

An aerial photograph of a river landscape. A wide river flows from the top right towards the bottom left. A long, straight bridge crosses the river in the middle ground. The surrounding area is a mix of green fields, some with small buildings or structures, and a few trees. The overall scene is rural and scenic.

Reactie op het ontwerpbestemmingsplan

# FIETSBRUG BIJ NIGTEVECHT

VISIE OP DE OOSTELIJKE ONTSLUITING

Rogier de la Rive Box, november 2014

# Fietsbrug bij Nigtevecht

Visie op de oostelijke ontsluiting

Deze visie is een afgeleide van een zienswijze/bezwaarschrift op het ontwerpbestemmingsplan. Ik beperk me in deze versie tot de voorstellen die kunnen leiden tot verbetering van de plannen, zowel voor de aanbrug als voor de voorgestelde natuurverbinding en met name ook voor het conflict dat de toenemende recreatiedruk oplevert.

Rogier de la Rive Box

## Inhoud

- Ontsluiting oostzijde
- Natuurverbinding
- Indijk fietspad

# Ontsluiting van de fietsbug aan de oostzijde

Zoals in een afzonderlijk bezwaarschrift beschreven wordt in het ontwerp bestemmingsplan op geen enkele geloofwaardige wijze aangetoond dat de voorgestelde keuzes de juiste zijn. Integendeel; ondanks het feit dat er vanuit de bevolking nadrukkelijk en met constructieve opmerkingen bezwaar is gemaakt, lijkt het ontwerpbestemmingsplan daar geen boodschap aan te hebben.

De bezwaren zijn reëel en concreet:

- Een dijklichaam kan niet transparant zijn.
- De ontwikkeling van Garsten-Noord wordt sterk benadeeld.
- De contour en specificatie sluit de toetsing van alternatieven uit.
- Een hellingbaan richting Vreelandseweg leidt tot maximale geluidshinder in het dorp.
- Er wordt geen oplossing geboden voor de verkeersproblematiek.

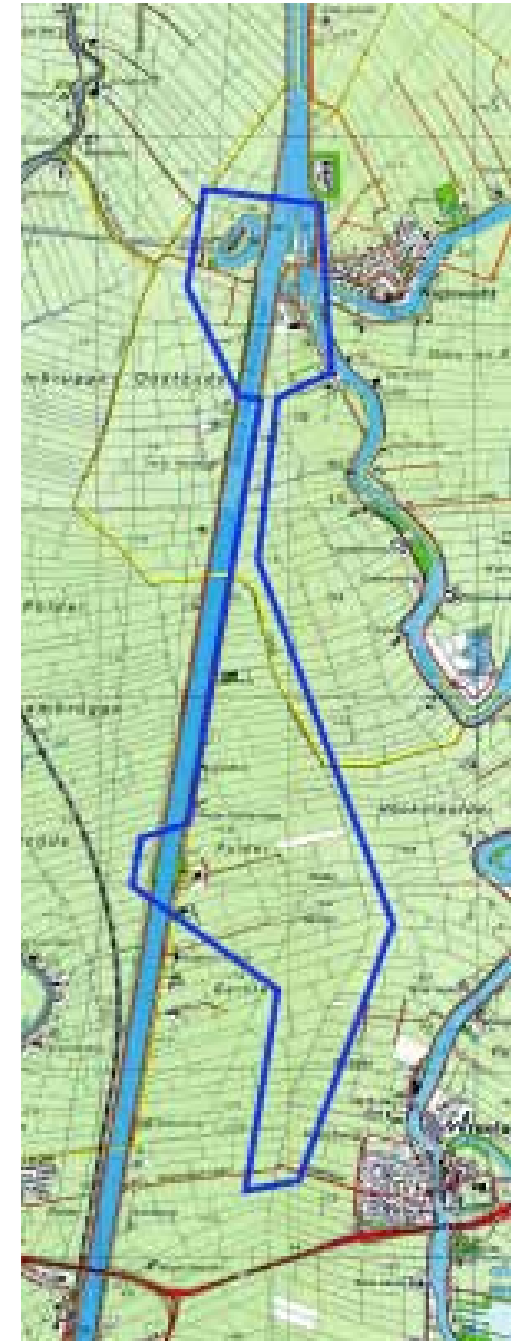
In het bepalen van randvoorwaarden kan eenvoudig worden tegemoet gekomen aan deze bezwaren:

- In plaats van een dijklichaam mag er alleen sprake zijn van een open constructie.
- Een eventuele verbinding met de Vreelandseweg dient op dijkniveau te worden uitgevoerd.
- Alle vormen van niet-rechte hellingbaan kunnen worden overwogen.
- De geluidshinder voor omwonenden vormt een belangrijk wegaspect.
- De hellingbaan dient de optie te bieden om de fietsersstroom te splitsen in meerdere ontsluitingsroutes.

Daarnaast is het zoekgebied niet geënt op de basisdoelstelling: 'Het zichtbaar en toegankelijk maken van de Nieuwe Hollandse Waterlinie'.

Om dit doel te realiseren dient de totale landschappelijke aanwezigheid van linie-artefacten met elkaar in verband te worden gebracht. Daartoe dienen dan ook al deze artefacten binnen de contour te vallen. Per artefact kan dan beoordeeld worden op welke wijze die kan bijdrage aan de doelstelling.

*Het plangebied dient aanzienlijk te worden vergroot om de verbinding te leggen tussen de brug en de aanwezige linie-artefacten.*



# Ontsluiting oostzijde

Enige jaren geleden werd ik uitgenodigd door het Centrum Cement&Beton en de TU Delft voor het deelnemen aan een ontwerpchallenge voor de toepassing van ultrahoge sterkte beton. Daarbij heb ik mijn aandacht besteed aan het ontwikkelen en laten calculeren van een brugopgang voor een vergelijkbare

fietsbrug. Er werd overtuigend aangetoond dat dit nieuwe materiaal niet alleen een uiterst transparante maar ook voordelige oplossing biedt. Wanneer ik de toen ontwikkelde oplossing projecteer op de hier gekozen locatie wordt duidelijk dat een alternatief voor een hellingbaan richting Vreelandseweg zeer wel mogelijk is.

Landschappelijk en maatschappelijk biedt deze denkrichting een oplossing voor de bij de bevolking levende bezwaren. Zelfs voor het bezwaar van de locatie als zodanig omdat deze oplossing ook op De Punt zowel technisch als financieel haalbaar kan zijn. Het fietspad is hier op de bestaande dijkvoet gevisualiseerd.



# Ontsluiting oostzijde

Met deze gestapelde opgang wordt het landschap minimaal aangetast. De aantakking op de Vreelandseweg is gestippeld aangegeven omdat die bij deze variant overbodig is geworden.

Hierdoor worden toekomstige ontwikkelingen van Garsten-Noord niet belemmerd en treedt er een zeer aanzienlijke reductie van de hinder voor de omwonenden op.

Daarnaast biedt deze uitvoering de mogelijkheid om zowel aan te sluiten op het fietspad van de kanaaldijk als op de Vreelandseweg. Hierdoor worden de boerderijen aan de kanaaldijk

beter bereikbaar en worden de fietsers verdeeld over meerdere routes. De route langs de kanaaldijk is meer geëigend als snelle verbinding naar het zuiden, de route over de Vreelandseweg is voor recreatief gebruik. In elk geval kunnen hierdoor snelle elektrische fietsen gescheiden worden van rustig peddelende recreanten, hetgeen bijdraagt aan de veiligheid.



# Natuurverbinding

In het ontwerpbestemmingsplan wordt gesteld:

*‘Sinds..1993 is de locatie Nigtevecht.. in beeld geweest als geschikte locatie.. door de aanwezigheid van..de Vecht, het Gein en Fort Nigtevecht’.*

Waarom wordt er dan in het ontwerpbestemmingsplan voor de natuurverbinding te een plek gekozen die niet bij fort Nigtevecht ligt en wel nabij het industriegebied. Het is toch uiterst onaannemelijk dat wilde dieren bij uitstek een plek onder een brug met geluid, licht en bedrijvigheid van de betonfabriek, tennisbanen en sportvelden kiezen om de oversteek te wagen. Ze zoeken rust, duisternis en natuurlijke beschutting.

Naast de aard van de plek is het ook frappant dat precies de plek is gekozen waar de vechoever over een grote lengte voorzien is van hoge erfscheidingen. Groter wild zal een stuk over de Vreelandseweg moeten afleggen om een oversteek over de Vecht te kunnen maken. Hoe diervriendelijk is dat en welk gevaar levert dat op voor fietsers.



*Waarom wordt precies de plek met de meeste bedrijvigheid gekozen terwijl er in het achterland ruimte en rust is.*



*Juist hier is de doorgang naar de Vecht versperd door erfscheidingen.*

# Natuurverbinding

Men stelt voor:

*'De kanaaldijk Oost wordt naar het oosten verlegd' en 'Over een afstand van ca. 200m worden fauna uitstap passages gerealiseerd'.*

Naar verluidt worden deze voorzieningen begroot op 2½ miljoen euro.

Echter, die voorziening is er al. Even verderop naar het zuiden maakt de kanaaldijk een slinger rond een voormalige aanlandingsplek voor een pontje. Hierdoor is een restruimte tussen de weg en de oever ontstaan met een lengte van ruim 200m.

Het is een bijna ontoegankelijk gebiedje dat in alles lijkt ingericht op het vestigen van een natuurverbinding. Het is dicht begroeid en dus een natuurlijke schuilplek voor dieren. Er heerst ook rust. Behalve een boerderij vindt er geen bedrijvigheid plaats. Het is voorts een relatief veilige oversteekplek waar het verkeer vanzelf langzamer rijdt en zeker niet zal inhalen.



# Natuurverbinding

Daarnaast voldoet het landje aan de eis dat het een verbinding legt tussen natuurgebieden. Vanaf die plek is er een rechte lijn naar 'De Nes', een voor de natuur ingerichte voormalige meander van de Vecht.

De kosten voor aanpassing van dit gebiedje zijn vanzelfsprekend marginaal ten opzichte van het planvoorstel. De kosten kunnen dan beter worden besteed aan de realisatie van een alternatieve fietsroute; het Indijk fietspad.



*De bovenste foto toont de reeds aanwezige natuurlijke oevers aan weerszijden van het kanaal. De kaart geeft de onbelemmerde route naar een nabijliggend natuurgebied weer.*



# Indijk fietspad

Voor de zuidelijke fietsverbinding van Nigtevecht zijn twee wegen beschikbaar; die langs het kanaal en die langs de Vecht. Langs het kanaal is het een nagenoeg rechte lijn van 4,5 km tussen Nigtevecht en Kerklaan, althans in hemelsbrede zin. In feite is het een pad dat op diverse plaatsen afdaalt en weer stijgt bij de ingangen van boerderijen. Los van het gevaar is dit recreatief een weinig aantrekkelijke route.

De gemeente Stichtse Vecht heeft geconstateerd dat de situatie onveilig is voor zowel fietsers als automobilisten. Als oplossing heeft de gemeente besloten om tussen Nigtevecht en Kerklaan de maximum snelheid te beperken tot 60km/u en de kanaaldijk te voorzien van snelheid beperkende maatregelen.

Het besluit is omstreden. Het probleem is destijds ontstaan door binnen het bestaande dijkprofiel zowel een verkeersweg als een fietspad te wringen. Voor fietsers blijft het –ook met snelheid beperkende maatregelen– een recreatief onaantrekkelijke route.



Het alternatief van de route langs de Vecht is recreatief wel aantrekkelijk maar door de meanders van de rivier te lang voor niet-recreatief gebruik. Deze route is mooi maar ook gevaarlijk. Door de hoge wallen, de begroeiing en de vele bochten is er op diverse plaatsen beperkt overzicht. Voor het passeren van auto's en fietsers dienen beide de snelheid tot stapvoets te verminderen.

Voor het passeren van trekkers en melkwagens moet een fietser afstappen en in de berm gaan staan.

Wanneer de fietsbrug er komt, is het aannemelijk dat de recreatiedruk toeneemt. Sterker; dat is de ratio achter de brug. Beide fietsroutes naar het zuiden zijn daar echter niet op berekend.



*Zowel het fietspad op de kanaaldijk als de Vreelandseweg zijn gevaarlijk voor fietsers.*

# Indijk fietspad

Hier volgt een voorstel voor een nieuw fietspad dat gebruik maakt van een historisch tracé dat een veilige en aantrekkelijke route oplevert. Het biedt een alternatief voor het fietspad op de kanaaldijk en de Vreelandseweg.

De Hollandse Waterlinie dankt zijn waarde aan het cultuurlandschap van polders en dijken. De historisch gegroeide situatie ten zuiden van Nigtevecht vormde een inundatieveld van de Stelling van Amsterdam. In feite is ook dit gebied daarmee deel van het Unesco Werelderfgoed.

De polder vormt in samenhang een staalkaart van de civiele en militaire ontwikkeling van het landschap. Het Fort Nigtevecht is een toonbeeld van een verdedigingswerk van de Stelling. Er tegenover zijn nog de restanten aanwezig van de inundatiesluis die de Garstempolder onder water kon zetten zonder de ook nog aanwezige schutsluizen te beschadigen. Maar ook de civiele ontwikkeling van het polderlandschap is hier zichtbaar.

Nog steeds bestaat de ontwateringsstructuur van de Garstempolder en de Hoekerpolder. Voor beide polders zijn nog de windmolens en de weteringen functioneel aanwezig.

Het oude gemaal naast de Garstenmolen dat door Canada is geschonken in het kader van de wederopbouw na de tweede wereldoorlog toont de overgang van wind naar mechanische kracht. Samen met het moderne Poldergemaal en het Amsterdam-Rijnkanaal als boezem bieden ze inzicht in de waterhuishouding.

De waarde van dit landschap wordt gekenmerkt door de unieke 'afleesbaarheid' van de historie en de ontwikkelingen van het waterbeheer.

Een nieuw fietspad door de polder biedt een uitgelezen mogelijkheid om het landschap te beleven, om de recreatieve verkeersdruk te verminderen en om de veiligheid te verbeteren.

*Naast de Garstenmolen bevindt zich nog het historische gemaal.*

Een voor dit doel aantrekkelijke optie is de indijk ten zuiden van Nigtevecht; de kade in het landschap tussen de Garstempolder en de Hoekerpolder. Het is een verbinding die aanzienlijk korter is dan de weg langs de Vecht en nauwelijks langer dan de weg langs het kanaal.

Voor het toegankelijk en zichtbaar maken van het linielandschap is deze route uniek: men fietst over het tracé dat ooit de grens vormde van een inundatieveld. De verkaveling die de basis vormde voor het 'Vak Nigtevecht' van de Stelling van Amsterdam is nog volledig aanwezig.



# Indijk fietspad

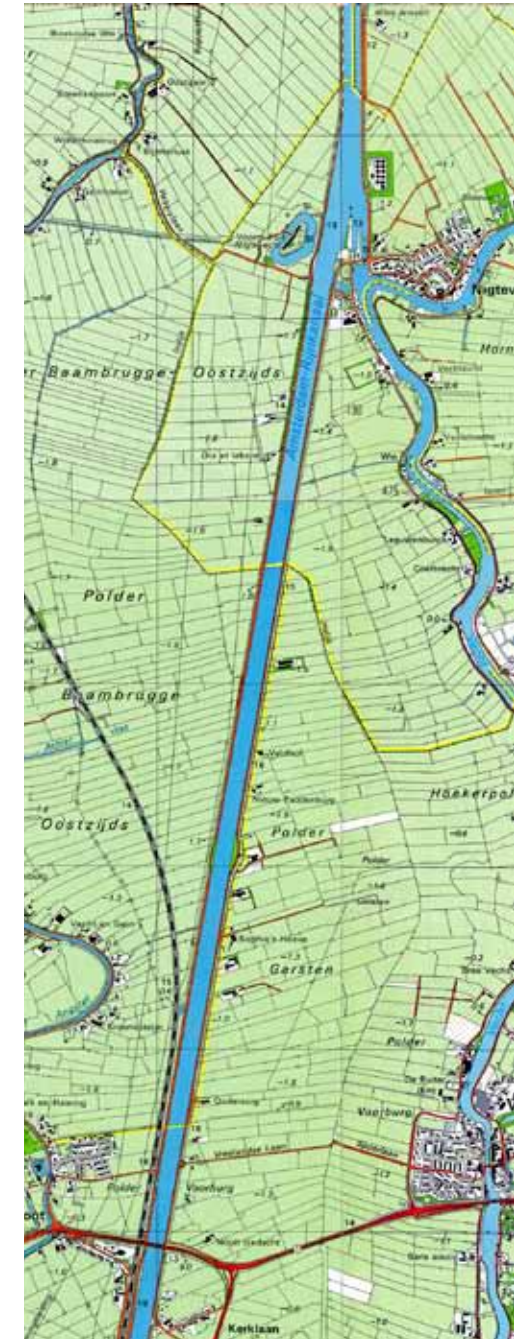
Op de inundatiekaart links zijn de lichtblauwe vlakken de inundatievel- den. De zwarte lijnen zijn de hoger liggende delen die als begaanbare wegen een verzwakking van de verde- digingslinie vormden, in militaire ter- men de 'accessen'. Die moesten door forten worden beschermd. Hiermee is het directe verband verklaard tussen de indijk als acces en de ligging van fort Nigtevecht.



Historische inundatiekaart

De rechter kaart toont hetzelfde ge- bied in de huidige situatie. De enige grote veranderingen bestaan uit de verbreding van Merwedekanaal tot Amsterdam-Rijnkanaal en de langs Vreeland aangelegde provinciale weg.

Het gebied tussen kanaal, Vecht en provinciale weg is nagenoeg onge- schonden. Het was kennelijk te klein voor ruilverkaveling en vormt daar- door nu een landschappelijk monu- ment van historische verkaveling.



Topografische kaart uit 1985

# Indijk fietspad



De voorgestelde fietsroute loopt van de toekomstige fietsbrug langs het kanaal aan de voet van de dijk tot het nieuwe gemaal. Een relatief eenvoudig te realiseren route omdat het wegprofiel hiervoor al aanwezig is en hier geen toegangswegen van boerderijen liggen. Na ongeveer een kilometer zwenkt de route langs het nieuwe gemaal de polder in, over het tracé van de oorspronkelijke indijk.

Dit tracé is momenteel een ontsluitingsweg voor de weilanden en is gedeeltelijk verhard. Het vormt een goede basis voor het opwaarderen tot fietspad en biedt een aantrekkelijke afwisseling van open zichtlijnen en bomengordels.

Na ongeveer drie kilometer takt het fietspad aan op een bestaande landweg. Daar kan de route oostelijk vervolgd worden richting Vreeland of westelijk richting Kerklaan/Loenersloot. Opmerkelijk is dat de eeuwenoude verkaveling van het inundatieveld nog tot in detail aanwezig is.

*Voorgestelde fietsroute*

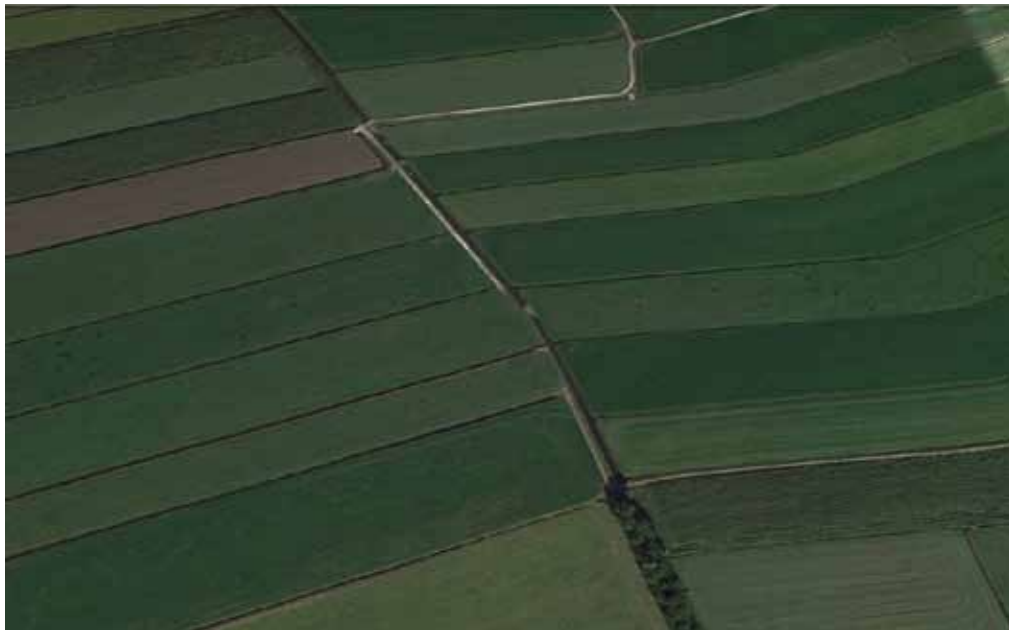
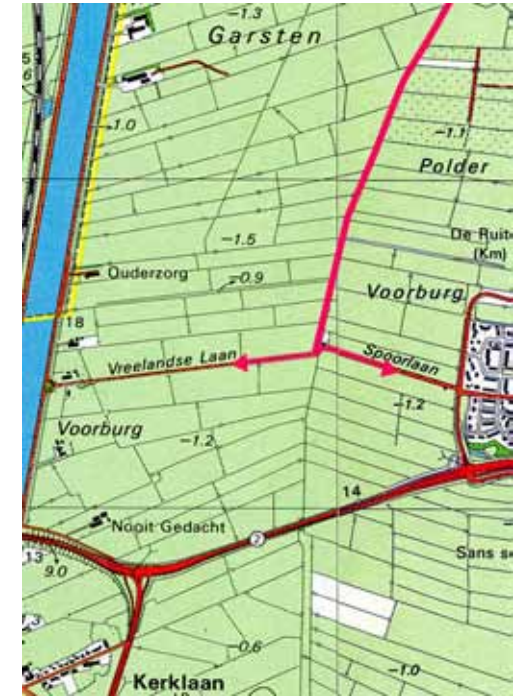


# Indijk fietspad

Dit gebied leent zich bij uitstek voor het 'zichtbaar en toegankelijk maken' van de waterstaatkundige ontwikkeling van Holland. De combinatie van de Vecht, het Gein en het Amsterdam Rijnkanaal, de sloten, weteringen en boezems, de molens en gemalen,



kunswerken als de oude en de nieuwe sluis bij Nigtevecht, de verdedigingswerken Fort Nigtevecht en de inundatiesluis met poel bij de Geitenkamp vormt een uniek ensemble. Het biedt een staalkaart van de cultuur en techniek van het lage land, het alfa en bèta van de delta.



# Indijk fietspad

De systeemkaart van het waterbeheer toont de structuur van boezems, wettingen en sloten als 'boomstructuur' van watergangen met gemalen:

- 1: Fort Nigtevecht
- 2: Inundatiesluis
- 3: Schutsluizen
- 4: Garstenmolen,
- 5: Voormalig poldergemaal
- 6: Poldergemaal Garsten-Hoeker en
- 7: Hoekermolen



Systeemkaart waterbeheer

De Heer Ed d'Hondt, voorzitter van de Liniecommissie meldt in Linie in bedrijf, het beleidsplan Ambitie & strategie en uitvoeringsprogramma van het Nationaal Project Nieuwe Hollandse Waterlinie':

*'We gaan nu de tweede fase van uitvoering in. In deze fase ligt de nadruk minder sterk op het restaureren van de forten, maar meer op de verbindingen tussen de forten, de fiets- en de wandelpaden, de dijkroutes van de hoofdverdedigingslijn. Een cruciale fase dus als het gaat om het zichtbaar maken van het hele lint van forten en inundatiewerken. We gaan ons werk afmaken. Voor deze tweede fase moeten we samen met onze partners nu de financiering rond krijgen. Het gaat hierbij overigens niet om een nieuwe financiële opgave, want de totale benodigde investering is van het begin af aan al goed in beeld. Als we doorgaan op de ingeslagen weg, dan is het Nationaal Project Nieuwe Hollandse Waterlinie in 2020 gereed. Dan is de linie volop te beleven en kunnen bezoekers genieten van een verstilde groene zone langs de Randstad'.*

Het is evident dat het Indijk fietspad volledig aansluit bij deze doelstelling. De fietsbrug maakt het gebied toegankelijk en realiseert daarmee de eerste helft van de doelstelling van het 'Pact van Rijnauwen' dat beoogt om de Nieuwe Hollandse Waterlinie 'toegankelijk en zichtbaar te maken'. Het Indijk fietspad realiseert hiervan de tweede helft.

Bij Nigtevecht sluiten de Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie op elkaar aan. Een uitgelezen plek om onder de rook van Amsterdam het linielandschap te tonen. Maar dat vereist wel inpassing in een structuurvisie.

Het is om die reden dat dit voorstel in het kader van het ontwerpbestemmingsplan wordt ingediend. Hoe paradoxaal ook; deze uitbreiding van de scope kan de komst van de brug aanzienlijk versnellen. Het is zeer aannemelijk dat de in het ontwerp bestemmingsplan beschreven voorstel zal leiden tot langdurige beroepsprocedures. Die kunnen voorkomen worden met het Indijk fietspad.

# Indijk fietspad

## Financiering

Het fietspad kost geld. Voor een deel kan dit gehaald worden uit de besparingen die voortvloeien uit het voorgaande voorstel. De 'gestapelde' opritten zijn voordeliger dan lange hellingbanen. De aantakking op de Vreelandseweg kan vervallen. De kosten voor de natuurverbinding kunnen drastisch verminderen.

Maar de kosten dienen ook afgewogen te worden ten opzichte van de waarde van de veiligheid voor fietsers en automobilisten, de verhoogde recreatieve waarde van de nieuwe fietsbrug, de ontlasting van recreatiedruk van de Vechoever voor de agrarische bedrijven en het zichtbaar maken van het linielandschap.

Door het fietspad op een hoger plan te trekken dan een lokale ontsluitingsweg kunnen ook andere fondsen worden aangesproken. Het kan wellicht een beroep doen op de fondsen van het project Nieuwe Hollandse Waterlinie, (inter)provinciale fondsen en Europese structuurfondsen.

De kennis over beschikbare fondsen is beschikbaar bij het Projectbureau Nieuwe Hollandse waterlinie. Dit bureau omschrijft haar doel op dit gebied als volgt:

- Het binnenhalen van kennis voor het waterlinienetwerk.
- Het benutten van kansen op EU-geld voor projecten uit het uitvoeringsprogramma.
- Het beïnvloeden van Europees beleid.
- Extra cachet te geven aan het nationaal project.

Voor dit project kan waarschijnlijk ondersteuning worden aangevraagd bij het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO)

Het doel van EFRO is de versterking van de concurrentiepositie en meer werkgelegenheid.

Voor de uitvoering van EFRO-programma's ontvangt Nederland € 507 miljoen van de Europese Unie. Dit geld is voor de periode 2014-2020.

Elk deel van Nederland heeft zijn eigen kenmerken en pakt de projecten op zijn eigen manier op. Voor het westen van Nederland is het ingekaderd in het programma 'Kansen voor West'. Het blijkt dat dit voorstel volledig aansluit bij haar doelstellingen.

Zie voor uitgebreide informatie per prioriteit het rapport Operationeel Programma 'Kansen voor West': <http://www.kansenvoorwest.nl>

**Rogier de la Rive Box**  
Dorpsstraat 108-Nigtevecht  
T: 0294257502  
M: 0651352026  
[rogier@delarivebox.com](mailto:rogier@delarivebox.com)