



BügelHajema

Plek voor ideeën



BEELDKWALITEITSPLAN

A large offshore supply ship, likely a Tugboat or Tugboat, is shown in the background. The ship is white with a dark hull and has the name "CALANCA" visible on its side. It is sailing on the water, and a smaller tugboat is visible in the foreground. The text "NIEUWE ZEESLUIS IJMUIDEN" is overlaid in large, white, bold letters with a green outline.

NIEUWE ZEESLUIS IJMUIDEN

concept

BEELDKWALITEITSPLAN

N I E U W E
Z E E S L U I S
I J M U I D E N

december 2013

INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

- **Het beeldkwaliteitsplan** **08-09**
 - Wat is het?
 - Wat doet het?
 - Aanleiding Nieuwe Zeesluis
 - Leeswijzer
- **Achtergrond** **10-15**
 - De geschiedenis
 - Het heden
 - De toekomst

HOOFDSTUK 2 ALGEMENE UITGANGSPUNTEN

- **Ontwerpvrijheid** **18**
- **Het aandachtsgebied** **18**
- **De elementen** **18**
- **De thema's** **18-19**

HOOFDSTUK 3 DE NIEUWE ZEESLUIS

- **Uitstraling** **22-23**
 - Moderne uitstraling
 - Los van het landschap/de eilanden
 - Symmetrie
 - Losse objecten
 - Verlichting
 - Afrastering
 - Kleurgebruik
- **Gastvrijheid** **24-25**
 - Parkeren
 - Afrastering
 - Losse objecten
- **Nieuwbouw** **24-25**
 - Icoon voor de omgeving
 - Vrijstaande bebouwing

HOOFDSTUK 4 DE OVERIGE SLUIZEN

- **Uitstraling** **28-29**
 - Historische uistraling
 - Monumenten
 - Symmetrie
 - Losse objecten
 - Verlichting
 - Afrastering
- **Gastvrijheid** **30-31**
 - Recreatieve betekenis
 - Losse objecten
- **Nieuwbouw** **30-31**
 - Historische uitstraling

HOOFDSTUK 5 DE EILANDEN

- **Uitstraling** **36-37**
 - Natuurlijke uistraling
 - Een samenbindend geheel
 - Openheid
 - Symmetrie
 - Afrastering
 - Losse objecten
 - Kleurgebruik
- **Gastvrijheid** **38-39**
 - Infrastructuur
 - Ontmoetingspunten
- **Nieuwbouw** **38-39**
 - Maat en schaal
 - Functionele en ingetogen uitstraling

HOOFDSTUK 6 UITVOERING

- **Het provinciaal inpassingsplan** **40**
- **Esthetisch programma van eisen** **40**
- **De welstandsnota** **40**



Panorama
Zicht vanaf het sluizencomplex richting het noorden

1

INLEIDING



HET BEELDKWALITEITSPLAN

Wat is het?

Dit beeldkwaliteitsplan ‘Nieuwe Zeesluis IJmuiden’ schetst het ruimtelijke kwaliteitskader voor de bouw van de nieuwe zeesluis op het Sluizencomplex IJmuiden. Het beeldkwaliteitsplan spreekt zich uit over de belevingsaspecten van openbare ruimten, de architectonische kwaliteit van bebouwing en de daaraan verbonden stedenbouwkundige en cultuurhistorische kenmerken. De reikwijdte van het beeldkwaliteitsplan gaat verder dan alleen de nieuwe zeesluis. Ook de relatie met de omgeving, het Sluizencomplex IJmuiden, maakt er onderdeel van uit.

Wat doet het?

Een beeldkwaliteitsplan is een beleidsdocument. Het geeft richting aan het handelen van de partijen die betrokken zijn bij de opstelling ervan. Het beeldkwaliteitsplan heeft geen juridische status. Het erin voorgestane beleid en handelen kan niet worden afdwongen richting anderen. Het beeldkwaliteitsplan heeft twee belangrijke functies:

1. Het is een ‘afsprakendocument’. Het is de neerslag van gemaakte gezamenlijke afspraken over de gewenste ruimtelijke kwaliteit van de nieuwe zeesluis en de directe omgeving ervan. Daarmee wordt ruimtelijke kwaliteit op de agenda gezet.
2. Het is een ‘verleidingsdocument’. Het moet partijen verleiden en stimuleren om zich de gewenste ruimtelijke kwaliteit eigen te maken. Daarmee wordt ruimtelijke kwaliteit onderdeel van het handelen.

De inhoud van het beeldkwaliteitsplan zal gaan doorwerken in andere documenten. Documenten die veelal wel een juridische status hebben en daarmee indirect zorgen voor de borging van het ruimtelijke kwaliteitskader uit het beeldkwaliteitsplan. De belangrijkste plannen zijn:

- het provinciale inpassingsplan (PIP) voor de nieuwe zeesluis: hier zullen vooral stedenbouwkundige aspecten uit het beeldkwaliteitsplan een plek krijgen;
- het esthetisch programma van eisen (EPvE) of Ambitiedocument voor het DBFM-contract¹: hier zullen vooral de aspecten ten aanzien van het ontwerp van de nieuwe zeesluis een plek krijgen. Het beeldkwaliteitsplan is feitelijk een meer concrete versie van het EPvE;
- de gemeentelijke welstandsnota: hier kunnen vooral de ruimtelijke, stedenbouwkundige en ontwerpende aspecten ten aanzien van de omgeving van de nieuwe zeesluis een plek krijgen. Ook is het mogelijk dat het beeldkwaliteitsplan op zichzelf tot onderdeel van het welstandsbeleid van de gemeente wordt gemaakt.

Daarmee vervult het beeldkwaliteitsplan een schakelfunctie tussen de (ruimtelijke) kwaliteitsambities, zoals neergelegd in het ‘Ambitiedocument Zeesluis’ en het landschapsplan ‘Nieuwe Zeesluis IJmond’ en de concrete planologische en technische neerslag daarvan in met name het provinciale inpassingsplan, het DBFM-contract van Rijkswaterstaat (via het EPvE) en de gemeentelijke welstandsnota.

Aanleiding Nieuwe Zeesluis

De noodzaak voor een nieuwe zeesluis

Op 29 april 1930 opent Koningin Wilhelmina de Noordersluis bij IJmuiden. Honderd jaar later, in 2029, bereikt deze sluis het einde van de economische levensduur. Voor een sluis heeft de Noordersluis bijzonder lang goed kunnen functioneren voor de scheepvaart. Het komt nu echter steeds vaker voor dat de sluis een beperking vormt voor het moderne goederentransport door steeds groter wordende zeeschepen. De Noordersluis, als belangrijkste schakel tussen de Noordzee en de Amsterdamse Haven, is te klein geworden. Om meer ruimte te geven aan het goederentransport over het water en de vlotte en veilige afwikkeling daarvan, is een nieuwe grotere zeesluis nodig.

Het ingezette proces

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Rijkswaterstaat, de provincie Noord-Holland, de Haven Amsterdam en de gemeenten Velsen en Amsterdam werken samen aan de bouw van een nieuwe zeesluis bij IJmuiden. Hiertoe hebben eind 2009 het Rijk, de provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam een convenant getekend met daarin de gezamenlijke uitgangspunten voor de bouw van de nieuwe zeesluis. Deze partijen hebben toen ook een intentieverklaring met de gemeente Velsen gesloten.

In juni 2012 wijst onderzoek uit dat de aanleg van een nieuwe zeesluis bij IJmuiden haalbaar, betaalbaar en inpasbaar is. De voorkeur wordt uitgesproken voor een nieuwe zeesluis van 500 x 65 x 18 meter tussen de Noordersluis en de Middensluis in. Na deze voorkeursbeslissing volgt de fase van het uitwerken van de plannen. In deze fase zijn de planologische procedures voorzien. Het gaat dan om het provinciale inpassingsplan en de milieueffectrapportage. Binnen deze fase wordt ook dit beeldkwaliteitsplan opgesteld.

Leeswijzer

De beeldkwaliteitseisen en -richtlijnen staan centraal in dit beeldkwaliteitsplan. Deze eisen en richtlijnen zijn opgenomen in de hoofdstukken drie, vier en vijf. In hoofdstuk 1 wordt de grondslag gelegd voor deze uitwerking van de ruimtelijke kwaliteit. Hierin wordt zowel naar het verleden, het heden en de toekomst gekeken om een beeld te geven van de kwaliteiten van het gebied. Dit is de achtergrond en context waarbinnen de nieuwe zeesluis een plek zal krijgen. In hoofdstuk 2 worden de algemene uitgangspunten verwoord. De bevindingen uit de volgende paragrafen worden hier vertaald naar een visie op ruimtelijke kwaliteit voor de nieuwe zeesluis en het Sluizencomplex IJmuiden. In hoofdstuk zes tenslotte wordt aangegeven hoe de relatie tussen de inhoud van het beeldkwaliteitsplan en de andere plannen binnen het project nieuwe zeesluis ligt. Hier staat centraal hoe concreet uitvoering kan worden gegeven aan het beeldkwaliteitsplan.

ACHTERGROND

In deze paragraaf wordt de achtergrond geschetst van de locatie waar de nieuwe zeesluis een plek krijgt. Deze achtergrond is mede bepalend voor de gewenste ruimtelijke kwaliteit van de nieuwe zeesluis en de directe omgeving ervan. De geschiedenis van de plek, het huidige gebruik en het gewenste eindbeeld voor de toekomst is daarbij van belang.

De geschiedenis

De band met het water

De ontwikkeling van de nieuwe zeesluis heeft alles te maken met de ontwikkeling van de Amsterdamse haven. De geschiedenis van Amsterdam is nauw verbonden aan het water. Gelegen aan het IJ en via dit water verbonden met de Zuiderzee, kon de stad profiteren van de mondiale handel en groeide het in de Gouden Eeuw uit tot één van de belangrijkste steden ter wereld. Ook in die tijden was het hard werken om de van levensbelang zijnde vaarwegen in goede conditie te houden. Vooral de zandbank Pampus speelde de Amsterdamse haven parten. Hier konden de grotere en dieper stekende schepen niet overheen (zij lagen ‘voor pampus’). Deze schepen moesten dan ook gelicht worden voor deze zandbank of met speciale drijfconstructies (‘scheepskamelen’ genaamd) over de zandbank heen worden getrokken.

Het Noordhollandsch Kanaal

Dit heeft eeuwenlang gefunctioneerd, maar een afnemende waterdiepte maakte het steeds moeilijker om Amsterdam te bereiken. In de 18e eeuw glijdt Nederland geleidelijk weg in een soort van lethargie. Het is koning Willem I die aan het begin van de 19e eeuw Nederland weer een rol van betekenis wil laten spelen. Hij begint een grootscheeps

economisch programma waarbinnen de verbetering van de verwaarloosde vaarwegen een centrale rol speelt. Ook de vaarverbinding van Amsterdam naar zee wordt aangepast. Na eerst geschetst, en gewerkt, te hebben aan het onvoltooid gebleven Goudriaankanaal door Waterland en Marken, wordt in 1819 besloten tot de aanleg van het Noordhollandsch Kanaal. Dit 80 kilometer lange kanaal loopt van Amsterdam naar Den Helder en komt gereed in 1824. Het is op dat moment het breedste en diepste kanaal ter wereld en maakt Amsterdam weer goed bereikbaar voor de zeevaart.

Het Noordzeekanaal

Het zal een ieder duidelijk zijn dat het Noordhollandsch Kanaal niet de snelste route van Amsterdam naar zee was. De kortste verbinding dwars door de duinen was in de tijd echter nog zodanig complex dat men dat nog niet aan durfde. Als in de loop van de 19e eeuw ook het Noordhollandsch Kanaal te klein wordt voor de steeds groter wordende zeeschepen, kijkt men nu wel in de richting van de duinen. In 1865 wordt uiteindelijk gestart met de aanleg van het Noordzeekanaal waarmee tegelijk een groot deel van het IJ wordt gedempt. Met name de aanleg van de sluizen in de duinen bij de Noordzee was een zodanig huzarenstukje dat niet Nederlandse, maar Engelse waterbouwkundigen hiervoor werden ingeschakeld. In 1876 vaart het eerste schip door het kanaal.

Het sluizencomplex

Een terugkerend verhaal van kanalen en vooral sluizen is dat zij steeds weer worden ingehaald door de tijd. Een toenemende groei van het verkeer over water en een constante schaalvergroting van de schepen, leidt ertoe dat zij uiteindelijk niet meer voldoen aan de eisen van de tijd.



Aanleg van het Noordzeekanaal in 1875

Bij de zeesluizen van IJmuiden is deze ontwikkeling goed terug te zien. Het heeft geleid tot een uniek complex waarin de waterstaatkundige ontwikkeling van zeesluizen goed is af te lezen. In het sluizencomplex komen de volgende sluizen voor:

- de Kleine sluis (69x12x5 meter (l*b*d)) uit 1876;
- de Zuidersluis (120x18x8 meter (l*b*d)) uit 1876;
- de Middensluis (225x25x10 (l*b*d)) uit 1896;
- de Noordersluis (400x50x15 (l*b*d)) uit 1929.

Zowel de Middensluis als de Noordersluis waren bij realisatie de grootste sluizen ter wereld. De Noordersluis was ook van een dermate grote schaal dat deze sluis het uitzonderlijk lang heeft kunnen uithouden. Pas in de jaren zestig van de 20e eeuw was het Noordzeekanaal voldoende verbreed en verdiept om ook daadwerkelijk gebruik te maken van de maximale capaciteit van deze sluis.

Net ten westen van de sluizen ligt het Forteiland. Dit fort is in 1885 aangelegd als onderdeel van de Stelling van Amsterdam. Het lag op de westpunt van de noordelijke pier van de Zuidersluis. Door de aanleg van de Middensluis is het fort op een eiland komen te liggen. Dit is in de periode daarna verder versterkt door de verbreding van de havenmond.

Ten noorden van de Noordersluis ligt het spuicomplex uit 1945 en het gemaal uit 1975. Dit gemaal is de grootste van Europa en vervult een belangrijke rol in de afwatering van een groot deel van Noord- en Zuid-Holland.

De monumenten

De geschiedenis heeft een bijzonder zeesluizencomplex achtergelaten dat uniek is in Nederland en vrij zeldzaam in de wereld. Het complex zelf kent echter geen monumentale status. Ook komen er geen rijksmonumenten voor. Deze staan wel in het aangelegen oude deel van IJmuiden aan het Sluisplein en aan de Visseringstraat. Ook het Forteiland is een rijksmonument.

Op het Sluizencomplex IJmuiden liggen wel meerdere gemeentelijke monumenten. Het gaat dan om:

- woonhuizen, dienstwoningen en enkele gebouwen van Rijkswaterstaat: Sluiseiland 10, 14t/m21, 40-42-44, 46-47-48, 52, 54 t/m 60, 63, 66 t/m 69 en 72;
- (utilitaire) gebouwen bij de Noordersluis: het Noorder Binnenhoofd, het Noorder Buitenhoofd, het urinoir bij het Noorder Buitenhoofd, het Zuider Binnenhoofd en het Zuider Buitenhoofd. Dit zijn monumenten door hun gave hoofdvormen en gevelindeling, het materiaalgebruik en als authentiek bewaarde voorbeelden van gewapend betonconstructies die gebouwd zijn volgens de architectuur opvatting van het Functionalisme. De gebouwen zijn van sociaalhistorische waarde als elementen van de waterbeheersing in Nederland, in het bijzonder omdat het complex gedurende langere tijd de grootste sluis van de wereld is geweest.

Het heden

Het sluiscomplex

De hiervoor beschreven schoksgewijze ontwikkeling van steeds weer een nieuwere grotere sluis ten noorden van de oudere sluis, heeft geleid tot het huidige Sluizencomplex IJmuiden. Dit complex is als een groot eiland in de monding van het Noordzeekanaal in zee. Aan de zuidzijde liggen de oudste en kleinste sluizen. Bij deze sluizen ontstond IJmuiden. Nog altijd is aan deze zijde een meer kleinschalig en historisch karakter voelbaar. Naar het noorden toe neemt de schaal van de sluizen snel toe. Hier sluit de grote schaal goed aan bij de zeer grootschalige staalfabriek van Tata Steel. Deze staalfabriek kwam in 1924 in bedrijf en heeft er mede voor gezorgd dat de relatie met het duingebied verloren is gegaan.

Ruimtelijk gezien bestaat het Sluizencomplex IJmuiden uit een aaneenschakeling van sluizen die van het zuidwesten naar het noordoosten loopt. Tussen de sluizen bevinden zich de langgerekte landtongen of schiereilanden. Hierop bevinden zich bedrijfswoningen (ten zuiden van de Midden-sluis) en verder vooral bedrijfsgebouwen, bedieningsgebouwen, opslagruimten, straatmeubilair en maritieme objecten. Het merendeel van de landtongen/schiereilanden is echter onbebouwd en bestaat uit grasland.

In tegenstelling tot bijvoorbeeld het sluiscomplex van het Panamakanaal, is het Sluizencomplex IJmuiden niet heel erg zichtbaar binnen zijn omgeving met grootschalige industrie en bebouwing. Dit is mede een gevolg van het feit dat de sluizen geen al te groot hoogteverschil in waterstanden hoeven te overbruggen. Dat betekent dat ze niet hoog in het landschap staan. De diepte van de sluiskom-

men zit vooral onder het wateroppervlak en is daarom niet zichtbaar. Vanaf het water is het sluizencomplex wel goed te beleven, met name vanaf de brug van hoge schepen.

Over het sluizencomplex, dat in eigendom is van Rijkswaterstaat, loopt een openbare verkeersweg waarvan zowel het gemotoriseerd als het langzaam verkeer gebruik kan maken, met uitzondering van bussen en zwaar verkeer. Bij de Middensluis en de Noordersluis is een geleidesysteem in werking dat het verkeer over de dichte roldeur leidt.

Landschappelijke beleving

Kenmerkend in de beleving van het sluizencomplex vanaf het land is de openheid van het terrein. Er staan nauwelijks bomen. De continuïteit op het complex wordt gewaarborgd door de eenheid in het landschap. Dit bestaat uit een graslandschap van bermen en taluds. De oevers bestaan uit het algemeen uit een grastalud met aan de onderzijde stortsteen. Harde oevers zijn er enkel bij de sluizen en werkplaatsen. De landtongen geleiden de aanvaarroutes en zijn symmetrisch van opzet.

Uniek aan het sluizencomplex van IJmuiden is dat de sluizen zijn uitgegraven in de duinen. Door de verbreding van het Noordzeekanaal, de aanleg van nieuwe havens en sluizen en door de stedelijke en industriële ontwikkelingen aan weerszijden van het sluizencomplex is de doorsnijding van het oorspronkelijke duinlandschap steeds sterker geworden, maar de zichtbare relatie verdwenen. Hierdoor zijn de sluiseilanden in de huidige situatie niet meer als onderdeel van het duinlandschap herkenbaar. Dit wordt nog eens versterkt door de afwijkende vegetatiestructuur die op de sluiseilanden is ontstaan. Typerende soorten uit het duinlandschap komen nauwelijks nog op de

sluiseilanden voor. In plaats daarvan worden de sluiseilanden vooral gekenmerkt door soortenarme en weinig unieke graslanden.

De sluisen

Het sluisencomplex is een bijzondere en complexe werkplek. Bewegend over het complex beweeg je als het ware door een voor de scheepvaart geolie-de machine. Dit maakt het complex zeer interessant en intrigerend voor bezoekers. Ondanks dat het complex zowel cultuurhistorisch, stedenbouwkundig en als attractie interessant is, blijft de belangrijkste eis dat de sluis voor de scheepvaart zo optimaal mogelijk dient te functioneren. De functie van het complex gaat boven alles.

Elk van de sluisen vertelt daarbij zijn eigen verhaal. Elke sluis heeft zijn eigen afmeting, vormgeving, detaillering en materiaalgebruik. Daarbij moet wel gerealiseerd worden dat de sluisen niet geheel meer in originele staat verkeren. In de loop der jaren zijn ingrepen gedaan die het verschil tussen de sluisen heeft genivelleerd, terwijl de openbare ruimte geleidelijk meer verrommeld is geraakt. Van origine bestaan de sluisen uit:

- Zuidersluis: Origineel zijn de muren van de sluis gemetseld, de vloeddeuren van smeedijzer en de ebdeuren van grenenhout. Het huidige sluisplateau bestaat uit een mix van materialen: beton, gebakken klinkers en betonstraatstenen.
- Middensluis: De sluisbodem bestaat uit een dikke bodem van 2,5 meter beton en de wanden uit metselwerk. Het sluisplateau bestaat uit gebakken klinkers.
- Noordersluis: Betonnen sluiswanden, stalen roldeuren en sluisplateau van gebakken klinkers. De gebouwen onderscheiden zich door een functionalistische stijl.



Huidige beeld van het Noordereiland (Noordersluis + Sluisplateau)

De toekomst

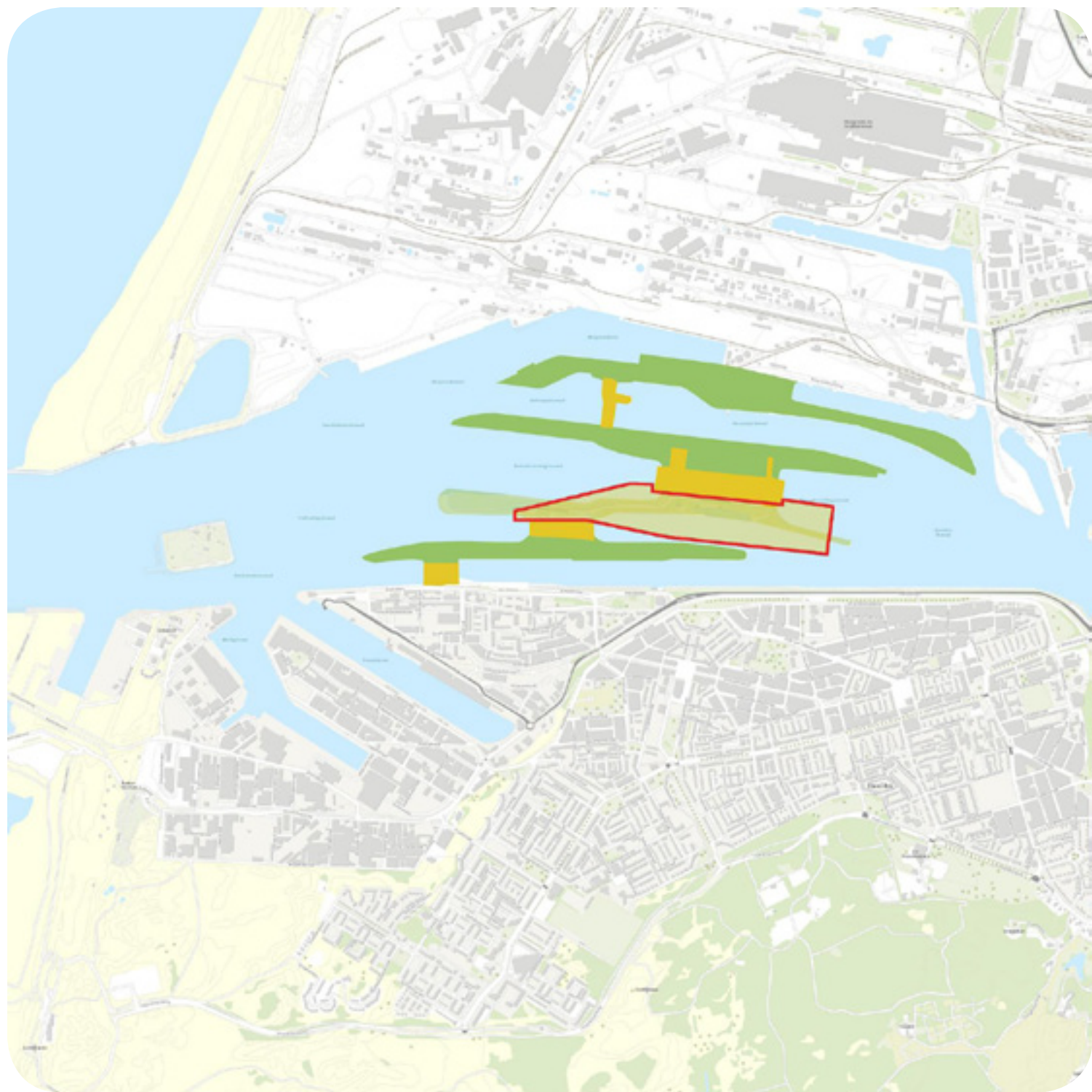
Visie Noordzeekanaalgebied 2040

In deze visie (Stuurgroep Visie Noordzeekanaalgebied, 2013) is de ambitie neergelegd om met het Noordzeekanaalgebied (NZKG) een zo groot mogelijke bijdrage te leveren aan het verbeteren van de internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en daarmee ook aan de regionale en nationale economie.

Het Noordzeekanaal en daarmee ook de sluizen zijn van groot belang voor de bereikbaarheid van de regio en de gewenste economische groei en daaraan verbonden bedrijvigheid. De zeewaartse bereikbaarheid van de havens langs het Noordzeekanaal wordt voor de toekomst geborgd door fysieke maatregelen zoals vervanging en vergroting van de Noordersluis bij IJmuiden. Ook maatregelen als IJ-geul op diepte, nieuwe lichterlocatie, en verkeersmanagement zoals toelatingsbeleid en passageregels dragen daar aan bij.

Het ambitiedocument en het landschapsplan voor de nieuwe zeesluis

Het ambitiedocument 'Zeesluis IJmond' (juli 2013, Bureau B+B) heeft betrekking op de landschappelijke inpassing van de nieuwe zeesluis en de architectonische specificaties voor het ontwerp van een bedieningsgebouw op het bestaande Sluizencomplex IJmuiden. De inhoud van het ambitiedocument is vertaald in het Landschapsplan 'Nieuwe Zeesluis IJmond' (november 2013, Royal Haskoning DHV) waarin iets concretere inrichtingsvoorstellen staan. Beide documenten onderscheiden in hun beschrijving en inrichtingsvoorstellen 'de machine' en het 'landschap'. De machine betreft de nieuwe zeesluis, terwijl het landschap vooral gaat over de omgeving van deze sluis en daarmee over een groter gebied dan enkel de projectscope van de zeesluis. Dit integrale beeld van het totale complex wordt als essentieel gezien. Wel wordt daarin eisen gesteld ten aanzien van de inrichting van de nieuwe zeesluis en meer wensbeelden geformuleerd ten aanzien van de omgeving. In beide documenten is sprake van twee varianten voor de nieuwe zeesluis, de zogenaamde U- en N-variant. Dit heeft te maken met de richting van de roldeuren van de sluis. Beide leiden ruimtelijk gezien tot een andere aanhechting ten opzichte van met name de Noordersluis. Een keuze voor een variant is nog niet gemaakt.



2 ALGEMENE UITGANGSPUNTEN

ALGEMENE UITGANGSPUNTEN

Gezien de achtergrond van het project en gezien de voorgestane ontwikkeling, zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd bij de opstelling van dit beeldkwaliteitsplan ‘Nieuwe Zeesluis IJmuiden’:

Ontwerpvrijheid

Ruimte laten voor de creativiteit van de ontwikkelende partij is het uitgangspunt van het beeldkwaliteitsplan. De vormgeving en detaillering van de nieuwe zeesluis wordt dan ook zoveel als mogelijk vrijgelaten. Enkel waar een zeker basisniveau van ruimtelijke kwaliteit of het functioneren van de sluis dat eist, worden beeldkwaliteitseisen gesteld.

Het aandachtsgebied

Centraal staat de bouw van de nieuwe zeesluis. Hier zijn de planologische procedures op gericht. Het borgen van de ruimtelijke kwaliteit van deze sluis vindt plaats door het stellen van ‘beeldkwaliteitseisen’. Dit zijn verplichtende eisen die gehanteerd dienen te worden bij het ontwerp en de uitvoering van de nieuwe zeesluis.

Daarnaast is de nieuwe zeesluis onderdeel van het Sluizencomplex IJmuiden. Tezamen vormen zij een samenhangend ruimtelijk beeld. Het borgen van de ruimtelijke kwaliteit van dit beeld is niet noodzakelijkerwijs en niet alleen onderdeel van de bouw van de nieuwe zeesluis. Hier past een visie op de ruimtelijke kwaliteit voor de langere termijn. Dit vindt plaats door het stellen van ‘beeldkwaliteitsrichtlijnen’. Deze richtlijnen kunnen waar mogelijk al worden opgepakt binnen de projectscope van de nieuwe zeesluis. Waar dat (nog) niet mogelijk is gelden zij als wensbeeld.

Bij voorkeur wordt aan dit beeld een invulling gegeven in relatie met andere ruimtelijke ontwikkelingen ter plaatse of op het moment dat een partij invulling wil geven aan een bepaald belang. Dit in overleg met de eigenaar van de gronden, i.c. Rijks-waterstaat.

De elementen

Het ‘Sluizencomplex IJmuiden’ bestaat ruimtelijk gezien uit sluizen met hun bijgebouwen en de minder bebouwde landtongen/schiereilanden. Deze duidelijk herkenbare tweedeling vraagt ook om een gedifferentieerde aanpak in het beeldkwaliteitsplan. De hierin opgenomen criteria en richtlijnen worden dan ook onderverdeeld naar de ‘nieuwe zeesluis’, ‘de overige sluizen’ en ‘de eilanden’.

De thema's

Het voorgaande levert een indeling op met beeldkwaliteitseisen voor de nieuwe zeesluis en beeldkwaliteitsrichtlijnen voor de overige sluizen en de eilanden. De eisen en criteria zijn vervolgens toe te delen binnen enkele thema's. Het gaat om de volgende thema's:

1. Uitstraling
2. Gastvrijheid
3. Nieuwbouw

1. Uitstraling

Het Sluizencomplex IJmuiden ligt op de grens van zee en land. Het appelleert zowel aan de maritieme en nautische wereld als aan de industriële wereld van havens en industriecomplexen. Hierbij passen begrippen als groot, zwaar, robuust en functioneel. Deze komen tot uiting in de (toekomstige) ruimtelijke kwaliteit. Er is sprake van een no-nonsense benadering. De vormgeving volgt de functie. Het Sluizencomplex IJmuiden is een ruimtelijk en landschappelijk samenhangend geheel. Het is een toonkamer van Hollandse waterbouwwerken. Dit kan in de uitstraling en beleving van het gebied sterker benadrukt worden. Daarnaast kennen de sluizen binnen het complex een eigen geschiedenis en als gevolg daarvan een eigen uitstraling. Deze verscheidenheid is karakteristiek en de cultuurhistorie is waardevol. Deze zal verder worden benadrukt, waarbij ook de nieuwe zeesluis zijn eigen herkenbare plek zal innemen. De inrichting van de eilanden, het wegprofiel en het straatmeubilair kunnen juist sterk bijdragen aan de eenheid van het complex.

2. Gastvrijheid

Het Sluizencomplex IJmuiden is uniek in Nederland, Europa en zelfs in de wereld. Twee van de vier sluizen waren ooit de grootste van de wereld. De nieuwste sluis wordt in ieder geval de op één na grootste en wellicht zelfs de grootste van de wereld. Daar kan Nederland-Waterland trots op zijn en dat mag getoond worden. Een nieuw icoon bij de nieuwe zeesluis past hierbij. Ook het aan- en afvaren van zeeschepen en het schutten daarvan is spectaculair en daarmee een bezienswaardigheid. Binnen de grenzen van het functionele zal het Slui-

zencomplex IJmuiden bezoekers dan ook de mogelijkheid bieden om het functioneren ervan te beleven. Deze gastvrijheid betreft ook de natuur waarbij met name de eilanden als stapstenen kunnen functioneren in het natuurlijk systeem. Ook hier geldt dat de mogelijkheden tot deze natuurontwikkelingen ondergeschikt zijn aan het functioneren en onderhouden van het sluiscomplex.

3. Nieuwbouw

Naast de nieuwbouw van de nieuwe zeesluis wordt ook een nieuw sluisbedieningsgebouw gebouwd. Zoals aangegeven dient dit een icoon te worden bij de nieuwe zeesluis. Ook is het goed denkbaar dat in de toekomst nieuwbouw noodzakelijk is op andere locaties binnen het Sluizencomplex IJmuiden. Mogelijk om afgeschreven gebouwen te vervangen of om nieuwe functies, die aan het sluiswezen verbonden zijn, te accommoderen. Deze gebouwen sluiten aan in uitstraling en vormgeving bij de sluizen en/of eilanden waarop ze gelegen zijn. Ook komen er op het Sluizencomplex IJmuiden andere gebouwen en functies voor die niet of slechts in beperkte mate zijn verbonden met de sluisactiviteiten. In het algemeen is het streven erop gericht deze gebouwen en functies uiteindelijk af te bouwen op het complex. Dat speelt echter op de lange termijn. Niet uit te sluiten is dat functies zullen blijven zitten of dat nieuwe, niet belemmerende, functies zich in het gebied vestigen. In het laatste geval wordt uitgegaan van het hergebruiken, het restaureren of het herbouwen van bestaande gebouwen. In geval van nieuwbouw past hier een meer ingetogen opzet ten opzichte van de sluizen en de daaraan verbonden bebouwing. Vormgeving en detaillering zijn hierop aangepast.



3 DE NIEUWE

ZEE SLUIS

BEELDKWALITEITSEISEN

BEELDKWALITEITSEISEN

1

UITSTRALING

Moderne uitstraling

- De sluis, inclusief het sluisplateau krijgt een moderne uitstraling. Dit komt tot uitdrukking door het gebruik van stoere en robuuste materialen (zoals staal en beton).
- De Nieuwe Zeesluis onderscheidt zich van de Noordersluis door een andere identiteit. Dit uit zich onder andere in een modern materiaalgebruik en een hogere ligging.
- De technische ruimten worden integraal ontworpen met het sluisbedieningscentrum of met de deurkassen, zodat een eenduidig en helder beeld ontstaat. Dit moet blijken uit de vormgeving, detaillering en/of materialisering.
- Alle elementen op de sluis worden zoveel mogelijk uitgevoerd in één materiaalsoort ten behoeve van een eenduidig en helder beeld. Denk hierbij aan de sluisrand, hekwerken en trappen.
- De sluizen en werkgebieden hebben een harde kade en rechte beëindiging.
- Het sluisplateau bestaat uit een dichte verharding zodat er minder voegen aanwezig zijn (onderhoudsarm) en dit de moderne uitstraling ten goede komt.

Los van het landschap/de eilanden

- Uitgangspunt is dat gehele sluisplateau enigszins verhoogd aangelegd wordt ten opzichte van zijn omgeving.
- Het hoogteverschil tussen het sluisplateau en het maaiveld (eiland) bedraagt minimaal 0,35 meter.
- Muren die het hoogteverschil markeren dragen bij aan de nautische uitstraling van de Nieuwe Zeesluis, als contrast met het meer landschappelijke karakter van de sluseilanden (bijvoorbeeld basaltsteen).

Symmetrie

- Aan de sluis/ het sluisplateau worden landtongen doorgezet tot voorbij beide sluisdeuren, zodat er sprake is van symmetrische invaarpunten.
- De sluseilanden en koppen dienen symmetrisch vorm gegeven te worden.

Losse objecten

- Objecten die onderdeel vormen van de Nieuwe Zeesluis worden eenvoudig en functioneel ontworpen. Dit houdt in:
 - Roldeuren: De deurhoogte is gelijk aan de hoogte van de sluiswanden.
 - Bolders: Deze hebben een industrieel karakter en zijn eenvoudig van vorm.
 - Deurkassen: De kassen worden integraal ontworpen met het sluisplateau.
 - Opslag: Reservedeuren worden niet op het maaiveld of rondom het nieuwe sluisplateau opgeslagen. Opslag vindt plaats door middel van een extra deurkas en/of in het water aan meerpalen.

Verlichting

- Zichtbaarheid van de sluis, vanaf zowel land als water, dient gewaarborgd te zijn. Dit kan door bijvoorbeeld:
 - (waterbestendige) LED-spots in de sluiswand;
 - een verlichtingselement in de sluisdeur als oriëntatiepunt bij het invaren.

Afrastering

- Er is sprake van een eenduidige afrastering, aansluitend op de afrastering op de sluisseilanden. Dit betekent één type hekwerk die in verschillende afmetingen en met verschillende functies kan worden geplaatst.

Kleurgebruik

- Alle aanduidingen worden met een eenduidig kleurgebruik aangeduid. Dit betekent:
 - witte markeringen op de grond.
 - rood-witte markeringen voor het waterpeil, noodhulp, brandweerkranen en slagbomen.



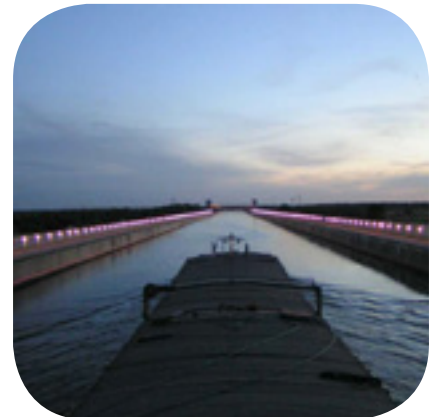
Stoere robuuste uitstraling



Symmetrisch invaarpunt



Één verharding



Zichtbare verlichting van de sluis

BEELDKWALITEITSEISEN

2

GASTVRIJHEID

Parkeren

- Bij het sluisbedieningsgebouw en tussen het sluisplateau en de doorgaande weg worden parkeerplaatsen gerealiseerd voor medewerkers en/of bezoekers.

Afrastering

- Het hekwerk dient transparant te zijn, zodat deze zo min mogelijk invloed heeft op de beleving van het zicht op de sluisen en de (mega)schepen.
- Het toepassen van prikkeldraad, punten of haken als overklimbeveiliging is ongewenst. Beter een hoger hek dan een agressieve uitstraling.

Losse objecten

- Indien mogelijk, verlichting voor het sluisplateau en de openbare ruimte integreren in één verlichtingsarmatuur.
- Bij de plaatsing van borden/palen (verlichtingsarmatuur), die zoveel mogelijk in één rij, parallel aan de sluis plaatsen.
- Alle elementen dienen zoveel mogelijk verwantschap met elkaar te vertonen, zodat er sprake is van een eenduidig en helder beeld (één familie).

3

NIEUWBOUW

Icoon voor de omgeving: het sluisbedieningsgebouw

- Het sluisbedieningsgebouw vormt een markant punt op het sluisencomplex, zodat deze de zichtbaarheid van het sluisencomplex vanuit de (directe) omgeving versterkt.
- De zichtbaarheid van het sluisbedieningsgebouw wordt hoofdzakelijk in de hoogte opgelost (verticaal).
- Het gebouw kent een onderscheidende hoogwaardige architectuur.
- Medewerkers van het sluisbedieningscentrum hebben een eigen entree tot het gebouw, via het sluisplateau.
- Bij de vormgeving van het sluisbedieningsgebouw wordt rekening gehouden met een (toekomstige) meerwaarde voor multifunctioneel gebruik. Bijvoorbeeld als zichtlocatie (uitkijkpunt), rust- en verblijfsplek voor bezoekers of (schuil)plek voor Vletterlieden.

Vrijstaande bebouwing

- Indien, vanwege functionele bezwaren, Vletterlieden een eigen vrijstaand gebouw krijgen, dan wordt deze als één familie met het sluisbedieningsgebouw ontworpen. Dat wil zeggen dat deze dezelfde mate van afwerking heeft en een hoogwaardig uitstraling kent.
- Alle gebouwen staan parallel, in de lengterichting van de sluis.



Referentiebeeld icoon: Viewpoint Havencity, Hamburg



Ongewenste agressieve uitstraling



Verwantschap tussen de elementen in vormgeving en kleurgebruik



Elementen/Bebouwing in één rij



4 DE OVERIGE

S L U I Z E N

BEELDKWALITEITSRICHTLIJNEN

BEELDKWALITEITSRICHTLIJNEN

1

UITSTRALING

Historische uitstraling

- Elke sluis is een weerspiegeling van een tijdperiode van de sluizenbouw. De onderlinge verschillen tussen de sluizen is waardevol en dient gehandhaafd te worden.
- Bij renovatie of vernieuwing van de sluizen is het wenselijk het oorspronkelijke karakter te herstellen en/of te versterken.

Monumenten

- Uitgangspunt is dat de gemeentelijke monumenten worden behouden. De monumenten dragen bij aan de uitstraling van het sluizencomplex en versterken de tijdgeest van de sluizenbouw.
- Indien monumenten een belemmering betekenen voor het functioneren van de sluis of andere belangen, wordt gezocht naar alternatieven of compensatie voor het verlies van een cultuurhistorische waarde (bijvoorbeeld in de vorm van een extra investering voor de recreatieve aantrekkingskracht van het sluizencomplex).

Symmetrie

- Karakteristiek zijn de symmetrische invaarpunten van de sluizen. Deze symmetrie geeft helderheid en een rustig beeld. Uitgangspunt is het behoud van deze kenmerkende symmetrie en waar mogelijk deze te versterken.

Losse objecten

- Bij het plaatsen van nieuwe objecten of vervanging van objecten worden deze zoveel mogelijk als één familie vormgegeven. Dat wil zeggen dat deze overeenkomsten vertonen in materiaal, vormgeving en/of kleurgebruik.
- Alle borden worden zoveel als mogelijk in één rij geplaatst, parallel aan de sluis.
- Markeringen die niet noodzakelijkerwijs op een bord hoeven, worden op de weg aangegeven.
- Waar mogelijk, verschillende borden en palen integreren in één element (bijvoorbeeld lichtmast + hekwerk).

Verlichting

- Bij vernieuwing van verlichting, deze laten aansluiten bij de gekozen verlichtingsarmatuur van de Nieuwe Zeesluis.

Afrastering

- Bij vernieuwing van afrasteringen, deze laten aansluiten bij de gekozen afrastering van de Nieuwe Zeesluis. Dit betekent één type hekwerk toepassen, die in verschillende afmetingen en met verschillende functies kan worden geplaatst.



Beeld van de Zuidersluis



Monument



Markering hoofdeinden (symmetrie)

BEELDKWALITEITSRICHTLIJNEN

2

GASTVRIJHEID

Recreatieve betekenis

- Indien de veiligheidseisen rondom de sluizen het toelaten, is het wenselijk de monumenten een recreatieve functie te geven. Denk hierbij aan functies zoals informatiepunt, zichtlocatie of horecagelegenheid.
- De positie van fiets- en autoverkeer op de sluisdeur dient door middel van een visuele scheiding duidelijk gemaakt te worden. Bijvoorbeeld door het toepassen van markeringen op de weg (lijnen) of punaises.

Losse objecten

- Indien mogelijk, verlichting voor het sluisplateau en de openbare ruimte integreren in één verlichtingsarmatuur.
- Bij de plaatsing van borden/palen (verlichtingsarmatuur), die zoveel mogelijk in één rij, parallel aan de sluis plaatsen.
- Alle elementen dienen zoveel mogelijk verwantschap met elkaar te vertonen, zodat er sprake is van een eenduidig en helder beeld (één familie).

3

NIEUWBOUW

Historische uitstraling

- Nieuwe bebouwing is ondergeschikt aan de sluis en mag geen afbreuk doen aan het historische karakter. Dit is terug te zien in de maatvoering van het gebouw en het materiaal- en kleurgebruik.
- Indien de nieuwe bebouwing contrasteert met het historische karakter, dan dient deze bebouwing kleinschalig van karakter te zijn. Dat wil zeggen, een beperkte maat en schaal hebben ten opzichte van de omgeving.
- Indien de nieuwe bebouwing historische kenmerken bevat en beeldversterkend werkt voor de historische uitstraling van de sluis als geheel, dan mag deze ruimer opgezet zijn (ten opzichte van contrasterende bebouwing).



Rode stalen brugconstructie als beeldkenmerk



Informatiepunt Noordersluis



Punaise als visuele scheiding



5 DE

E I L A N D E N

BEELDKWALITEITSRICHTLIJNEN

BEELDKWALITEITSRICHTLIJNEN

1

UITSTRALING

Natuurlijke uitstraling

- De sluseilanden behouden een natuurlijke uitstraling door groene taluds met onderaan stortstenen en een ronde beëindiging.
- Over het algemeen dient te worden gekozen om zo min mogelijk verharding toe te passen.
- Het soortenarme en monotone graslandschap wordt omgevormd tot een bloem- en kruidenrijk grasland. Door aanpassing van het beheer krijgt het complex een grotere diversiteit aan flora en fauna en wordt de ecologische verbinding met de omgeving versterkt.
- Op termijn is een transformatie van het bloem- en kruidenrijke grasland naar een duingrasland wenselijk. Dit heeft twee redenen:
 1. De biotoop op het sluizencomplex is gelijk aan zijn omgeving, waardoor er een sterkere samenhang is met de omgeving en ecologische stapstenen, zoals het Forteiland.
 2. De oorspronkelijke relatie tussen het sluizencomplex en het duinlandschap wordt weer, op kleine schaal, zichtbaar. Dit heeft vooral een cultuurhistorische waarde.

Een samenbindend geheel

- Over het gehele sluizencomplex (alle eilanden) wordt gekozen voor een wegprofiel dat bestaat uit het gebruik van één materiaalsoort voor de fiets-/wandelpaden en één materiaalsoort voor de weg. De infrastructuurlijnen dienen door hun eenduidige uitstraling een samenbindend geheel te vormen.
- Indien een eenduidige uitstraling over het gehele sluizencomplex niet mogelijk is, ten behoeve van onderhoud, dan dient er in ieder geval sprake te zijn van een eenduidige uitstraling per sluseiland.
- De afstand tussen fiets-/wandelpad en de weg mag variëren per eiland, maar dient op het eiland eenduidig doorgevoerd te worden.

Openheid

- Het landschap blijft open van karakter met lage vegetatie en weinig bomen.
- De maximale hoogte van de beplanting bedraagt 1,10 meter. Bomen komen niet of nauwelijks voor of uitsluitend als vrijstaande elementen (aanduiding van een accent of voor schaduwwerking).
- De veelheid aan losse objecten, opslagplaatsen, werkplaatsen, gebouwtjes en hekwerken worden teruggebracht en krijgen een eenduidige uitstraling. Hierbij blijft men voldoen aan de beveiligingseisen, maar wordt meer aandacht besteedt aan de overzichtelijkheid van het sluizencomplex voor de gebruiker en de aantrekkelijkheid van het sluizencomplex voor de bezoeker.

Symmetrie

- De sluseilanden en koppen dienen symmetrisch van vorm te blijven of vormgegeven te worden.

Afrastering

- Bij vernieuwing van afrasteringen, deze laten aansluiten bij de gekozen afrastering van de Nieuwe Zeesluis. Dit betekent één type hekwerk toepassen, die in verschillende afmetingen en met verschillende functies kan worden geplaatst.

Losse objecten

- Bij het plaatsen van nieuwe objecten of vervanging van objecten worden deze zoveel mogelijk als één familie vormgegeven. Dat wil zeggen dat deze overeenkomsten vertonen in materiaal, vormgeving en/of kleurgebruik.
- Alle borden worden zoveel als mogelijk in één rij geplaatst, parallel aan de sluis.
- Markeringen die niet noodzakelijkerwijs op een bord hoeven, worden op de weg aangegeven.
- Waar mogelijk, verschillende borden en palen integreren in één element (bijvoorbeeld lichtmast + hekwerk).

Kleurgebruik

- Alle aanduidingen worden met een eenduidig kleurgebruik aangeduid. Dit betekent:
 - witte markeringen op de grond.
 - rood-witte markeringen voor het waterpeil, noodhulp, brandweerkranen en slagbomen.



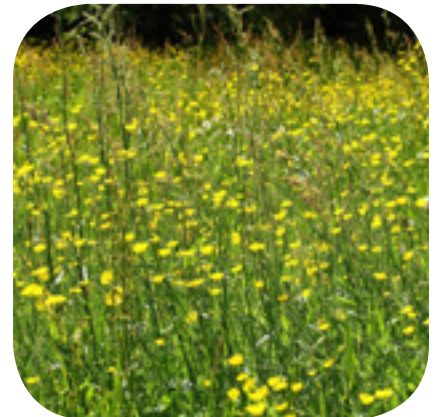
Overzicht stapstenen Fort-eiland en westelijke landtongen



Ronde beëindiging landtong



Groen talud met stortsteen



Referentiebeeld bloemrijk grasland

BEELDKWALITEITSRICHTLIJNEN

2

GASTVRIJHEID

Infrastructuur

- Op de sluiseilanden is sprake van een scheiding tussen langzaam en gemotoriseerd verkeer in de vorm van een fiets-/wandelpad en een weg.
- De weg is maximaal 6,50 meter breed (twee rijbanen).
- Bij voorkeur is er sprake van een dubbelzijdig fietspad van 3,50 meter breed.
- Tussen het fiets-/wandelpad en de autoweg is sprake van een minimale afstand van 1,00 meter.
- Tussen fiets-/wandelpad en groene taluds, hekwerken of muren is sprake van een minimale afstand van 0,50 meter (berm/schrikstrook).

Ontmoetingspunten

- Op het sluisencomplex is ruimte om ontmoetingspunten voor recreanten en andere gebruikers te realiseren. Daarbij is het wenselijk deze op goed bereikbare posities en fraaie zichtlocaties tot ontwikkeling te laten komen.
- Op het sluisencomplex liggen kansen om de unieke geschiedenis van het complex aan het licht te brengen, door het plaatsen van informatieve borden.

3

NIEUWBOUW

Maat en schaal

- De eilanden ten zuiden van de Nieuw Zeesluis kennen een kleinschalige historische structuur. Hier liggen de oudste en kleinste sluizen, waaraan IJmuiden is ontstaan. Deze voelbare kleinschaligheid is waardevol en dient beschermd te worden. Bij ontwikkelingen op de eilanden dient rekening gehouden te worden met deze kleinschalige, historische sfeer door de maat en schaal hierop af te stemmen.
- De eilanden ten noorden van de Nieuwe Zeesluis zijn ruimer opgezet en daardoor opener. Hier is ruimte voor grootschaligere ontwikkelingen, waarmee het karakter aansluit bij de maat en schaal van de Nieuwe Zeesluis, de Noordersluis en het Spuicomplex. Aan de noordzijde staan de fabrieken van Tata-staal, waardoor de grootschalige sfeer van het gebied versterkt wordt.

Functionele ingetogen uitstraling

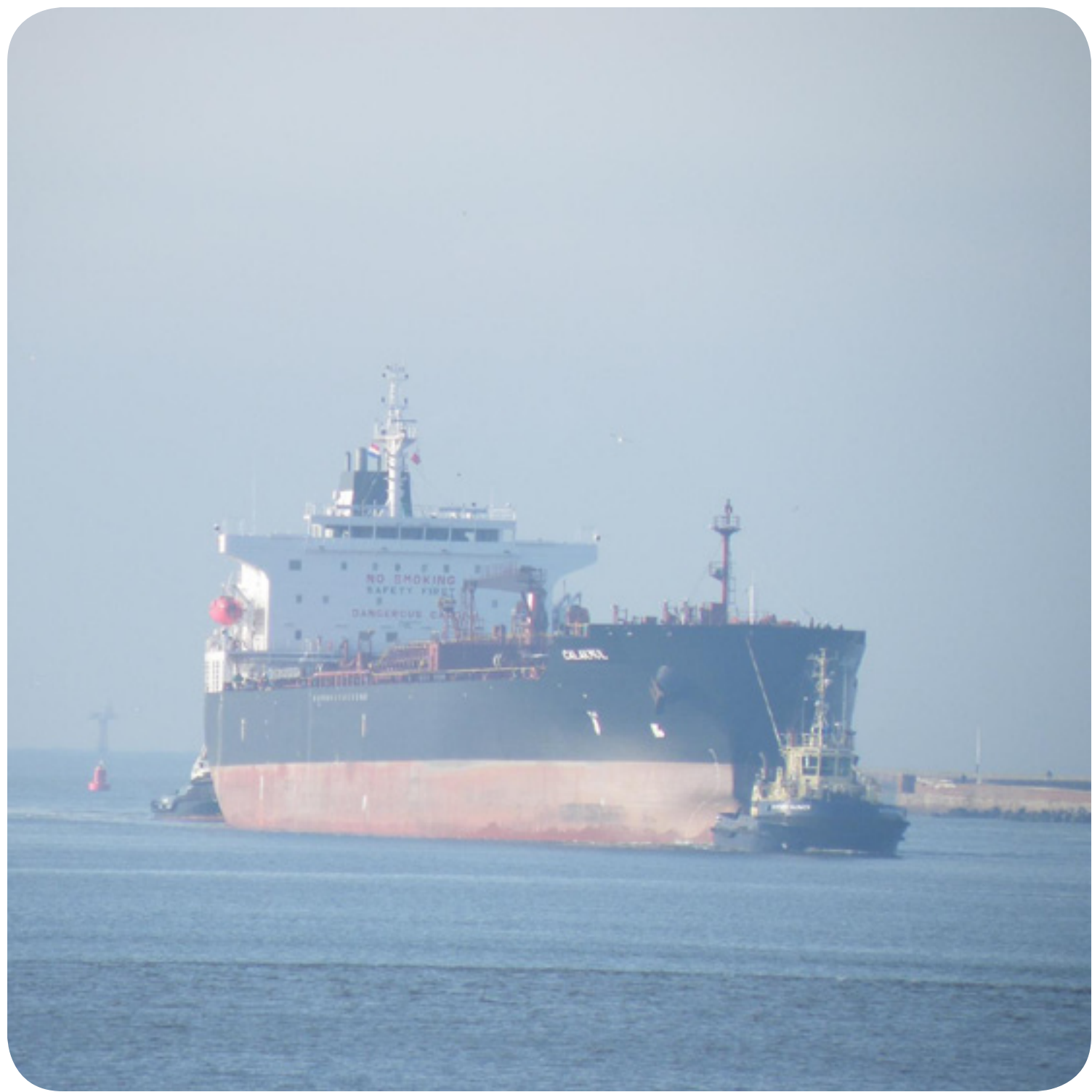
- Nieuwe bebouwing heeft een functionele uitstraling en ingetogen detaillering. Het sluisbedieningsgebouw en het karakter van de sluizen zijn beeldbepalend.



Wegprofiel Middensluisweg



Megaschip in de Noordersluis



6

UITVOERING

UITVOERING

Het provinciaal inpassingsplan

Het plangebied van het provinciale inpassingsplan ‘Zeetoegang IJmond’ betreft het gehele gebied van het Sluizencomplex IJmuiden tussen het spui-complex en het Sluisplein/Steigerweg, inclusief de landtongen en het forteiland. Daarmee beslaat het provinciale inpassingsplan zowel de nieuwe zee-sluis als de andere sluizen.

Vanuit het beeldkwaliteitsplan zijn voor de nieuwe zeesluis in ieder geval de volgende stedenbouw-kundige aspecten van belang voor het provinciale inpassingsplan:

- er is geen sprake van een hoogtebeperking. Wel is aangegeven dat het sluisbedieningsge-bouw als icoon voor de nieuwe zeesluis geldt. Dit uit zich vooral in de hoogte. De hoogte van dit gebouw zal dan ook duidelijk onderschei-dend moeten zijn van de overige bebouwing;
- de bestemming moet de bouw van een zee-sluis, bedieningsgebouwen, technische ruim-ten en installaties en andere aan de sluis ver-bonden bouwwerken mogelijk maken;
- de bestemming dient de aanleg van wegen en paden ten behoeve van langzaam- en gemoto-riseerd verkeer toe te staan;
- de bestemming dient recreatieve verblijf-plaatsen mogelijk te maken.

Daarnaast kan in het provinciale inpassingsplan aan de volgende aspecten ruimte worden geboden:

- het neerleggen van de dubbelbestemming ‘Waarde-Cultuurhistorie’ ter plaatse van de Zuidersluis, de Middensluis en de Noordersluis met daaraan verbonden en beschrijving van

die waarden, inclusief de voorkomende monu-menten;

- het bieden van afwijkmogelijkheden om recreatieve of andere functies in bestaande gebouwen onder te brengen.

Het esthetisch programma van eisen

Het esthetisch programma van eisen wordt ver-taald in het DBFM-contract dat Rijkswaterstaat zal sluiten met de partij die de nieuwe zeesluis zal gaan bouwen. Het plangebied is in die zin beperkt tot de ruimtelijke ingrepen die benodigd zijn om de nieuwe zeesluis aan te leggen. Dit betekent concreet dat de beeldkwaliteitseisen die in hoofdstuk drie staan beschreven voor de nieuwe zeesluis één op één dienen te worden opgenomen in het esthetisch programma van eisen.

De welstandsnota

De gemeente Velsen beschikt over een welstands-nota. De beeldkwaliteitsrichtlijnen, zoals deze zijn opgenomen in de hoofdstukken vier en vijf, kunnen worden opgenomen in deze welstandsnota. Ook kan dit plaatsvinden door in de welstandsnota te verwijzen naar dit beeldkwaliteitsplan. Daar-mee wordt dit beeldkwaliteitsplan onderdeel van het welstandsbeleid van de gemeente Velsen. Bewust worden niet de beeldkwaliteitseisen uit hoofdstuk drie genoemd. Deze worden namelijk al geborgd middels het esthetisch programma van ei-sen. De beeldkwaliteitsrichtlijnen uit de hoofdstuk-ken vier en vijf kan de gemeente Velsen hanteren op het moment dat er ruimtelijke ontwikkelingen of ingrepen plaatsvinden op het Sluizencomplex IJmuiden, uitgezonderd de nieuwe zeesluis. Dit be-treft niet het normale onderhoud.



Rijkswaterstaat

Opdrachtgever

Dhr. V. Schaap

Contactpersoon

Projectteam BügelHajema

Dhr. R. Raat

Projectleider

Dhr. F. Fähnrich

Landschapsarchitect

960.00.01.00.00.00

Projectnummer

BügelHajema Adviseurs BV
Bureau voor Ruimtelijke Ordening en Milieu BNSP
Vestigingen te Amersfoort, Assen en Leeuwarden

Utrechtseweg 7
3800 CD Amersfoort

Telefoon: (033) 465 65 45
Telefax: (033) 461 14 11
Email: amersfoort@bugelhajema.nl
Internet: www.bugelhajema.nl