

Besprekingsverslag

Van: Marco Bekker
Locatie: Marconistraat 1-11
Kamer: 2.08
Doorkiesnummer: 06 5381 9844
E-mail: ahm.bekker@rotterdam.nl

Bespreking: Plancommissie Hoekse Lijn Vlaardingen

Datum: 19 februari 2015

Aanwezig: Omgeving: A. Brijs, J. Dost, W. Kamp, H.E.M. Nübling, A. Stolk, K. Voorbach, T.A. Wassink

Projectbureau Hoekse Lijn: Menno Lipsius (Movares), Theo Benjert (geluidsadviseur IGR), Frank Boerma (IGR) Marco Bekker (omgevingsmanager), Pieter v.d. Tang (RET)

Gemeente Vlaardingen: Karin Nooteboom

Afwezig: Gert-Jan Jonker (gemeente Vlaardingen) (mk)

1. Opening en mededelingen

Menno Lipsius heet een ieder welkom en opent de vergadering. Marco geeft aan dat de vergadering omwille van de verslaglegging wordt opgenomen en vraagt de vergadering of daar bezwaar tegen is. Geen bezwaar ten behoeve van het verslag.

2. Verslag/actiepunten van 11 juni 2014 en Plancommissie XL 10 december 2014

Actiepunten:

Nr. 1, locaties technische ruimtes. Locaties liggen vast, is teruggekoppeld.

Nr. 2, RO procedures: punt 5 op de agenda, licht Karin Nooteboom (gem Vlaardingen) straks toe.

Nr. 3, Inrichting buitenruimte idem: staat als punt 6 op de agenda.

Karin Nooteboom is door Gert-Jan Jonker gevraagd de buitenruimteplannen toe te lichten..

Verslag wordt zonder wijzigingen vastgesteld.

Ook het verslag van de XL vergadering 10 december jl. wordt zonder wijzigingen vastgesteld.

3. Laatste stand van zaken (algemeen)

De voorbereidende werkzaamheden liggen nog steeds op schema. Bestaande bestemmingsplannen worden beschouwd en de planologische afwijkingen in kaart gebracht. Voor de voorbelastingslocaties zijn in december omgevingsvergunningen aangevraagd bij de gemeente. Deze zijn verleend en vervolgens twee weken geleden ter visie gelegd.

Met deze vergunning kunnen we eind dit jaar feitelijk bomen kappen, kabels en leidingen omlaggen en zand aanbrengen. Het zand moet ongeveer een jaar lang blijven liggen. Bomen kappen mag pas na het einde van de bezwaartermijn. Rekening houdend met het broedseizoen. Je mag in het broedseizoen kappen als er vergunning is maar dan moet wel worden gecontroleerd of er door vogels gebroed wordt.

Het voornemen is alle bestemmingsplannen (van de vier betrokken gemeentes) tegelijkertijd op 5 juni ter visie te leggen.

Vraag: Wordt de tunnel Marathonweg in de periode van omvorming aangelegd?

Hiermee wordt rekening gehouden. De tunnel wordt in de maanden dat er niks op het spoor rijdt, aangebracht. De gemeente krijgt een window van maximaal 3 maanden. De rest van de zes maanden is beschikbaar voor het test- en proefbedrijf.

Er ligt inmiddels een uitgewerkt ontwerp van de gemeente Vlaardingen in samenwerking met de gemeente Rotterdam. Ambitie is om vanaf 1 april 2017 dit werk mee te nemen, stukje voorbouw van een brugdek.

Nu wordt afgestemd over werkterreinen en locaties waar technische ruimtes moeten worden geplaatst. Belangrijkste is, de goedkeuring vanuit gemeenteraad. Het is nu een kwestie van inhoudelijk afstemmen. Wekelijks wordt overlegd over (o.a.)de toegankelijkheid, bouwroutes en aanpassingen van de buitenruimte.

De overweg blijft waar hij is tot Vlaardingen de definitieve buitenruimte heeft ingericht, dit kan later zijn dan project is opgeleverd. De nieuwe situatie is beter voor het vrachtverkeer.

Frank Boerma licht het voorontwerp van de voorbelasting toe aan de hand van enkele tekeningen. Bij Vlaardingen oost aan de noordoostelijke zijde is voorbelasting nodig. Het spoor komt iets verder naar buiten. Op 1 maart gaat het contract de markt op voor de voorbelasting Schiedam en Vlaardingen. Het werk wordt via ProRail aanbesteed omdat zij voorlopig nog beheerder zijn. Het plan is om de bouwlocatie vanaf de van Hoogendorplaan via de parkeerplaats op en af te rijden. Om het bouwterrein te bereiken is over het water een tijdelijke brug nodig. Om de werkzaamheden te kunnen uitvoeren moet voor 1 oktober de overdracht van eigendom geregeld zijn. Verder moet in het station een technische ruimte worden gerealiseerd die het station moet bedienen en aanvullend ook een traforuimte voor energievoorziening van de bovenleiding ter plaatse van huidige kiosk. Deze werkzaamheden moeten al in 2016 worden uitgevoerd in het station. Hiervoor is toestemming van NS nodig. Met de gemeente is afgestemd dat een separate opgang vanaf de oostkant van de LA Kesperweg vanwege ontwikkelingen ter plaatse, niet wordt gerealiseerd. De ontwikkelaar is niet bereid mee te betalen.

Vraag: Gebied waar voorbelast gaat worden is best groot, wordt het station ook zo groot?

Dit heeft te maken met de gelijkvloerse instap in de rechtstand van het spoor. Het spoor komt daardoor net even iets naar buiten. De voorbelasting is in het begin groot, zand zakt in, uiteindelijk graven we het overtollige zand weer af.

Ter plaatse van Vlaardingen centrum verandert niet zoveel. Er is wel een ambitie om in het stationsgebouw met de mooie kap, een stationsgebonden technische ruimte onder te brengen. Ook is verzocht om de technische spoorbeveiligingsruimte inpandig te realiseren. Het later aangebouwde deel aan de oostkant wordt gesloopt.

Menno Lipsius geeft aan dat Pieter van der Tang nog terug komt op de ontwikkeling van Vulcaanhaven. Eerder stoppen met goederen zou tot gevolg kunnen hebben dat we met twee sporen minder toe kunnen. Mogelijk komt dan ook de optie weer in beeld om vanuit zuidzijde naar station te kunnen.

Ook bij station Vlaardingen west is een voorbelasting voorzien, hier komt een extra spoor aan de zuidzijde ten behoeve van een keervoorziening. Hierdoor moet de spoordijk verbreed worden. Met als gevolg een voorbelasting aan de zuidzijde en het kappen van bomen. De bestaande watergang moet daarom deels gedempt worden. Met het waterschap is afgesproken het water met een duiker onder de spoordijk door te voeren. Ter compensatie van de gedempte watergang moet aan de noordzijde extra wateroppervlak worden gecreëerd. Deze watergang heeft de functie watervoorziening voor de brandweer ten behoeve van bedrijventerrein De Vergulde Hand, die functie vervalt voor dit deel. Ter compensatie wordt een aantal putten geslagen om water uit ondergrond te halen om dezelfde blusvoorziening te bieden.

Dit is onderdeel van het contract wat we in maart op de markt willen brengen.

Gemeente Vlaardingen geeft aan subsidie te hebben voor herinrichting van De Vergulde Hand. Dit zijn twee aparte projecten. Er is een goede samenwerking tussen openbare werken gemeente Vlaardingen en projectbureau Hoekse Lijn.

Om de eerste werkzaamheden goed te kunnen doen staan twee buitendienststellingen in oktober gepland, het gaat om twee weekenden. Onderdeel van de voorbelasting is ook het voordurend inmeten van de sporen en de perrons om de zettingen nauwgezet te kunnen volgen.

Vraag: Er is sprake geweest van de aanleg van een fietsers tunneltje bij Vlaardingen west, gaat dit nog door.

Dit staat op tekening, als stippellijn. Dit betekent veelal een optie. We houden er rekening mee dat het tunneltje later nog aangelegd zou kunnen worden.

Vraag: Zijn onderzoeken naar geluidshinder nodig, treinen zijn veel zwaarder dan metro.
Menno vraagt om deze vragen even te parkeren voor agendapunt 7.

Vraag: De metro 24 keer per uur passeren? 12 Keer heen en 12 keer terug. Klopt dat?

De dienstregeling is op dit moment nog niet vastgesteld. De beoogde dienstregeling ziet er als volgt uit:

- De metro rijdt overdag elke 10 minuten tussen Schiedam Centrum en Maassluis Steendijkpolder. 's Avonds en in het weekend elke 15 minuten.
- In de spits rijdt de metro elke 5 minuten tussen Schiedam Centrum en Vlaardingen West.
- Tussen Maassluis Steendijkpolder en Hoek van Holland Strand rijdt de metro overdag elke 20 minuten en 's avonds en in het weekend elke 30 minuten.
- In de zomervakantie en weekenden in mei, juni en september zal de metro mogelijk elke 15 minuten tot Hoek van Holland Strand rijden.
- Ook wil de RET tijdens top-zomerdagen en evenementen (10 à 15 warmste dagen per jaar) een 2-13 minutendienst naar Hoek van Holland Strand rijden. Het gaat hierbij om zogenaamde versterkingsritten met inzet van een periode van 3 tot 4 uur en soms van 6 tot 8 uur.

4. Toelichting op goederenspoor

Pieter v.d. Tang is ontwerpleider Hoekse Lijn spoor en bovenleidingen. Het goederenvervoer bestaat uit locomotieven met wagons, bij Schiedam komt de trein over het zuidelijk spoor van de hoofdbaan richting Vlaardingen. Als eerste station Schiedam Nieuwland, en dan Vlaardingen oost. Het is bijzonder dat goederentreinen op het metrospoor rijden. De goederentrein is breder dan de metro. Daarom moet de trein over een omloopspoor langs het metroperron worden geleid.

Het huidige ontwerp is dat de goederentrein doorrijdt naar Vlaardingen centrum, daar takt de goederentrein uit naar het emplacement dat zal bestaan uit drie sporen, 1 hoofdbaanspoor, 2 opstelsporen voor de goederentrein. Zo zit het nu in de scope.

Het huidige rijden via Vlaardingen centrum heeft tal van nadelen, de brug wordt vaker belast. Daar moet je overheen. Soms duwend naar Vopak toe. Gevaarlijk tegen verkeer in. Dat verstoort ook het metroverkeer. Daar is traject Vulcaanhaven op bedacht. Tussen station Vlaardingen oost en de brug bij Vlaardingen centrum worden tegen de waterkering 2 sporen aangelegd.(zuidkant) Er ligt nu al een spoor, waar 1 spoor aan wordt toegevoegd. Achter station Vlaardingen oost gaan we naar de zuidkant uittakken. Zo kan de trein stapvoets dit gebied in, buiten de hoofdbaan, waarbij de metro ongestoord kan doorrijden.. Dit levert belangrijke tijdswinst op in het proces. Normaal moet voor elke handeling apart toestemming worden gevraagd, maar nu kan de machinist het allemaal zelf regelen.

Wijziging: Voetgangers en fietsersoverweg Boslaan. Deze overweg is met verkeerskundigen van de gemeente Vlaardingen besproken. Wanneer je een fietspad over de dijk aanlegt heeft dit enorme voordelen. De locatie van de overweg is nu beetje onlogisch, 400 m vanaf het station. Met het richting Vlaardingen centrum verplaatsen van deze gevaarlijke fiets-/voetgangeroversteek wordt het voor het langzaam verkeer veiliger. Tevens creëer je hiermee een mooie directe fietsroute richting centrum. Er is zorg over de breedte van de Deltaweg in combinatie met het fietspad. Het is voldoende breed, verbreding is op deze locatie is niet mogelijk, het fietspad ligt op dijkprofiel.

Vraag: Mensen die in Oostwijk wonen nemen nu de overweg om naar bijvoorbeeld Vopak te gaan. Dit wordt dan wel verder in de nieuwe situatie?

Ja, dat klopt.

Vraag: Aan eind van de baan, bij het kruiswissel, wordt 1 spoor bestemd voor treinen naar Vopak, de andere kant op loopt spoor door voor treinen naar RBT. Ook deze bedrijven in de gaten houden.

Menno Lipsius: Op een aantal punten wordt dit traject bekeken, wie zijn eigenaar van het spoor? Een deel is van NS spoor aansluiting. Dit zou moeten worden overgedragen aan de bedrijven. Hiervoor worden al bedragen genoemd. En, neemt de RET de aftakking vanaf het hoofdspoor over tot waar nu hek staat? Deze zaken worden op dit ogenblik in kaart gebracht. Daarnaast worden kosten die daarbij horen zoals de bouw en investeringskosten van dit geheel weggestreept tegen kostenvermindering van het deel richting station Vlaardingen centrum. Dan nog de RO kant, is het passend binnen huidige bestemmingsplan? Overleg met Hoogheemraadschap over waterschapszaken loopt nog. Wanneer alles in kaart is gebracht wordt het voorgelegd aan de besturen van Rotterdam, RET en Vlaardingen. Het behoort nog niet tot officiële scope van het project maar alle stakeholders zijn positief over de bedachte oplossing.

5. Toelichting lopende RO procedures en 6. Toelichting ontwikkeling buitenruimte

Karin Nooteboom, senior beleidsmedewerker RO, is binnen de gemeente Vlaardingen bezig met bestemmingsplannen vanuit het project Rivierzone.

BP Vergulde Hand oost is recent vastgesteld en BP Oostwijk zuid is recent vastgesteld.

Rivierzone oost: Voor dit project geen BP maar Planologische afwijgingsprocedure. Dit is iets wat niet past binnen het huidige BP. In het kader van Vergulde hand is buiten de watercompensatie niets wat niet past. Laatste tekeningen moeten wel worden beoordeeld. Bij het recreatiepad komt een gelijkrichtingsstation. Dit past niet in het recreatiegebied, daar is een planologisch oplossing nodig.

Overweg verder in gebied blijft? Is onduidelijk. Informeren bij de HL **Actie**.

Gelijkvloerse kruising zit in scope van het project. Ambitie van project Blankenburgtunnel is het realiseren van ongelijkvloerse fietskruisingen. Voor de zekerheid even naar kijken. **Actie**.

Werkzaamheden aan perron en buitenruimte vallen onder de omgevingsvergunning.

Vlaardingen George Stephensonweg:

Voorbelasting vergunning verleend, kapvergunning verleend, en alles wat hier verder aan ruimtelijke aspecten gebeurt, gebeurt op stationsplein en station. Hier zijn geen aparte procedures voor nodig. Voor planologische afwijkingen vooral naar watercompensatie kijken. Wat nu groenstrook is, komt ook terug. Kan zijn dat functie stationsplein aan zuidzijde iets ruimer wordt dan nu is. Zit in verkeersbestemming.

Vraag: Toekomstige fietstunnel in studie: hoe lang duurt dat? Bij wie in studie?

Dit zit niet in de scope van het project Hoekse Lijn. Karin Nooteboom weet niet zeker of dit in samenhang met ondertunneling Marathonweg is. Ook onduidelijk of er in de ondertunneling van de Marathonweg een fietsverbinding wordt meegenomen. **Actie**.

Vlaardingen Oost: voorbelasting en verder gebeurt niets wat niet past in BP.

Over twee weken vindt wettelijk vooroverleg plaats. Dan moet duidelijkheid zijn of de technische voorzieningen in pandig worden geplaatst. Mogelijk alleen een tijdelijke voorziening buiten het pand welke tijdens de ombouw alsnog in pandig wordt geplaatst.

Goed om te vertellen dat bij ter visie gaan van de Planologische afwijkingen en het BP, de MER daarin mee gaat. Deze zijn met elkaar verbonden.

Voor Vlaardingen zijn twee dingen van belang: de metro rijdt dicht op de bebouwing waardoor mogelijke trillingen worden veroorzaakt al is de metro duidelijk anders dan de trein. En geluid is een punt. Wanneer dit in beeld is kan worden bepaald welke maatregelen doelmatig zijn (geluidsschermen). Deze zaken moeten nog verder worden uitgewerkt. Bij Vulcaanhaven is de eerder besproken variant als zodanig meegenomen in de m.e.r.. Het plaatje dat Pieter van der Tang presenteerde past binnen het kader verkeersbestemming van het BP. Onderzoeken tbv aanvraag vergunning rangeerbewegingen ed. moeten nog worden doorlopen.

7. MER - Geluid (Theo Benjert)

Theo Benjert vertelt over het geluidonderzoek MER (gehinderden), geluidonderzoek, de Wet Milieubeheer, schermmaatregelen, gevelmaatregelen en welke acties nog open staan .

MER geluidcontouren: twee plaatjes, referentiesituatie nu en hoe het gaat worden (ombouwsituatie).

Vanaf 55 dB betekent wettelijk geluidhinder uitrekenen. Indicatie 40 dB rustige woonstraat. Redelijk met elkaar praten tot aan 60db. Een spoorbrug geeft extra geluid, geluidniveau daar is hoger. Ook bij stations gaat geluid omlaag. Conclusie uit deze plaatjes, per saldo geen toename van aantal gehinderden.

Op basis van de Wet Milieubeheer volgt een wettelijke toets. Langs het spoor zijn punten vastgesteld, voor de huidige referentiesituatie. Voor de toekomstige situatie wordt geluidbelasting berekend. Rood is een toename, groen is een afname. Verandering veroorzaakt door hogere acceleratie van de metro ten opzichte van de trein en kortere perrons. We zoomen in op de rode punten en kijken naar woningen en scholen wat de ontwikkelingen zijn. Bij een negatief effect kijken wat we eraan kunnen doen.

Vraag: Hoe kan het dat Vlaardingen west aan een kant twee rode punten heeft en de andere kant drie punten?

Dit kan net een omslagpunt zijn. De ene kant (zuidkant) bij naderen van het station, kan het een andere snelheid betreffen dan bij verlaten van het station, het kan gaan om tienden van dB's, maar net het verschil maken tussen rood en groen. Dit is de situatie zonder maatregelen.

De Spoorsingel heeft een bestaand scherm. De wijzigingen hier zorgen er voor dat er een toename is. Je ziet de rode punten. De woningen die oranje en paars zijn aangegeven moeten nader onderzocht worden. Voor deze locatie is aan noordzijde een scherm berekend met een lengte van 420 meter, het wordt 1, 1,5 of twee meter hoog afhankelijk van ruimte. Maximaal 2 meter.

Bij de overweg en het viaduct over het water kan geen scherm worden geplaatst. Wanneer schermmaatregelen niet mogelijk zijn, dan zijn gevelmaatregelen de enige optie. Het gaat dan om 3 locaties met maximaal 61 dB ter plaatse van de Oosthavenkade. Hier moet een gevelmaatregelonderzoek worden uitgevoerd. Afhankelijk van wanneer de woningen gebouwd zijn, als het al oudere woningen betreft binnenwaarde mag de binnenwaarde maximaal 41 dB zijn. Dus de gevel minimaal 20 dB reduceren.

Als binnenniveaus niet gehaald worden moet er iets aan de rail gebeuren. Goed onderhouden woningen moeten minstens 20db reduceren. Nieuwe woningen 22 a 23dB. Bij nieuwe woningen moet worden getoetst op 36 dB binnen de woning.

Bij het centrum toekomstige ontwikkelingen in model gebracht. Moeten nog gebouwd worden.

Vraag: Geen nadelige invloed van scherm? Neen, uitgangspunt is een Absorberend scherm.

Acties:

De rode punten worden nader bekeken en waar het woningen betreft worden maatregelen vastgesteld. Voor de groene punten geldt dat de minister wordt gevraagd deze geluidsplafonds opnieuw vast te stellen. Hiervoor is overleg met het ministerie geweest.

Voor alle woningen langs het spoor gaan we nu op woningniveau langs de hele lijn in beeld brengen wat de geluidbelasting was voor en na de ombouw van de lijn.

Een ander punt zijn de rangeerbewegingen. Wat hiervan de consequenties zijn moet nog wel onderzocht worden. Dit komt terug in het vergunningetraject. Dat staat hier los van.

Vraag: Ik mis Vlaardingen west!

Hier zijn geen specifieke acties benodigd. De rode stippen hebben te maken met wijzigen snelheidsprofiel. Trekt sneller op vanaf het station. Dat geeft een hoger geluidniveau. Andere kant niet, dan remt de metro af vanwege station. Dit is ten opzichte van de referentie.

Vraag: Op deze locatie is ook woningbouw op ongeveer dezelfde afstand van station als hier. Hoe kan het dat het hier geen problemen oplevert en in Maassluis wel.

De plafondwaarde op die locatie is nu hoger dan in de toekomst. In 2012 is de wet veranderd, op vaste punten op 50m afstand van het spoor is de geluidbelasting vastgesteld op basis van hoe het spoor eruit ziet, welke treinen en welke snelheid? Vastgelegd op 2006, 2007 en 2008 en daar het gemiddelde van. Minister heeft bepaald dat dit de waardes zijn waaraan getoetst moet worden. Dus iedere ontwikkeling moet daar in beeld gebracht worden. Inherent ook situatie voor boven is ook vastgelegd.

Geluid productieplafonds (gaat over geluidsproductie van railverkeer), waarden vastgesteld door minister. In beeld gebracht of het er van afwijkt of niet. Zegt nog niet of daarmee ook de wet is overschreden.

We gaan dus berekenen op woningniveau. In beeld brengen wat het effect is op de geluidsbelasting. De verwachting is dat de geluidsbelasting minder wordt. Bewoner: woningniveau? Over welke woningen gaat het dan? 200 meter naast het spoor? 300 meter naast het spoor?

In principe de lijn tot 55db, in specifieke situaties zoals bij viaduct bijvoorbeeld zal het misschien wat breder worden. Op eerste lijn bebouwing weet je het. Hierachter wordt het sowieso minder.

Vraag: In het kader van welke procedure doe je woningonderzoek?

In het kader van wijzigen geluidproductieplafonds. Over hele lijn worden de geluidproductieplafonds opnieuw vastgesteld zowel bij verhoging als verlaging. Het is een keuzede hele lijn te doen. In dat kader wil Ministerie dan wel weten wat verlaging op woningniveau betekent. Aanpassing geluidproductieplafonds wordt ook ter visie gelegd. Ontwerpbesluit van de wijziging gaat tegelijk met alle andere ter visie.

Vraag: Wanneer verwachting onderzoek woningniveau?

Drie a vier weken.

Vraag: sheets toegestuurd?

Ja. **Actie.**

- Nota van beantwoording (Menno Lipsius)

De nota van beantwoording is het formele antwoord op de zienswijzen die zijn binnengekomen op de ter visie legging van de Nota Reikwijdte en Detailniveau. In de nota omschreven we wat we in de m.e.r. wilden onderzoeken. De zienswijzen zijn deels verwerkt in de m.e.r. Vanuit Maassluis zijn 2 zienswijzen ingediend, vanuit Hoek van Holland 15. Vanuit Schiedam en Vlaardingen geen. De stukken worden integraal verspreid. Het college van Rotterdam en Maassluis willen de stukken gezien hebben voordat het verstuurd kan worden aan de indieners. Behandeling zal begin of eind maart in het college plaatsvinden.

8. Rondvraag/sluiting

Vraag: Ik was ook bij het XL overleg in Hoek van Holland, daar werd gesproken over woningen in Vlaardingen die in aanmerking zouden komen voor extra geluidswerende maatregelen, ik begrijpt dat dit nu weer opnieuw onderzocht wordt?

De lijst met woningen is al genoemd. Wordt opgelost, gaat om drie locaties. Met het vaststellen van de groene stippen zijn afspraken gemaakt over achterstallig onderhoud, zoals voorgenomen geluidsanering. Met berekeningen die we gedaan hebben langs de Hoekse Lijn komen geen geluidsbelastingen meer voor waardoor er gesaneerd moet worden dus op dat niveau hoeft niet meer gekeken te worden naar gevelmaatregelen.

Vraag: geluidsbelasting Vlaardingen oost: Vulcaanhaven is al geluidsscherm.

Komt een nieuw scherm dichterbij het spoor omdat verhogen van het huidige scherm niet mogelijk is.

Vraag: De eerder genoemde controle op woningniveau, leidt dit nog tot aanvullende maatregelen aan woningen?

Wat nu gepresenteerd is voldoet in principe wel. Zou incidenteel kunnen dat op grotere afstand ergens een woning piekt waar een kleine toename is, dan moet daar nog naar worden gekeken. Het beeld wordt door deze controle completer.

Menno Lipsius bedankt eenieder voor zijn/haar komst en sluit de vergadering.

Actielijst

Nr.	Actie	Wie	Gereed
01	Sheets presentatie toesturen	Marco	z.s.m.
02	Status overweg Recreatiepad <i>Overweg blijft bestaan.</i>	Marco	
03	Ambitie ongelijkvloerse fietskruisingen <i>Onderdeel van de compensatiemaatregelen Blankenburg tracé. Overleg loopt.</i>	Frank	
04	Marathonweg kruising fietsvoorziening <i>Bij dit viaduct is een fietsvoorziening geïntegreerd.</i>	Frank	
05			