Q&A WESTERKEERSLUISBRUG-PONTSTEIGER

Waarom hebben we de voetgangers niet meegenomen in de telling en doen we dat eigenlijk nooit in Amsterdam.

- *Kruispuntanalyses:* Of er voetgangerstellingen nodig zijn is geheel afhankelijk van het vraagstuk. Bij kruispuntanalyses zijn voetgangers (vaak) niet de bepalende factor wat capaciteit betreft. Ze worden hier eerder te zwaar dan te licht ingeschat. Bij een cocon analyse bijvoorbeeld gaan we er vanuit dat er elke cyclus een voetganger oversteekt in elke richting. In de praktijk zal dit niet altijd het geval zijn. Bij simulaties met Vissim wordt er een dynamische regeling toegepast. Hierbij wordt het aantal voetgangers zodanig gekozen dat de impact op de regeling (hoe vaak wordt het groen voor de voetganger) overeenkomt met wat we in de praktijk meten. Zodoende nemen we de impact van de voetganger voldoende mee.
- *Ruimte voor de voetganger:* Aangezien Amsterdam in tegenstelling tot andere gemeentes zebrapaden toepast bij VRI's zijn de oversteken vaak 4 tot 6 meter breed. Dit maakt dat voetgangers zich in de breedte kunnen opstellen en relatief weinig ruimte innemen.
- *Voorbeeld zinvolle telling voetgangers:* Bij de analyse kruispunt Stadhouderskade-Weteringbrug zijn voetgangers juist wel meegenomen in de telling. Bij het ontwerp van het kruispunt werd er gezocht naar meer ruimte voor de voetganger ten koste van autoverkeer en tram. De telling was nodig om deze afweging van ruimtegebruik goed te kunnen maken.

Hoe hebben wij het perspectief van de voetganger meegenomen in het ontwerp?

- Het project wordt aangevlogen vanuit het perspectief van veilig lopen en fietsen.
- Een aantal oversteken worden een stuk korter voor de voetganger, dat is een stuk comfortabeler oversteken.
- Er worden meer rustpunten in de oversteken aangebracht.
- Waar voorheen fietsers gebruik maakten van de wandelroute langs het water, kunnen zij nu gewoon het fietspad nemen, zonder over te steken. De paaltjes op de fietsroute kunnen daardoor weggehaald, beter voor rolstoelgebruikers en voetgangers met kinderwagens of tassen.

Waarom is op sommige hoeken niet aan de 2m minimale richtlijn voor het voetpad gehouden?

- De wegligging en beschikbare ruimte werken hier zeer beperkend. Doordat deze route als HOV-corridor is aangewezen, kunnen we het aantal rijbranen niet terugbrengen.
- Ook de brug kan niet verbreed worden om ruimte te maken voor een uitgebreider profiel.
- Daardoor kan het voetpas niet overal verbreed worden, maar de paden worden ook niet smaller.

Wat is de verdeling voetganger-fietser bij de pont?

Aantallen per dag:

- De verdeling fietsers voetgangers is rond de 90% fietsers/10% voetgangers
- Houthaven: ruim 4 duizend per dag/ruim 2 duizend per richting
- Distelweg: iets minder dan 4 duizend per dag/iets minder dan 2 duizend per richting.
- Totaal zo'n 8 duizend per dag/4 duizend per richting. Op jaar basis zit je dan ergens in de buurt van de 3 miljoen passagiers.

Aantallen per minuut tijdens piek (beide veren ongeveer gelijk):

- Er komen in één minuut regelmatig ruim meer dan 100 mensen van een aankomend veer af.
- Een veer loopt grofweg in ongeveer 80 seconden leeg. Laten we voor het gemak uitgaan van ongeveer anderhalve minuut.
- Betekend at je in de buurt van het veer rekening moet houden met een uitstroom van:
  - Rond 100 fietsers per minuut.
  - Rond 15 voetgangers per minuut.
- Gewone fietsers hebben verschillende snelheden en zullen zich na verloop van tijd verspreiden.
- Aankomsten zijn wat meer gespreid. Zal er, paar minuten voor de vertrektijd, tussen de 20 en 30 fietsers per minuut zijn. Misschien in de laatste minuten voor vertrek nog wat meer.
- De twee stromen komen elkaar wel tegen. De laatste fietsers/voetgangers die het veer willen halen komen aan om het moment dat het veer al aan het leeg lopen is.
- En daarna is het weer rustig tot dat het volgende veer (bijna) aankomt.

Verkeerstellingen zijn tijdens de werkzaamheden aan de pont gedaan. Wat is de invloed hiervan op de tellingen en hoe is hiermee omgegaan in het verkeersmodel?

- Tijdens de werkzaamheden was de frequentie van de veer minder vaak. Met als mogelijk resultaat dat er meer fietsers per keer op getransporteerd werden. Hierdoor is er mogelijk met een hogere aanwas aan fietsers gerekend.
- Dit zien wij als positief, omdat dit een beter beeld geeft van het toekomstscenario.

Waarom is er voor welk verkeersmodel gekozen?

- Bij de afweging is gebruik gemaakt van een Cocon-analyse. Deze doorrekening met een starre regeling geeft inzicht in de impact van het ontwerp ten opzichte van het huidige ontwerp. Aangezien de nabijgelegen kruispunten relatief ver weg liggen, er geen koppeling is met een andere VRI en de impact van OV-bewegingen gering is (gaat mee met drukste richting) werd ingeschat dat een vergelijking met Cocon kan volstaan voor de besluitvorming. Cocon levert wachtrij informatie en gemiddelde wachttijden op.
- Met Vissim is het mogelijk om op een hoger detailniveau dezelfde indicatoren te kwantificeren (wachtrij en wachttijd). Dat is nu uitgevoerd.

Hoe zijn jullie tot dit participatieniveau gekomen? Was dit voldoende?

- Er is een participatieplan opgesteld en vastgesteld voor de werkzaamheden op de Westerkeersluisbrug, Pontsteiger en onderhoud Tasmanstraat en Houtmankade. In het kort: Bij onderhouds- en vervangingswerkzaamheden in de openbare ruimte is de participatie in principe gericht op informeren en luisteren, omdat de werkzaamheden gericht zijn op instandhouding, herstel of vernieuwing van de bestaande situatie. In dit geval aangevuld met een plus ten behoeve van de verkeersveiligheid, te weten: het veilig doortrekken van het tweerichtingsfietspad van de Van Diemenstraat richting de Tasmanstraat. Dit idee kwam mede voort uit eerdere participatie rondom de herinrichting van de Van Diemenstraat, waar bewoners aangaven een tweerichtingsfietspad op de Westerkeersluisbrug te willen die aansluit op het geplande vernieuwde fietspad in de Van Diemenstraat.

- Daarnaast is er weinig fysieke ruimte om het anders in te richten omdat we niet het aantal rijbanen kunnen wijzigen. Hierdoor is er weinig ruimte voor participatie.

Wat betekenen de werkzaamheden voor de bereikbaarheid - voor voetgangers, fietsers en parkeergarage - van de Pontsteiger.

- In de nadere detaillering van de uitvoering wordt een BLVC-plan opgesteld. Dit, is verder niet van invloed op het ontwerp ontwerp. Het uitgangspunt is daarbij de bereikbaarheid voor de voetganger, dan fiets en daarna gemotoriseerd verkeer. In de praktijk blijft de voetganger daarbij ook het best ontsloten.
- Er wordt ruimschoots van tevoren over de hinder gecommuniceerd. Uitgangspunt is dat garages zo veel mogelijk bereikbaar blijven. Enige hinder kan niet uitgesloten worden, omdat de entree aan de Pontsteiger en kruising grenst. Daarbij kan bijvoorbeeld gekozen worden om het werk voor de entree van de garage, ‘s nachts uit te voeren.

“Verkeersveiligheid is geen luxe maar een basis. Hoe wordt de verkeersveiligheid verbeterd? En waarom wordt er niet voor de meest verkeersveilige optie gekozen, maar voor een goedkoper ontwerp?”

- Verkeersveiligheid is een basisvoorwaarde bij ieder ontwerp. In dit plan verbeteren we de verkeersveiligheid op een aantal manieren, tegelijkertijd maken we bij het ontwerp altijd een afweging tussen veiligheid, ruimtegebruik, uitvoerbaarheid en kosten. De optie waarbij het fietspad om de ingang van de garage wordt heen gelegd is kostentechnisch zeer ingrijpend, en heeft maar een geringe invloed op het vebeteren van de verkeersveiligheid volgens het eerder voorgelegde ontwerp..
- Het voorkeursontwerp voldoet wél volledig aan de professionele richtlijnen voor verkeersveilig ontwerp (zoals CROW-richtlijnen) en levert aantoonbare verbeteringen op, zonder dat we onnodig ingrijpende of kostbare maatregelen moeten nemen die weinig extra effect zouden hebben. We bewaken daarmee dat het ontwerp veilig, uitvoerbaar én betaalbaar blijft.

Hoe zit het met conflicten tussen de garage inrijdende auto’s en fietsersstromen vanaf de pont?

Uit het Vissim model blijkt dat de kans op zulke concentraties en opstoppingen van inrijdende auto's zeer gering is. Daarmee wordt de kans op confrontaties tussen fietsers en voetgangers als zeer klein beschouwd.

Uit Artikel WP; 4 projectleiders en 800.000 ton proceskosten.

We streven naar een stabiele inzet van projectmedewerkers. Dit is niet altijd mogelijk door privéomstandigheden en/of carrièrewijzigingen. Bij wijzigingen in projectteams worden de taken via een overdracht overgedragen.

In ons Woo verzoek (juni ‘25) hebben we overigens aangegeven dat dit 580K is.

Q&A Westerkeersluisbrug en Pontsteiger aanpassen fietspad en onderhoud kruising Tasmanstraat en Houtmankade

December 2025

- Wat verandert er voor het autoverkeer?

In de nieuwe situatie verandert er in principe niets voor autoverkeer. De rijbanen worden iets versmald, maar alle rijrichtingen blijven hetzelfde als in de huidige situatie. Voor gebruikers van de Kistdamgarage verplaatst de oversteek van het dubbelzijdige fietspad van de uitrit naar de inrit. Reden hiervoor is de verlegging van het fietspad naar de oostzijde om meer ruimte bieden aan fietsverkeer van en naar de pont. Maar ook omdat fietsers anders tegen de richting in over de rijbaan zouden fietsen richting het nieuwe tweerichtingsfietspad.

- Waarom kunnen we niet meedenken over de inrichting van het ontwerp?

Het ontwerp moet aan veel verkeerskundige en veiligheidseisen voldoen. Denk hierbij aan: regels m.b.t. doorstroming, locatie verkeerslichten, stopstrepen en lengte van vopstelvakken.

In het ontwerp zijn de aansluitingen op de Spaarndammertunnel, Van Diemenstraat en Houtmankade meegenomen. Het fietspad is naar de oostzijde geplaatst om meer opstelruimte voor de kruising te bieden aan het fietsverkeer van en naar de Pont. In het projectgebied is geen ruimte meer voor vergroening etc; zaken waarbij de buurt meer invloed zou hebben. Het betreft nu puur functionele vervanging en aanpassingen t.b.v. de verkeersveiligheid. Bovendien is de fysieke ruimte beperkt.

- Waarom worden wij alleen geïnformeerd per brief en bewonersavond? En is er geen inspraak?

Sinds de invoering van de participatieverordening spreken we niet meer van inspraak maar van de mate van invloed. Hierin zijn 4 invloeden te

onderscheiden, informeren, reageren/adviseren, samenwerken en meebepalen.

De aanpassing van de kruising Pontsteiger-Houtmankade West is een verkeerskundige aanpassing tijdens onderhoudswerkzaamheden, waarbij het gebruikelijk is om voor de buurt de stap informeren uit de participatieverordening te volgen. Hierbij wordt het ontwerp in een informatiebijeenkomst met de buurt gedeeld. Hier kan de buurt vragen stellen over de aanpassingen en eventuele verbeteringen voorstellen. Deze vragen en/of opmerkingen worden meegenomen in het vervolg van het proces naar het Dagelijks Bestuur van het Stadsdeel West. En voor zover mogelijk meegenomen in het ontwerp, mits fysiek inpasbaar, in overeenstemming met wet en regelgeving, beleidsuitgangspunten, binnen scopegebied en financieel haalbaar.

- Waarom is er geen extra oversteek gemaakt voor voetgangers? Die moeten nu nog steeds drie keer oversteken bij de verkeerslichten?

Dit bleek fysiek niet inpasbaar i.v.m. benodigde opstelruimte voor de wachtende auto's bij het verkeerslicht. Daarnaast nemen overstekende voetgangers relatief veel ruimte in de verkeerslichtenregeling in waardoor andere verkeersdeelnemers te lang zouden moeten wachten en er files zouden ontstaan. Het aantal rijbanen kan niet aangepast worden (verlaagd) omdat het een belangrijke OV-verbinding is en een plusnet auto.

- Wat wordt er voor de voetganger gedaan?

Er komt een extra steunpunt midden in het fietspad aan de oostzijde van de Pontsteiger. Het voetpad vanaf de brug richting de pont wordt verbreed (1.40-1.90). Zebrapad over de weg aan zuidzijde wordt aanzienlijk korter; van 21 meter naar 13,5 meter. Het steunpunt aan de zuidwestkant tussen fietspad en rijbaan van 1,5 naar 2 meter. Steunpunt zuidwest tussen fietspad en rijbaan is nu 1,50 en wordt 6 meter breed.

Westerkeersluisbrug

- Waarom komt er een tweerichtingsfietspad aan beide zijden over de Westerkeersluisbrug?

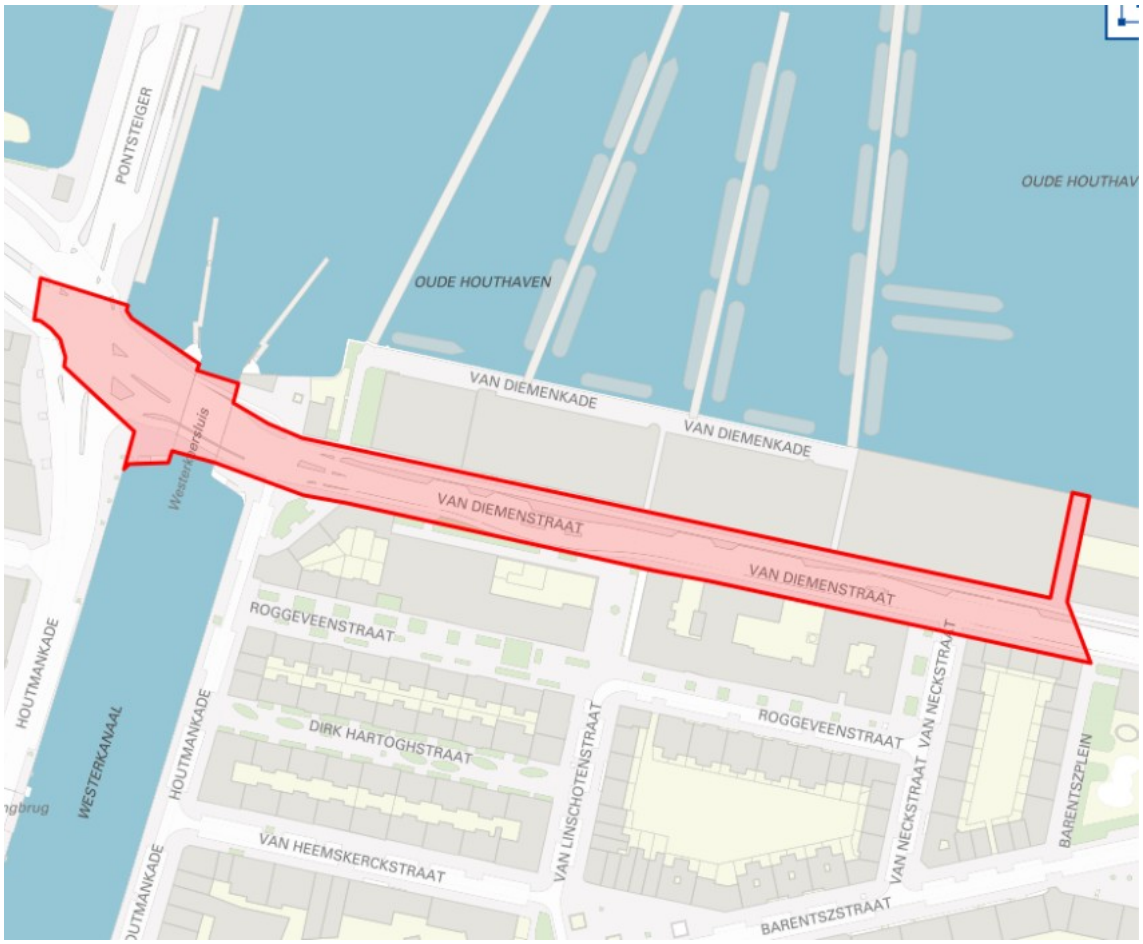
Tijdens de participatie over het ontwerp voor de Van Diemenstraat was het de wens van veel bewoners om het noordelijke tweerichtingsfietspad door te trekken over de Westerkeersluisbrug. Het stadsdeelbestuur vindt een veilige fietsroute ook belangrijk en is er door de gemeenteraad geld gereserveerd om dit tegelijk met het project Van Diemenstraat uit te voeren. Verkeerskundigen

vanuit de gemeente onderschrijven dit belang, aangezien dit stuk op dit moment de ontbrekende schakel is in een lange doorlopende route van tweerichtingsfietspaden aan de noordzijde.

- Wat wordt de maximumsnelheid voor het autoverkeer op de Westerkeersluisbrug?

Vanaf het kruispunt wordt het 30 km/u in de richting van de van Diemenstraat.

Vooralsnog is het voorstel om op de gehele kruising een maximum snelheid van 30 km/u te laten vallen. Dit oogt het meest realistisch, om zo min mogelijk 30-'ingangen' te hebben. Wanneer we de gehele kruising onder het 30-regime laten vallen is de enige snelheids-'grens' te vinden bij de in- en uitgang van de tunnel.



- Hoe wordt de veiligheid van de voetgangers geborgd op de Westerkeersluisbrug als er vergevingsgezinde stoepranden worden gebruikt.

In eerste instantie wordt in het ontwerp uitgegaan van niet-vergevingsgezinde stoepranden.

Het plan bij de Van Diemenstraat was in eerste instantie ook altijd niet-vergevingsgezinde banden toe te passen. Echter heeft het Toetsteam ORM hier kritiek op geleverd, de nieuwe standaard is vergevingsgezinde banden. Bij de Van Diemenstraat is besloten dit advies op te volgen en het proces voort te zetten. Indien zo, proberen we het fietspad zo logisch mogelijk aan te leggen (tweerichtingen), waardoor fietsers niet op stoep gaan.

Pontsteiger

- Waarom is het nodig om het fietspad op de pontsteiger te verleggen?

Dat heeft meerdere redenen:

- *Op het nieuwe fietspad aan de oostzijde is meer ruimte voor wachtende fietsers bij het verkeerslicht richting de Tasmanstraat en de Houtmankade. Hiermee is de kruising beter ingericht voor de toekomst wanneer er meer ponten gaan varen en er meer fietsers komen.*
- *Ook sluit de oostzijde ligging beter aan voor fietsverkeer van en naar CS.*
- *De noord zuid oversteek is korter.*

- Is door de verschuiving van het fietspad geen sprake van een herinrichting op de Pontsteiger? Zo ja, waarom is er dan geen hoger participatieniveau?

Bij onderhouds- en vervangingswerkzaamheden in de openbare ruimte is de participatie gericht op informeren. Dat komt omdat de werkzaamheden gericht zijn op instandhouding, herstel van de bestaande situatie. In dit geval aangevuld met een plus ten behoeve van de verkeersveiligheid. In eerste instantie was dat het doortrekken van een tweerichtingenfietspad aan de noordkant van de Westerkeersluisbrug en in tweede instantie het verleggen van het fietspad op de Pontsteiger naar de oostzijde. Dat laatste in verband met de toenemende drukte op de pont. De aanleg van het noordelijke fietspad op de brug is een gevolg van de aanpassing op de Van Diemenstraat, die in de participatie van de Van Diemenstraat uitvoerig is besproken.

- Blijven de bomen op de Pontsteiger staan?

Ja. Zorg van 5.1, 2, e *(projectleider): de onderconstructie van de bomen (sandwich krattensysteem) en andere zaken in de ondergrond. Ruimtelijk gezien moet het kunnen. Bomen willen we behouden, ga ook in overleg met collega's welke constructie daar nu is toegepast, misschien kan dat nog wel een ding worden qua ontwerp, maar gaan we bekijken en eventueel moeten we ergens mee schuiven als dat nodig is.*

- Blijft de Pontsteiger en Houthavens wel goed bereikbaar tijdens de werkzaamheden?

Uiteraard. Voor elk project in de uitvoering moet een BLVC-plan (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie- plan) opgesteld

worden. Dit moet worden vastgesteld door de Werkgroep Werk in Uitvoering (WWU). Deze toetsen de plannen op bovenstaande punten. In de loop van 2026 zal dit plan met de buurt gedeeld worden.

- Door de verlegging van het fietspad moeten de fietsers vanuit de Tasmanstraat nu een keer extra oversteken.

We hebben te maken met twee tweerichtingsfietspaden komende vanuit de Tasmanstraat. Eén aan de noordzijde en één aan de zuidzijde.

Zuidelijke fietspad:

- *De fietser die over het zuidelijke fietspad oostwaarts fietst zal richting de Houtmankade (net als in de huidige situatie) geen oversteken tegenkomen.*
- *De fietser die richting de Van Diemenstraat wil, heeft de keuze direct geregeld over te steken (2x zuid noord en west oost) om de route aan de noordzijde te vervolgen richting de Van Diemenstraat, of de keuze om eerst de Houtmankade over te steken, en verderop bij de inritconstructie nog een oversteek te maken naar het noordelijk gelegen fietspad.*
- *De fietser die richting de pont wil moet in de huidige situatie twee keer oversteken. Eén geregelde oversteek, en één ongeregelde oversteek. De geregelde oversteek krijgt velen malen meer capaciteit en wordt aanzienlijk korter, en komt bij de pont aan het eind van de pontsteiger geen oversteek meer tegen. Zo ontstaat er een verkeersveiligere situatie.*

Noordelijke fietspad:

- *De fietser die vanaf het noordelijke fietspad richting de westelijke oever van de Houtmankade wil, heeft eigenlijk geen baat bij het gebruik maken van dit noordelijke fietspad. Deze zal al veel eerder een oversteekbeweging maken richting het zuidelijke fietspad t.h.v. de Le Mairestraat.*
- *De fietser die richting de Van Diemenstraat kan gebruik maken van de nieuwe tweerichtingsfietsoversteek aan de noordzijde van de kruising. Deze beweging is in de huidige situatie niet mogelijk. Deze fietser dient in de huidige situatie twee keer over te steken op de kruising. Eerst zuidwaarts en dan oostwaarts.*
- *De fietser die noordwaarts richting de pont wil geniet in de toekomst een geregelde oversteek i.p.v. ongeregelde oversteek zoals deze nu aan het einde van de pontsteiger is. Zo ontstaat er een heldere situatie en komt dit de verkeersveiligheid ten goede.*



Kistdamgarage

- Hoeveel plekken heeft de Kistdamgarage? En wie beheert deze?

De garage heeft in totaal 575 plekken, waarvan 275 voor vergunninghouders uit de buurt. De plekken die de gemeente heeft gekocht zijn in beheer bij Parkeren. Voor de bouw begon heeft de gemeente aangegeven 275 parkeerplaatsen te willen kopen voor een vooraf bepaalde prijs. De andere parkeerplaatsen zijn bedoeld voor de gebruikers van de Pontsteiger.

De vergunninghouders waar het over gaat zijn mensen met een bewonersparkeervergunning of een bedrijfsparkeervergunning die geldig is op straat. Dit zijn vergunninghouders uit de Spaarndammerbuurt, Zeeheldenbuurt, Westelijke Eilanden en de Haarlemmerbuurt. Het zijn niet de bewoners van de Pontsteiger want die komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning.

- Hoe gaat het verleggen van het fietspad i.r.t. de onderliggende parkeerkelder? Heeft dit nog effecten voor het gebruik van de garage? En is dit haalbaar?

Dit wordt opgepakt in het BLVC-plan. Ja, zal gefaseerd worden uitgevoerd,er zal overlast zijn en de kelder zal in overleg misschien een keer worden afgesloten, dit wordt nader uitgewerkt.

- Blijft de Kistdamgarage bereikbaar tijdens de uitvoering?

Hij blijft bereikbaar, maar in uitvoering zullen we misschien deels hem om en om bereikbaar kunnen houden, maar dit wordt in detail nader uitgewerkt.

- Waarom wel een Verkeerslicht bij fietspad oost-west en niet bij inrit Kistdamgarage?

Uit berekeningen blijkt dat er 120 auto's (op drukke momenten) per uur richting de Pontsteiger gaan. Daarvan gaat maar 25% naar de parkeergarage, dus ca. 30. Dit aantal heeft voldoende momenten om het fietspad te kruizen.

- Om de Kistdamgarage te moeten inrijden moet het fietspad overgestoken worden. Is dit wel mogelijk door de hoeveelheid (verwachte) fietsverkeer?

Ja, er is voldoende wachtruimte voor de wachtende auto's om niet de kruising te blokkeren.

Uit metingen (sept-nov 2024) is gebleken dat op de drukste momenten er ca. 120 auto's per uur vanaf de kruising richting de Pontsteiger rijdt. Daarvan gaat ca. 40% naar Houthaven, 35% Pontsteigergebouw en 25% naar de parkeergarage. Dat betekent dat er 30 auto's per uur in de drukste periode de garage willen inrijden. Bij dit aantal auto's zijn er voldoende momenten dat er tussen de rijrichtingen van de fietsers tijd is om de garage in te rijden. Het Expertiseteam acht dit een acceptabel risico, zeker gezien de opstelruimte tussen de kruising en de fietsoversteek over de Pontsteiger.

Kruising Tasmanstraat/Houtmankade

- Waarom is de kruising Tasmanstraat/Houtmankade aan onderhoud toe?

Het asfalt is zo verouderd dat het aan onderhoud toe is. Scheuren, rafelingen en verzakkingen zijn zichtbaar. Deel voor inrijden tunnel stad uit moet misschien de fundering worden vervangen, de kruising niet, alleen waar de verkeersheuvels/eilanden worden aangepast kleinschalig, het is hoofdzakelijk deklaag en tussenlaag vervangen asfalt.

- Welke werkzaamheden worden hier uitgevoerd?

Er komen nieuwe asfaltlagen i.c.m. verbeteringen op het gebied van verkeersveiligheid. Deklaag en tussenlaag vervangen vanwege onderhoud, verkeersdruppel/eilanden/heuvels aanpassen aan nieuwe ontwerp, VRI palen eventueel verschuiven, bij de brug worden de slagbomen vervangen.

- Wat is de overlast van bewoners wanneer de fundering wordt vernieuwd?

Geen specifieke overlast. Waar de fundering wordt vervangen, is het ontgraven oude fundering(menggranulaat) en dan verdichten zandbed en aanbrengen nieuwe fundering van menggranulaat, dus geen bijzondere hinder.

- Waarom is een tunnel onder de kruising door fietsers geen optie? Zie hieronder:

We snappen de behoefte van mensen om de situatie daar volledig optimaal te krijgen door met grootschalige ingrepen te komen. Het idee van een tunnel is nooit onderzocht, maar zulke plannen hebben verregaande implicaties. Financieel, planning technisch, ruimtelijk en civiel volledig onhaalbaar. Ruimtelijk en verkeerskundig past een dergelijke oplossing waarschijnlijk niet in het ontwerp vanwege de krappe ruimtes. Fietstunnels vergen een bepaalde hellingsgraad waarmee we niet kunnen aansluiten op de overige fietspaden en oversteken.

Qua hoogtes in de omgeving past dat ook niet, als je als fietser een tunnel in en uit moet fietsen mag de hellingbaan niet te steil zijn, dus je hebt dan een bepaald lengteprofiel nodig en die heb je hier niet, past niet in de bestaande omgeving.

