

GEMEENTE BREUKELEN
EEN NIEUWE BRUG OVER DE VECHT

VINK VANDEKUILEN KLEIN BV | ARCHITEKTUUR EN STEDEBOUW

MEI 1975

INHOUD

INLEIDING	2
EEN NIEUWE BRUG	2
DOEL VAN DE INGREEP	3
VERONDERSTELLINGEN	3
EFFECT OP HET LANDSCHAP	4
VERKEERSTECHNISCHE EFFECT	5
DE ONDERZOCHE TE PLAATSEN	6
CONCLUSIES	

INLEIDING

Breukelen ligt aan de westzijde van het Loosdrechtse Plassengebied. De betekenis van dit gebied voor de recreatie is de laatste decennia enorm toegenomen. Speciaal van belang voor Breukelen is het recreatiegebied aan de Scheendijk. De Scheendijk vormt de westelijke begrenzing van een omvangrijk eilandengebied: de Kievitsbuurt. Dit eilandengebied heeft grote betekenis voor de verblijfsrecreatie (vaste ligplaatsen, stacaravans en zomerhuizen). Ook buiten het seizoen trekt het gebied nogal wat recreanten.

De ontsluiting vormt de Scheendijk, die via de Laan van Gunterstein met de kern Breukelen is verbonden. De brug over de Vecht, in het verlengde van de Laan van Gunterstein is op dit moment de enige oeververbinding.

Het huis Gunterstein, de Vechtbrug en daarop aansluitende Brugstraat behoren tot het oudste deel van Breukelen. Evenals andere straten in de oude kern is de Brugstraat erg smal (6m. tussen de gevels en ca 4m rijbaan) De Vechtbrug is nog smaller.

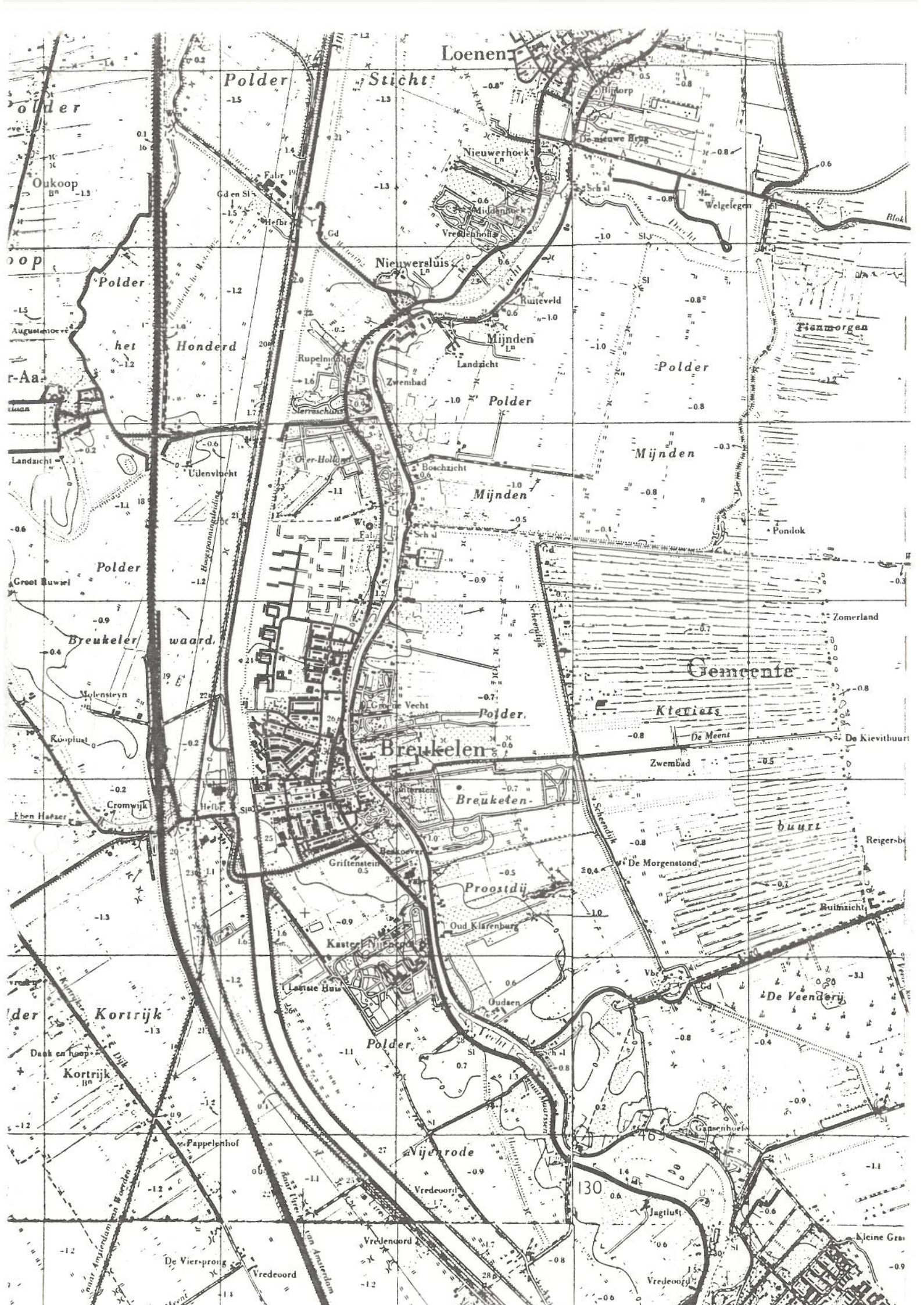
Het overgrote deel van het recreatieverkeer moet door het oude centrum en door de Brugstraat. Een ander deel blijft aan de oostzijde van de Vecht (het Zandpad) en maakt gebruik van de brug bij Nieuwersluis ofwel Maarssen, afhankelijk van de bestemming.

Zo langzamerhand is er voor de oude kern van Breukelen een onaanvaardbare verkeerssituatie ontstaan. Verder veroorzaakt het verkeer dat het centrum van Breukelen probeert te mijden, en aan de oostzijde langs de Vecht rijdt, een extra belasting voor onder andere Loenen.

Verbreding van Brugstraat en vervanging van de smalle brug moet als onmogelijk worden beschouwd. Niet alleen zou dat een verwoestende ingreep in de oude kern betekenen, maar ook geeft het geen werkelijke oplossing omdat de Laan van Gunterstein, met een breedte van nauwelijks 4m. het verkeer ook niet kan verwerken.

EEN NIEUWE BRUG

Om de verkeersproblemen op te lossen wordt gedacht aan een tweede brug over de Vecht. Daarnaast zou een extra verbinding moeten worden aangelegd tussen de Scheendijk en de nieuwe brug, als aanvulling op de Laan van Gunterstein.



DOEL VAN DE INGREEP

1. Het bieden van een oplossing voor de situatie in en rond de Brugstraat
2. Verbetering brengen in de verbinding van de Scheendijk naar Rijksweg 2 zodat a. Het centrum geen onnodig recreatieverkeer hoeft te verwerken en b. de Rijksweg en ook Loenen worden ontlast.
3. De relatie van het recreatiegebied met het winkelcentrum van Breukelen bevorderen in een overzichtelijke verkeerscirculatie

VERONDERSTELLINGEN

Op basis van een eerste observatie kunnen een aantal uitgangspunten worden geformuleerd die van belang zijn bij de oplossing van het probleem. Verschillende uitgangspunten zullen in een later stadium op hun waarde moeten worden getoetst.

1. In de verkeersbeweging over de Vecht ligt de nadruk op het verkeer naar de Scheendijk vanuit Utrecht en Amsterdam.
2. Het verkeer naar Breukeleveen/Loosdrecht is relatief gering
3. De verkeersrelatie van het wijkgebied van Breukelen met het recreatiegebied is van geringe betekenis
4. Er komt tenminste één nieuwe verbindingsweg van de Scheendijk naar het Zandpad, bij voorkeur in directe relatie met de nieuwe brug.
5. In de Brugstraat en de Laan van Gunterstein wordt, bij voorkeur van het centrum af, één-richtingsverkeer ingevoerd voor auto's.

HET EFFECT VAN DE NIEUWE VERBINDING OP HET LANDSCHAP

1. Bij de Scheendijk kan landschappelijk gezien onderscheid worden gemaakt tussen het noordelijk en het zuidelijk deel, met als grens de Laan van Gunterstein. Het karakter van die 2 delen is sterk verschillend. Langs de Noord-Scheendijk is de recreatie tot ontwikkeling gekomen omdat de uitlopers van de Loosdrechtse Plas- sen hier tot aan de dijk komen. Hier vindt men naast de recreatie verblijven ook bedrijfjes en herstelwerkplaatsen t.b.v. de watersport.

Het zuidelijk deel is in tegenstelling daarmee erg rustig, landschappelijk zeer aantrekkelijk en niet direct aan het water gelegen.

In het gebied vanaf de Scheendijk tot aan de Vecht kan eenzelfde soort onderscheid worden gemaakt: Ten noorden van de Laan van Gunterstein heeft het gebied een open karakter waarin de activiteiten aan de Scheendijk op veel plaatsen voelbaar zijn. Het zuidelijk deel daarentegen vertoont een rijke afwisseling in begroeiing en gebruik. Het park van Gunterstein, de boomgaarden bij Oud-Klarenburg en de daartussen liggende weilanden geven aantrekkelijke tegenstellingen tussen open en gesloten landschap. De rust van dit gebied vormt een belangrijke kwaliteit.

Tegen deze achtergrond is een nieuwe wegverbinding van de Scheendijk naar de Vecht aan de Zuidzijde van de Laan van Gunterstein een weinig aantrekkelijke ingreep, mede doordat het rustige deel van de Scheendijk hierdoor verbreed moet worden.

Aan de noordzijde van de Laan van Gunterstein is een nieuwe weg gemakkelijker te aanvaarden, b.v. dicht langs de gemeentegrens.

2. De inpassing van de nieuwe brug in zijn directe omgeving is voor een 9-tal plaatsen nader onderzocht. Zij komen hierna stuk voor stuk aan de orde waarbij zowel de landschappelijke als de verkeerstechnische aspecten zijn bekeken.

HET VERKEERSTECHNISCHE EFFECT

1. Voor de verkeerscirculatie in het Centrum.

Naarmate de nieuwe brug dicht bij de oude ligt zal de betekenis daarvan toenemen voor de verkeerscirculatie van het centrum.

Gaat men ervan uit dat in de Brugstraat één-richtingsverkeer wordt ingevoerd voor auto's, in de richting van de brug (dit voorkomt files in de Brugstraat), dan moet men via de nieuwe brug terug kunnen rijden naar de Rijksstraatweg. De afstand tussen de bruggen mag dan niet te groot zijn.

Ten einde de verbinding met het zwembad aan de Laan van Gunterstein voor fietsers niet te verstoren zouden Brugstraat en Laan van Gunterstein voor fietsers in 2 richtingen open moeten blijven.

2. Voor de verkeersafwikkeling van de Scheendijk

De Scheendijk komt niet voor één-richtingsverkeer in aanmerking, omdat de onderlinge afhankelijkheid van de vestigingen daarlangs beide richtingen noodig maakt. Toch zal, wanneer de nieuwe weg in het noorden komt (verbinding **(A)** op de tekening), spontaan een soort één-richtingscircuit ontstaan. Gezien de geringe breedte van de Scheendijk is dit zeer wenselijk.

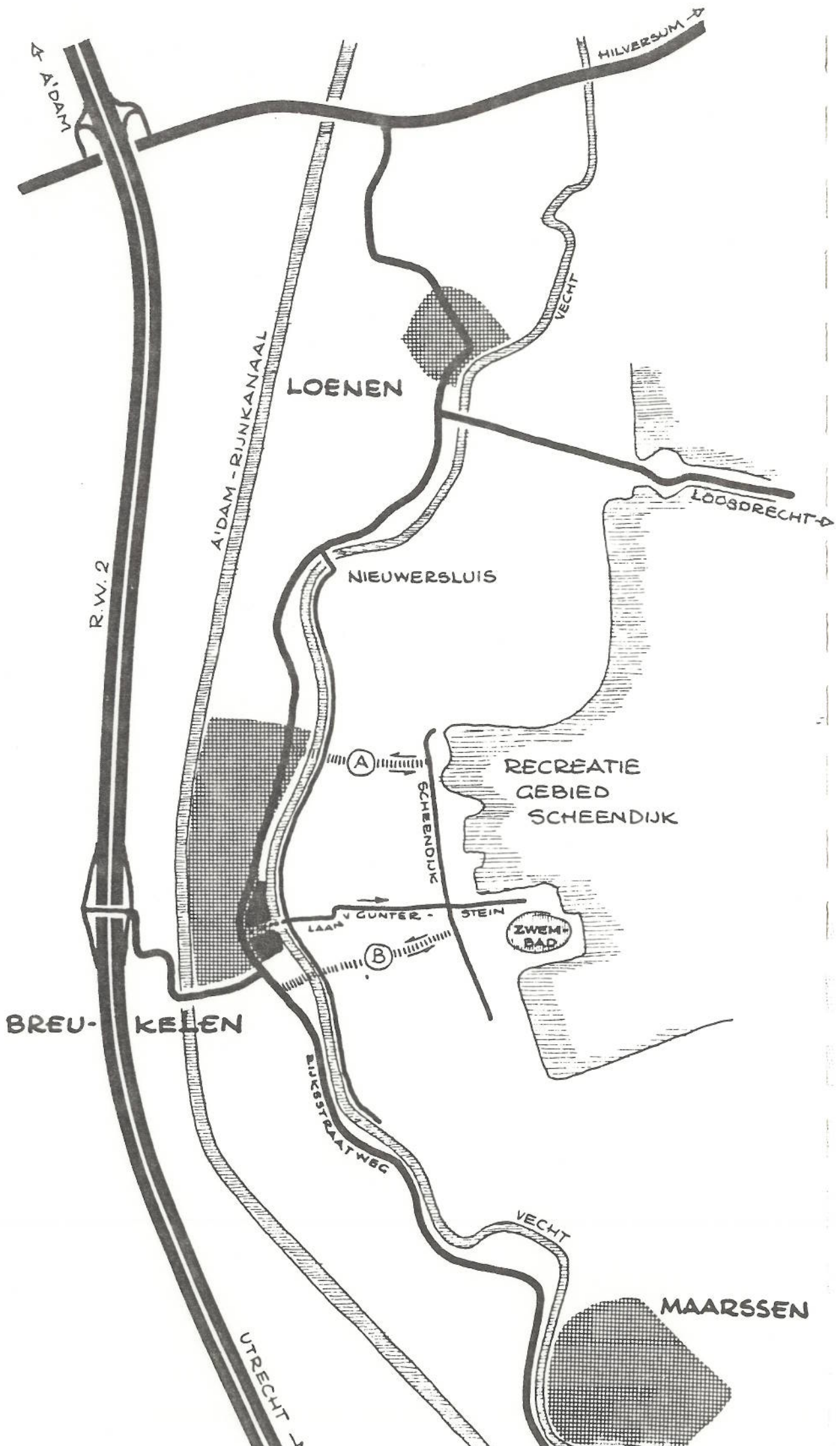
Anders wordt het wanneer de nieuwe weg ten zuiden van de Laan van Gunterstein komt (verbinding **(B)** op de tekening). Verbreding van de hele Scheendijk zal dan wellicht noodzakelijk zijn.

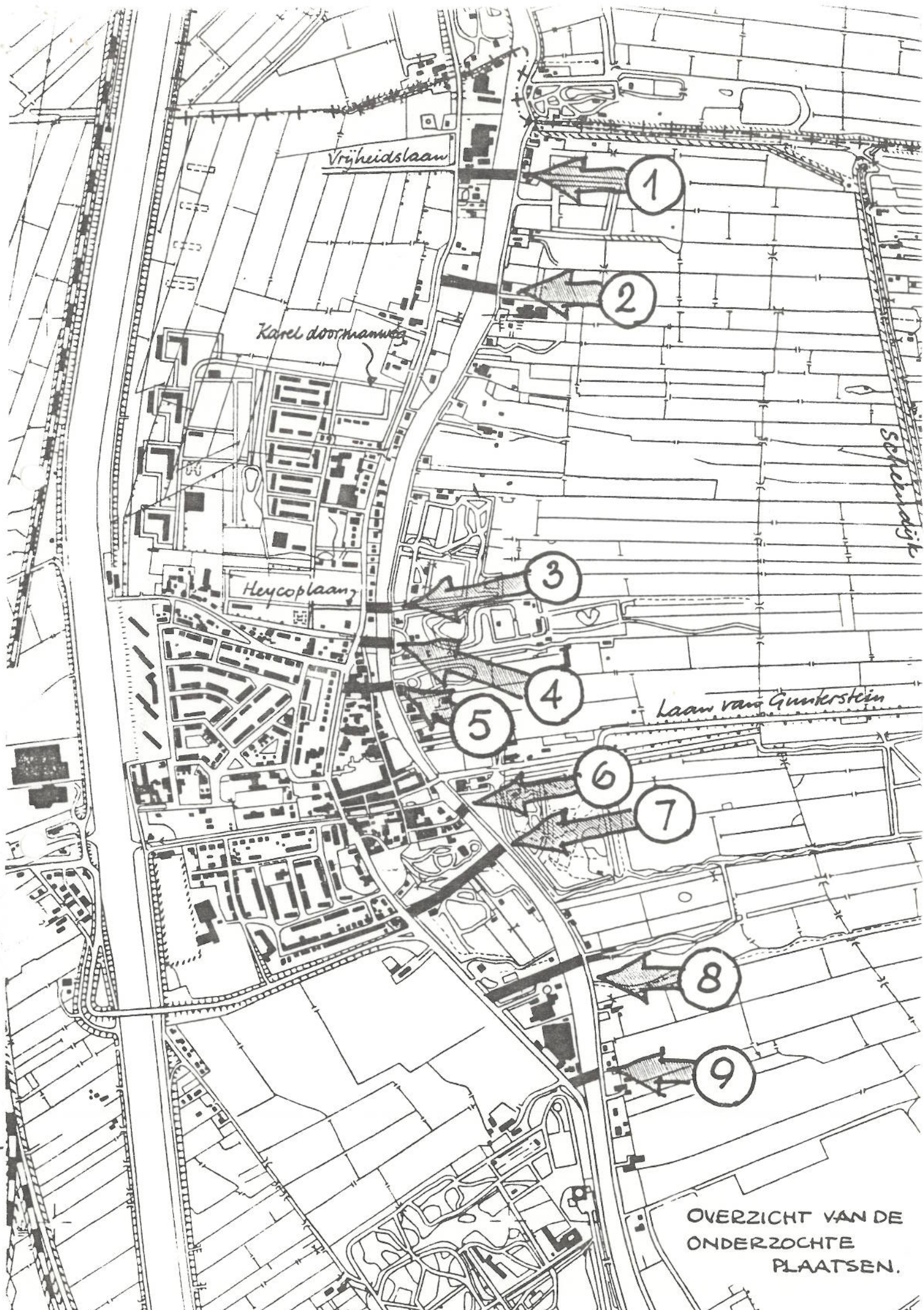
(Een combinatie van verbinding **(A)** met een nieuwe brug ten zuiden van de bestaande levert nieuwe problemen op door kruisend verkeer bij de bestaande brug. Deze oplossing is daarom buiten beschouwing gelaten.)

3. M.b.t. de aansluiting op het interlokale wegennet.

Verbinding **(A)** levert een gunstige verkeerssituatie voor de Scheendijk op, terwijl **(B)** veel aantrekkelijker is voor de interlokale verkeersafwikkeling. Een nieuwe brug aan de zuidzijde geeft nl. een directe verbinding met de oprit naar Rijksweg 2. Het verkeer voor Amsterdam kan dan direct naar deze Rijksweg en het verkeer voor Utrecht ofwel naar Rijksweg 2 ofwel via de Rijksstraatweg naar Maarssen. Het centrum van Poreukelen wordt dan niet onnodig belast.

Dat is wel het geval wanneer de nieuwe brug aan de noordzijde komt. Immers het verkeer voor Utrecht moet dan altijd via het Centrum en het verkeer voor Amsterdam ofwel via het Centrum naar Rijksweg 2 ofwel toch door Loenen.





Vrijheidslaan

Karel doormanweg

Heycoplaan

Laan van Gunterstein

Schiedijk

1

2

3

4

5

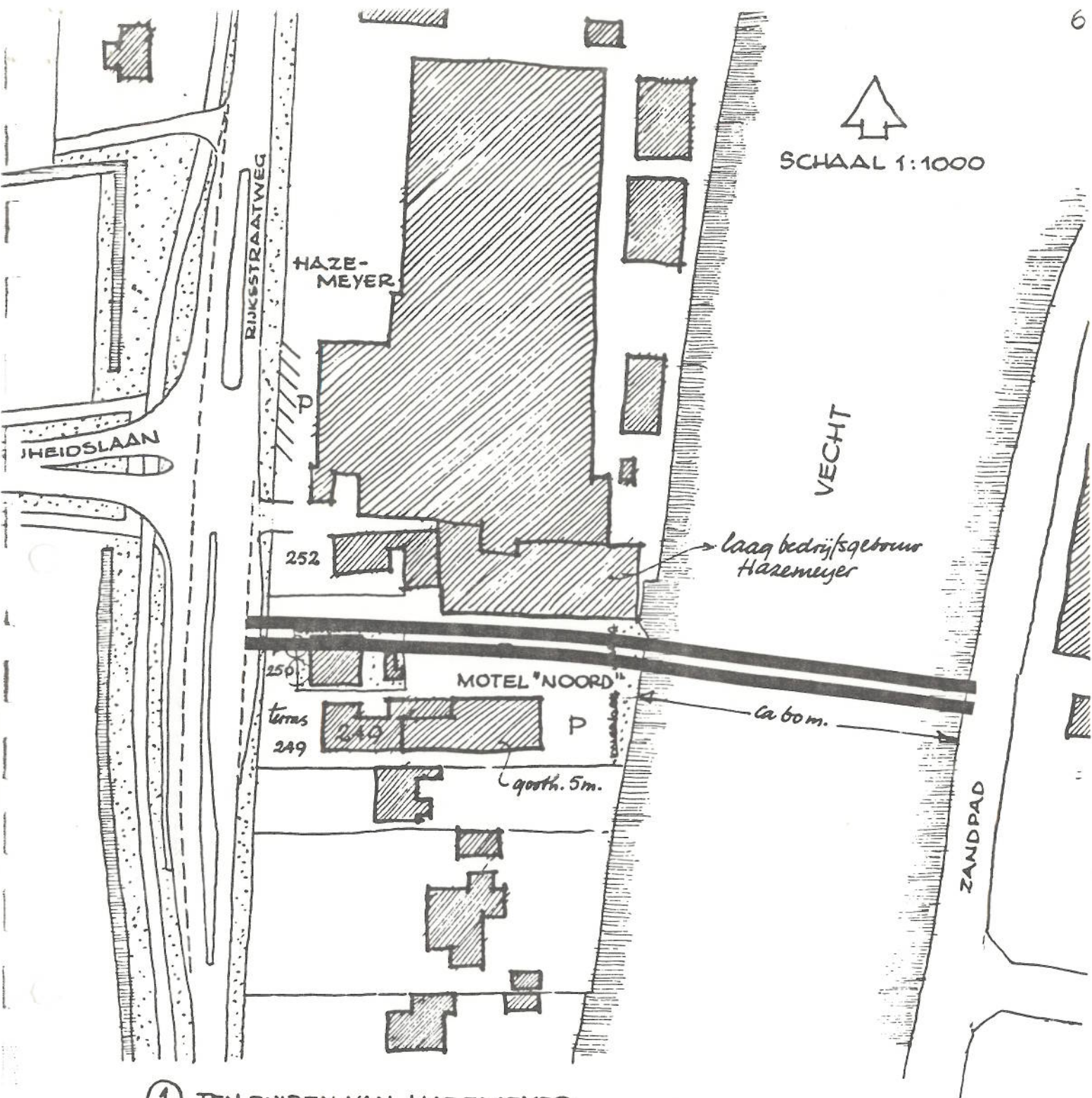
6

7

8

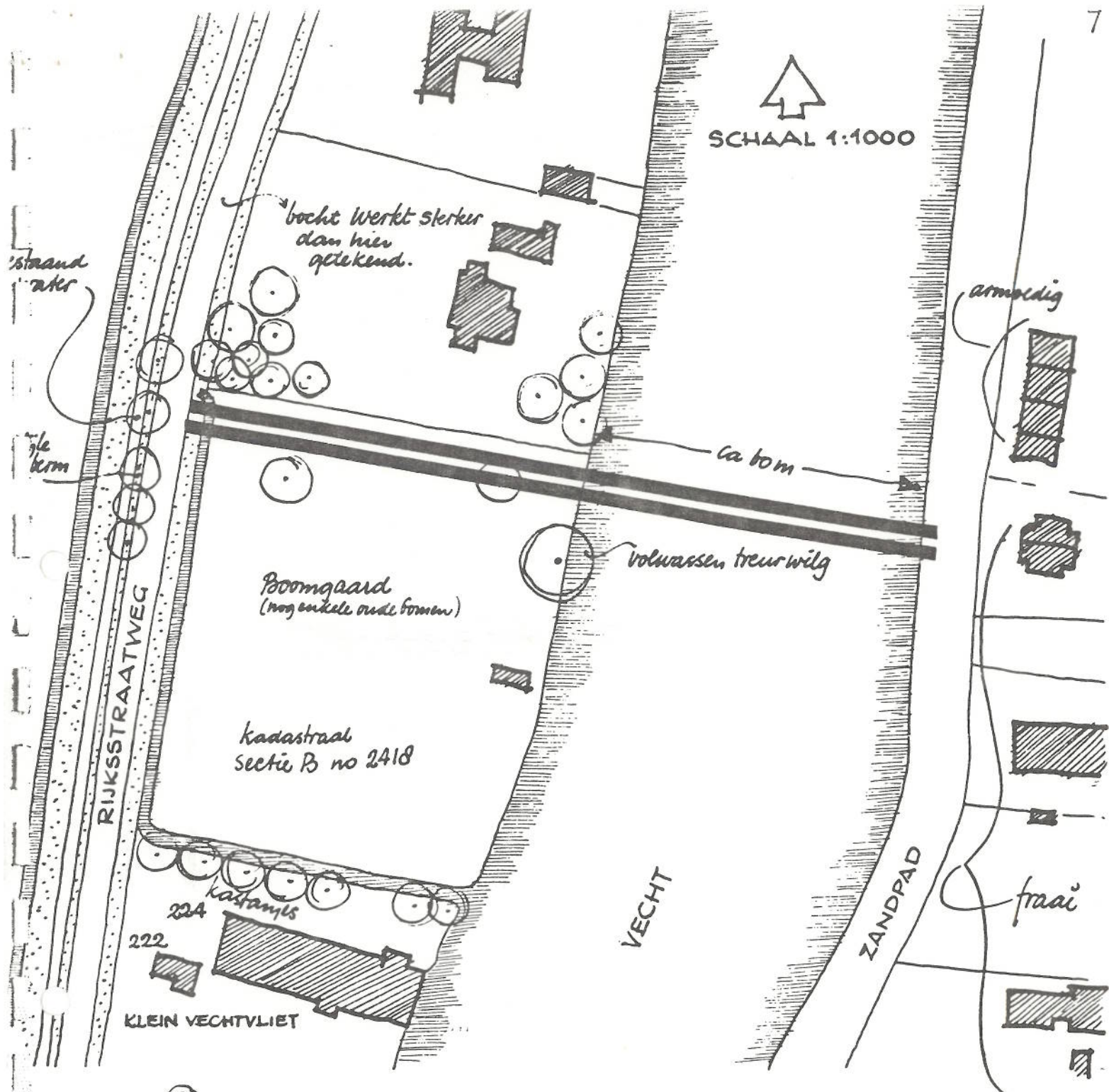
9

OVERZICHT VAN DE
ONDERZOCHE
PLAATSEN.



① TEN ZUIDEN VAN HAZEMEYER

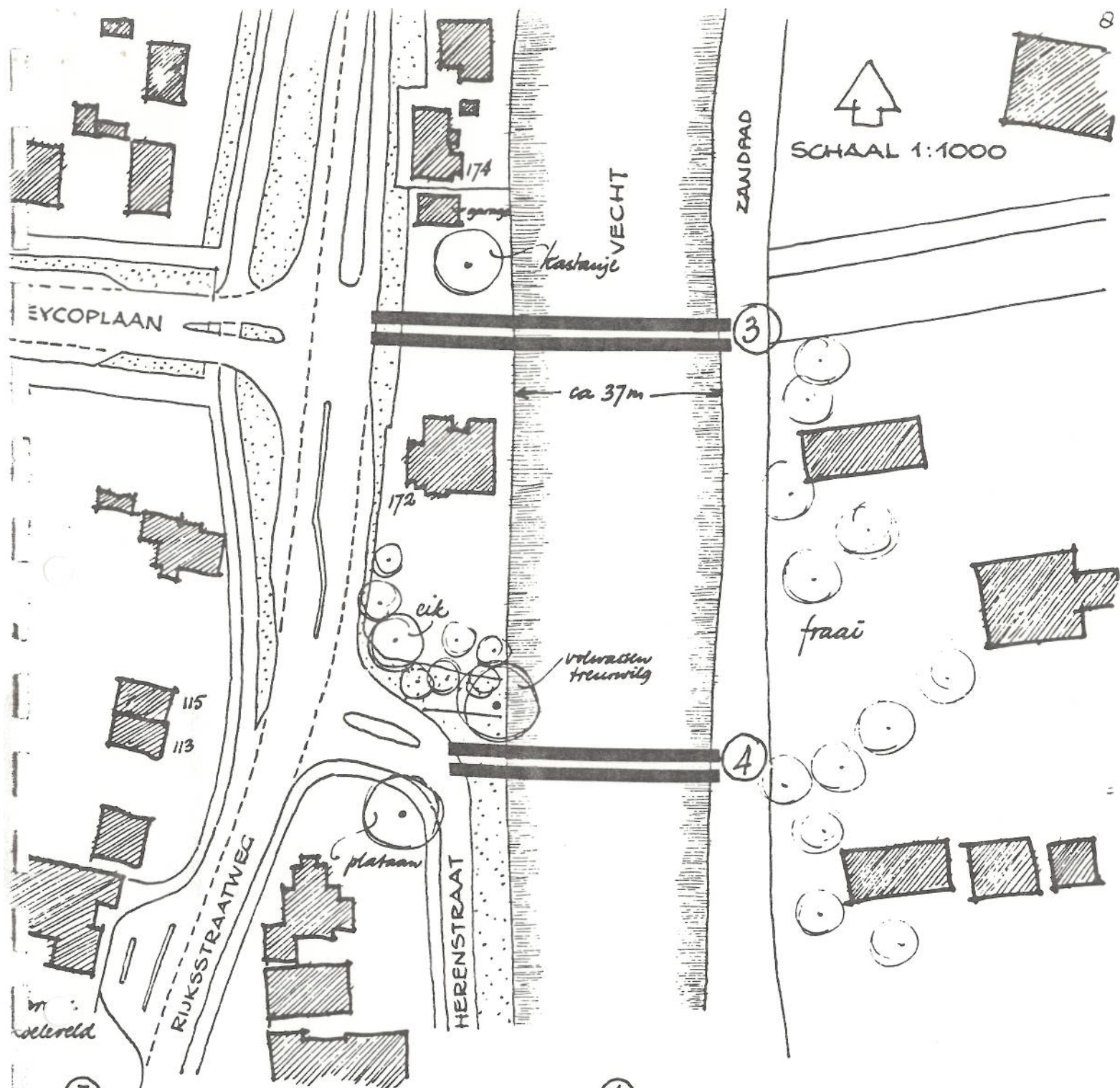
- voordelen :- gunstige ligging t.o.v. het woongebied van Breukelen
 - pand nr. 250 is slecht en niet fraai
 - directe uitrit van Motel op de Rijkstraatweg vervalt
 - schadde aan de Vecht is beperkt
- nadelen: - overbrugging ca 60 m.
 - toegang langs de fabriek zal niet riant zijn en gemakkelijk een "achteraf-karakter" krijgen.
 - P-terrein van het Motel wordt gehalveerd
 - de aansluiting is erg dicht bij de uitmonding van de Vrijheidslaan. Niet bevredigend op te lossen.



② HALVERWEGE TUSSEN VRUHEIDSLAAN EN KAREL DOORMANWEG

- voordelen: - goede verbinding met woongebied van Breukelen
 - zowel de toegangsweg als de brug kunnen gemakkelijk in de omgeving worden ingepast, zonder daaraan veel schade toe te brengen
 - er hoeft geen bebouwing of belangrijk groen te verdwijnen

- nadelen: - overbrugging ca bom.
 - bij de aansluiting op de Rijksstraatweg is er een slecht uitzicht naar het noorden
 - bij de aansluiting op de Rijksstraatweg zal ook het zeer stijl talud aan de westzijde daarvan veranderd moeten worden.



③ TEGENOVER DE HEYCOPLAAN

voordelen

- goede verbinding met woongebied
- ruimtelijk niet onaantrekkelijk
- er hoeven geen bomen voor weg.
- brug heeft ook betekenis voor verkeers-
circulatie v.h. centrum

nadelen:

- dwars door particuliere tuin
(tussen garage en woonhuis door)
- uitzicht niet zo best
- aansluiting van de Herenstraat
ligt erg dichtbij.

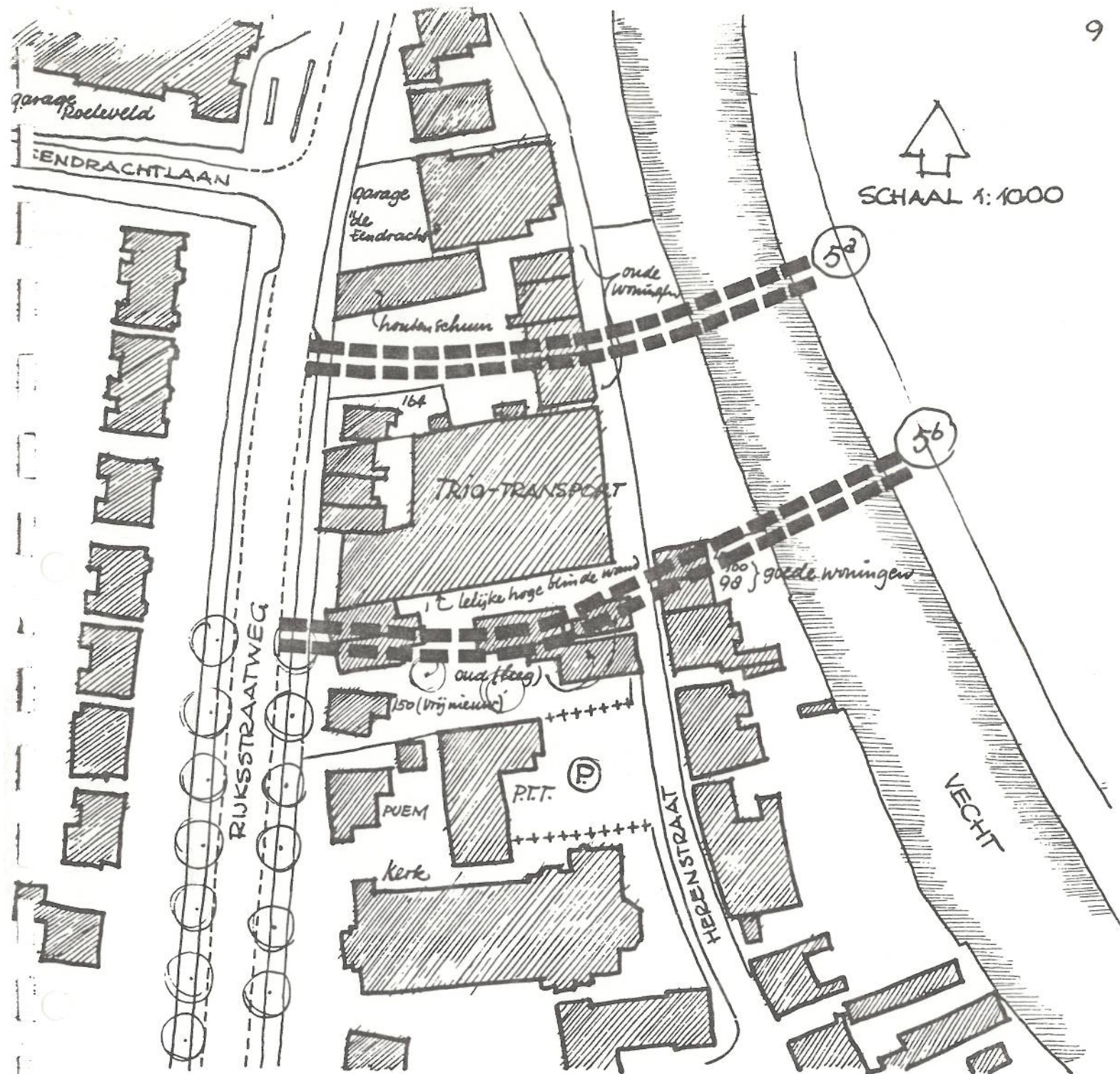
④ BIJ DE AANSLUITING V.D. HERENSTRAAT

voordelen:

- geen extra aansluiting op de
Rijksstraatweg.
- er hoeven geen bomen weg
- uitzicht is redelijk.
- brug heeft ook betekenis voor centrum

nadelen:

- ruimtelijk gevoelige plaats
- zorgvuldige behandeling van ont-
werp en materiaalkeuze nodig.
- voorzieningen ter voorkoming
van schade aan treurwilg nodig:
(er kan niet zonder meer opgehoogd
worden).



⑤ ERGENS TUSSEN GARAGE 'DE EENDRACHT' EN HET POSTKANTOOR

voordelen:

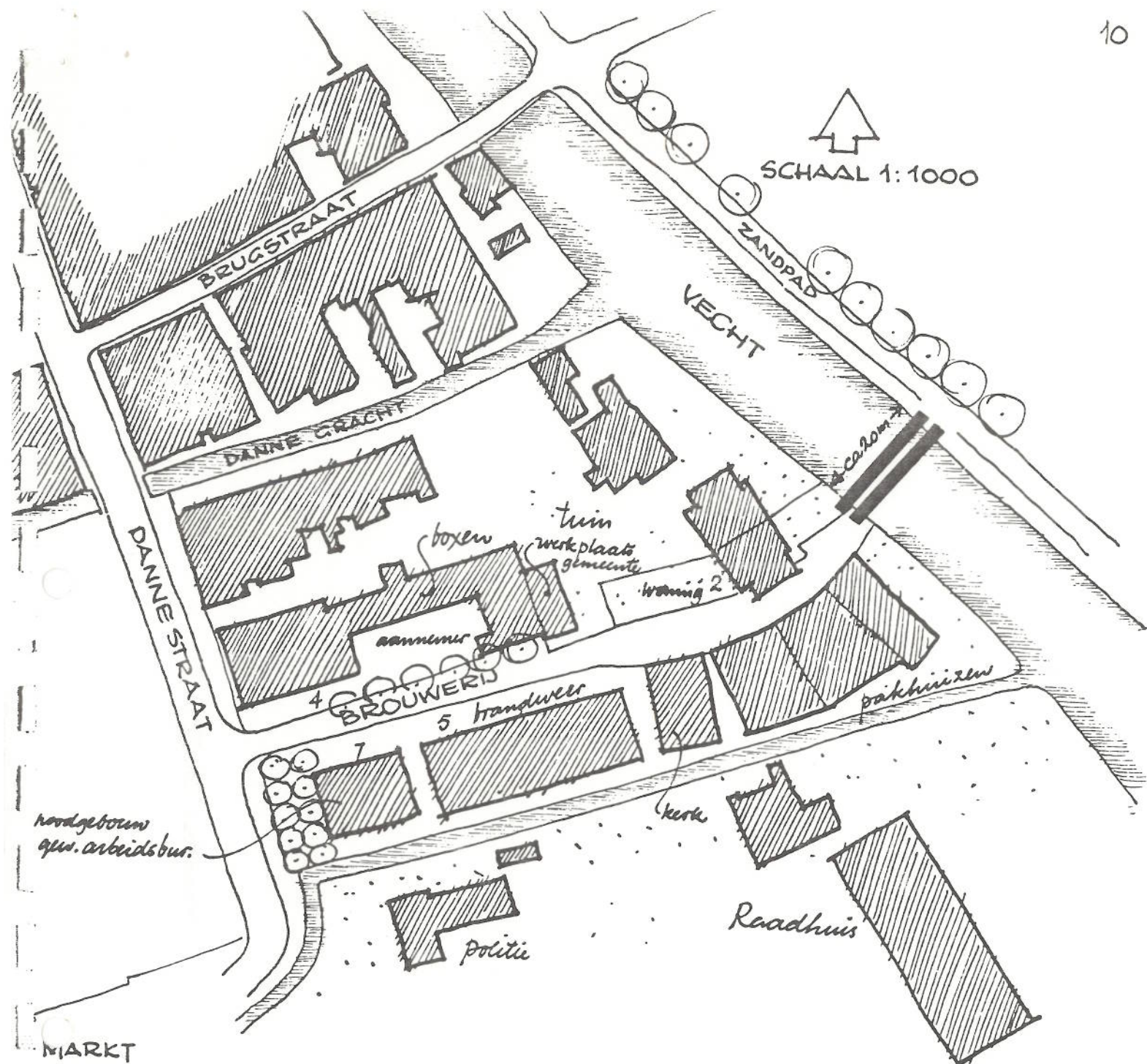
- er zijn meerdere mogelijkheden
- de omgeving is sterk aan vernieuwing toe
- t.b.v. de nieuwe brug kan zonnodig onteigend worden.
- de verbinding heeft ook betekenis voor de verkeerscirculatie v.h. Centrum
- het laatste deel van de Herenstraat kan wellicht vervallen
- weinig schade aan de Vecht

nadelen:

a. (de noordelijke variant): de aansluiting op de Rijksstraatweg wat dicht bij de Eendrachtlaan

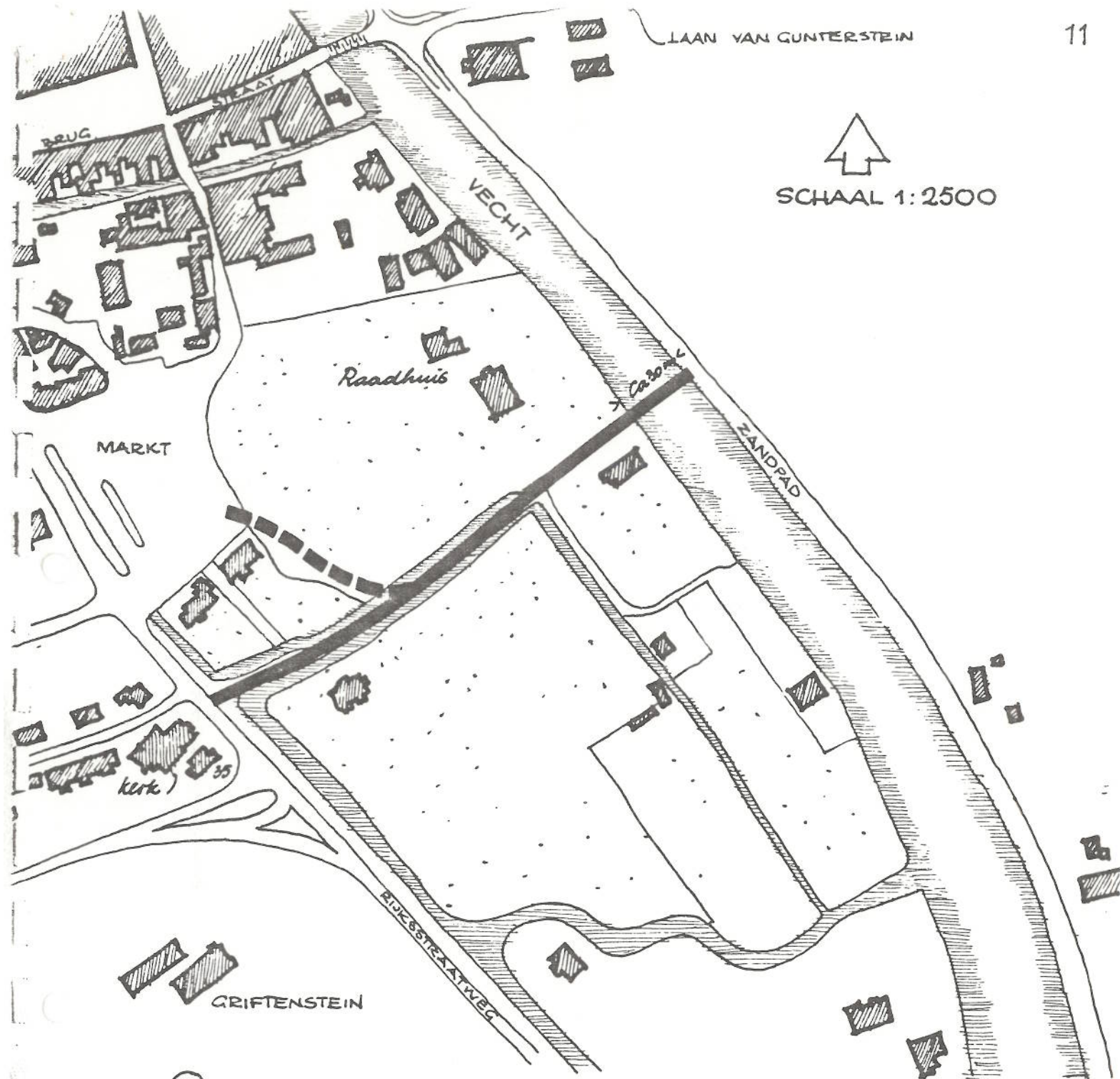
b. (de zuidelijke variant):

- nrs. 98 en 100 zijn nog goede woningen
- lelijke wand van Trio-transport wordt zichtbaar.



⑥ IN HET VERLENGDE VAN DE BROUWERIJ

- woonhuis nr. 2 moet weg en daarmee ook de belending
- brug zal ontworpen moeten worden in samenhang met een voorstel voor de herinrichting van de directe omgeving.
- pakhuizen vormen daartoe interessant uitgangspunt
- sloop van noodgebouw gewestelijk arbeidsbureau (nr. 7) betekent accentuering van weinig fraaie Brandweergarage.
- Brandweergarage zou dan "face-lift" moeten krijgen, b.v. door middel van kleur of lagere aanbouw aan de marktzijde
- in de plaats van het dubbele woonhuis kan een gebouw komen met een centrum-functie.
- de overkant van de vecht (Zandpad) krijgt betekenis voor het centrumverkeer.
- Verkeer in de Dannestraat neemt toe
- De brug heeft een goede verbinding met de oprit naar R.W. 2

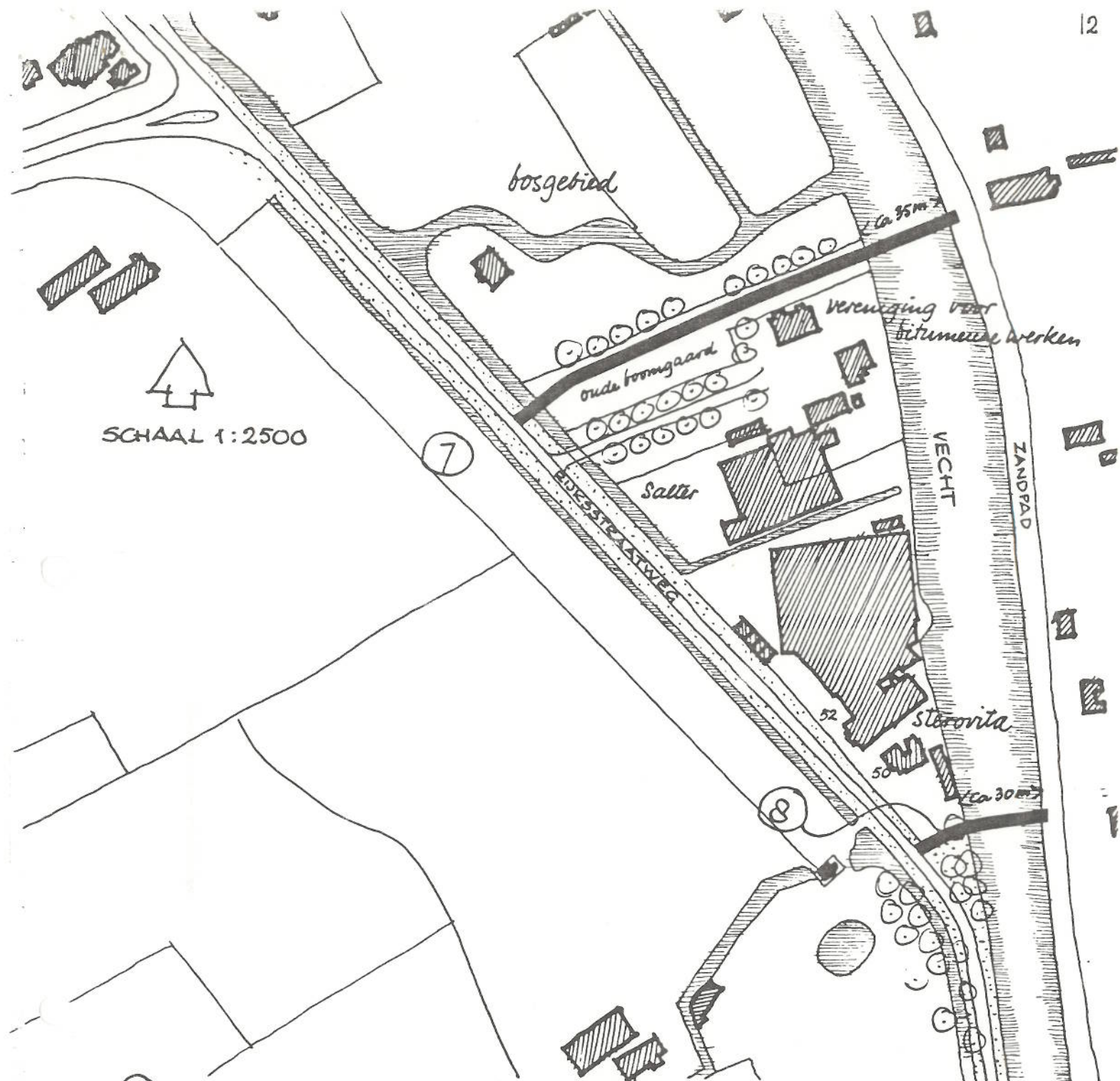


⑦ LANGS DE TUIN VAN HET RAADHUIS

voordelen: - dicht bij oprit naar R.W. 2.
- daardoor geen onnodige belasting van het centrum met recreatie-verkeer

nadelen: - aanspraak op een fraai stil bosgebied.
- haast onaanvaardbare aantasting van groen
- moeilijk oplosbare bajonet-aansluiting met oprit RW 2
- slecht uitzicht bij aansluiting op de Rijksweg

■■■■ N.B. Het afbuigen naar de markt heeft als voordeel dat de aansluiting op de Rijksweg wordt vermeden.
De aanspraak op het bosgebied blijft echter, nu ook op een prachtig deel van de Raadhuis-tuin. Verder wordt de relatie markt en recreatieverkeer ten onrechte benadrukt.



⑧ TEN NOORDEN VAN DE "VERENIGING VOOR BITUMEUZE WERKEN"

- voordelen: - goede aansluiting met oprit naar R.w. 2.
 - goed uitzicht op de Rijksstraatweg
 - er hoeft geen belangrijk groen voor te verdwijnen
 - gemakkelijke verbinding met het centrum, maar:
 - geen onnodig recreatie-verkeer in het centrum

- nadelen: - vnl. betekenis voor interlokaal verkeer; wat ver van het woongebied van Breukelen
 - vrij lange toegangsweg naar de brug.

⑨ TEN ZUIDEN VAN "STEROVITA"

- zoals bij 8 met als voordeel een korte toegangsweg, maar daartegenover een zeer slecht uitzicht in de richting Utrecht.

CONCLUSIE

Eeuwenlang is de bestaande Vechtbrug de enige oeververbinding geweest. De laatste jaren echter begint de behoefte aan een 2^e brug zich sterker op te dringen. Met name door het recreatie-verkeer.

Een 2^e brug is niet zomaar een verkeersvoorziening. Verwacht mag worden dat deze ingreep invloed zal hebben op de totale verkeerscirculatie van Breukelen en daarmee wellicht ook op de toekomstige structuur van het Centrum. De plaatskeuze is een beslissing voor de lange termijn en verdient een grote nauwkeurigheid. Het betekent een afweging van verschillende belangen:

- de betekenis voor de recreatie
- de betekenis voor het landschap
- de aanspraak op particuliere gronden
- de invloed op de verkeersafwikkeling

In deze nota wordt geen plaats aangewezen voor de 2^e brug en de nieuwe wegverbinding. Wel bevat ze gegevens die bij de keuze van invloed zullen zijn. Ze geeft een beeld van de complexiteit van de ingreep, vooral m.b.t. het verkeer. Juist hier ontbreken echter betrouwbare gegevens voor de toekomst. Gegevens over de gehele toekomstige verkeerscirculatie van Breukelen en over de behoefte van het Centrum in het bijzonder. Bij de definitieve plaatsbepaling van de brug zal een duidelijk inzicht hierin noodzakelijk zijn.

Wel kan op basis van deze nota een voorlopige keuze worden gemaakt en het aantal alternatieven worden beperkt.

Het College van Burgemeester
en Wethouders van de gemeente
Breukelen
te
BREUKELEN

raadgevende ingenieurs
leden onri

INGEKOMEN
4 JULI 1975
No. 2690

hoofdkantoor
amersfoort laan 1914 nr. 35
tel. 033 - 3 82 34
bouwkunde ruimtelijke ordening
vervoer- en verkeerskunde
amersfoort stationsstraat 48
postbus 85 tel. 033 - 3 35 24
telex 47848 telegramadres dehave

Amersfoort, 3 juli 1975

ons kenmerk Nij/IdF/HCN/V-419
dossier 2-0664-05-01
verkeersstudie

Bijgaand doen wij u naar aanleiding van de besprekingen met de heer Kwakernaak van ons bureau een voorstel voor een verkeersstudie ten behoeve van de plaatsbepaling van een nieuwe brug over de Vecht toekomen.

In verband met de rol die het recreatieverkeer in deze problematiek speelt is het gewenst deze studie in de vakantieperiode te houden.

Dit betekent dat de in het voorstel genoemde enquête in verband met schoolvakanties op 1 of uiterlijk 8 augustus zou moeten plaatsvinden. In verband met de voorbereiding voor deze enquête zullen de visuele tellingen uiterlijk 11 juli moeten plaatsvinden.

Gelet op het bovenstaande ontvangen wij daarom graag op korte termijn uw antwoord, waarna in overleg met de directeur van gemeentewerken de tellingen kunnen worden voorbereid.

Een kopie van deze brief zonden wij aan uw directeur gemeentewerken.

Hoogachtend,
Technisch Adviesbureau der
Vereniging van Nederlandse
Gemeenten

(ir. K. Nije)

Bijlage: 1 notitie

VERGADERING B. en W. d.d. - 8 JULI 1975			
voorstel:	paraaf		
	burg	weth	wath
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			

Kan niet-son. an erudit-raad

AR WS NK.

BESLISSING: aangehouden tot calluse
buitallen 15- 9/7 6w-map.

zo aug 75
lees! algem disc
te gemeenteraad

13/8

als ovens
ondracht

Gemeente Breukelen
dossier 2-0664-05-01

Voorstel verkeersstudie ten behoeve van de plaatsbepaling van een nieuwe brug over de Vecht.

Inleiding

In aansluiting op de nota van de stedenbouwkundig adviseur Vink, Van de Kuilen, Klein b.v. over "Een nieuwe brug over de Vecht", wordt in dit voorstel aangegeven welke verkeerskundige werkzaamheden nodig zijn om de problematiek met betrekking tot deze brug op te lossen. De smalle Vechtbrug en de smalle aansluitende straten veroorzaken problemen in de verkeersafwikkeling rond de brug en in de oude kern van Breukelen.

Om de verkeersproblemen op te lossen wordt daarom gedacht aan een tweede brug over de Vecht. Bovendien zou een nieuwe verbindingsweg moeten worden aangelegd tussen de Scheendijk en het Zandpad als alternatief voor de Laan van Gunterstein ter ontsluiting van het recreatiegebied. Om bovengenoemde problematiek op te lossen worden de volgende werkzaamheden voorgesteld:

1. tellingen;
2. cordonenquête;
3. analyse onderzoekresultaten, uitmondend in een advies.
4. plaatsbepaling van de nieuwe brug;
5. verkeerscirculatieplan;
6. rapportering - vastleggen studie
- resultaten en conclusie.

ad 1. Om inzicht te verkrijgen in de spreiding van de verkeersintensiteiten over de uren van de dag en in het verloop van de dagintensiteiten over enkele weken op een aantal wegen in Breukelen dienen een aantal visuele en mechanische tellingen te worden verricht. De visuele tellingen zijn tevens nodig om te bepalen hoeveel personen nodig zijn voor de verkeersenquête.

Een overzicht van de plaatsen van de te houden visuele- en mechanische tellingen is weergegeven op bijlage 1. Daar het recreatieverkeer een belangrijke rol speelt in de verkeersproblematiek, dienen de visuele tellingen op een vrijdag namiddag gehouden te worden. Dan zullen, behalve de thuiskomende inwoners ook de weekenders en verblijfsrecreanten worden geteld.

In verband met het oponthoud dat het verkeer ondervindt van brugopeningen, is het gewenst dat gegevens bekend zijn over aantal en tijdstip van de openingen van de Vechtbrug en de brug in de Rijksstraatweg over de Kerkvaart. Tevens zal het aantal passerende schepen in de Vecht en Kerkvaart per uur en per richting moeten worden geteld.

ad 2. Om inzicht te verkrijgen in het verplaatsingspatroon van het verkeer naar en door Breukelen is het nodig een z.g. cordonenquête te houden.

Gemeente Breukelen

dossier 2-0664-05-01

Voorstel verkeersstudie ten behoeve van de plaatsbepaling van een nieuwe brug over de Vecht.

Inleiding

In aansluiting op de nota van de stedenbouwkundig adviseur Vink, Van de Kuilen, Klein b.v. over "Een nieuwe brug over de Vecht", wordt in dit voorstel aangegeven welke verkeerskundige werkzaamheden nodig zijn om de problematiek met betrekking tot deze brug op te lossen. De smalle Vechtbrug en de smalle aansluitende straten veroorzaken problemen in de verkeersafwikkeling rond de brug en in de oude kern van Breukelen.

Om de verkeersproblemen op te lossen wordt daarom gedacht aan een tweede brug over de Vecht. Bovendien zou een nieuwe verbindingsweg moeten worden aangelegd tussen de Scheendijk en het Zandpad als alternatief voor de Laan van Gunterstein ter ontsluiting van het recreatiegebied. Om bovengenoemde problematiek op te lossen worden de volgende werkzaamheden voorgesteld:

1. tellingen;
2. cordonenquête;
3. analyse onderzoekresultaten, uitmondend in een advies.
4. plaatsbepaling van de nieuwe brug;
5. verkeerscirculatieplan;
6. rapportering - vastleggen studie
- resultaten en conclusie.

- ad 1. Om inzicht te verkrijgen in de spreiding van de verkeersintensiteiten over de uren van de dag en in het verloop van de dagintensiteiten over enkele weken op een aantal wegen in Breukelen dienen een aantal visuele en mechanische tellingen te worden verricht. De visuele tellingen zijn tevens nodig om te bepalen hoeveel personen nodig zijn voor de verkeersenquête.

Een overzicht van de plaatsen van de te houden visuele en mechanische tellingen is weergegeven op bijlage 1. Daar het recreatieverkeer een belangrijke rol speelt in de verkeersproblematiek, dienen de visuele tellingen op een vrijdag namiddag gehouden te worden. Dan zullen, behalve de thuishkomende inwoners ook de weekenders en verblijfsrecreanten worden geteld.

In verband met het openthoud dat het verkeer ondervindt van brugopeningen, is het gewenst dat gegevens bekend zijn over aantal en tijdstip van de openingen van de Vechtbrug en de brug in de Rijksstraatweg over de Kerkvaart. Tevens zal het aantal passerende schepen in de Vecht en Kerkvaart per uur en per richting moeten worden geteld.

- ad 2. Om inzicht te verkrijgen in het verplaatsingspatroon van het verkeer naar en door Breukelen is het nodig een z.g. cordonenquête te houden.

Deze cordonenquête zal onder het ingaande verkeer op de zes invalswegen van Breukelen worden gehouden . (zie de nummers 1 t/m 6 van bijlage 1). De enquête dient bij voorkeur op een vrijdag(na)middag gehouden te worden (zie hiervoor punt ad 1).

- ad 3. Na het uitwerken van de enquêtegegevens worden de resultaten geanalyseerd. Daarbij zullen enkele mogelijke plaatsen voor een nieuwe brug tegen elkaar worden afgewogen, waarbij ook rekening moet worden gehouden met een nieuwe verbinding van de Scheendijk met het Zandpad.
- ad 4. Binnen het raam van een aantal randvoorwaarden, die vanuit andere disciplines worden gesteld, zal advies worden uitgebracht over de plaats voor een nieuwe brug, die een zo goed mogelijke verkeersafwikkeling tot gevolg heeft.
- ad 5. Om ook in de oude kern van Breukelen een goede verkeersafwikkeling te verkrijgen nadat de lokatie van de brug is vastgesteld is het wenselijk om een zgn. verkeerscirculatieplan voor deze kern te maken. Een verkeerscirculatieplan kan worden omschreven als een technisch plan dat aangeeft welke verkeersmaatregelen zullen moeten worden getroffen om een vlotte en veilige afwikkeling van het verkeer - nu en in de naaste toekomst - zoveel mogelijk te begunstigen. In dit plan zal met name aandacht worden besteed aan de mogelijke verbeteringen in de verkeerscirculatie als gevolg van de nieuwe brug.
- ad 6. Het verloop van de studie, de resultaten en de conclusies (de punten 1 t/m 4) zullen worden vastgelegd in een rapport. Dit rapport kan, indien tot het maken van een verkeerscirculatieplan zou worden besloten, als interimrapport worden uigebracht. Mede op grond van dit interimrapport kan worden besloten op welke manier een verkeerscirculatieplan zal worden opgesteld. In deze fase kunnen de dan nog noodzakelijke werkzaamheden voor het verkeerscirculatieplan worden gespecificeerd.

De kosten voor de verschillende onderdelen worden geraamd op:

1. tellingen (excl. kosten waarnemers)	f 12.000,-
2. cordonenquête	
3. uitwerking analyse	f 30.000,- *
4. adviesplaats van de brug, inclusief interimrapport)	
	<hr/>
	f 42.000,-
5. verkeerscirculatieplan, inclusief concept rapport	f 20.000,-

* Een nauwkeurige kostenraming voor de punten 2, 3 en 4 kan pas plaatsvinden nadat de visuele tellingen hebben plaatsgevonden omdat uit deze tellingen moet worden bepaald hoeveel waarnemingen moeten plaatsvinden. Het aantal waarnemingen is weer van direkte invloed op de kosten van verwerking en analyse.

Bovengenoemde kosten zijn exclusief 16% BTW en gebaseerd op het loon- en prijspeil van 1 juli 1975.
De uiteindelijke verrekening van de kosten zal worden gebaseerd op de aan de opdracht bestede tijd en gemaakte kosten als omschreven in de algemene- en nadere bepalingen van de hoofdstukken III en IIIA van de "Regeling van de verhouding tussen opdrachtgever en adviserend ingenieur" (R.V.O.I. 1966 - herziene druk 1971). Voor de berekening van het honorarium van de raadgevend ingenieur als bedoeld in artikel 53 punt 1 geldt momenteel per normale werkdag een bedrag van f 790,--. Het omslagpercentage genoemd in artikel 53 punt 2 is per 1 januari 1974 vastgelegd op 60%.

TELSCHHEMA

	VISUELE TELING	WEEK 1	WEEK 2.
TEL PUNT			
1. BRUGOPRIJ	X	.....	.....
2. RIJKSSTRAATWEG t.z.v. BREUHELEN	X	.....	.....
3. RIJKSSTRAATWEG t.N.v. " " "	X	.....	.....
4. ZANDPAD t.z.v. " " "	X	.....	.....
5. ZANDPAD t.N.v. " " "	X	.....	.....
6. LAAN VAN GUNTERSTEIN	X	.....	.....
7. KERKSTRAAT		.....	.....
8. RIJKSSTRAATWEG IN CENTRUM		.....	.....
9. ENGEL DE RIJSTERSTRAAT		.....	.....
10. DANNIE STRAAT		.....	.....

.....
 NOORLOPHET HALT SEPTEMBER.

..... FISCHER & PORTER
 ECONOMITE
 HALDA.