

Beantwoording vraag van Meerdere fracties

Programma	8 Goed wonen, goede bereikbaarheid
Portefeuillehouder	Edo Kooiman
Vraag gesteld op	23-04-2019
Antwoord op	29 april 2019
Gremium	Raadsvraag
Zaaknummer	1781759

Onderwerp: Ter voorbereiding op bespreking Emmalaan in commissie en raad

Vraag

Dit zijn de vragen van de VVD en de PvdA (die dus gaan over het huidige plan, waarvan de aanleg zou starten):

1. Het voorliggende plan heeft zeker 4 toe-uitgangen vanuit het gebied OSG/OCT naar de Emmalaan; wat is daar het nut van c.q. de gedachte achter? Wat waren de argumenten om te kiezen voor ontsluiting van de scholen aan de Emmalaan (drukke ringweg) i.p.v. aan de achterkant?
2. Het voorliggende plan kent fietssuggestie-stroken i.p.v. gescheiden fietspaden. Kunt u uitleggen waarom u daarvoor gekozen heeft (mede gezien vanuit de verkeersveiligheid)?
3. Er liggen parkeerplaatsen langs de rijbaan aan Emmalaan (o.a. parallel aan het te realiseren OCT en de OSG). Waarom heeft u daar P-plaatsen gepland? (en: kunt u hierbij ook aandacht geven aan het aspect verkeersveiligheid en verkeers-overzichtelijkheid?? Vanuit een toe- of uitgang kom je als fietser/voetganger uit op de baan met P-plaatsen met daar aan vast direct de Emmalaan)
4. En waarom heeft u niet gekozen voor parkeerplaatsen op (een deel van) de IJsbaan?
5. Is een 5e poot aan de rotonde overwogen (welke dan verkeer geleidt naar de weg die tussen DEUCE en het nu bestaande P-terrein loopt (de weg naar de oude Sporthal, ook), zodat de bestaande uitrit daar -die in het nieuwe plan dus vlak naast de rotonde komt- overbodig is.
6. Wat is het nut en de noodzaak van de verhoogde stenen middenberm (ook hiervoor geldt: o.a. vanuit het perspectief van de verkeersveiligheid; uitwijken is zo bijv. niet mogelijk en de weg is aan weerszijden van de middenberm slechts 3m30, inclusief dus een fietssuggestie-strook).
7. Vanaf de Emmalaan is het in het voorliggende ontwerp mogelijk om vanaf de Emmalaan de P-plaatsen tussen OCT en tennisbanen te bereiken. Waarom is dat nodig?
8. Het gebied gemeentehuis/Haffelderweg is al jaren 'a pain in the ass'. Waarom is gekozen voor uw oplossing i.p.v. bijvoorbeeld een rotonde zoals u aanlegt ter hoogte van Elemert/Notaris?
9. Wij hebben altijd begrepen dat er voor hulpdiensten 3,5 meter wegbreedte noodzakelijk is (hetgeen vooral voor een rondweg extra belangrijk is). Hoe is de vlotte doorgang geborgd van hulpdiensten bij o.a. de delen waar u de verhoogde middenberm heeft geprojecteerd?
10. Moeten voor de aanleg van het huidige ontwerp leidingen verplaatst worden? (die liggen/zouden liggen in de groenstrook die nu tussen Emmalaan en fietspad in gepositioneerd is?)
11. Er staat een uitrit getekend tussen de percelen van SBB en de notaris. Vraag: is de weg die daar loopt (tussen Emmalaan en Molenstraat) een openbare weg of een particuliere weg (van SBB)?

12. Is aan te geven welke kaders vooraf door u zijn meegegeven aan de ontwerpers van het voorliggende plan? (zoals: ontsluiting scholen (via Emmalaan), P-plaatsen (langs de Emmalaan), fietsers (fietsuggestie-stroken i.p.v. gescheiden fietspaden), een middenberm et cetera)

Antwoord

Vraag 1. Het voorliggende plan heeft zeker 4 toe-uitgangen vanuit het gebied OSG/OCT naar de Emmalaan; wat is daar het nut van c.q. de gedachte achter? Wat waren de argumenten om te kiezen voor ontsluiting van de scholen aan de Emmalaan (drukke ringweg) i.p.v. aan de achterkant?

Antwoord:

De herinrichting van de Emmalaan loopt vooruit op de realisatie van het OCT. Er is daarom rekening te houden met de bestaande situatie. Zo is het bijvoorbeeld noodzakelijk om de toegang tot de bestaande fietsenstalling van de OSG te behouden. De situatie verandert als gevolg van de sloop van de sporthal en de realisatie van het schoolplein van het OCT. In de definitieve situatie zullen er dus minder ontsluitingen zijn. Immers, voorkomen moet worden dat er op de Emmalaan buiten de daarvoor bestemde plekken kruisend verkeer plaatsvindt. Ter plaatse van het OCT blijft een ontsluiting over aan de westzijde van de 30 km-zone, ter hoogte van de fietsoversteekplaats en het zebrapad.

De meeste leerlingen en ouders en andere gebruikers komen van de noordzijde van Den Burg via de Emmalaan. Kinderen en ouders die vanaf de Gasthuisstraat komen zullen bij de kruising met de Elemert al van de Emmalaan afgaan. Andere rijden op de fietssuggestiestrook tot de eerste afslag na de tennisvelden. Mensen die vanaf de oostzijde van Den Burg (Bernhardlaan) komen zullen naar verwachting al ter hoogte van de OSG van de Emmalaan afgaan. Een klein aantal komt vanaf het zuiden via het Schilderend en de Reijer Keijzerstraat of vanaf de rotonde Emmalaan/Pontweg/Hoornderweg. Al deze gebruikers gaan door het verkeersluwe deel tussen de scholen en de sporthal en buitensportvelden. Het ontwerp voor de herinrichting van de openbare ruimte houdt rekening met de verschillende stromen en met het feit dat voetgangers en fietsers altijd de kortste weg kiezen.

Aan de zuidzijde van OSG en OCT is dus een verbinding voor fietsers en voetgangers (zie bijlage 1), aan de noordzijde maakt de inrichting van de Emmalaan een verkeersveilige afwikkeling van het doorgaande verkeer mogelijk. De architect voor het OCT is bezig met het ontwerp van het gebouw. In een eerder schetsontwerp werd uitgegaan van verschillende ingangen van het OCT voor verschillende groepen leerlingen. De onderbouw aan de zuidzijde, de bovenbouw aan de kant van de Emmalaan. Aan het nieuwe ontwerp wordt nog gewerkt. De realisatie van het OCT en het schoolplein wordt afgestemd op de herinrichting van de openbare ruimte. Belangrijk onderwerp bijvoorbeeld is de positie van de fietsenstallingen: op een logische plek tussen de oversteekplaats(en) en de deur(en) van de school.

Vraag 2. Het voorliggende plan kent fietssuggestie-stroken i.p.v. gescheiden fietspaden. Kunt u uitleggen waarom u daarvoor gekozen heeft (mede gezien vanuit de verkeersveiligheid)?

Antwoord:

Fietssuggestiestroken worden op de Emmalaan al toegepast, net als op andere delen van de ring en aansluitende wegen als Schilderend, Waalderstraat, Kogerstraat, Gasthuisstraat en Keesomlaan. Met het realiseren van fietssuggestiestroken ontstaat een rustiger en dus veiliger straatbeeld. Ten behoeve van het borgen van extra veiligheid rond de twee belangrijke oversteekplaatsen en het verlagen van de geluidsbelasting ter hoogte van de scholen is gekozen voor een 30 km-zone in een beperkt deel (ca. 200 meter) van de Emmalaan. Dit levert automobilisten in theorie een vertraging op van ca. 10 seconden. Om te voorkomen dat fietsers binnen de 30 km-zone schuin oversteken is het aantal ontsluitingen naar de schoolpleinen beperkt en wordt bovendien een verhoogde middenberm toegepast. In een 30 km-zone wordt conform de richtlijnen van het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte (CROW) geen extra markering voor een fietssuggestiestrook aangebracht.

Vraag 3. Er liggen parkeerplaatsen langs de rijbaan aan Emmalaan (o.a. parallel aan het te realiseren OCT en de OSG). Waarom heeft u daar P-plaatsen gepland? (en: kunt u hierbij ook aandacht geven aan het aspect verkeersveiligheid en verkeers-overzichtelijkheid?? Vanuit een toe- of uitgang kom je als fietser/voetganger uit op de baan met P-plaatsen met daar aan vast direct de Emmalaan)

Antwoord:

De geplande parkeerplaatsen zijn op verschillende manieren functioneel. Vanzelfsprekend dienen de plaatsen voor het parkeren van voertuigen, maar zullen ook gebruikt worden als een zone voor het afzetten en ophalen van leerlingen (kiss&ride), met name van de OSG. Tevens zorgt langsparkeren voor extra verkeersveiligheid. Langsparkeren zorgt er over het algemeen voor dat de auto's minder hard rijden. De

parkeerplaatsen hebben een voldoende breedte om veilig uit en in te kunnen stappen. Wat betreft de toe- en uitgangen, een aantal hiervan is van tijdelijke aard. In de definitieve situatie komen fietsers vanaf het schoolplein niet uit op een parkeerplaats. Zie ook beantwoording vraag 1.

Vraag 4. En waarom heeft u niet gekozen voor parkeerplaatsen op (een deel van) de IJsbaan?

Antwoord:

Het realiseren van parkeerplaatsen in het gebied ten noorden van de Emmalaan is mogelijk. Zie bijlage 2 voor de visiekaart Den Burg Zuid. Omwille van de verkeersveiligheid is er voor gekozen de parkeerplaatsen ten behoeve van de maatschappelijke functies aan de zuidzijde van de Emmalaan ook aan die kant te situeren. Zo wordt het aantal overstekende bewegingen van ouders en kinderen zoveel als mogelijk beperkt.

Vraag 5. Is een 5e poot aan de rotonde overwogen (welke dan verkeer geleidt naar de weg die tussen DEUCE en het nu bestaande P-terrein loopt (de weg naar de oude Sporthal, ook), zodat de bestaande uitrit daar - die in het nieuwe plan dus vlak naast de rotonde komt - overbodig is.

Antwoord:

Ja, deze optie is zeker overwogen. Toevoegen van een 5^e poot voor snelverkeer betekent dat het ruimtebeslag van de rotonde toeneemt. Hier is echter onvoldoende ruimte voor. Aan de westzijde van de tennisvelden zal wel een ontsluiting voor fietsers en voetgangers komen. Deze is functioneel voor gebruikers en bezoekers van de sporthal, maar ook van de andere voorzieningen in het gebied. Voor auto's ligt de eerste afslag op ca. 80 meter van de rotonde. Deze ontsluit in eerste instantie het parkeerterrein voor het OCT en vervolgens het gebied rond de nieuwe sporthal. Zie bijlage 1 voor het ontwerp van dit gebiedsdeel.

Vraag 6. Wat is het nut en de noodzaak van de verhoogde stenen middenberm (ook hiervoor geldt: o.a. vanuit het perspectief van de verkeersveiligheid; uitwijken is zo bijv. niet mogelijk en de weg is aan weerszijden van de middenberm slechts 3m30, inclusief dus een fietssuggestie-strook).

Antwoord:

Over de breedte van de rijbaan in de 30 km-zone en de functie van de middenberm is veel overleg gevoerd tussen de verschillende verkeerskundigen. De hoogte van de middenberm in combinatie met de positie van de oversteekplaatsen bemoeilijkt het schuin oversteken van fietsers die van de oostkant van Den Burg komen. Voetgangers lopen achter de brede groenstrook. De middenberm zorgt ervoor dat met name het brede verkeer (vrachtauto's) ter plaatse van de 30 km-zone achter de fietsers blijft rijden. De berm is breed genoeg om even halt te houden bij het oversteken van de ene naar de andere kant van de weg.

Vraag 7. Vanaf de Emmalaan is het in het voorliggende ontwerp mogelijk om vanaf de Emmalaan de P-plaatsen tussen OCT en tennisbanen te bereiken. Waarom is dat nodig?

Antwoord:

Er is in het ontwerp voor de herinrichting van de Emmalaan rekening gehouden met de wens voor ontsluiting van het tijdelijke parkeerterrein op de voormalige tennisbaan 7, gelegen ten noorden van de sporthal Ons Genoegen. Deze inrit is tevens de ontsluiting voor de definitieve parkeerplaats en legt een verbinding naar de parkeerplaatsen bij de sporthal. Zie bijlage 1 voor het ontwerp van dit gebiedsdeel dat aan twee kanten ontsloten is (eis hulpdiensten).

Na sloop van de sporthal Ons Genoegen (inclusief "spiegelzaal") en de gymzaal van de OSG ontstaat hier ruimte voor de realisatie van het OCT en het daarbij behorende schoolplein. Hier komt ook een parkeerplaats die in eerste instantie is bedoeld voor ouders die met de auto basisschoolleerlingen brengen en halen. De zogenaamde kiss&ride is niet van toepassing voor leerlingen van de basisschool. Indien de parkeerplaats vol is kunnen automobilisten parkeren bij de sporthal. Tussen het OCT en de nieuwe sporthal en de buitensportvelden is bewust een autoluwe en zelfs deels autovrije verbinding ontworpen om de drempel tussen onderwijs en sportvoorzieningen zo laag als mogelijk te maken. Zie ook bijlage 2 voor de visiekaart Den Burg Zuid.

Vraag 8. Het gebied gemeentehuis/Haffelderweg is al jaren 'a pain in the ass'. Waarom is gekozen voor uw oplossing i.p.v. bijvoorbeeld een rotonde zoals u aanlegt ter hoogte van Elemert/Notaris?

Antwoord:

De optie van een rotonde op deze plek is onderzocht en is in theorie ook mogelijk. Die zou dan met name functioneel zijn voor fietsers. Er is immers geen kruisend autoverkeer vanaf de Haffelderweg. In dit geval is de afweging enerzijds verkeerskundig (beperken van het aantal rotondes in de ring tot de hoofdontsluitingen) en anderzijds financieel (sobere en doelmatige inrichting).

Het gebied ten zuiden van de Emmalaan, in het verlengde van de Haffelderweg, en gelegen tussen OSG, het buitensportcomplex en het gemeentehuis heeft een autoluw karakter. Dit karakter kan nog versterkt worden door het verleggen van de entree van het parkeerterrein voor het gemeentehuis richting de Slingerweg. Deze optie is tijdens de fase van het schetsontwerp verkend maar niet verder uitgewerkt omdat het hier zou gaan om een optimalisatie van de bestaande situatie. De prioriteit lag en ligt bij het herinrichten van de omgeving van de nieuwbouw (OCT en sporthal) en het veiliger maken van de Emmalaan. Bovendien is op dit moment nog niet duidelijk wat er met de busroute van lijn 28 gaat gebeuren.

Vraag 9. Wij hebben altijd begrepen dat er voor hulpdiensten 3,5 meter wegbreedte noodzakelijk is (hetgeen vooral voor een rondweg extra belangrijk is). Hoe is de vlotte doorgang geborgd van hulpdiensten bij o.a. de delen waar u de verhoogde middenberm heeft geprojecteerd?

Antwoord:

De hulpdiensten hebben een vrije doorrijdruimte nodig van 3,50m. Dit houdt in dat er binnen deze ruimte geen obstakels (bebording, beplanting, geparkeerde auto's) mogen staan. De vrije doorrijdruimte in het ontwerp is ten minste 4,50m. De breedte van de rijbaan dient minimaal 3,10m te zijn. In het huidige ontwerp is deze breedte 3,30m.

Vraag 10. Moeten voor de aanleg van het huidige ontwerp leidingen verplaatst worden? (die liggen/zouden liggen in de groenstrook die nu tussen Emmalaan en fietspad in gepositioneerd is?)

Antwoord:

Er liggen op dit moment kabels en leidingen onder de Emmalaan, ter plaatse van de locatie van de nieuwe rotonde. Hier moet ook het riool worden vervangen. Een belangrijk deel van de nutsvoorzieningen ligt nu onder het asfalt. De herinrichting van de Emmalaan op deze locatie is een goed moment om de verschillende nutsbedrijven uit te nodigen om kabels en leidingen om te leggen naar een nieuw en vrij liggend nutstracé. In het wegvak tussen de nieuwe rotonde en de kruising met de Haffelderweg wordt alleen het riool vervangen, overigens niet vanwege de herinrichting maar op grond van rationeel beheer.

Vraag 11. Er staat een uitrit getekend tussen de percelen van SBB en de notaris. Vraag: is de weg die daar loopt (tussen Emmalaan en Molenstraat) een openbare weg of een particuliere weg (van SBB)?

Antwoord:

Er is vanaf het parkeerterrein van Staatsbosbeheer een paadje getekend. Het gaat om een ontsluiting (1,20 m breed) voor voetgangers en eventueel fietsers die in de huidige situatie ook bestaat. De aansluiting is openbaar daar waar deze op gemeenteground ligt.

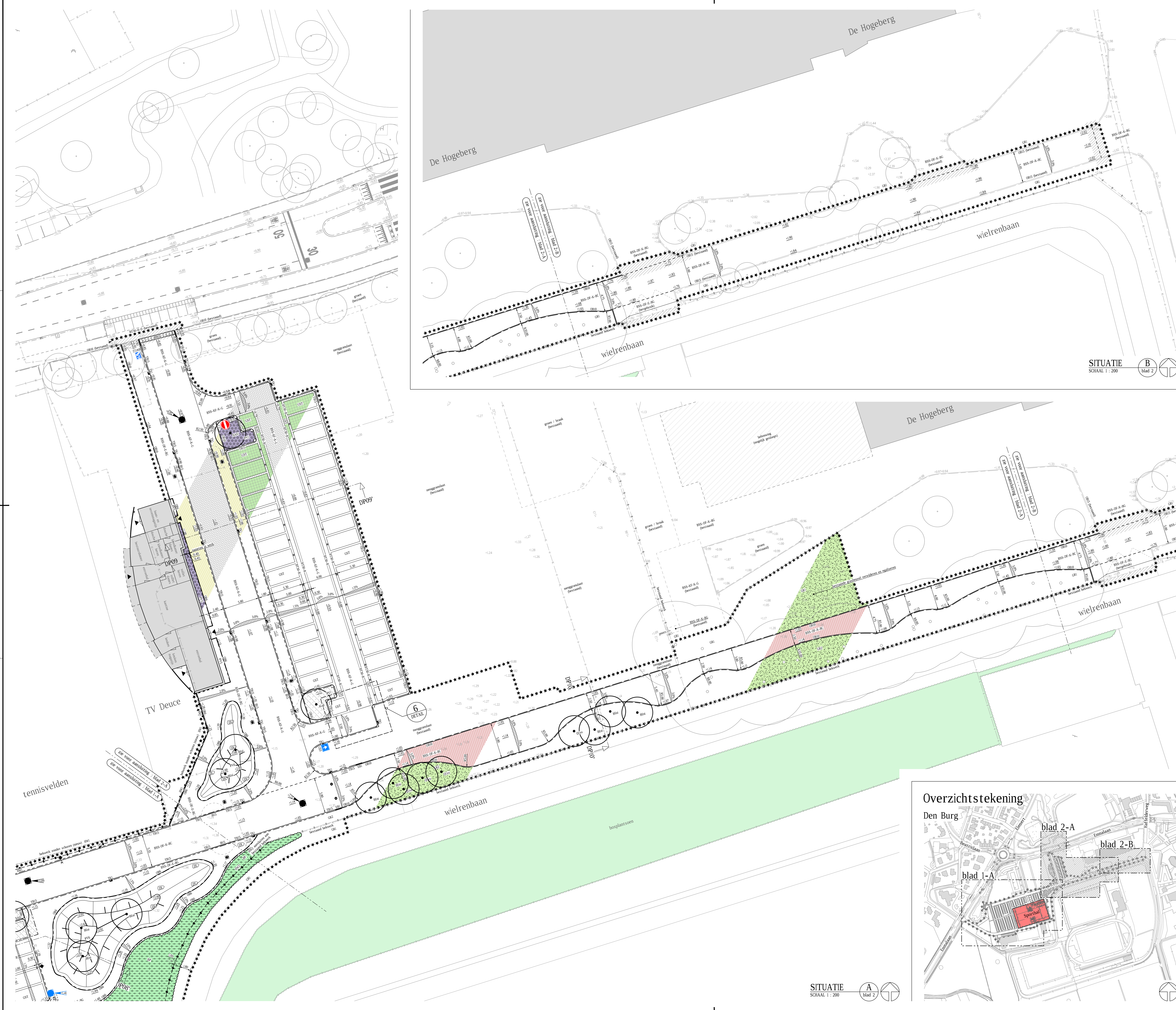
Vraag 12. Is aan te geven welke kaders vooraf door u zijn meegegeven aan de ontwerpers van het voorliggende plan? (zoals: ontsluiting scholen (via Emmalaan), P-plaatsen (langs de Emmalaan), fietsers (fietsuggestie-stroken i.p.v. gescheiden fietspaden), een middenberm et cetera)

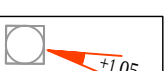
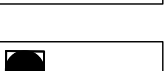
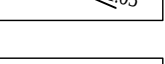
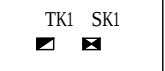
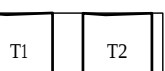
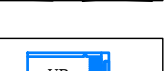
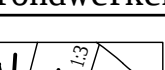
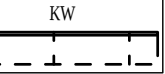
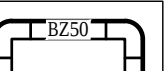
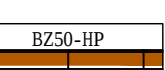
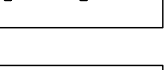
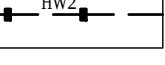
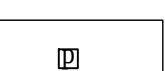
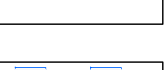
Antwoord:

Het ontwerpproces is gevoerd door specialisten op verschillende relevante disciplines: verkeerskunde en specifiek verkeersveiligheid, civiele techniek, watermanagement en klimaat, landschapsarchitectuur en stedenbouw, planologie, beheer openbare ruimte, financiën, flora en fauna.

Het college heeft de kaders voor het ontwerp niet vastgesteld in termen van mogelijke oplossingen, zoals bijvoorbeeld "realiseer middenberm". Het belangrijkste inhoudelijke kader voor het ontwerp voor de herinrichting van de Emmalaan is het verbeteren van de verkeersveiligheid. Dit uitgangspunt is leidend vanwege de intensivering van het gebruik van de Emmalaan door schoolgaande jeugd en andere bezoekers/gebruikers van de voorzieningen in het gebied. Andere inhoudelijke kaders zijn:

- behoud verkeersfunctie van de Emmalaan als onderdeel van de ring met Bernhardlaan en Beatrixlaan,
- vergroten van het aantal parkeervoorzieningen,
- verbeteren van de beeldkwaliteit van de Emmalaan als entree van Den Burg,
- versterking en verbinding van het groene landschap en de stedenbouwkundige structuur,
- klimaatadaptatie: voorkomen wateroverlast en hittestress,
- verbinden van de voorzieningen in Den Burg zuid met de andere delen van Den Burg.



Legenda		Kabels en leidingen	
Algemeen			
*****	Werkgrens		VWA inspecpunt, met dekkelhoogte plaatjes prefabricatie, conform 2070074-A1-012
	Kadastrale grenzen aan deze grenzen kunnen geen rechten worden ontleend		VWA inspecpunt, met dekkelhoogte plaatjes prefabricatie, conform 2070074-A1-012
	Ondergrond bestaande situatie		VWA inspecpunt, met dekkelhoogte op boogte stalen, conform 2070074-A1-012
	Water bestaand wateroppervlak		Ri-lood inspecpunt, met dekkelhoogte plaatjes prefabricatie, conform 2070074-A1-012
	Profiel aanduiding		Vetafscheider bestaande constructie, type Kessel MGA, met controlepunt, conform 2070074-A1-012
	Detail aanduiding		Trottoirkolk / straatkolk T1: type 2070074-A1-012, T2: type 2070074-A1-012 T3: type 2070074-A1-012, T4: type 2070074-A1-012 T5: type 2070074-A1-012, T6: type 2070074-A1-012 T7: type 2070074-A1-012, T8: type 2070074-A1-012 T9: type 2070074-A1-012, T10: type 2070074-A1-012 T11: type 2070074-A1-012, T12: type 2070074-A1-012 T13: type 2070074-A1-012, T14: type 2070074-A1-012 T15: type 2070074-A1-012, T16: type 2070074-A1-012 T17: type 2070074-A1-012, T18: type 2070074-A1-012 T19: type 2070074-A1-012, T20: type 2070074-A1-012 T21: type 2070074-A1-012, T22: type 2070074-A1-012 T23: type 2070074-A1-012, T24: type 2070074-A1-012 T25: type 2070074-A1-012, T26: type 2070074-A1-012 T27: type 2070074-A1-012, T28: type 2070074-A1-012 T29: type 2070074-A1-012, T30: type 2070074-A1-012 T31: type 2070074-A1-012, T32: type 2070074-A1-012 T33: type 2070074-A1-012, T34: type 2070074-A1-012 T35: type 2070074-A1-012, T36: type 2070074-A1-012 T37: type 2070074-A1-012, T38: type 2070074-A1-012 T39: type 2070074-A1-012, T40: type 2070074-A1-012 T41: type 2070074-A1-012, T42: type 2070074-A1-012 T43: type 2070074-A1-012, T44: type 2070074-A1-012 T45: type 2070074-A1-012, T46: type 2070074-A1-012 T47: type 2070074-A1-012, T48: type 2070074-A1-012 T49: type 2070074-A1-012, T50: type 2070074-A1-012 T51: type 2070074-A1-012, T52: type 2070074-A1-012 T53: type 2070074-A1-012, T54: type 2070074-A1-012 T55: type 2070074-A1-012, T56: type 2070074-A1-012 T57: type 2070074-A1-012, T58: type 2070074-A1-012 T59: type 2070074-A1-012, T60: type 2070074-A1-012 T61: type 2070074-A1-012, T62: type 2070074-A1-012 T63: type 2070074-A1-012, T64: type 2070074-A1-012 T65: type 2070074-A1-012, T66: type 2070074-A1-012 T67: type 2070074-A1-012, T68: type 2070074-A1-012 T69: type 2070074-A1-012, T70: type 2070074-A1-012 T71: type 2070074-A1-012, T72: type 2070074-A1-012 T73: type 2070074-A1-012, T74: type 2070074-A1-012 T75: type 2070074-A1-012, T76: type 2070074-A1-012 T77: type 2070074-A1-012, T78: type 2070074-A1-012 T79: type 2070074-A1-012, T80: type 2070074-A1-012 T81: type 2070074-A1-012, T82: type 2070074-A1-012 T83: type 2070074-A1-012, T84: type 2070074-A1-012 T85: type 2070074-A1-012, T86: type 2070074-A1-012 T87: type 2070074-A1-012, T88: type 2070074-A1-012 T89: type 2070074-A1-012, T90: type 2070074-A1-012 T91: type 2070074-A1-012, T92: type 2070074-A1-012 T93: type 2070074-A1-012, T94: type 2070074-A1-012 T95: type 2070074-A1-012, T96: type 2070074-A1-012 T97: type 2070074-A1-012, T98: type 2070074-A1-012 T99: type 2070074-A1-012, T100: type 2070074-A1-012
	Bestaande hoogtematen alle hoogten zijn in meters (ex. NAP, metz anderszins aangegeven)		Transformatorstation met code T1: algemeen installatie (ladder) T2: klantentent (oprijt)
	Toekomstige hoogtematen alle hoogten zijn in meters (ex. NAP, metz anderszins aangegeven)		Uitstrookbus bestaande constructie met schotelgipsplaat en valuisenier, type U1, conform 2070074-A1-012
	Maatlijn eend in meters	Grondwerken	
	Bochtstraal eend in meters		Talud type T1, naacht overvalstapels, ongenen/avvalten, met talud aanduiding
	Afschotlijn met afschotpercentage en percentage		Water niet wateroppervlak
	Bebouwing bestaand / nieuw		Grondrijsing, keervand profiel bestaand keervand 2 x 1 (250x200x500mm, 1 x 1 (250x200x500mm), 1 x 1 (250x200x500mm) type keervand aangegeven
	Entree toegang bebouwing	Terreininrichting	
Verhardingen			Betonnen zitrand type B1, conform 2070074-A1-012, grond of beton, aangezet, type G1 Paviment G1, type G1, conform 20700

[illegible]


SmitsRinsma
 Advies en begeleiding in landbouwkultuur

Usselkade 9a 7201 HB Zutphen
 Telefoon 0575-585220
 E-mail: email@smitsrinsma.nl
 website: www.smitsrinsma.nl

Gemeente Texel






MD Landschapsarchitecten
 Verschuier 35, 3018
 1075 XG Amsterdam
 t 020 612 1234
 e info@mdlandschapsarchitecten.nl
 w www.mdlandschapsarchitecten.nl
 Onderneming: Particulier
 Failliet: Nootdijk 1000
 Schiedamschen Waard
 1017 CA Amsterdam
 Datum: 03-09-2018