dit hoofdstuk bedoeld. De exacte wijze waarop en de in te zetten middelen worden voor de start van het maken van het stedenbouwkundig plan in een communicatieplan uitgewerkt.

	Programma van eisen	Stedenbouwkundig plan	Bestemmingsplan
Professionele stakeholders direct belanghebbend	Betrekken bij het opstellen van het PvE	Informeren over conceptversie, reacties ophalen en verwerken in definitieve versie	Informeren over het plan inhoudelijk en over de formele inspraakmogelijkheden
Professionele stakeholders in de omgeving	-	Idem	idem
Omwonenden en bedrijven in het stationsgebied -Stationsstraat -Schapenkamp -Koninginneweg -Wijk 'Over het spoor'	-	Idem	Idem
Gebruikers stationsomgeving	-	idem	idem

