Vechtoevers - zien en gezien worden

Hoe houden we onze Vechtoevers mooi?

Vechtplassencommissie

Naar het land

Twintig jaren in de stad, tussen kroegen,
bakkers en studenten ingesloten, uit de kroeg
of bioscoop te voet naar huis in dronkenschap,
zo was het leven in de stad,
en gedurig groeide diep in mij een groene droom,
een droom van huizen aan een stroom,
van wolkende loofbomen over water gebogen,
van groen, van groen, van deinend groen.

Ik kwam hier in de augustusmaand,
naar één uit zestig buitenplaatsen,
ik trok in een zolder met uitzicht op koeien,
op slingerend water, een park en een klooster,
en de rest van de zomer, de herfst en de winter
stond ik voor het raam en keek naar de bootjes,
die langzaam verdwenen en het blad dat viel
en het gras dat verbleekte, bedekt werd met sneeuw.

Niets in mijzelf en niets buiten mij
had mij voorbereid op de komende lente.
Op een ochtend was het gras aan de overkant
duidelijk groener, ergens in maart,
en twee weken later, vroeg op een ochtend,
terwijl ik nog droomde van feesten en vrouwen,
sprong plots het licht dwars door de gordijnen,
gedragen door een koor van vogelstemmen,

van eindeloze velden gevuld met vogels,
meer vogels dan ik mijn hele leven van veertig jaar
tot dan toe gehoord had. Een stortvloed,
een waterval van bulderend zonlicht
vol vogelstemmen, ja de hele Vechtstreek
sprong als een kraaiend kind op mijn bed.
En ik werd wakker en wist waar ik woonde.

Alexis de Roode
Juni 2011

Inhoudsopgave

Voorwoord 5

Hoe houden we onze Vechtoevers mooi? 7
Jaagpaden 8
Zichtlijnen 12
Buitenplaatsen en kastelen 14
Theekoepels 16
Boerderijen en verkaveling 18
Woningen 20
Kleine elementen 22
Steigers, aanlegplaatsen en loswallen 24
Poorten en hekken 26
Dakpanoevers 28
Natuurvriendelijke oevers en oeverlandjes 30
Beplanting en onderhoud oever 32
Bomen, knotbomen en geriefhout 34
Boomgaarden, tuinbouw en volkstuinen 36
Industrie 38
Molens 40
Forten Hollandse Waterlinie en bunkers 42
Recreatie 44
Woonboten 46

Streefbeelden locaties 50
Het land van Zuylen 52
Volkstuincomplex Oud Zuilen 54
't Slijk 56
Nieuwersluis 58
Oeverlandjes Orlando en Glashut 60
Vreeland 62
Nes 64
Waterbank Hinderdam 66
Nijverheidslaan Weesp 68

Gaande ontwikkelingen 70
Op Buuren en Op Buuren Buiten 72
Fort Uitermeer 74
Weesp, Vestingstad aan de Vecht 76
Muiden 78

Kansen 80
Het verdwenen land, palen in het landschap 82
Reevaart, Nederhorst den Berg 84
Aquaduct Vreeland 86
Meer weten 88
Colofon 89

Voorwoord

Wandelend, fietsend langs de oevers van de Vecht valt het soms op dat je het water in de rivier niet meer ziet. Soms zie je ook, varend op de Vecht, de oevers niet meer. Het herstel van deze visuele relatie tussen de Vecht en de Vechtoevers werd de doelstelling van een nieuw project van de Vechtplassencommissie. De naam van het project werd voluit: 'Vechtoevers, zien en gezien worden'. Het gaat er in het project om de landschappelijk en cultuurhistorisch belangrijke en karakteristieke waarden zichtbaar maken en de recreatieve functie van de oevers te ontwikkelen.

Het initiatief voor het project 'Vechtoevers, zien en gezien worden' is door de Vechtplassencommissie genomen in 2008. De start was een 'proefproject' in maart 2009, een werkdag met enkele tientallen vrijwilligers. Op die dag namen zij het achterstallig onderhoud op een deel van de oever tussen Maarssen en Breukelen ter hand.

Voor deze dag verstrekte de gebiedscommissie Utrechtse Vecht en Weiden een bescheiden subsidie. De resultaten van dit proefproject en de waardering ervoor waren zodanig, dat de Vechtplassencommissie subsidie vroeg aan de gebiedscommissie voor een omvangrijker project, dat niet alleen werkdagen met zelfwerkzaamheid omvatte, maar ook inventarisatie en onderzoek van de waarden van de Vechtoevers, het ontwikkelen van zgn. 'streefbeelden' en communicatie hierover met een breed publiek om het draagvlak voor het behoud van de prachtige Vechtoevers te versterken.

Het subsidie van de gebiedscommissie werd aangevuld met bijdragen (in geld en in natura) door de gemeenten Maarssen, Loenen en Breukelen. Ook verscheidene particulieren en bedrijven gaven morele en materiële steun. Tezamen met vele honderden uren vrijwilligerswerk maakte dit het project mogelijk.

Met de uitgave van dit boek nadert het project zijn afronding. Het bevat de resultaten van inventarisatie en onderzoek en mondt uit in een reeks streefbeelden die richting en stimulansen gaan geven (zo hopen wij) aan het streven van alle betrokkenen om de Vechtoevers mooi te houden.

Peter Rombouts en Steven de Clercq

Werkdag langs de Vecht tegenover Nijenrode.

Hoe houden we onze Vechtoevers mooi?

De ambitie van het project, het weer zichtbaar maken van de landschappelijk en cultuurhistorisch belangrijke en karakteristieke waarden, lijkt simpel, maar is complex. Want er zijn veel actoren in het spel, ieder met zijn eigen belangen en wensen bij de inrichting en het beheer van de Vechtoevers: de gemeenten, de provincie, het waterschap, bedrijven, aannemers en alle eigenaren en bewoners van de oevers. En dat zijn er velen, want de oevers zijn 'Vechtlang' eigendom van de aanwonende eigenaren.

Al deze actoren en wij allen koesteren het beeld van de Vechtstreek, met die mooie slingerende rivier, theekoepels, pontificale, royaal opgezette buitens met mooie poorten en ruime opritten, alles goed verzorgd. Afgewisseld met boerderijen als vertegenwoordigers van het achterland en zo hier en daar een sloot of sluis die echt die verbinding met dat achterland zichtbaar en tastbaar maakt.

Maar door gebrek aan onderhoud is het op te veel plekken een rommeltje, ieder doet maar wat, door opschot zijn berceau's ontstaan, met een benauwende laanwerking die je het zicht beneemt. Veel te veel verkeer dat voorrang krijgt boven kwaliteit, waardoor geen eenheid is, maar onrust.

Dat was ook de reden waarom de Vechtplassencommissie dit project is gestart. Het was duidelijk dat we niets zouden bereiken met regels, voorschriften en verboden.

De aanpak van het project was daarom gericht op het 'verleiden' van alle betrokkenen. We begonnen dus met zelf, na overleg met alle eigenaren van een stuk Vechtoever, de handen uit de mouwen te steken. Dat gebeurde door eens per jaar een 'werkdag' te houden met vrijwilligers. Op zo'n dag, waarvan er inmiddels al drie gehouden zijn (in Breukelen in 2009, Maarssen in 2010 en tussen Loenen en Vreeland in 2011), pakten, begeleid door Landschap Erfgoed Utrecht, enkele tientallen vrijwilligers het achterstallig onderhoud van een stuk Vechtoever eigenhandig aan.

Tijdens die dagen en in een bijeenkomst met bewoners/eigenaren bleek hoe positief men staat tegenover dit project. Er gaat enige aanstekelijkheid uit van het project Vechtoevers. Dat blijkt niet alleen aan de enthousiaste reacties van bewoners, maar ook uit spontane hulp van eigenaren, uit het beschikbaar stellen van materialen door gemeenten en uit meedenken over beheer van de oevers van diverse kanten. Overheden en particulieren namen de uitnodiging aan en gingen (ook buiten de werkdagen om!) aan de slag met de inrichting en beheer van de oevers.

Dat was het moment dat de projectgroep begreep dat er concreet handreikingen moesten komen over welke kansen er liggen om de Vechtoevers een kwaliteitsimpuls te geven. Zo kwamen we tot het ontwikkelen van 'streefbeelden', voorzien van cultuurhistorische informatie, landschappelijke voorbeelden en recreatie-ideeën. Deze streefbeelden kunnen de inspiratie vormen voor overheden en particulieren om zelf aan behoud en ontwikkeling van waarden van de Vechtoevers te werken. Deze streefbeelden zijn geen regeltjes of voorschriften, maar zijn bedoeld als kansen voor de ontwikkeling van de kwaliteiten van de Vechtoevers, waarbij gelet is op cultuurhistorische, recreatieve en landschappelijke waarden.

Eigenlijk ontwikkelt de Vechtplassencommissie hiermee een 'Vechtvisie' op de Vechtoevers, zoals de VPC al eerder en met succes heeft gedaan t.a.v. andere facetten van de Vechtstreek.

Aan de motivatie van overheden en bewoners van buitenplaatsen, boerderijen, woonhuizen en woonarken zal het niet liggen, want de Vechtplassencommissie weet uit de ervaring van de drie jaren dat het project nu loopt, dat het daaraan niet ontbreekt. Daarom verwacht de VPC dat dit boekje voeding kan geven aan die motivatie om de karakteristieke waarden van de vechtoevers zichtbaar te maken.

Dit boek richt zich op u, overheden, bewoners, bedrijven aan de Vecht en nodigt u uit om onze Vechtoevers mooi te houden. Het boek schetst per onderwerp eerst de historische context en geeft vervolgens veel suggesties, tips en ideeën. Wij hopen dat het u zal inspireren.

Als start van de snoeidag 2011 zagen Bart Krol (Gedeputeerde landelijk gebied, Provincie Utrecht) en Gera Helling (Wethouder Cultuur, Stichtse Vecht) de eerste tak.

Jaagpaden

Van oudsher is de reiziger in de Lage Landen aangewezen geweest op water als transportmiddel. De weinige wegen die er waren, zand- en kleipaden, waren in de winter slecht begaanbaar door de modder en in de zomer door rul en opstuivend zand. Het vervoer van personen en goederen vond dan ook veelal over water plaats. Boten werden in eerste instantie voortgedreven door windkracht (zeilen) of door menskracht (trekken, roeien of bomen), vanaf de 17de tot de 19de eeuw ook door paarden.

Toen de economie vanaf het begin van de 17de eeuw groeide, nam ook het vervoer over water toe. Om afstanden tussen steden te verkorten, werden kanalen gegraven die tezamen met bestaande rivieren of ringvaarten rond droogmakerijen een trekvaartenstelsel vormden. De eerste trekvaart werd in 1631 aangelegd tussen Amsterdam en Haarlem. Binnen dertig jaar bestond er in ons land een aaneengesloten netwerk van 415 kilometer trekvaart met op elkaar afgestemde dienstregelingen.

De Vecht was een belangrijk onderdeel van dit trekvaartenstelsel. Dit hing nauw samen met de economische functie van de Vecht, die immers de handelsroute vormde tussen de Rijn en Scandinavië en Noord Duitsland en de verbinding was tussen Amsterdam en Utrecht. De groei van Amsterdam vanaf de 16de eeuw en de daarmee verband houdende toenemende vraag naar turf, bakstenen, dakpannen en drinkwater plus de bouw van buitenplaatsen door Amsterdamse kooplieden zorgden voor een economische en culturele bloei in de Vechtstreek. De Vecht was onmisbaar als transportrivier voor trekvaart en vrachtschepen.

Om de zo belangrijke economische functie van de rivier zoveel mogelijk te ondersteunen en stimuleren door de vaartijd te verkorten werd in 1626 een jaagpad aangelegd tussen Amsterdam en Utrecht. Het voorttrekken van de boot, het jagen, gebeurde in eerste instantie vaak door een mens, later door een of twee paarden. De trekker of de begeleider van het paard werd jager genoemd, het pad waarover deze liep noemde men jaagpad.

Om de paar kilometer werd een herberg ingericht langs het jaagpad. Hier konden passagiers op- en afstappen, wat eten en drinken en konden de paarden ververst worden. Veel van deze oude herbergen zijn nu nog als restaurant in gebruik.

In de 19de eeuw verloor de Vecht haar transportfunctie door de verbetering van de Herenweg tot (Amsterdamse-)Straatweg (1813), de opkomst van omnibusdiensten, de aanleg van de spoorweg Amsterdam- Utrecht (1854) en de aanleg van het Merwedekanaal (1892). Van belangrijke interlokale verbindingen werden de jaagpaden lokale voetpaden die langzamerhand in verval raakten.

Sinds een aantal decennia groeit de behoefte aan recreatieve wandelvoorzieningen. Hierdoor is een aantal jaagpaden in ere hersteld.

Het jaagpad met enkele rolpalen, bij de Weersluis.

Dezelfde locatie, huidige situatie.

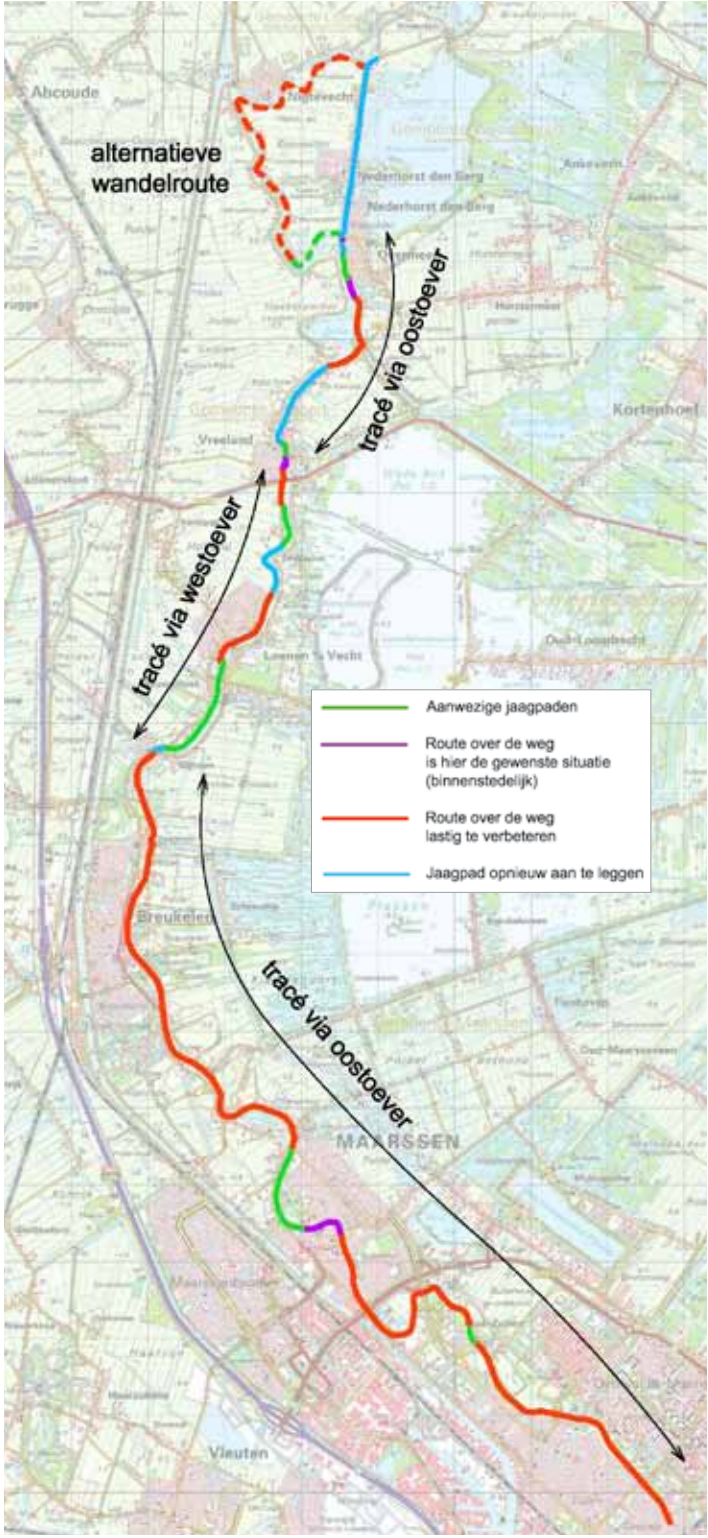
De teloorgang van de trekvaart en het in onbruik raken van de jaagpaden heeft er uiteindelijk toe geleid dat ook het jaagpad langs de Vecht werd opgeheven. Grote stukken zijn opgegaan in het Zandpad. Tussen Oud Zuilen en Nieuwersluis is langs de oostelijke Vechtoever een smalle weg ontstaan. Daar is - als gevolg van sluipverkeer en te zware vrachtauto's - sprake van een verkeersonveilige situatie, speciaal voor schoolgaande kinderen en wandelaars.

Door deze ontwikkelingen heeft de Vechtstreek een belangrijk deel van zijn potentie als wandelgebied verloren. Het jaagpad is op slechts enkele trajecten bewaard gebleven en in gebruik als wandelpad. Het terugwinnen van wandel-, fiets en verblijfsmogelijkheden langs de rivier, door hergebruik van het tracé van het jaagpad, behoort tot de belangrijkste kansen voor de streek.

Door de behoefte aan wandelpaden te koppelen aan de breed gedragen wens om de oostelijke Vechtoever verkeersluw te maken, kan een oplossing worden gevonden. Zo is het denkbaar om dicht langs de oever – die veelal in particulier bezit is en begroeid – een smal wandelpad te maken dat zodanig van de weg is te scheiden dat een verkeersremmende situatie ontstaat.
In de noordelijke Vechtstreek, waar de oeverwal smal is, liep het jaagpad over de kruin van de dijk. Een enkele keer ligt daar nu een wandelpad, elders is de oever door woonboten in beslag genomen, of dichtgegroeid. Waar de dijk 'vrij' is' liggen goede mogelijkheden voor een wandelpad.

Het jaagpad in vroegere tijden, ter hoogte van Gunterstein bij Breukelen.

De huidige situatie. Het jaagpad en de weg zijn samengevoegd. Er is geen aparte ruimte meer over voor wandelaars.



Overzicht van te herstellen en opnieuw aan te leggen jaagpaden in het zuiderlijk deel van de Vecht.

Het meest verrommelde jaagpad is net ten noorden van Nieuwersluis te vinden. Coniferenhagen, speeltuintjes, schuttingen en pergola's, alles is er aanwezig.....

..... maar 200 meter noordelijker begint een jaagpad zoals dat gewenst is. Er staat zelfs een bankje voor de rustende recreant.

De situatie op het Zandpad tussen Maarssen en Breukelen. Het jaagpad is verdwenen, de weg biedt geen verkeersluwe ruimte voor de wandelaar.

Het jaagpad en de weg zijn hier samengevoegd. Door de vele beplanting in de bermen is een groene tunnel ontstaan.

In het landelijk gebied is extensief onderhoud te plegen. Riet blijft er soms 2-3 jaar staan en vormt een bijzondere biotoop.

Het jaagpad bij Loenen. In het bewoonde gebied kan het beheer intensiever worden uitgevoerd.

Een graspad is soms voldoende.

Over de kruin van de dijk is hier een jaagpad aan te leggen.

Zichtlijnen

Zien en gezien worden

De afwisseling en de aantrekkelijkheid van het landschap langs de Vecht worden voor een groot deel bepaald door zichtlijnen, zowel van de rivier naar het achterliggende landschap als andersom. Zichtlijnen spelen immers een belangrijke rol in de dieptewerking en de ruimtelijke beleving van het landschap. Vaak overstegen zichtlijnen de eigendomsgrenzen. Zo was in de overtuin van Welgelegen te Vreeland een zichtlaan aangelegd op de Dom te Utrecht en was de tuin van Petersburg op de kerk van Nederhorst den Berg georiënteerd.

Al vanaf de 12de eeuw speelden zichtlijnen een bepalende rol bij de bouw van kastelen. Aanvankelijk was deze rol strategisch: een goed uitzicht naar beide zijden van de Vecht en het omringend landschap bepaalde mede de locatie. Voor de buitenplaatsen die vanaf de 17de eeuw langs de oevers van de rivier verrezen, waren zichtlijnen zelfs cruciaal: deze buitens werden immers gebouwd om 'te zien en gezien te worden'. Met de keuze voor de locatie van het huis speelden de oriëntatie op de rivier en de zichtlijnen in het landschap een beslissende rol. Een vrij uitzicht op de rivier, en andersom: een vrij zicht vanaf de rivier op het huis, was essentieel. Het zicht van en naar de Vecht werd niet belemmerd omdat langs een groot deel van de rivier een jaagpad liep, waarlangs geen begroeiing mogelijk was om het touw van de trekschuit niet te hinderen.

Ook in de tuinaanleg rond de buitenplaatsen speelden zichtlijnen een grote rol: bij de formele tuinen uit de 17de eeuw werden lange lijnen gebruikt om de tuin groter en dieper te laten lijken. In de romantische tuinen van de 18de en 19de

Gewassen tekening uit 1843 door P.J. Lutgers van de Vecht bij Geesberge. Over de Vecht wordt een vlot boomstammen getrokken door een jaagpaard.
De bocht biedt een prachtig zicht op de koepels van Leeuwenburg en Hoogevecht.

eeuw werden zichtlijnen juist gebogen voor een natuurlijk- en verrassingseffect.

Er was niet alleen een visuele relatie tussen het huis en de tuin, maar ook tussen de tuin en het omringend landschap.

Ook het feit dat de Vecht de ruggengraat van de Hollandse Waterlinie is, is van groot belang geweest voor het bestaan van zichtlijnen. Een vrij schootsveld rond een fort heeft lange tijd eisen gesteld aan de aard en omvang van bebouwing in de nabije omgeving, de zogenaamde 'verboden kring'.

Zichtlijnen zijn tegenwoordig vaak verdwenen door het bebouwen van het voorheen vrije schootsveld of andere bebouwing op ooit lege plekken. Ook belemmeren opgroeiende struiken en bomen op de oever zichtlijnen. Sinds het jaagpad zijn functie had verloren, was het verwijderen van opschot immers niet langer noodzakelijk. Daarbij speelt tegenwoordig de wens naar privacy van bewoners langs de Vecht een belangrijke rol in het verdwijnen van zichtlijnen. Door het plaatsen van hoge heggen of het niet kappen van begroeiing langs het water zijn zowel huizen en de doorkijken letterlijk 'uit het zicht'.

Vooral in bochten ontstaan fraaie zichtlijnen. Deze zijn in het beheer open te houden. Hier het zicht op Geesberge.

Ten tijde van de trekvaart maakten de oevers functioneel deel uit van het publieke domein, zelfs als ze formeel eigendom waren van het aangrenzende land of huis. Met het verdwijnen van de trekvaart verdween ook noodzaak en vanzelfsprekendheid de oevers te onderhouden. Vaak is het zelfs onduidelijk waar de verantwoordelijkheid ligt.
De gevolgen zijn overal zichtbaar: door het dichtgroeien van de oevers gaat het zicht verloren,

het jaagpad is bij de – verharde – openbare weg getrokken en tal van woonboten hebben met een afmeerplek ook de oever in gebruik genomen. En uiteraard neemt de eigenaar ‘zijn’ oever weer in gebruik.

Omdat zovelen ervan (kunnen) genieten, is er alle belang bij herstel van de visuele en fysieke relatie en van verblijfsmogelijkheden. Door het opslag selectief te kappen – of te laten staan – kunnen bepaalde elementen versterkt worden, of - indien ongewenst - gecamoufleerd.

Bij het herstel van de visuele relatie spelen zichtlijnen en doorzichten een belangrijke rol. Wat nog rest aan oude structuren kan dienen als leidraad en inspiratiebron. Specifieke aandacht moet gegeven worden aan bochten en aan lijnen langs de rivier. Doorzichten naar de overzijde worden bepaald door de daar aanwezige ruimtelijke en/of historische elementen.

Bij het ontwikkelen van zichtassen en doorzichten moet ook rekening gehouden worden met het zicht vanaf de rivier – en uiteraard het zicht van en naar de overkant. Bij lange rechte stukken kan juist het sparen van enkele elementen (bomen, struiken) bijdragen aan het gevoel van verkeersveiligheid.

Speciale aandacht verdient de mogelijkheid om visuele verbindingen te leggen met landschappelijke of historische elementen in het achterland en daarmee de relatie tussen de rivier het veenweidegebied zichtbaar te maken.

Het zicht wordt hier volledig beperkt door de doorgeschoten oeverbeplanting.

Als de beplanting ver genoeg uit elkaar staat, ontstaan lange open zichtlijnen. Links zijn de oude eiken voor Gunterstein zichtbaar.

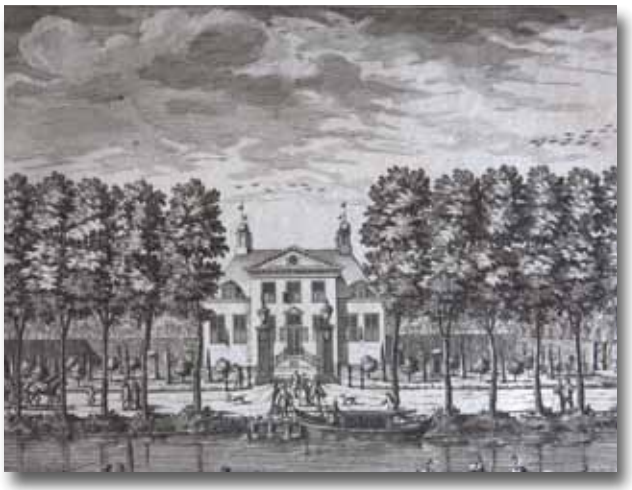
Enkele zichtlijnen weergegeven op een kaart.
Situatie zandpad ten noorden van Maarssen.

Buitenplaatsen en kastelen

Kenmerkend voor met name de zuidelijke Vechtstreek is de overvloed aan buitenplaatsen en de aanwezigheid van enkele kastelen. De aanwezigheid van deze historisch en cultureel zeer aantrekkelijke gebouwen is mede te verklaren door het feit dat de oeverwal in dit zuidelijk deel breder is dan in het noordelijk deel. De Vecht stond immers voor 1122 in direct contact met de Rijn en het sediment dat uit de bergen meekwam, zette zich aan het begin van de rivier af op de oevers.

De kastelen die nu nog bestaan – Zuylen, Bolenstein, Nijenrode, Oudaen, Gunsterstein, Nederhorst, Loenersloot en het Muiderslot - dateren van oorsprong uit de 13de eeuw. Zij zijn gebouwd tijdens de strijd tussen de bisschop van Utrecht en de graven van Holland om de macht in het gebied en over de rivier. De rivier was de belangrijkste transportader tussen de Rijnlanden en Scandinavië en tussen Amsterdam en Utrecht en het heffen van tol leverde veel inkomsten op. De kastelen werden op een strategische plek gebouwd die goed uitzicht over de rivier en het aanliggende land bood. Veel kastelen zijn in de loop der eeuwen afgebroken.

De buitenplaatsen verrezen vanaf het tweede kwart van de 17de eeuw. Rijke kooplieden uit Amsterdam zochten in eerste instantie een goede belegging voor hun pas verdiende fortuin en vonden deze in bestaande baksteen- en dakpanfabriekjes en boerderijen met uitgestrekte landerijen aan de Vecht. De vroege buitenplaatsen hadden een sterk agrarisch karakter en waren bescheiden van formaat. Toen na het rampjaar 1673 de Vechtstreek voor een groot deel was



Herteveld Maarssen. De eigenaar van Herteveld heeft de poort recht voor het huis laten afbeelden. Hij vond dat mooier dan de werkelijkheid: voor de oprijlaan naast het huis.

platgebrand kwam de trek naar buiten pas goed op gang. Kooplieden konden zich een adellijke status aanmeten door een ruïne van een kasteel te kopen of bouwden grote blokvormige huizen om ‘s zomers naar buiten te kunnen gaan.

Het voortbestaan van buitenplaatsen was niet altijd zeker. Niet minder destructief dan het oorlogsgeweld van het rampjaar 1672/3 waren de gevolgen van de tanende belangstelling voor het buitenleven langs de Vecht. Dat begon tijdens de malaise eind 18de – begin 19de eeuw en eindigde pas in de jaren ’70 van de vorige eeuw. Vanwege hoge onderhoudskosten moesten eerst de kleine elementen als koepels, priëlen en botenhuizen het ontgelden. Later werden meerdere buitens ‘op afbraak’ verkocht, of gebruikt als fabriek, zeilmakerij, kinderhuis of gemeentehuis.

Veel buitenplaatsen zijn verkaveld. Daarbij ging de eenheid verloren omdat onderdelen in verschillende handen kwamen, een oneigenlijke functie kregen of werden bebouwd. Nog in 1977 moest Endelhoven (Maarssen) wijken voor een parkeerplaats. Van de ruim 200 buitens die langs de oevers van de Vecht stonden, zijn er nog zo’n 40 over.

Sinds de jaren ’70 van de vorige eeuw is de Vechtstreek weer in trek. Steeds meer buitenplaatsen worden particulier bewoond. De behoefte aan privacy en het gevoel dat men wordt bekeken, is voor menig moderne bewoner reden zich af te sluiten door hoge hagen en hekken. De uitdaging is om een manier te vinden, die recht doet aan de gerechtvaardigde behoefte aan privacy en die tegelijkertijd de parels langs de rivier zichtbaar houdt!

Nu de Vechtstreek weer in trek is, is er ook weer vraag naar nieuwe buitenplaatsen. Maar waar, en hoe? Een nieuwe buitenplaats kan een aanwinst zijn, of een probleem oplossen, zoals het realiseren van een ecologische verbinding. Maar niet iedere open plek kan bebouwd worden. Het zal altijd maatwerk zijn uitgaande van de essentie van de buitenplaats:
een ensemble dat als éénheid wordt beheerd, met één hoofdhuis – georiënteerd op de rivier, met functionele bijgebouwen te midden van tuin en park.

Gansenhoef, met fraaie stinzenbeplanting onder de grote bomen. Een zorgvuldige invulling van behoefte aan privacy.

Kenmerkend voor de 17de eeuwse buitens was dat men koos voor de beste eigentijdse architecten en kunstenaars. In die traditie past een invulling die gebruik maakt van eigentijdse vormtaal, constructiemogelijkheden en materiaalgebruik en die zich tegelijkertijd laat inspireren door de traditionele buitenplaats. Replica's van historische buitenplaatsen – 'buitinettes' - zijn een gemiste kans!

Recentelijk gebouwd appartementengebouw Groenewoud te Maarssen. Hoewel gebaseerd op de bouwstijl van de buitenplaatsen doet met name het grote volume afbreuk aan het karakter.

De nieuwe buitenplaats Vrederijk te Loenen. Aansluitend aan de Breukeleveense plassen een voorbeeld hoe maisakkers tot nieuwe natuur worden omgevormd.

Boom en Bosch Breukelen, met een fraai aangelegde tuin. Om de tuin vanaf de Vecht goed te kunnen zien, is deze hellend naar de Vecht toe aangelegd.

Queeckhoven, Breukelen. Verscholen achter hoge bomen en hagen en daardoor helaas nauwelijks zichtbaar.

Queeckhoven, Breukelen in de jaren 70. Het zicht op het huis werd nog niet ontnomen door beplanting.

Theekoepels

De aanwezigheid van tientallen theekoepels langs de Vecht, niet één hetzelfde, verhoogt de aantrekkelijkheid van de Vechtoevers enorm. De koepels spreken tot de verbeelding en stralen de sfeer van vroeger eeuwen uit. Al sinds de 17de eeuw staat de Vecht bekend om haar koepels. Reisbeschrijvingen verhalen over de grote hoeveelheid buitenplaatsen, koepels en tuinsieraden langs de rivier. De prenten uit het plaatwerk 'De Zegepraalende Vecht' uit 1719 tonen dat vrijwel iedere buitenplaats een koepel bezat. De meeste koepels waren van hout, sommige met een stenen onderbouw. Door de kwetsbaarheid van het materiaal zijn vele in de loop der tijd in verval geraakt en gesloopt. De koepels die nog resten zijn meestal de tweede of derde koepel op die plek.

Theekoepels zijn kleine, decoratieve huisjes voor de vrije tijd die ruimte bieden aan meerdere personen en gericht zijn op een fraai uitzicht, meestal de rivier, soms de straatweg of weilanden. Het was een statussymbool bij uitstek: zo toonde men de buitenwereld dat men het zich kon veroorloven er dergelijke kostbare zaken op na te houden en dat men over vrije tijd beschikte om in de koepel door te brengen. De ramen rondom waren dan ook niet alleen bedoeld om zelf naar buiten te kunnen kijken, maar vooral ook om van buitenaf gezien te worden. In tegenstelling tot wat de naam doet vermoeden, werd er in de koepels veel meer dan alleen thee gedronken, maar ook bier, wijn of gedestilleerd. Men at er, musiceerde er, ontving er gasten, las een boek, schreef brieven, rookte een pijp of hing de vishengel in het water.

De solitair geplaatste koepels zoals we die aan de oevers van de Vecht zien, zijn ontwikkeld vanuit

Theekoepels bij Loenen.

'groene kabinetten', met planten begroeide lattenhutjes of priëlen in de tuinen van Europese hoven, vaak al wel met een houten of met metaal bekleed dak. In de 17de en 18de eeuw sloten koepels aan bij de heersende mode en waren grotkoepels, Turkse of Chinese koepeltenten erg populair. In de 19de eeuw ontstonden koepels met een variatie aan neostijlen en exotische stijlen: gotisch aandoende ramen, gesneden randen langs het dak met gestileerde kwastjes en andere chinoiserieën of juist neoclassicistische elementen als zuilen, pilasters of frontons. Een enkele 19de eeuwse koepel is van gietijzer gemaakt. In het begin van de 20e eeuw werden voor TBC-patiënten houten huisjes gebouwd die konden meedraaien met de zon.

Koepels hebben altijd een symmetrische grondslag, variërend van rond, vierkant, rechthoekig, zes- of achthoekig. De meeste koepels hebben een bol- of uivormig dak met lood bekleed, sommige een rieten tentdak en een enkele een leien of plat dak. Vaak wordt het dak bekroond met een vaas, windwijzer of piron. Sommige koepels hebben een keukentje, een wc of een turfhok, waaruit blijkt dat er langere tijd in verpoosd werd. Een paar koepels hebben als bijzonderheid dat zij een botenhuis in het onderste deel bevatten.

Van de honderden theekoepels die in de Vechtstreek hebben gestaan, is nog maar een handvol over. Nu de belangstelling voor de buitenplaatsen toeneemt, ligt het voor de hand dat er nagedacht wordt over een nieuwe generatie theekoepels, maar dat is nog niet verder gekomen dan de tekentafel.
Onder voorwaarde dat ze met kennis en zorg worden geplaatst en hoogwaardig worden vormgegeven, kunnen zo monumenten voor de toekomst ontstaan. Bij de locatiekeuze moet de primaire functie 'zien en gezien worden' leidend zijn. Zo maar een mooi koepeltje is al snel misplaatst – al is het nog zo mooi.

Van de koepels die de laatste jaren zijn gebouwd, vormt die van Sterreschans - gebouwd naar het oorspronkelijke ontwerp – een functionele eenheid met het botenhuis. In de nieuwe koepel van Hamoen - de Kikvors, 1987 - wordt deze ruimte gebruikt als werkplaats/woonruimte.

Koepels werden geregeld verkocht en verplaatst: die van Bolenstein verhuisde rond 1900 naar Beek en Hoff in Loenen en de enig nog bestaande gietijzeren koepel van Vecht en Dijk is in 1995 door verplaatsing naar Gansenhoeck van een wisse ondergang gered.

Koepel van Hamoen, de Kikvors, Maarssen.

Koepel van Sterreschans, Nieuwersluis, met boothuis.

Theekoepel van Zwaanwijck, Nigtevecht, fraai gesitueerd aan de rand van het parkbos.

Deze gietijzeren koepel stond bij Vecht en Dijk en is in 1995 verplaatst naar Gansenhoeck, Maarssen,

Koepel van Oud Over, Loenen.

De koepel en het boothuis bij Nijenrode, Breukelen.

Theekoepel van Vrederust in Vreeland.

Boerderijen en verkaveling

Het agrarisch bedrijf speelt een zeer grote rol in het Vechtlandschap. Uitgestrekte weilanden, open doorkijken, boerderijen, (mega)stallen, dieren in het land bepalen met name in het noordelijk deel het uitzicht.

Al vanaf het jaar 1000 vond in de Vechtstreek landbouw plaats. Aanvankelijk werden de vruchtbare oeverwallen voor akkerbouw gebruikt en de nattere gronden verder van de rivier als weidegrond.

Vanaf de ontginning in de 11de eeuw trad maaivelddaling en vernatting op, waardoor de grond te drassig werd voor akkerbouw. Ook door turfwinning verdwenen grote hoeveelheden landbouwgrond.

Vanaf de 16de eeuw, toen de graanprijzen daalden door import uit het Oostzeegebied, hebben de boeren in de Vechtstreek zich steeds meer toegelegd op veeteelt en zuivel. Bij de bouw van boerderijen werd rekening gehouden met de kaas- en boterproductie door de aanleg van kelders, waarboven een opkamer. In de kelder konden de producten goed koel blijven. Bij enkele historische, typische langhuisboerderijen is dit nog goed te zien.

In de 17de eeuw werden vele boerderijen als beleggingsobject gekocht door rijke Amsterdamse kooplieden. In eerste instantie bouwden zij hier een herenkamer tegenaan, later werden de boerderijen getransformeerd tot hofstedes of werden buitenplaatsen bij de boerderij gebouwd. De boerderij kon zo de bewoners (en hun familie in de stad) voorzien van vers fruit, vlees, zuivel, groenten etc. De landbouwgrond direct bij de boerderij werd getransformeerd tot park van de buitenplaats.
Na 1850 vond een intensivering en schaalvergroting van de landbouw plaats. Ruilverkaveling was het gevolg. De laatste jaren is een landinrichtingstraject van start gegaan, waarbij delen agrarisch land een functieverandering ondergaan ten gunste van een verbetering van landbouwstructuur, recreatie en natuur. Hierbij speelt de aanwezigheid van de Ecologische Hoofdstructuur in dit gebied mee.

Lixboa heeft, net als veel andere boerderijen, nog een zomerhuis, waar vroeger de kaas werd gemaakt.

Boerderij met boenstoep.

De boerderijen langs Vecht, Angstel en Gein zijn gebouwd op de oeverwal. De voorkant – het woonhuisdeel – is gericht op de rivier en de weg. De stallen en bijgebouwen van de melkveehouderijen liggen op het dieper gelegen erf achter de boerderij. In de zuidelijke Vecht wisselen boerderijen en buitenplaatsen elkaar af; in de noordelijke Vechtstreek, de zg. 'Boerenvecht', bepalen de boerderijen het landschap.

De belangrijkste bedreiging waaraan het agrarisch erfgoed is blootgesteld, vloeit voort uit de ontwikkelingen in de landbouw: vooral schaalvergroting en bedrijfsbeëindiging en de daaraan gekoppelde functiewijziging van boerderij en erf. Bij bedrijfsbeëindiging en functiewijziging ligt het gevaar voor verstening altijd op de loer. Voorkomen moet worden dat het oorspronkelijk karakter van de Vechtstreek en de relatie met het open achterland door verstening verloren gaat.

Voor behoud van kwaliteit moeten nieuwe plannen rekening houden met de diversiteit en de karakteristieken van het landschap. Veel is vastgelegd in streef- en bestemmingsplannen.

Als het bedrijf wordt voortgezet, ziet men zich door schaalvergroting vaak gedwongen grote stallen en schuren te bouwen. Goede oplossingen zijn mogelijk door zorgvuldig om te gaan met de locatiekeuze en de groene landschappelijke inpassing. Doorgaans kan nieuwbouw beter achter het bedrijf worden gebouwd dan op een perceel naast de boerderij. Erfbeplanting kan een wezenlijk positieve bijdrage leveren aan een goede landschappelijke inpassing.

Vrijkomende boerderijen zijn een gewilde woonbestemming. Maar de nieuwe bewoner heeft zelden emplooi voor alle stallen en schuren. De uitdaging is om daarvoor passende bestemmingen te vinden. Vooral de grote variëteit aan – ook land-

De krukhuisboerderij “Altoos Dankbaar” aan de Nigtevechtseweg te Vreeland. Goed te zien zijn de kaaskelder en de daarboven gelegen opkamer. De leilinden zorgen voor schaduw.

schappelijk - karakteristieke utilitaire agrarische bijgebouwen, zoals hooibergen, boenhokken om melkbussen en kaasgerei schoon te maken, silo’s, bakhuisjes en zomerhuizen verdient speciale aandacht en een creatieve oplossing.

Beplanting, karakteristiek agrarisch groen rond boerderij en erf zijn ook nu nog beeldbepalend: de leibomen om het woonhuis koel te houden en vrij van vliegen, de moestuin, de hoogstamboomgaard, het geriefhoutbosje en de knotbomen – doorgaans wilgen – langs de sloot.

Helaas is schaalvergroting soms noodzakelijk. Als dergelijke grote nieuwbouw niet goed wordt ingepast, verrommelt het landschap. De schaal van een nieuwe stal verhoudt zich vaak slecht tot het oorspronkelijke landschap.

Bij de inrichting van het landschapspark zijn de rechte verkavelingssloten deels vergraven.

Ontvening tot aan de dijk, bij Terra Nova. De restanten van de strokenverkaveling zijn nog zichtbaar als legakkers.
Situering: Zuidelijk van Vreeland

Blokverkaveling.
Situering: tussen Vreeland en Nigtevecht. Rechts ligt Overmeer.

Zie ook: www.ervenvanutrecht.nl/

Woningen

Een groot deel van het aanzicht van de Vecht wordt bepaald door de mate van en variatie in bebouwing. De ontwikkeling die het wonen aan de Vecht doormaakte in de loop der eeuwen, is in grote lijnen nog steeds terug te vinden aan de oevers: 'agrarisch wonen' in boerderijen en daglonerswoningen, 'feodaal wonen' in kastelen met bijbehorende dienstwoningen, 'heer-lijk buiten wonen' op buitenplaatsen en in luxe villa's, 'dorps wonen' in de kerndorpen die meestal bij een kasteel ontstonden, 'zakelijk wonen' in bedrijfswoningen (poortgebouw, sluiswachtershuis, molenaarshuis, pastorie, officierswoningen) en 'natuurlijk wonen' op woonboten. Ieder type woning met zijn eigen wijze van beplanting, wat mede de identiteit van het landschap bepaalt.

De laatste decennia zijn veel leeggekomen (industrie-)terreinen aan de oevers van de Vecht bebouwd met nieuwbouwwijken of appartementencomplexen. Soms kleinschalig (Slijppolterrein Loenen), soms grootschalig (Op Buuren, Maarssen; Overweer, Breukelen).

Ook individuele huizen worden nog steeds aan de oevers gebouwd, meestal ter vervanging van een ouder pand. Soms grijpt een ontwerp terug op het verleden in de vorm van een historiserende bouwstijl, dan weer wordt gekozen voor een hedendaagse architectuur.

Nieuwbouw is onvermijdelijk. De vraag is alleen hoe, waar en in welke vorm. Cultuurhistorie ontstaat doordat iedere generatie zijn 'laag' toevoegt. Om een antwoord te vinden op de vraag hoe nieuwe woningen ontwikkeld kunnen worden met behoud van de identiteit van de Vechtstreek, is in 2002 in opdracht van de Vechtplassencommissie de Belvedere-studie 'Vecht's bouwen' ontwikkeld, als onderdeel van de VechtVisie. Hierin wordt gepleit voor het aansluiten bij de dynamiek en de identiteit van het gebied (zie ook Op Buuren verderop in dit boek).

De Vechtse identiteit blijkt niet uit een gebiedseigen architectuur, zoals de Zaanstreek die wel heeft. Maar er zijn wel karakteristieke kenmerken die kennelijk van generatie op generatie en van ambachtsman op ambachtsman zijn overgedragen, zoals de grote zorg voor huis en hof, detaillering, verhoudingen in hoogte en breedte, geen herhalingen, afwisseling in vorm en oriëntatie van daken, relatie met de directe omgeving, de openbare ruimte.

Arbeiderswoningen bij een tuinderij. In alle eenvoud een karakteristiek element in het landschap.

De oprichting van de Vechtplassencommissie op 14 november 1936 was onder andere een antwoord op de dreiging de Loosdrechtse Plassen te dempen met Amsterdams stadsvuil. Dat dempen is niet meer denkbaar en de hartenkreet van de Bond van Nederlandse Architecten: '... wat de Vechtstreek nodig heeft, is een streekplan, ontstaan door samenwerking' is in vervulling gegaan – uitvoering en handhaving daargelaten. Maar niet alleen het Gein wordt nog steeds bedreigd door '... lintbebouwing van kriebeloorige huisjes ..' en ook '... moedwillige vernieling ..' uit winstbejag is nog onverminderd actueel. En daarmee de vraag: als je bouwt, hoe doe je dat en waar? En vooral: hoe bouw je goed – en wat is goed?

Wat goed is, is niet alleen een kwestie van smaak. Het op basis van een gedetailleerde studie en analyse zorgvuldig voortbouwen op de genoemde Vechtse kenmerken kan tot een uitstekend resultaat leiden. Als de verhoudingen, detaillering en materiaalgebruik maar goed zijn, kan dat zowel een zg. 'historiserend' gebouw opleveren of hypermodern zijn. Van essentieel belang is dat de architectuur zich niet beperkt tot het gebouw, maar zich evenzeer richt op de wijze waarop het gebouw zich voegt naar zijn omgeving!

Problematisch is de gemakkelijke catalogusarchitectuur. Namaak leidt tot boerderettes en buitinettes en gemakzucht tot herhaling. Dat misstaat in de Vechtstreek.

Een groot punt van zorg is het toestaan van 'inbreiden' in bebouwingslinten langs zowel de Vecht als de lintdorpen in het achterland. Het opvullen van die open ruimten verbreekt het zo waardevolle verband tussen de rivier en het achterland.

Ooit een woning, nu een garage, maar straks een ....

Herhaling van kataloguswoningen en buitinettes passen niet aan de Vecht.

In Nieuwersluis staan de huizen met de achterzijde naar de Vecht.

Eigentijdse woning met een eigen karakter.

De huidige trent qua architectuur is vaak sterk gericht op het nabouwen van vroegere bouwstijlen.

Sommige huizen hebben weinig karakter voor de Vechtstreek.

Kleine elementen

De oevers van de Vecht kennen sinds de 17de eeuw een keur aan 'kleine elementen' die noodzakelijk waren voor het vervoer over water, het onderhoud van de oever, het beheren van het waterpeil, het innen van tol of als onderdeel van een buitenplaats. Veel van deze elementen zijn verdwenen, zoals tolhekken; enkele zijn herbouwd of herplaatst als historische herinnering. Zo stonden langs alle bochten van de Vecht rolpalen: twee aan elkaar verbonden palen waarvan die aan de waterkant kon rollen. Het touw van de trekschuit werd hierlangs getrokken, zodat de punt van de boot niet vastliep in de oever. De oude rolpalen zijn alle verdwenen. Tussen Utrecht en Maarssen zijn 3 replica's geplaatst (bij Daelwijck, Op Buuren en voor Doornburgh). Door tekst en uitleg krijgt de passant een indruk van functie en betekenis van deze elementen in het verleden.

Ook de hoefslagpalen zijn vrijwel allemaal verdwenen. Zij gaven in vroeger eeuwen aan welk deel van de dijk door een bepaalde eigenaar of gemeente moest worden onderhouden. In Maarssen, bij het bruggetje tussen Goudestein en Vechtoever, staat nog zo'n paal langs het jaagpad.

Naast theekoepels waren ook waterbanken erg populair in de 17de en 18de eeuw: banken met een lage houten omheining waar men gasten kon opwachten aan de waterkant of zomaar even kon genieten van het uitzicht. Vaak hadden ze aan de Vechtkant deurtjes: zo functioneerden ze als 'bushokjes' om de trekschuit te nemen.

Bruggetjes over zijwateren van de Vecht kennen vaak een eeuwenlange historie. De zijwateren dienden voor de afwatering en hadden vaak stuwen

De Kraaienestersluis bij Breukelen verbindt de Vecht met het Tienhovensch Kanaal.

om het waterpeil te regelen. Ook lagen daar vaak de botenhuizen, waarvan er door de kwetsbaarheid van het materiaal geen meer over zijn.
De brugleuningen waren meestal aflopend naar de uiteinden, zodat de jaaglijn van de trekschuit er gemakkelijk overheen kon glijden. Vorm en functie vielen zo samen, zoals bij vrijwel alle historische voorwerpen het geval is.

Ook de grotere zijwateren, zoals de Nedereindsevaart, de Machinekade, het Tienhovens kanaal, de Weersloot, de Drecht, het Hilversums kanaal en de 's-Gravelandse vaart dragen allerlei historische sporen. De Vecht speelde een rol in de Hollandse Waterlinie: door het openen van de sluizen kon het ca 1 m lager liggende land worden geïnundeerd. Om te voorkomen dat het water onbedoeld de inundatievelden uitstroomde, zijn de sluizen voorzien van sleuven om met een rij balken een waterkering te maken.

Kleine elementen hebben vaak hun oorspronkelijke functie verloren en staan bovendien in de 'openbare ruimte'. En daarmee is het de vraag wie zich er om bekommert, zich verantwoordelijk voelt of de belangstelling en kennis heeft om te beoordelen of ze behouden en onderhouden moeten worden en zo ja waarom en door wie.

Hun belangrijkste huidige functie is dat zij een verhaal kunnen vertellen. Hergebruik als 'verhalenverteller'. Met die nieuwe functie kunnen zij een wezenlijke inhoudelijke verrijking vervullen in het toeristisch-recreatieve aanbod en bieden zij een welkom aanknopingspunt voor informatievoorziening en verdieping van bezoek aan de Vechtstreek. Zij verdienen het daarom met zorg behandeld te worden en die nieuwe rol te gaan vervullen in de ontsluiting van de biografie van de Vechtstreek. Dat kan met informatiepanelen of gebruikmaking van nieuwe technieken als QR-codes.

Er zijn ook nieuwe kleine elementen - die helaas lang niet altijd de schoonheidsprijs verdienen! Dit varieert van functionele verkeersborden, bushokjes, straatlantaarns, reclameborden en glascontainers. Helaas veelal detonerend, zowel wat betreft vormgeving en kleur als qua locatiekeuze. En het ergste: je ziet vaak door de bomen het bos niet meer en veel informatie is niet relevant: onzorgvuldige en overbodige horizonvervuiling!

Een hoefslagpaal langs de Vecht, Maarssen.

Het is vaak moeilijk om de juiste balans te vinden tussen functionaliteit en schoonheid.

Restanten van een schotbalkstuw en plaatsingsmechanisme. De geklonken sponning van de stuw vertelt het verhaal van de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

Het brugwachtersgebouwtje van Weesp heet bezoekers over het water welkom.

Prominente locatie te Nieuwersluis ingericht als vuildump. Dit kan beter elders of anders ondergronds gerealiseerd worden.

Op een aantal plaatsen heeft de bordenziekte gewoekerd. Doorgaans is de helft overbodig.

Karakteristieke brug in het jaagpad bij Goudestein te Maarssen.

Steigers, aanlegplaatsen en loswallen

Transport over de rivier, of dit nu van mensen was of van goederen, behelsde ook altijd een plaats om aan wal te gaan, van de wal het schip in te gaan of goederen te laden en lossen. Van ouds bezitten alle dorpen aan de Vecht dan ook een of meerdere loswallen, vaak aan het uiteinde van de bebouwde kom, bij een molen, fabriek of opslagplaats. De loswal stak vaak iets het water in, zodat ook boten met een zekere diepgang aan de kade konden aanmeren om hun goederen te lossen of te laden en personen aan boord te nemen. In veel gevallen is de belendende oever in later jaren gelijkgetrokken met de uitstekende loswal, een vorm van landjepik dus. Daar waar de loswallen gemeentebezit zijn, zijn zij tegenwoordig vaak de enige manier om voor langer dan een paar uur een boot af te meren. Overige publieke aanlegplaatsen waren en zijn er weinig aan de rivier, doordat een groot deel van de oevers particulier bezit is of is ingericht als natuurvriendelijke en beschermde oever.

Voor buitenplaatseigenaren van wie de tuin direct aan de rivier grensde, was de toegang vanaf het water tot hun huis –statussymbool bij uitstek- van groot belang: vrijwel alle gasten arriveerden immers tot eind 18de eeuw per boot – en kregen via het waterhek toegang tot het buiten. De hekken konden variëren in hoogte en bewerking. Zo zijn de hekken van Overholland en Boom en Bosch laag en smal, terwijl het hek van Goudestein de hoogte had om een koets door te laten. Hekken, immers handgesmeed en vaak rijk bewerkt, waren uiterst kostbaar. Diverse hekken zijn dan ook hergebruikt.

Grote delen van de Vechtoever hoorden bij de boerderijen. Die hadden een eigen steiger, bijv. om hun vee per schuit te verkampen of naar de markt te brengen. Van deze steigers is vrijwel niets meer te herkennen.
Particuliere huizen bezaten over het algemeen een eenvoudige steiger, soms afgesloten met een hek. Door het individuele karakter van deze particuliere steigers variëren aanleg, vormgeving en onderhoud. De steigers leveren dan ook een gevarieerd beeld op langs de oevers van de Vecht.

De toegang tot de verlorengegane buitenplaats Petersburg.

Het boothuis van roeivereniging Het Galjoen, nabij Nijenrode.

De loswal bij De Nederlanden in Vreeland rond 1901.

Spelevaren op de rivier is van ouds een kenmerk van het zomerleven buiten. Daarnaast speelde de Vecht eeuwenlang – als Keulse Vaart – een belangrijke rol in de handelsvaart tussen Scandinavië en de Baltische landen en de Rijnlanden. Scheepvaart hoort dus bij de Vecht, evenals steigers, aanlegplaatsen en loswallen. Maar, de aard van de scheepvaart is veranderd en daarmee ook de voorzieningen.

Aandacht behoeft de ruimtelijke kwaliteit, veelal in relatie tot privacy en ongewenst gebruik van de oever. Kansen liggen in het zoeken van oplossingen met een Vechtse kwaliteit die niet repressief zijn, maar een bijdrage leveren aan uiteenlopende zaken, zoals natuurvriendelijke oevers en verkeersveiligheid. Uiteraard dient aangesloten te worden bij de beleidsnota ‘Vaarwater op orde’ van het Hoogheemraadschap AGV en bij lokale verordeningen, deels opgenomen in de bestemmingsplannen.

Het is een voorrecht je boot voor de deur te hebben. Reden temeer dat met zorg, smaak en respect voor de omgeving te doen. Drijvende bootoverkappingen detoneren, passen niet in stijl en ruimtelijke kwaliteit van de Vechtstreek. Een

oplossing kan zijn ze te verschuilen onder overhangende takken of te camoufleren door oeverbegroeiing die tevens de oever beschermt en een rustpunt is voor watervogels.

Maar er gebeurt veel meer aan en op de oever dat aandacht verdient: ongewenst aanleggen, picknick of vissen op de privésteiger, ongepaste nieuwsgierigheid, om over slingerend vuil te zwijgen.

Oeverbegroeiing kan op een even vriendelijke als effectieve manier worden ingezet om ongewenst aanleggen aan particulier terrein tegen te gaan. Voor de meeste bezoekers is een verzorgde steiger, in combinatie met een vriendelijk hekje, voldoende om te begrijpen dat het privéterrein is, of om zich als genode gast te gedragen. Door de steiger in het 'verlengde' van huis en hof vorm te geven, wordt dat beeld op natuurlijke wijze versterkt. Daarmee rekening houden – maatwerk! – voorkomt dwangmatige eenvormigheid.

De komende jaren wordt de bodem van de Vecht gebaggerd. Dat project kan een goede aanleiding zijn en mogelijkheden bieden ongewenste situaties ter hand te nemen.

De modernere variant van een waterbank.

Een bootoverkapping voor de deur is doorgaans geen verfraaiing van de buitenplaats.

Op plaatsen waar boothuizen zijn gesitueerd, kan de landschappelijke inpassing vaak beter. Hierbij valt te denken aan toepassen gedekte kleuren, en het aanbrengen van drijvende zoddelandjes aan beide zijden langs de oevers.
Behalve een visuele verbetering betekent dit tevens een gunstige ontwikkeling voor de waterkwalitet en de natuur.

Een grote variatie aan aanlegsteigers zorgt voor een levendig beeld. Standaardisatie is niet gewenst.

Een bootoverkapping zorgt snel voor een verrommeling van het beeld.

Een solitaire aanlegplaats kan. Ingepast met riet en biezenbegroeiing zou nog beter zijn.

Poorten en hekken

De buitenplaats was een belangrijk statussymbool voor de eigenaar. Om gasten te imponeren werd de entree tot het perceel meestal voorzien van een fraai hekwerk. De hekken vormden vaak een eenheid met het huis en de tuinaanleg.

De vroege hekken waren vaak van hout. Vanwege de kwetsbaarheid van het materiaal is hier geen enkel origineel exemplaar meer van bewaard. Jan van der Heijden schilderde rond 1670 stenen toegangspoorten bij Goudestein en Herteveld. Ook daar is niets van bewaard gebleven.

De hekken die nu nog in grote getale langs de Vecht te bewonderen zijn, zijn van smeed- en gietijzer. Er zijn verschillende types te onderscheiden, ieder met hun eigen functie. Zo zijn er hoge inrijhekken, soms voorzien van een hoge boog waar een koets onder door kon, al of niet met een apart smal inloophek opgenomen in het ontwerp. Een ander type is het tuinhek dat de afscheiding tussen tuin en weg markeert en tenslotte bezaten sommige buitens een waterhek bij de entree tot het huis vanaf de rivier. De meeste hekken zijn geplaatst tussen hardstenen pijlers met een afdekplaat –al dan niet bekroond met vazen of van initialen of familiewapen voorziene ornamenten. Veel hekken zijn voorzien van de –vaak vergulde- naam van de buitenplaats waar zij toegang tot verschaffen.

Aanvankelijk stonden de hekken aan de waterkant, immers de zijde van waaruit men per trekschuit of jacht het huis benaderde. Toen de diligence zijn intrede deed en men vaker over de weg het huis bereikte, werd bij de huizen die met de achterzijde naar de weg lagen de entree

Het originele hek van Vreedenhorst, Vreeland in 1906.

van het huis verplaatst van de waterzijde naar de straatzijde en ook daar weer voorzien van een hek.

Doordat er nauwelijks gegevens bekend zijn over de makers, het jaar van vervaardiging en de naam van de opdrachtgever kan de ouderdom van een hek slechts globaal vastgesteld worden aan de hand van bijvoorbeeld. stijlkenmerken of een gedateerde afbeelding waar het hek op staat. Alleen het hek van Vreedenhoff heeft ingeslagen initialen van vermoedelijk de hoofdsmid. Tevens bevat dit hek telmerken waaruit blijkt dat de losse onderdelen elders vervaardigd zijn en volgens het telmerksysteem ter plekke in elkaar zijn gezet. Op sommige grote inrijhekken uit de 18de eeuw zijn stempels ingeslagen met initialen die de mijn aanduiden waar het ijzererts gedolven was. Op de hekken van Nijenrode, Vechtvliet, Goudestein, Vreedenhoff en Zwaanwijck komen de letters AR voor, wat duidt op een herkomst uit de hoogoven Ramshyttan uit het mijnbouwgebied Bergslagen in Zweden.

Veel hekken zijn in de loop der tijd afgebroken, vervangen, verloren geraakt of herplaatst. Soms is de buitenplaats verdwenen en herinnert alleen het fraaie hek aan het buiten dat er ooit stond, zoals de hekken van Roosendael, Otterspoor en Wallesteyn.
Een opmerkelijk voorbeeld is het met dank aan de Dr. R. Van Luttervelt Restauratie Stichting gerestaureerde hek van Elsenburgh. Na de sloop van die buitenplaats werden grond en hek voor het naastgelegen Doornburgh gekocht. Het hek bleef staan en werd omgedoopt door de letters ELSE te vervangen door DOOR. De elzentakjes op het hek herinneren nog aan de oude buitenplaats.

Aangezien hekken als vanouds een statussymbool zijn, kunnen sommigen de verleiding niet weerstaan zich een hek aan te schaffen. Een goed voorbeeld is de in 1990 bij Vreedenhorst geplaatste replica van het laatste houten hek waarvan het origineel in 1956 bij een verhuizing omver was gereden. Een curieus voorbeeld van een zg. ‘schildersleugentje’ is de fraaie poort die David Mendes da Silva in 1719 pontificaal voor Herteveld liet afbeelden in de Zegepraalende Vecht. Deze poort heeft daar aantoonbaar nooit gestaan, maar altijd op de plaats naast het huis waar hij ook nu nog staat.

Detail van het hek van Doornburg. Boven de kroon zijn de elzenproppen die verwijzen naar de vorige locatie nog zichtbaar.

Het waterhek van Overholland, Nieuwersluis gebouwd op de aanlegplaats.

De behoefte het terrein af te sluiten heeft tot gevolg dat op verschillende plaatsen nieuwe hekken worden geplaatst. Zolang het geen ‘catalogus-hekken’ zijn, kunnen ook eigentijdse hekken goed zijn.

Poort op de brug van Gansenhoef, Maarssen.

Niet ieder modern hek is een aanwinst.

Zandstenen vaas op de kolom van de poort van Otterspoor door Ignatius van Logteren, Maarssen. De buitenplaats zelf is afgebroken. De pilaren van het poorthek zijn het enige dat overgebleven is.

Hek Doornburgh, Maarssen aan de Vechtzijde.

Poort Vreedenhoff, Nieuwersluis langs de Straatweg.

De poort van Goudestein, Maarssen naar het jaagpad en aan de Vecht.

Dakpanoevers

In de zuidelijke Vechtstreek, met name tussen Utrecht en Loenen, ligt over grote lengten een oeverbeschoeiing bestaande uit gestapelde dakpannen. Deze beschoeiing komt vooral voor langs steile oevers, zoals bij het jaagpad of bij bruggen, maar ook in vijvers van buitenplaatsen en de slotgracht van Zuylen.

Alleen in de Vechtstreek komt beschoeiing uit gestapelde dakpannen in deze aantallen en lengten voor. Elders in het land werd een dakpanbeschoeiing alleen toegepast bij steile elementen als bruggen. Op vroeg 18de eeuwse prenten is al dakpanbeschoeiing te zien. Het merendeel van deze vorm beschoeiing stamt echter uit de tweede helft van de 19de eeuw. Doordat toen de gemotoriseerde transportvaart en het wegverkeer toenamen, was een steviger oeverbescherming nodig tegen afkalving door golfslag en voor stevigheid van de weg.

Het grote aantal verwerkte dakpannen – ruim 3 miljoen – is het gevolg van de vele panovens die in het zuidelijke deel van de Vecht hebben gestaan. Zij kregen hun klei door het afticheLen van de oeverwal en stookten die in veldovens met turf die vlakbij werd gewonnen. Bij het stoken in veldovens is de temperatuurverdeling binnenbuiten van dien aard dat een hoog percentage van de pannen zo krom trekt dat ze niet te gebruiken zijn voor dakbedekking. Deze zgn. 'vrakke pannen' werden in de beschoeiing verwerkt.

De pannenbeschoeiing bestaat uit een fundering van een op palen rustende sloof of dekbalk waarop doorgaans 3 tot 5 lagen pannen op hun kant zijn gestapeld, veelal afgedekt met cement

Op deze foto is nog duidlijk de structuur van de dakpannenoever zichtbaar. Raadhoven in Maarssen.

of door een dekbalk of gording. Normaal gesproken ligt de sloof waarop de pannen rusten uit duurzaamheidsoverwegingen onder water, maar dat is langs de Vecht niet meer zo sinds het Vechtpeil gelijk getrokken werd met dat van het Amsterdam-Rijnkanaal.

Een dakpannenoever in oorspronkelijke uitvoering; doorlopend tot onder de waterspiegel en met voldoende kierruimte voor kleine dieren om zich te verstoppen.

Het peil van de Vechtboezem is jarenlang kunstmatig hoog gehouden zodat het achterland geïnundeerd kon worden. Nadat de Nieuwe Hollandse Waterlinie buiten werking was gesteld (1963) kon Rijkswaterstaat het peil in de Vecht gelijktrekken met dat van het Amsterdam Rijnkanaal (NAP -0,40 m). De peilverlaging van ca 30 cm was desastreus voor de panoevers omdat de fundering daardoor permanent boven water kwam te liggen en is gaan verrotten, met gevolg dat de beschoeiing het nu Vechtlang begeeft.

De beschoeiing is niet alleen cultuurhistorisch uniek, maar heeft als groei-, broed- en overwinterplaats voor zowel plant als dier ook een grote ecologische betekenis. Behoud van deze karakteristieke beschoeiing is daarom uit zowel cultuurhistorisch als ecologisch oogpunt van groot belang. Daarbij is het de uitdaging om niet alleen deze karakteristieke vorm van oeverbeschoeiing te behouden, maar om dat op een zowel cultuurhistorisch, als ecologisch en duurzaam verantwoorde manier te doen!

Het initiatief om in Maarssen over een lengte van ruim 300 m in één keer de hele dakpanbeschoeiing te vernieuwen was lovenswaardig, maar leverde helaas visueel, ecologisch, technisch en functioneel niet het gewenste resultaat op. Door de gekozen oplossing is een onnatuurlijk strakke en stenige uitvoering ontstaan, die niet overeenkomt met het afwisselende karakter van de originele beschoeiing. Die was immers opgebouwd met de 'vrakke' pannen die op dat moment beschikbaar kwamen.
In de veronderstelling cultuurhistorisch verantwoord te handelen, heeft Maarssen de sloof helaas boven water gelegd: dat zag men immers overal. En de kans op vorstschade zou kleiner zijn. Beide veronderstellingen zijn onjuist: het fundament ligt droog als gevolg van peilverlaging en de vrees voor vorstschade blijkt in de praktijk

De herstelde dakpanoever nabij Maarssen.
Hoewel het innitiatief om de dakpanoever te vernieuwen zeer lovenswaardig is, geeft de uitvoering nog niet het gewenste beeld. De twee rijen dakpannen zijn op een houten, dus vergankelijke constructie geplaatst en door de zeer strakke uitvoering ontstaat een stenig en hard beeld.

ongegrond. Door de sloof boven water te leggen, is de levensduur – ondanks het gebruik van tropisch hardhout - met een factor 3 bekort. Verder is de ecologische betekenis van een boven water gelegen sloof heel gering omdat de dakpannen niet in het water staan en dus niet effectief zijn als broed- en schuilplaats voor bijv. salamanders en ringslangen.

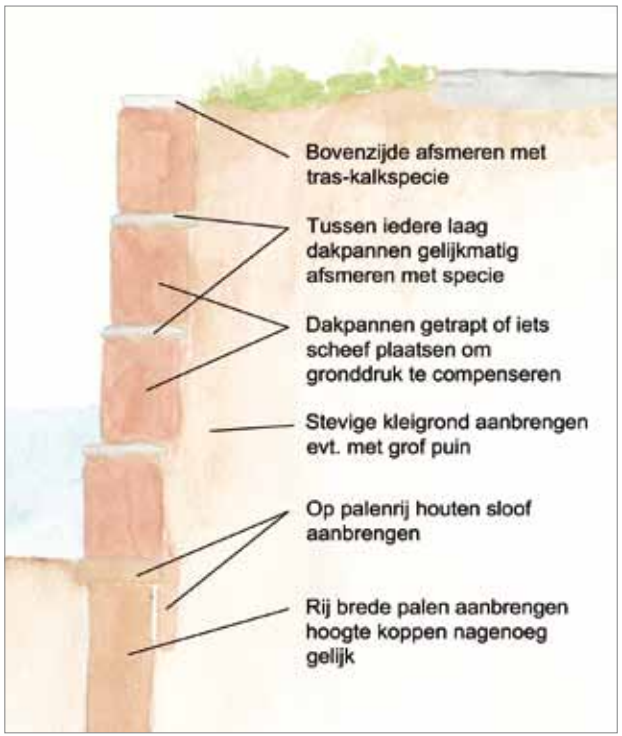
De elzen en essen die op de oevers groeien vormen een andere bedreiging van de panoevers, zeker wanneer zij er helemaal doorheen groeien. Anderzijds, wanneer het opschot in een regelmatige beheercyclus selectief wordt gesnoeid, houden de wortels de oever ook vast en kan ter plekke een mooie natuurvriendelijke omgeving ontstaan met broed- of rustplaatsen voor vogels.

Na enkele jaren en door de aanwezigheid van begroeiing is het beeld al aanzienlijk beter. De wens is om een constructie te maken die meteen al een nostalgischer beeld oplevert en constructief minimaal 100 jaar mee kan.

Detailfoto van de nieuwe oever. De pannen liggen zo precies en dicht tegen elkaar aan dat het biotoop voor diverse diersoorten niet meer aanwezig is.

Wel dakpannen, nog niet de charme.

Van oorsprong liepen de lagen met dakpannen door tot ruim onder de waterspiegel. De onderliggende houten fundering kon daardoor niet verrotten.



Constructietekening dakpanoever.

Natuurvriendelijke oevers en oeverlandjes

Doordat het vaarverkeer over de Vecht toenam en de schepen groter werden en harder gingen varen werd het noodzakelijk een goede oeverbescherming aan te brengen. Op veel plaatsen is dit in de vorm van een beschoeiing of damwand uitgevoerd. Het aantal types is zeer gevarieerd.

De meeste beschoeiingstypes zijn van hout, in stedelijk gebied komen soms ook betonnen wanden voor. In de laatste 10 jaar zijn daar nog kunststofbeschoeiingstypes bij gekomen. Gelukkig zijn deze kunststof beschoeiingen nog nauwelijks langs de Vecht toegepast. Afgezien van de gebrekkige esthetische kwaliteiten hebben deze kunststof beschoeiingen nog nimmer de beoogde duurzaamheid weten waar te maken.

Doordat alle oevers steeds hard ingericht werden zijn de natuurwaarden van de oeverzone vaak flink naar beneden gegaan. Er was minder broedgelegenheid voor watervogels en doordat er voor een harde beschoeiing weinig plantengroei mogelijk is, ging ook het onderwatermilieu achteruit.

Vanaf 1980 is men gaan kijken of er natuurvriendelijke alternatieven voorhanden waren. Geëxperimenteerd is onder meer met schanskorfconstructies, waarbij keien vastgehouden werden met verzinkt kippengaas. Door de zinkafgifte zijn dergelijke constructies weer uit de gratie geraakt.

Het type natuurvriendelijke oever dat langs de Vecht veelvuldig is toegepast bestaat uit een vooroever, waarbij een halfdoorlatende constructie op ca 5 meter van de oever geplaats wordt. Meestal worden hier palenrijen, waartussen takkenbossen zijn aangebracht, voor gebruikt. De takken die boven de waterspiegel uitkomen verrotten binnen enkele jaren. Onder water blijft de constructie langer intact. Achter de constructie is het water rustig genoeg voor spontane plantengroei en kan langzaam een verlandingsproces plaats vinden. De echte oever is vaak zodanig luw, dat er geen aanvullende beschoeiing meer nodig is.

De oeverbeplanting biedt een ideale broedgelegenheid voor veel watervogels. Onder water zorgt het voor paaiplaatsen voor onder meer vissen. Doordat de oeverplanten ook voedsel uit het water filteren en fijne deeltjes in het rustige water kunnen bezinken gaat ook de waterkwaliteit er flink op vooruit.

Een aantal buitendijkse landjes wordt ook wel oeverlandjes genoemd. Zij vormen een unieke nat biotoop en zijn ideaal voor diverse plantensoorten. Veelal zijn het afgetichelde landjes of overhoeken van puntige kavels.

Een aantal van de hier voorkomende planten zijn stinzenplanten. Van oorsprong horen zij hier niet thuis, maar zijn vaak al in de 16e eeuw van buiten Nederland aangevoerd en uitgeplant op kastelen, buitenplaatsen, kloosters, pastorietuinen en boerenhoeven, waar zij konden verwilderen en inburgeren.

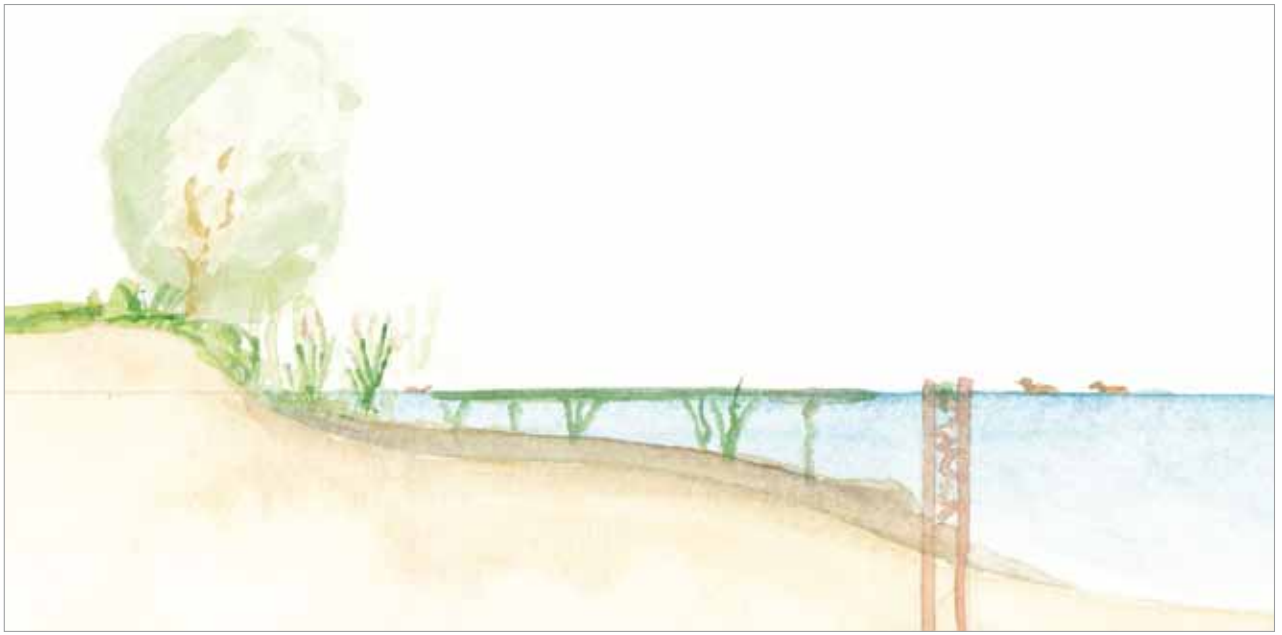
Detail van een natuurvriendelijke oever.

De rustige oeverzone vormt een fantastisch broedbiotoop voor vele vogelsoorten.

Op een aantal plaatsen waar ooit een vooroever is aangelegd is de achterliggende strook toch teveel in beroering om het gewenste proces goed op gang te brengen. Het beeld is dan al snel dat er alleen een rij palen in het water zichtbaar is. Dit is vooral in de winterperiode het geval als er ook geen waterlelies zichtbaar zijn. Mogelijk dat met enkele aanpassingen meer luwte gevonden kan worden.

Van tijd tot tijd komen er langs de oever kleine landjes beschikbaar waar gemakkelijk een natuurbestemming aan kan worden gegeven. Dit is bijvoorbeeld het geval op plaatsen waar woonboten verplaatst zijn. Ook dit soort kleine landjes, soms slechts enkele aren groot, zijn een welkome aanvulling voor de natuurwaarden. Ze vormen stapstenen voor diverse soorten dieren en hebben vaak hun eigen specifieke waarde.

Foto van 't Slijk, bij Maarssen, met natuurvriendelijke oever.



Doorsnede natuurvriendelijke oever. Achter de vooroever, bestaande uit bijvoorbeeld palen en takken, komt het water tot rust en is het mogelijk om zonder harde beschoeiing een stabiele oever in stand te houden.

Oeverlandje met zomerklokjes.
De zomerklokjes lopen eerder uit dan de overige vegetatie.

Zomerklokjes.

Het verlandingsproces bij een vooroever vindt langzaam plaats.

Beplanting en onderhoud oevers

Voordat er sprake was van grootschalige bebouwing langs de oevers van de Vecht, waren deze veel breder dan tegenwoordig en liepen flauw uit in het water. In de 17de en 18de eeuw veranderde het aanzien van de oevers door de bouw van in totaal 200 buitenplaatsen. Daar waar het jaagpad langs de rivier liep was -op wat gras en riet na- geen begroeiing om het touw van de trekschuit niet te belemmeren. Wel werd er in de 18de eeuw bitterling aangeplant om de oever langs de rivier te verstevigen en afbrokkeling tegen te gaan. De takken van deze bittere wilg (Salix purpurea) werd steeds gesneden om overlast bij het jagen te voorkomen. Jonge takken werden gebruikt als veevoer.

Aan de landzijde van de weg waren wel vaak hoog opgaande bomen geplant die de afscheiding van de weg en de achterliggende tuin of sloot markeerden. Op sommige plekken, waar geen jaagpad liep, waren ook direct langs de oever bomen geplant, zoals bij David van Mollem's Zijdebalen, Herteveld en Overdam. Maar over het algemeen werden alleen daar waar particuliere tuinen direct aan het water grensden heggen of bomen op de oever geplant als onderdeel van het tuinontwerp: vormgesnoeide heggen en uniforme bomenrijen in de 17de en 18de eeuw, een meer landschappelijke en gevarieerde aanplant in de 19de eeuw.

Met de sloop van veel buitenplaatsen werd een aantal tuinen ontmanteld en in weiland of boomgaard veranderd. Zo werd de aaneengesloten begroeiing aan weerszijden van de rivier doorbroken en ontstonden hier en daar lange doorzichten.

De coniferen op deze plek zijn als vechtoeverbeplanting zeker niet passend.

Openbare oevers verloren door infrastructurele en technische ontwikkelingen hun functie als jaagpad en laad- en losgelegenheid en hoefden niet langer vrij gehouden te worden van begroeiing. Bitterling en ander geriefhout werd niet meer afgezaagd om vee te voeren, kachels te stoken of manden te vlechten. Opschietende struiken en geboomte kregen zodoende een kans zich te ontwikkelen. Het onderhoud ervan is vaak beperkt gebleven waardoor delen van de Vechtoevers zijn dichtgegroeid. Daarnaast is door verbreding van de wegen op de Vechtdijk de afmeting van de oever teruggedrongen.

Het eigendom van de oever is verschillend. De verschillen worden voor een deel bepaald door voormalige gemeentegrenzen en de status van de infrastructuur die over de Vechtdijk loopt. Dat laat onverlet dat de Vechtstreek er belang bij heeft dat er een zekere eenheid is in het aanzien van de oevers.

In Maarssen en Breukelen, waar het jaagpad en zandpad over de oostelijke oever loopt, is de ondergrond van de oever, tot in de rivier doorgaans van de eigenaar van het aanliggende perceel. In Nieuwersluis en Loenen was de gemeente eigenaar en in Vreeland en Nigtevecht was het weer de aanwonende eigenaar. Vanwege de trekvaart gold sinds jaar en dag een recht van overpad en droeg een of andere vorm van overheid – door middel van 'verhoefslaging' - zorg voor onderhoud van dijk, schoeiing, berm, jaagpad en zandpad. Vanwege de functie van het jaagpad, werd de oever vrij gehouden van bomen, struiken en opslag. De bemoeienis van de overheid met de Vechtdijk was ook een direct gevolg dat de rivier een hoofdvaarverbinding was en dat de Vechtdijk de status van hoofdwaterkering had in het kader van de Hollandse Waterlinie.

De behoefte aan privacy is hier opgelost met uitbundige beplanting.

Het einde van het jaagpad betekende na verloop van tijd ook het einde van de vanzelfsprekendheid van onderhoud. Dat leidde tot de vraag: wie is verantwoordelijk voor onderhoud? En waaruit bestaat het onderhoud? Deze vragen zijn nog steeds niet altijd eenduidig beantwoord.

Eigenaren hebben uiteraard het volste recht hun eigen oever te gebruiken en naar eigen inzicht in te richten. Het gegeven dat grote zorg voor de eigendommen een 'Vechts' kenmerk is, biedt een aanknopingspunt de eigenaren te stimuleren hun oever zodanig in te richten, dat deze een landschappelijke eenheid vormt met het achterliggende perceel. Daarbij gelden de overtuinen zoals wij die van Vechtdorpen als Loenen en Vreeland kennen als inspiratiebron. Dat kan allerlei vormen aannemen. Van belang is dat daarbij steeds, evenals bij de architectuur, aansluiting wordt gezocht bij de omgeving.

De beplanting langs de oever van buitenplaats Ganzenhoef is mooi en effectief:
- het voorkomt het aanleggen van boten;
- het geeft gelegenheid voor watervogels om te rusten en te nestelen;
- en laat de buitenplaats toch fraai zien.

De Mijndensedijk tussen Nieuwersluis en Loenen. De Vecht is helaas hier bijna nergens meer zichtbaar. Door de hoge hagen krijg je de indruk dat hier een lint van woonboten ligt.

Dezelfde strook vanaf de overzijde van de Vecht. Er blijken slechts enkele woonboten te liggen. Door in de tussenliggende delen de hagen te verwijderen of onder de 1,20 m. te snoeien, kan de relatie tussen land en rivier worden hersteld.

Doorsnede van een oeverbeplanting van bijvoorbeeld liguster, of kleine wilgsoorten. De aanleg van een halfverhard wandelpad kan goed gecombineerd worden met snelheidsbeperkende maatregelen.

Bomen, knotbomen en geriefhout

Tot de natuurlijke begroeiing van de rivierdijk en de oeverwal behoren al eeuwen knotbomen. Kenmerk van deze bomen is dat de loten om de vier à zes jaar afgezaagd worden, waardoor de bovenzijde van de boom steeds dikker wordt en een 'knot' vormt. Het afgezaagde hout werd gebruikt als brandhout of om bezems, manden of klompen e.d. van te maken. De jonge loten werden door het vee gegeten. De oeroude stobben en knotbomen die zo ontstonden bestaan dus uit oud genetisch materiaal en herbergen tevens allerlei dieren en planten.

Ook in het achterland van de oever waren veel snelgroeiende bomen aangeplant vanwege hun nut als gebruikshout. Deze 'geriefhoutbosjes', onder meer bestaand uit elzen en essen, staan op sommige 18de eeuwse landkaarten aangegeven. Zij dienden ook om het vee beschutting te bieden bij guur weer. Sinds gebruikshout minder nodig is, is het knotten van de bomen niet langer rendabel en worden veel knotbomen verwaarloosd.

Aan of iets verder van de oever is tevens een grote rol weggelegd voor beuken, eiken, lindes of solitaire exotische bomen in de tuinen van buitenplaatsen, woonhuizen en boerderijen. Om verschillende redenen aangeplant: mode (zoals de landschappelijke tuinaanleg in de 18de en 19de eeuw), individuele smaak of uit functioneel oogpunt om schaduw of privacy te bieden of om vliegen te weren (walnoot).

Op meerdere plekken langs de wegen parallel aan de Vecht is al eeuwen sprake van een aanplant van 'laanbomen' die de kanten van de weg markeren. Daar waar het jaagpad liep, was die aanplant alleen

Bruine beuken zijn veel op buitenplaatsen toegepast.

aan de landzijde van de weg. Vaak werden beuken voor dit doel gebruikt. De grote variatie aan bomen, zowel in hoogte, kleur en soort, op en naast de oever draagt al eeuwen voor een groot deel bij aan de afwisseling van het Vechtlandschap.

Langs de Straatweg bij Maarssen staan nog enkele eeuwenoude beuken in een oude laanstructuur.

De begroeiing op de oevers van de rivier bestaat vooral uit els, bittere wilg, es en esdoorn. In de 18de eeuw werd de oever met bitterling (bittere wilg) bestoken ter versteviging van de kanten en om te voorkomen dat de oever niet afkalfde en de rivier te ondiep werd voor schepen om nog langs de kant te kunnen aanleggen.

Bomen versterken met hun wortels de oever, worden ze te groot, of waaien ze om, dan slaan zij een gat in de Vechtdijk. In de loop der jaren is zo een langdurige haat-liefde verhouding ontstaan tussen de oever, de beschoeiing en de natuurlijke begroeiing van onze rivierdijken en oeverwallen. De opslag moest jaarlijks gekapt worden om het jaagpad vrij te houden. Daardoor zij de oeroude 'stobben' ontstaan – die dus uit 'oud' genetisch materiaal bestaan. Ook de oude knotwilgen aan de landkant zijn zowel landschappelijk als dendrologisch interessant.

Speciale aandacht verdienen de panoevers. Wanneer de bomen met hun wortels door deze beschoeiing groeien, kunnen zij grote schade aanrichten en tegelijkertijd houden ze deze ook weer vast. Om onnodige schade te voorkomen en omdat reparatie van oude dakpanbeschoeiing vrijwel ondoenlijk is, moeten juist deze cultuurhistorisch zo belangrijke oevers regelmatig en zorgvuldig worden gekapt en gesnoeid.

Sommige particulieren kiezen er voor het onderhoud van 'hun' oever zelf ter hand te nemen nu het jaagpad is opgeheven. Zolang rekening wordt gehouden met de visuele en cultuurhistoirsche relatie tussen oever en rivier, inclusief de zichtlijnen en bij de beplanting gebiedseigen materiaal wordt gebruikt, hoeft dat geen afbreuk te doen aan de landschappelijke kwaliteit. Coniferen en dergelijk 'gebiedsvreemd' materiaal past niet op de oevers van de Vecht.
Op enkele trajecten langs de (Rijks-)Straatweg groeien nog laanbomen – doorgaans beuk – die al meer dan honderd jaar oud zijn.

Als verlenging van het eigen park is voor buitenplaats Zwaanwijck een kastanjelaan geplant.

Knotwilgen en populieren vormen een goede biotoop voor diverse holenbroeders.

Oude essenstobben en knotbomen langs een boerensloot.
De takken leverden goed hout voor gereedschappen op.

Diverse boomvormen langs het Zandpad. In het midden een typische Vechtoever boomvorm, met laaghangende takken aan de waterzijde en voldoende hoog opgekroond aan de wegzijde.

Boomgaarden, tuinbouw en volkstuinen

De vruchtbare zavel, het mengsel van klei en zand waar de oeverwal uit bestaat, is uitermate geschikt voor de teelt van bloemen, groenten en fruit. Van oudsher had elke boerderij en ieder kasteel een moestuin en een boomgaard voor eigen gebruik. De vroege buitenplaatsen waren vaak verbouwde hofstedes en behielden deels de agrarische functie daarvan, met bijbehorende nutstuinen. Latere buitenplaatsen werden regelmatig in de directe nabijheid van een boerderij gebouwd, die de toeleverancier werd van verse groenten, fruit, vlees of zuivelproducten, ook 's winters wanneer de eigenaren weer in de stad woonden.

Het telen van bloemen, groenten en fruit is in ons land niet goed mogelijk zonder bescherming tegen het koude en wisselvallige klimaat. Al in de 17de eeuw bezaten buitenplaatsen vaak een oranjerie om exotische planten en fruitbomen in op te kweken en kostbare, kwetsbare citrusboompjes te laten overwinteren. Vanaf 1850 kwamen de kassen op. Toen was immers de techniek zo ver gevorderd dat grote glasplaten vervaardigd konden worden. Een van de oudste kassen, die van Herteveld uit circa 1850, is verplaatst en heropgebouwd op Hindersteyn aan de Langbroekerwetering.

Aan het einde van de 19de eeuw kwamen de eerste commerciële fruit- en bloemenkwekerijen op in de Vechtstreek. Bloemenkwekerijen waren vaak op het terrein van een buitenplaats gevestigd. Zo was achter Slotzicht in Vreeland van 1906-'63 een sierplantenkwekerij met maar liefst 13 kassen en op Terra Nova een kwekerij annex tuindersbedrijf tot de jaren 1990.

Vrijwel alle kwekerijen zijn verdwenen. Alleen in Breukelen zijn nog twee kwekerijen/tuiniersbedrijven met kassen actief, tegenover Nijenrode en tegenover Oudaen.

De meeste telers verkopen graag rechtstreeks aan de consument.

In de Vechtstreek zijn vier fruitboomgaarden van enkele hectaren groot. De oorspronkelijke hoogstambomen zijn bijna alle vervangen door de gemakkelijker plukbare maar minder fraaie laagstambomen. Alle boomgaarden verkopen hun producten ook 'langs de weg' in een kraampje of in een landgoedwinkel op het terrein.

In diverse dorpen langs de Vecht zijn een of meerdere volkstuincomplexen ingericht op gemeentegrond. De laatste jaren zijn sommige complexen bedreigd in hun voortbestaan door geplande woning- of schoolbouw of bedrijfsuitbreiding. Het volkstuincomplex in Oud Zuylen is deze dans ontsprongen doordat het terrein geschonken was door de heer van Zuylen ten behoeve van de arbeiders in zijn steenfabrieken. Door deze bijzondere status is het complex als beschermd gebied aangemerkt in het bestemmingsplan.

Het bedrijven van tuinbouw en fruitteelt op de kleinschalige manier die bij het beeld van de Vechtstreek hoort wordt steeds moeilijker. Zo zijn er helaas nog slechts enkele hoogstamboomgaarden aanwezig. De boomgaarden die nog wel bestaan worden vaak matig onderhouden en slechte bomen worden niet meer vervangen door hoogstambomen. Commerciële kwekers planten immers alleen nog laagstamfruit aan.

Verschillende knotgroepen nemen het initiatief om hoogstamfruitbomen te snoeien. Verkoop van het fruit aan huis en het verwerken van fruit tot 'eigen' sap dragen bij aan het instand houden van van de boomgaarden. Dit kan weer leiden tot aanplant met de oude rassen, bijv. in de tuin van Slot Zuylen, dat de ambitie heeft zich op dat gebied te specialiseren. Gelukkig is de pomologische kennis nog voorhanden – ook bij enkele hoveniers in de streek - om de juiste streekeigen soorten te kiezen en om het fruit op de juiste manier te snoeien.

Ook het instandhouden van de lokale kleinschalige tuinbouw heeft een meerwaarde. Veel kleinschalige tuinderijen kweken biologische producten die door de consument extra worden gewaardeerd omdat zij weten daarmee een bijdrage te leveren aan de cultuurhistorische diversiteit van de Vechtstreek..

Fruitteeltbedrijf Schulp aan het Zandpad bij Breukelen.

Kleinschalige tuinbouw met op de achtergond kasteel Oudaen.

De oranjerie van Herteveld.

Volkstuinen aan de Vecht, te Vreeland.

Industrie

De Vecht is al eeuwenlang een belangrijke transportrivier omdat zij de verbindende schakel vormde tussen de Rijn en de Noordzee en –op kleinere schaal- tussen Amsterdam en Utrecht. Het was voor bedrijven dan ook aantrekkelijk zich aan deze aan- en afvoerroute van producten te vestigen.

Vandaar dat de Vechtstreek een lange historie kent met kleinschalige industrieën, die meer of minder sporen hebben achtergelaten. Opmerkelijk is de samenhang buitenplaats-industrie. Voor kooplieden kon de industrie reden zijn zich hier te vestigen. Zij kochten als belegging een bestaand fabriekje, waarna zij hun buitenplaats in de nabijheid optrokken. Een voorbeeld daarvan zijn de steen- en pannenbakkerijen. Dat zien we nu nog terug bij Vecht en Rhijn, de enig overgebleven resten van deze industrie. De aanwezigheid van klei in de oeverwal en van veen in het achterland waren een andere belangrijke factor voor deze fabrieken zich aan de rivier te vestigen.

Vanaf de 17de eeuw werden buitenplaatsen ook gebruikt – soms ook verhuurd - voor industrieel gebruik. Een van de beroemdste was het huis Zijdebalen van de zijdefabrikant David van Mollen, die daarin ook een zijdefabriek vestigde waar hij – aangedreven op waterkracht – ruwe zijde uit Italië, Perzië en India liet verwerken. In Vreedenhorst was in de 18de eeuw een koperkatoendrukkkerij gevestigd, Oostervecht werd gebruikt als 'uitvalsbasis' van een glasfabriek en bij Beek en Hoff was ruim een eeuw een verf- en beenderzwartfabriek actief. In de 19de en 20ste eeuw, toen veel buitenplaatsen in verval raakten, is een aantal als fabriek in gebruik genomen.

Zo vestigde zich een stofzuigerfabriek bij Cromwijck (1950-80), een zeilmakerij in Herteveld (1957-72) en een typemachinefabriek in Vegtlust (1956-69).

De oude steenfabriek Vecht & Rhijn is tegenwoordig in gebruik als steen en tegelhandel.

Van dichtbij is de geschiedenis nog goed van het gebouw af te lezen.

Het werk in de stoomsteenfabriek "Volharding" te Oud Zuilen.
Foto uit het weekblad: 'De prins der geïllustreerde bladen' uit 1916.

Veel kleine industrie ontsteeg het lokale niveau niet en was gericht op de behoeftevoorziening van de dorpsbewoners. Vrijwel ieder dorp bezat wel een hoepelbuigerij, sigaren- of pijpenmakerij, een klompenmakerij of een smederij. Het hoge agrarische gehalte van met name de noordelijke Vechtstreek zorgde voor een grote hoeveelheid melk waardoor melk-, ijs- en boterfabrieken ontstonden. Het graan van de akkers werd verwerkt in meel- en broodfabrieken.

Ook waren er enkele scheepswerfjes langs de rivier waar boten gerepareerd konden worden. Alleen in Muiden waren scheepswerven waar boten gebouwd werden. Hier waren ook een zout- en een kruitfabriek gevestigd.

Niet alleen de loop van de rivier, maar ook het water zelf was van invloed op het soort industrie aan de rivier. Doordat het Vechtwater van goede kwaliteit was, vestigden zich diverse bierbrouwerijen en stokerijen aan de oevers. Met name Weesp dankt zijn rijke monumentale binnenstad aan de welvaart van de jeneverstokers. Het stadje huisvestte tevens een porseleinfabriek en cacaofabriek Van Houten. Het zachte water van de Vecht was bij uitstek geschikt om textiel in te wassen. Bij Nederhorst den Berg ontstond een concentratie

van wasserijen die de was van met name Amsterdamse hotels verzorgden.

Het transport over de Vecht was verre van ideaal: de rivier kende veel bochten, was voor de almaar groter wordende boten soms te smal en de vele bruggen leverden oponthoud op. In 1892 werd het Merwedekanaal geopend, waardoor het transport over de Vecht in één klap stil viel. De industrie en bedrijvigheid verplaatsten zich vanaf die tijd naar het kanaal, dat na verbreding en verlenging Amsterdam-Rijnkanaal ging heten.

Langs de oevers van de Vecht herinnert nog maar weinig aan het industrieel verleden.
Van de eens zo bloeiende steen- en pannenbakkerijen resteert alleen het in deplorabele staat verkerende Vecht en Rhijn en – in Oud Zuilen – het volkstuinencomplex, dat ooit als aanvulling op het karig loon door de Heer van Zuylen ter beschikking gesteld aan de fabrieksarbeiders.

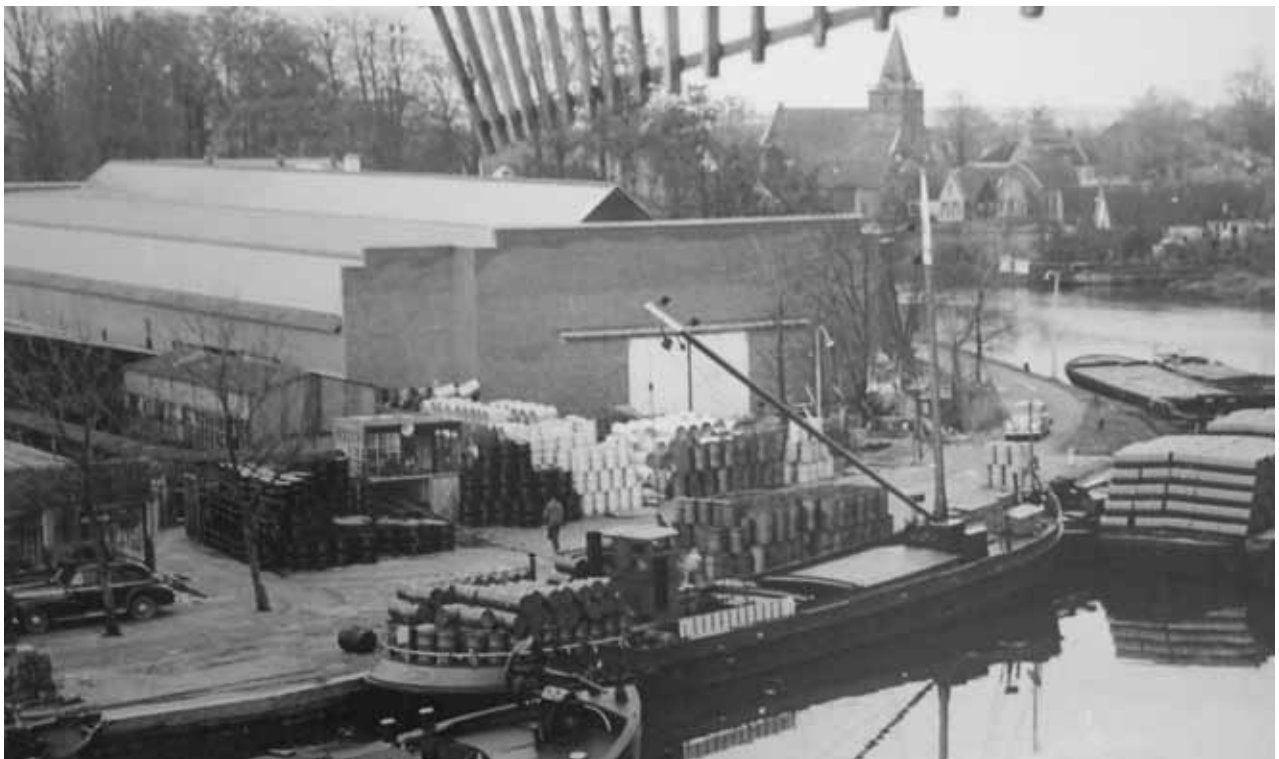
Vecht en Rhijn illustreert de relatie industrie-buitenplaats: de eigenaar bouwde zijn buiten op het fabrieksterrein. Fabrieksgebouwen en buitenplaats vormen nog een éénheid. In de houten overkapping, waar ooit de veldovens stonden, wordt nu steengoed en tuinhout verkocht; het buitenterrein dient als opslag. Dit hergebruik sluit prima aan bij de oorspronkelijke functie, maar het complex is dringend aan onderhoud toe. Te hopen is dat eigenaar en pachter de betekenis van dit complex inzien en de handen ineen slaan om het noodzakelijke groot onderhoud ter hand te nemen.
Het Jaar van de Historische Buitenplaats 2012, zou een uitstekende aanleiding zijn om de krachten te bundelen om dit unieke complex te behouden!

Fabrieksterreinen behoorden tot de meest verrommelde en vaak vervuilde locaties langs de Vecht. Op Buuren (Maarssen), Overweer (Breukelen) en Veldzicht (Weesp) zijn goede voorbeelden van sanering en omzetten in woningbouw. In Op Buuren deed zich de kans voor een nieuw dorp te bouwen, naar dichte bebouwing, schaal en ritme geïnspireerd op de dorpen langs de Vecht.

Met standaardoplossingen lukt het niet om kwaliteit te realiseren. De uitdaging is om eigentijds maatwerk te leveren met locatie en historische ontwikkelingen als inspiratiebron. Waar mogelijk is hergebruik van industrieel erfgoed aan te bevelen..

De bijgebouwtjes van de oude bronsgieterij bij Weesp zijn opgenomen in een renovatieplan. In dit gebouw worden 2 woningen gesitueerd. De kenmerkende sheddaken zullen daarmee ook in de toekomst herkenbaar blijven.

Van Leer vatenfabriek (tegenwoordig Greif) is sinds 1930 aan de Vecht te Vreeland gevestigd. De aard en omvang van het bedrijf strookten in vroeger tijden al niet met de kleinschaligheid van het landschap.



Molens

Er waren vele molens actief in de Vechtstreek: molens om polders te bemalen – water of poldermolens, korenmolens om graan te malen en industriele molens om hout te zagen of lijnolie te slaan.

De oudste soort molen was de poldermolen. Vanaf de 15de eeuw werd de waterhuishouding in de Vechtstreek gedeeltelijk geregeld door molentjes die water uit de ontgonnen polders uitsloegen op de Vecht. Op oude kaarten zijn tal van dergelijke molens te zien. Tot op de dag van vandaag spelen enkele molens in de Vechtstreek nog steeds een belangrijke rol door het bemalen van het achterliggende land. Over het algemeen is de bemalingstaak echter geheel of gedeeltelijk overgenomen door een gemaal. Alleen Meermolen / De Onrust in Muiderberg bemaalt geheel zelfstandig Het Naardermeer.

Enkele korenmolens hebben de tand des tijds overleefd en zijn nog steeds in werking: Vreeland (1911), Weesp (1900) en Loenen (1901) bezitten korenmolens die nog steeds op zaterdagen draaien en hun producten in een inpandig winkeltje verkopen. Op de locatie van de Loenense molen De Hoop stond in de 17de eeuw een dwangmolen: boeren uit de regio waren verplicht hier hun graan te laten malen op straffe van een dwangsom.

Naast een functionele indeling is er ook een indeling op bouwwijze. Een van de oudste molenvormen, de wipmolen, is nog te zien bij Breukelen, Kockengen, Tienhoven, Oud Zuilen en Weesp. De Loenderveense plas wordt bemalen door een bovenkruier. Stellingmolens staan in Weesp (drie), Loenen en Vreeland en grondzeilers in Nigtevecht, Vreeland, Muiderberg, Nederhorst den Berg en Oud Zuilen.

Korenmolen ‘de Ruiter’ in Vreeland.

Ten slotte kunnen molens ook ingedeeld worden op de wijze van aandrijven. Over het algemeen waren in de Vechtstreek windmolens actief. Soms werd de afhankelijkheid van de wind ondervangen door een constructie waarbij een paard de molen aandreef (rosmolen). Later werd een molen ook wel ondersteund door een stoommachine. Dit was bijvoorbeeld bij molen de Hoop het geval. In de oude machinekamer is tegenwoordig een theeschenkerij gevestigd.

Veel molens zijn in de loop der tijd afgebroken. Zo waren in Weesp ooit 25 molens actief, nu staan er nog drie waarvan slechts een nog werkzaam is. De meeste molens die behouden zijn, zijn niet meer de originele, maar een tweede molen op dezelfde plek. Blikseminslag was vaak de oorzaak van het afbranden van een molen. Eind 19de en begin 20ste eeuw werden deze molens dan regelmatig vervangen door industriele molens uit Noord-Holland of De Kaag, waar zij overbodig waren geworden na de intrede van stoommachines.

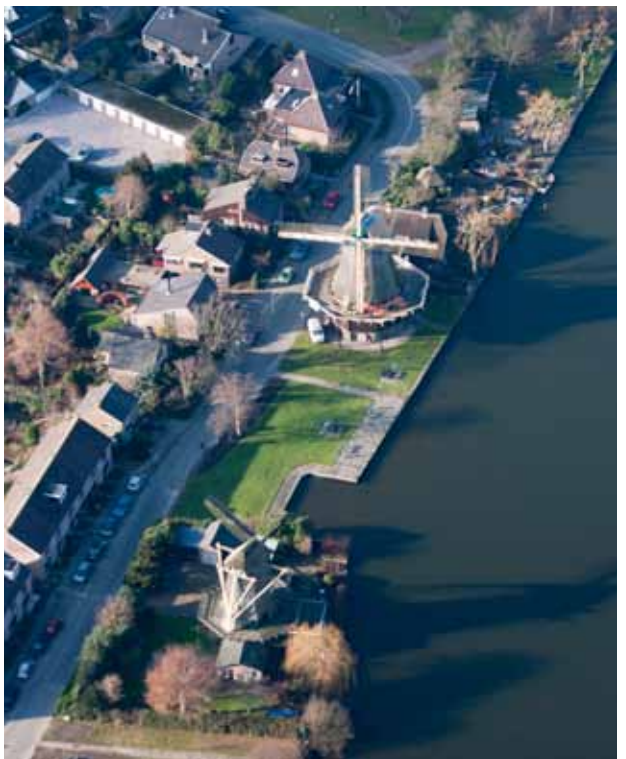
Er gaat een verhaal dat molens die werden afgebroken om elders weer te worden opgebouwd, drijvend, als vlot werden getransporteerd.

Als er geen molens waren geweest, lagen ter weerszijden van de Vecht nog steeds uitgestrekte veenmoerassen. Molens horen dus bij ons landschap, maken deel uit van de geschiedenis, het functioneren en de identiteit van de Vechtstreek.

De drie belangrijkste voorwaarden voor behoud van erfgoed en ambacht zijn menskracht, wind en werk. De molens zelf lopen geen groot gevaar, wel de plek in het landschap, die door oprukkende bebouwing en uitdijende beplanting onder druk staat. Om molens te laten draaien moet er wind zijn - een goede molenbiotoop – maar ook werk! Stilstand leidt tot verval.

Voor werking en behoud van de molen is een goede molenbiotoop essentieel. Deze hoort daarom thuis in het bestemmingsplan.

De korenmolens ‘de Vriendschap’ en ‘de Eendragt’ te Weesp. Molen de Eendragt is later verbouwd tot houtzaagmolen.



De windvang is voor iedere molenaar cruciaal. Binnen een straal van 100 meter mogen geen hoge bomen staan. Toch staan in Loenen veel hoge bomen veel te dicht op de molen de Hoop die daardoor vaak onvoldoende wind krijgt om behoorlijk te kunnen draaien. Het is daarom van vitaal belang dat in Loenen flink gekapt wordt en een beheersplan voor het groen wordt gemaakt.

Bij de Hoekermolen liggen de kansen op een heel ander vlak. Daar is een behoorlijke watertoevoer het knelpunt: het gevolg van stuwen in de polder. De gerestaureerde Hoekermolen heeft de capaciteit om te functioneren als – milieuvriendelijk – reservegemaal van de 520 ha grote Hoeker-Garstenpolder. Dan moet wel een oplossing gevonden worden voor peilverschillen in de polder.

Korenmolen 'de Hoop' in Loenen.

Poldermolen 'Hoekermolen' te Vreeland.

Forten Hollandse Waterlinie en bunkers

De Vecht vormt voor een groot deel de ruggengraat van de Hollandse Waterlinie. Forten, inundatiesluisjes en groepsschuilplaatsen zijn elementen in het landschap die hier nog steeds aan herinneren. De Waterlinie was een defensiesysteem waarbij grote delen land door middel van een netwerk van sluisjes, dammetjes en andere waterwerken onder water werden gezet. Kniehoog: niet diep genoeg om als vaarwater te gebruiken, te diep om met paarden of kanonnen door te trekken en diep genoeg om greppels en sloten te verbergen.

De linie was enkele kilometers breed, zodat de vijand er niet overheen kon schieten. Kwetsbare plekken, zoals de hoger liggende dijken of sluizen, werden verdedigd door de aanleg van verdedigingswerken als batterijen, schansen of forten van waaruit de doorgang afgegrendeld kon worden. Zo kon met relatief weinig mankracht een groot gebied verdedigd worden. De Oude Hollandse Waterlinie werd in 1673 ingezet. Tussen 1815 en 1940 werd deze uitgebreid tot de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Tussen 1880 en 1924 werd de Stelling van Amsterdam aangelegd. Tussen Muiden en Nieuwersluis valt het tracé van de Stelling samen met dat van beide andere linies.

Inundatie is alleen mogelijk wanneer het land lager ligt dan het water in de rivieren en kanalen. Dit was het geval bij de Vecht: door de ontginning in de veenmoerassen ter weerszijden van de Vecht was het maaiveld met 3 tot 6 m gedaald. Dichter bij de rivier was het grondniveau gedaald door afticheling van klei voor de steen- en panovens. Deze onnatuurlijke situatie: de omkering van het landschap, ontstond dus door menselijk ingrijpen. De Waterlinies hadden een grote impact op het landschap. Niet alleen door de aanwezigheid van forten, sluizen of bunkers, maar ook doordat het schootsveld rond een fort vrij moest blijven waardoor hier geen bebouwing werd toegestaan.

Nieuwe krijgstechnieken haalden steeds de bouw en bouwmethoden van de verdedigingswerken in. In 1963 werd de Nieuwe Hollandse Waterlinie buiten werking gesteld nu deze door het gebruik van vliegtuigen en bommenwerpers zijn functie had verloren. Forten raakten vervallen en schootsvelden werden niet langer vrij gehouden en vielen ten prooi aan aanleg van infrastructuur, verstedelijking of groenaanplant.

Het Muiderslot, het eindpunt van de Vecht, het beginpunt van beide Hollandse Waterlinies.

Als één van de 20 Nationale Landschappen, is de Nieuwe Hollandse Waterlinie aangewezen als Unesco Werelderfgoed en als rijksmonument. Sinds 2008 loopt een uitgebreid samenwerkingsproject tussen overheid, provincies, gemeentes, waterschappen en terreineigenaren om de forten op te knappen en recreatief-toeristisch te ontsluiten. Zo krijgen veel forten een culturele functie en worden fiets- en wandelpaden ontwikkeld. Ook de groepsschuilplaatsen die verspreid over de weilanden langs de Vecht liggen, hebben nu een beschermde status.

De tijd dat de Waterlinie ingezet kon worden om Holland tegen de vijand te beschermen, is definitief voorbij en behalve sluizen, forten en bunkers zijn de meeste sporen onzichtbaar. Dat laatste was om strategische redenen weliswaar de bedoeling, maar die sporen vertellen wel het verhaal van de gevolgen van de manier waarop wij ons land gebruiken. Bemaling is nodig voor droge voeten, maar heeft maaivelddaling tot gevolg; zo zeer dat omkering van het land optreedt, zodat de rivier nu hoger ligt dan het land. We hoeven de sluizen

De innundatiesluis bij de Alambertskade Vreeland.

maar open te zetten om het land te inunderen. Daarom is het zinvol na te denken hoe wij de resten van de Waterlinie kunnen inzetten om dat oer-Hollandse verhaal te vertellen.

Sluizen zijn bij uitstek geschikt om de omkering van het land te illustreren. Door de Waterlinie hebben sluizen en poldermolens een dubbele functie. Naast de 'normale', om scheepvaart van het lager liggende achterland naar de Vecht door te laten, konden zij ook gebruikt worden bij de inundatie – en later - bij het droogleggen. Verschillende sluizencomplexen zijn in de achterliggende jaren gerestaureerd, zoals de Kraaienestersluis en het complex bij de molen Buitenweg en de Westbroekse molen.

Forten worden tegenwoordig op verschillende manieren gebruikt. De forten de Klop, Nieuwersluis en Uitermeer spelen een rol in de toeristisch-recreatieve ontsluiting. Fort Spion is ingericht als natuurcamping en een kleine B&B. De forten Tienhoven en bij de Hinderdam hebben een natuurbestemming en het Muider Muizenfort huisvest o.a. het gelijknamige museum. Het lopend onderzoek naar de mogelijkheid het Werk bij Maarsseveen een culturele bestemming te geven, illustreert dat de kosten van onderhoud en exploitatie een ernstige bedreiging vormen. Niet in het minst voor de cultuurbudgetten van de overheden. Pijnlijke keuzes zullen niet uit de weg gegaan kunnen worden! Hier liggen ook uitdagingen voor particulier initiatief en onconventionele oplossingen.

Om het schootsveld rond een fort snel vrij te maken in geval van dreiging, mochten krachtens de Kringenwet van 1854 in een bepaalde kring om het fort alleen houten huisjes gebouwd worden. Stenen huizen die binnen de Verboden Kring vielen kregen een teken dat aangaf dat ook zij indien nodig neergehaald mochten worden: een cirkel met een diagonale streep.

Een inspirerend voorbeeld van creatief hergebruik is de bunker of groepsschuilplaats op Groot Kantwijk te Vreeland, die door architect Ben van Berkel is omgebouwd tot skybox, een elegant 'theehuis' met zicht op de polovelden. De grote massa van de betonnen bunker (onderste foto) fungeert als contragewicht voor de vrijdragende verblijfsruimte.

Twee groepsschuilplaatsen in de polder.

Recreatie

Recreatie en toerisme spelen in de Vechtstreek al eeuwen lang een rol. Al vanaf de 17de eeuw werkte deze streek als een magneet op reizigers: de aaneenschakeling van imponerende buitenplaatsen met schitterend aangelegde tuinen werd in menige historische reisbeschrijving jubelend beschreven.
De afwisseling in het landschap, het varen over de rivier, fietsen of wandelen langs boerderijen en buitenplaatsen, kastelen en forten, theekoepels en kerken, historische dorpjes en weidse plassen, musea, fruitboomgaarden en molens, het bekoort de bezoeker allemaal.
Vanaf het einde van de 18de eeuw verloor de Vechtstreek door de economische recessie en de teloorgang van vele buitenplaatsen haar recreatieve functie. Aan het begin van de 20ste eeuw leefde deze weer voorzichtig op. Ongetwijfeld heeft het verschijnen in 1915 van het Verkade verzamelalbum 'De Vecht' met tekst van Jac. P. Thijsse hieraan bijgedragen.

Vanaf de jaren '30 komt er steeds meer aandacht voor toerisme. De VVV afdeling Vechtstreek wordt opgericht en er verschijnen toeristische gidsen en kaarten. De watersport op de Loosdrechtse Plassen groeit doordat steeds meer mensen zich een dure boot kunnen veroorloven en recreatiehavens, zeilverenigingen en zwembaden worden opgericht. Wat ooit slechts achterland van de Vecht was, werd steeds belangrijker op recreatief gebied. De Vecht werd mede een aan- en afvoerroute voor varend recreatieverkeer op de plassen.

Door een inmiddels verbeterd wegennetwerk, meer geld en vrije tijd groeide de recreatie in de Vechtstreek sterk vanaf de jaren '70. De eindeloze variatie op cultureel, recreatief, historisch, landschappelijk en sportief gebied op een steenworp afstand van Amsterdam en Utrecht, trekt ieder jaar meer mensen aan. Locale ondernemers spelen hier op in: Jachthavens zijn sloepen gaan verhuren, boerderijen werven extra inkomsten door de start van een Bed & Breakfast en bij fruitboomgaarden komen winkeltjes met fruit, sap en andere streekproducten. De laatste jaren zijn tevens diverse initiatieven gestart om de streek op toeristisch-recreatief beter te ontsluiten.

Er is veel te zien langs de Vecht. Maar dat is vooral de buitenkant, want de toegankelijkheid is beperkt. De meeste buitenplaatsen en parken zijn particulier bewoond en slechts sporadisch toegankelijk, het agrarisch land is alleen vanaf de openbare weg te zien en de oevers van de Vecht zijn doorgaans ontoegankelijk, of te smal en de weg te druk.

Knelpunten als de wachttijden voor de Mijndensesluis, de brug in Vreeland of overvolle wegen wanneer op Loosdrecht geschaatst kan worden, springen in het oog. Ernstiger, maar minder spectaculair, zijn de beperkte wandelmogelijkheden als gevolg van het opheffen van het jaagpad en de samenvoeging met het Zandpad.

De oplossing ligt enerzijds in het terugdringen van de auto door een verkeerscirculatieplan en het versmallen van de wegen – in combinatie met het terugwinnen van de oever en het jaagpad. In dat kader past ook de aanleg van zogenaamde recreatieve poorten, waar de bezoeker zijn auto kan inruilen voor 'spierkracht' om, voorzien van informatie, het gebied te exploreren.

Juist die beperkte toegankelijkheid maakt informatievoorziening -zowel praktisch als inhoudelijk- extra belangrijk. In het ene geval zal het traditionele informatiepaneel het meest effectief zijn; in andere gevallen verdient digitale ontsluiting de voorkeur.

In het veld zal die informatie o.a. met behulp van QR-codes beschikbaar zijn. Voor inhoudelijke achtergrondinformatie kan de bezoeker Vechtlang terecht bij www.vensteropdevecht.nl

Heerlijk spelevaren langs de Vecht.

Mijndense Sluis, de verbinding tussen de Loosdrechtse Plassen en de Vecht. Bermtoerisme op een drukke feestdag.

Vakantiehuisjes in een huisjespark aan de Vecht.

Langs de Vecht is een informatiesysteem opgezet met QR-codes die verwijzen naar web-pagina's over de betreffende bezienswaardigheden. Bovenstaand is de code voor de waterbank bij de Hinderdam.

Zie ook www.vensteropdevecht.nl

Op veel plaatsen langs de Vecht bevinden zich kleinschalige overnachtingsmogelijkheden.

Woonboten

Al in 1918 werd in de Woningwet een onderdeel over woonboten opgenomen, waarin gemeenten met water verplicht werden minstens een woonboot toe te staan. Deze wet had landelijk gezien een grote toename van woonboten tot gevolg. Aan de Vecht bleef dit vaak beperkt tot een boer, die op een boot tegenover de boerderij ging wonen als zijn kinderen het bedrijf overnamen. Al is op oude prentbriefkaarten van de Vecht voor de jaren '50 nergens een woonboot te zien, toch is in het blad Architectura uit 1936 al te lezen over 'de ontsiering van de Vechtoever door de woonschuit'.

Na de Tweede Wereldoorlog, toen er een groot gebrek was aan goede huisvesting, nam de hoeveelheid woonboten toe. In eerste instantie waren dit aken of andere binnenvaartschepen, die op een eenvoudige manier waren aangepast om in te wonen.

De charme van op het water wonen, het gevoel van vrijheid en het van nabij deel uitmaken van de natuur bleken zo aantrekkelijk dat in de loop van jaren een keur aan nieuw gebouwde boten verscheen. Van eenvoudige houten rechthoeken tot twee verdiepingen tellende glazen 'designpaleizen'. Momenteel liggen er ruim 400 woonboten in de Vecht die tezamen een karakteristiek onderdeel van het Vechtlandschap vormen. Soms liggen zij alleen, soms in een korter of langer lint.

Veel boten liggen aan de oevers die toebehoren aan boeren. Deze hadden immers veel land in bezit met een navenant lange Vechtoever die zij niet meer gebruikten als laad- of losplaats nu vrachtauto's en tractors de functie van vervoersschuiten hadden overgenomen. In de loop der tijd zijn veel boeren hun oevers gaan verhuren aan woonbooteigenaren om zo extra inkomsten te genereren.

Ook ligt een aantal boten aan het jaagpad, dat in 1628 tussen Utrecht en Amsterdam was aangelegd en deels aan de westoever, deels aan de oostoever van de Vecht loopt. Het merendeel van de boten ligt echter langs de openbare weg.

De nummering van woonboten werd tot voor kort door de letters t/o aangegeven: tegenover een huis met een adres. Deze regeling wordt vervangen om vindbaarheid van de boten door calamiteitendiensten (ambulance, brandweer, politie) te verbeteren. Veel woonboten liggen immers in een cluster naast elkaar en hebben daardoor hetzelfde nummer. Zo is in Vreeland het jaagpad waarlangs de woonboten t/o Loenenseweg 4 liggen, in 2010 ' IJsvogelpad' gaan heten.

Een lang vrijwel aaneengesloten lint van woonboten nabij Weesp verstoort de relatie tussen Vecht en het achterland. Het zicht van zowel de landzijde als vanaf het water is over de volle lengte geblokkeerd.

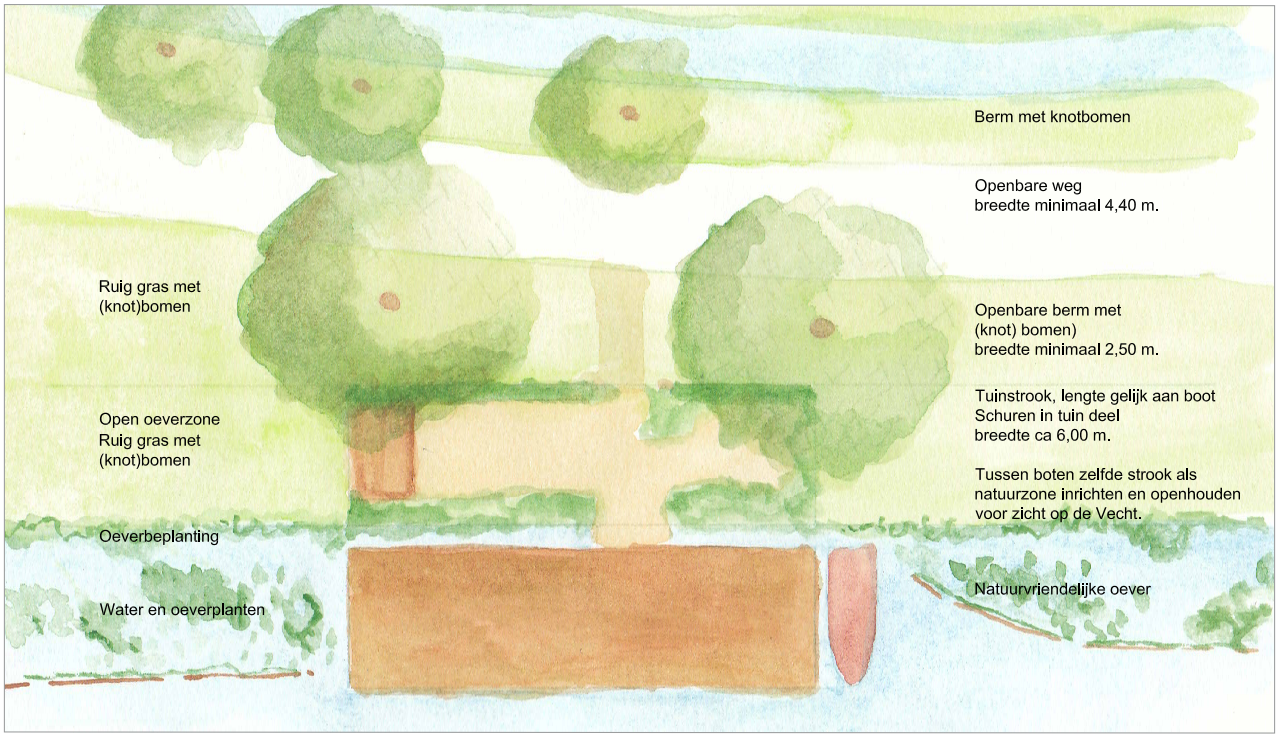
Hoewel woonboten bij het Vechtlandschap horen, zijn zeker niet alle 400 een verrijking. Aaneengesloten zouden zij een lint vormen van ca 9 km. De Vecht is 44 km lang en heeft ruim 88 km oever. Daarvan wordt dus 10% in beslag genomen door woonschepen! Naast welstand en hoogte, zijn vooral het beslag op de oever en het zicht op en de ligging in de rivier bepalend. Wanneer het beslag op landschap of natuur te groot is – bijv. door een lang aaneengesloten lint, het blokkeren van het zicht of het volledig in beslag nemen van de oever met parkeerplaatsen, hoge hagen en schuren - kan ingrijpen noodzakelijk zijn.

De regelgeving rond woonboten aan de Vecht -afmetingen, voorzieningen, locatie, uiterlijk etc- is complex omdat deze onder verschillende instanties valt. Voor wat betreft enkele aspecten zijn maatregelen genomen in het kader van Restauratieplan Vecht (1996- 2015), Dit plan -een intentieverklaring tussen Rijkswaterstaat, provincies, gemeenten en waterschappen- voorziet in een aantal maatregelen om de water- en oeverkwaliteit van de Vecht en haar functionaliteit te verbeteren. In 2010 is riolering in de Vechtdijken aangelegd zodat de boten niet meer lozen op de rivier. Ook is voorzien in de clustering van een aantal boten en het verplaatsen van sommige boten naar minder kwetsbare locaties.

In het kader van het Restauratieplan Vecht is een aantal knelpunten opgelost door schepen te verplaatsen of uit te kopen. Pogingen elders alternatieve plekken aan te bieden hebben weinig effect gehad. Daarom moet de grootste winst – naast het handhaven van bestaande regels - komen uit bewustwording en het aanreiken van voorbeelden hoe het algemeen belang in evenwicht gebracht kan worden met dat van de bewoners van de woonschepen. Want hoe het ook zij, woonboten zijn niet meer weg te denken langs de oevers van de Vecht, net zo min als woningen. Bij woningen is de oever nagenoeg overal het eigendom van de eigenaar van de woning. Bij woonboten ligt dat anders. Daar is de oever meestal eigendom van een ander.

Zowel woonbootbewoners als 'gewone' eigenaren van Vechtoevers voelen zich in toenemende mate verantwoordelijk voor een 'Vechtse' inrichting en beheer van 'hun' stukje oever. Een oever die – zeker in geval van het jaagpad – ongeacht de feitelijke eigendomsverhouding eeuwenlang in het publieke domein lag, die publiek toegankelijk was, waar gelopen kon worden en die zicht bood op de rivier, als wezenlijk element in de beleving van de waarden van de Vecht.

De uitdaging is het juiste evenwicht te vinden tussen gerechtvaardigde behoefte aan privacy en het algemene belang van het zichtbaar en toegankelijk maken/houden van het jaagpad, het kunnen beleven en koesteren van de visuele relatie Vecht en oever, door het zoveel mogelijk 'natuurvriendelijk' maken van de oevers en door oog te hebben voor de cultuurhistorische en landschappelijke waarden van de Vechtoevers.



Voorbeeld invulling ligplaats in langsrichting, waarbij de Vecht beleefbaar blijft.

Een van de meest markante woonboten langs de Vecht. Doordat deze in een insteekhaven ligt is de grote boot landschappelijk goed ingepast. Het verhaal gaat dat deze boot toebehoorde aan een rijke dame die ermee over de Seine in Parijs voer met haar minnaar, terwijl een pianist op het voordek romantische melodieën speelde.

Niet één woonboot aan de Vecht is hetzelfde en velen hebben een eigen verhaal. De oudste woonboot van Nederland, 'De Zwerver' lag aan de Mijndensdijk in Loenen en is in juni 2011 verscheept naar Museumwerf Vreeswijk nadat de boot met zijn historisch interieur met lambrisering en glas in loodramen jaren onverkocht was gebleven.

De variatie in woonboten is enorm. Eenvoudige boten....

....dubbellaagse moderne boten....

boten geïnspireerd op bouwketen..., alles is er te vinden.

Landschappelijke inrichting van een ligplaats in een insteekhaven.
Bij diepere percelen zijn meerdere boten naast elkaar te plaatsen.

Zes woonboten in een gezamelijke insteekhaven.
Een landschappelijk verantwoorde situering.

Vooral historische schepen verlevendigen het Vechtbeeld op een zeer positieve manier.

Dat geldt soms ook voor verbouwde vrachtschepen.

Bij moderne woonboten probeert men vaak een evenwicht te vinden tussen optimaal ruimtegebruik (twee verdiepingen, maximale afmetingen), natuurbeleving (glas) en privacybescherming (hout).

Doordat bij vervanging vaak gekozen wordt voor de maximale lengtemaat, neemt de verdichting steeds meer toe.

Streefbeelden locaties

Nijverheidslaan, Weesp.

Het land van Zuylen

Als vroege voorloper van het huidige Slot Zuylen werd rond 1250 door Steven van Zuylen op de oeverwal een eerste woontoren gebouwd. Het complex heeft een rijke en bewogen bouwgeschiedenis en is meerdere malen verbouwd, uitgebreid, voorzien van bijgebouwen, verwoest en weer opgebouwd. Het kasteel verloor in het begin van de 17e eeuw zijn militaire functie en kwam toen in handen van de familie van Tuyll van Serooskerke, die het bijna 300 jaar in bezit had. In 1752 werd het slot door Jacob Marot van een sober kasteel omgebouwd tot een aangenaam zomerverblijf, een buitenplaats met bijbehorende tuinen, park en landerijen, waar o.a. de verlichte schrijfster Belle van Zuylen woonde en haar brieven schreef.

De Heren van Zuylen speelden als leenheren van de bisschop van Utrecht een belangrijke rol bij het ontginnen van de veengronden en bij rechtspraak en bestuur van het gebied. Het slot zorgde vanouds voor werkgelegenheid en zo ontstond rond het slot het feodale dorpje Oud Zuilen met zijn eigen kerk, school, gemeentehuis en een begraafplaats. Bij het slot hoorden meerdere boerderijen landerijen en zelfs een steen- en pannenoven voor het bakken van bakstenen en dakpannen uit de klei van de oeverwal.

In 1951 bracht de familie het slot met omliggende tuin en park onder in een stichting. Sindsdien is Slot Zuylen als museum toegankelijk voor het publiek dat er kan genieten van de schitterend ingerichte kamers en de tuin met zijn befaamde slangenmuur.
In het kader van de Nieuwe Hollandse Waterlinie zijn de provincie en de gemeente Stichtse Vecht gestart met de integrale benadering van de ontsluiting en opwaardering van Het Land van Zuylen als toeristisch-recreatieve poort naar de Vechtstreek.

Slot Zuylen rond 1719.

Het Land van Zuylen - zoals wijde de omgeving van Slot Zuylen wordt aangeduid – heeft een lange, rijke en bewogen geschiedenis, die het waard is aan een breed publiek te worden getoond. Gelegen op de overgang tussen de Stedelijke en de Herenvecht strekt het gebied zich uit over een groot deel van het vroegmiddeleeuwse slagenlandschap van het Noorderpark, tot aan de Hollandsche Rading en maakt het deel uit van de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

Als nog herkenbaar feodaal dorp met – oorspronkelijk – uitgestrekte landerijen en eigen steen- en panovens neemt Zuylen in de biografie van Het Land van Zuylen een centrale plaats in. Door de faciliteiten van Slot Zuylen, het aantrekkelijke en gevarieerde landschap, gelegen aan de Vecht, zijn goede bereikbaarheid en het netwerk van fiets- en wandelpaden, is Het Land van Zuylen een uitgelezen doel voor zowel dagrecreatie als cultuurtoerisme.
Het slot, met tuin en park - en binnen afzienbare termijn het bezoekerscentrum - zijn het natuurlijke startpunt voor de kennismaking en als vertrekpunt van zwerftochten langs de sporen die de geschiedenis in dit voor de zuidelijke Vechtstreek zo karakteristieke cultuurlandschap heeft achtergelaten.

In Oud Zuilen is parkeren een probleem, voor zowel bewoners als bezoekers. Een integrale benadering, waar opwaardering van het volkstuinencomplex onderdeel van uitmaakt, biedt de beste kansen. De gemeente Stichtse Vecht is zich bewust van de urgentie van dit probleem voor de integrale opwaardering van Het Land van Zuylen.

De poort aan de noordzijde met het zicht op het achterland.

Luchtfoto van het gebied. De rode pijl geeft een te versterken zichtas, met als focuspunt de beide molens aan.

De beide molens vormen een focuspunt voor vele mooie zichtlijnen.

Volkstuincomplex Oud Zuilen

Klei en turf – de beide grondstoffen voor steen- en pannenbakkerijen – waren in de zuidelijke Vechtstreek in ruime mate voorhanden. Daarom waren al in de middeleeuwen langs de Vecht steenovens te vinden, vooral tussen Utrecht en Breukelen. De explosieve groei van Amsterdam - en ook van Utrecht – leidde vanaf begin 1600 tot een enorme vraag naar dakpannen en bakstenen (Vechtformaat: 210 x 100 x 40 mm).

Rond die tijd ontstond het dorpje (oud) Zuilen, waar naast land- en tuinbouw en fruitteelt, de steen- en pannenbakkerijen de belangrijkste bron van inkomsten vormden.
In de loop van de 18de en 19de eeuw ontstaan aan beide zijden van de rivier verschillende steen-, pan en tegelovens. De ovens lagen dicht bij de rivier zodat de grondstoffen en de producten gemakkelijk over water konden worden aan- en afgevoerd.

Een belangrijk deel van de Zuilense bevolking, mannen, vrouwen en kinderen is dan werkzaam in die industrie. Het is slecht betaalde, ongezonde en zware seizoensarbeid: in de winter is de klei te koud om te bewerken. Als aanvulling op het schamele loon stelde het Slot het volkstuinencomplex ter beschikking aan de gezinnen die in de Zuilense steenfabrieken werkten.

Het complex, dat ca 3 ha groot is, ligt op de oeverwal van de Vecht tussen Oostwaard (het Zand- en jaagpad langs de Vecht) en de Groeneweg (van waar uit de zg. Stichtse Venen (nu Noorderpark) vanaf de 11e eeuw werden ontgonnen. Aan de zuidoostkant grenzen de volkstuinen aan het zg Sterrenbos van Slot Zuylen en aan de noordwestkant aan het Kerkhoflaantje; daarachter liggen de weilanden en de in 1781 aangelegde begraafplaats.

Het werk in de stoomsteenfabriek “Volharding” te Oud Zuilen.
Foto uit het weekblad: ‘De prins der geïllustreerde bladen’ uit 1916

Cultuurhistorisch is de betekenis van het volkstuinencomplex groot omdat het – nadat de laatste steen- en pannenbakkerijen in 1972 sloten – het enige tastbare element is dat nog aan deze belangrijke industrie herinnert.
Maar het rommelige karakter van het complex vormt een probleem. Bovendien heeft het geen behoorlijke sanitaire voorzieningen en zijn er problemen met inbraak, vernielingen en veiligheid. Voorts is er een groot gebrek aan parkeergelegenheid, zowel voor de volkstuinen, als meer algemeen voor het dorp.

Door de wens van de gemeente het verrommelde complex te saneren, doet zich de kans voor een aantal problemen in samenhang op te lossen, kansen te benutten en wensen te realiseren die kunnen leiden tot de vergroting van de aantrekkelijkheid en verbeterde bereikbaarheid en vitaliteit van Het Land van Zuylen.

Sanering en herinrichting van het volkstuinencomplex en het te voorzien van o.a. sanitaire faciliteiten zodat het een rol kan spelen in de ontsluiting van het gebied, zou centraal staan in zo’n integrale aanpak. Daarbij is ook de oude zichtlijn door de Slotpoort op de molens langs de Nerdereindsevaart te herstellen, als centrale as door het tuinencomplex. Doorzichten op de polder Buitenweg met zijn strokenverkaveling vertellen het verhaal van de ontginning, de omkering van het land en de mogelijkheid het in het kader van de Nieuwe Hollandse Waterlinie te inunderen. Het zogenaamde ‘paardenweitje’ nabij de begraafplaats is in te richten als parkeerplaats.

Het opnemen van het volkstuinencomplex als wezenlijk element in de eeuwenoude (feodale) relatie tussen het Slot en het dorp kan een belangrijke drager zijn in de ontsluiting van Het Land van Zuylen en meer algemeen de zuidelijke Vechtstreek en het Noorderpark.

De Westbroekse molen en de Buitenwegse molen vormen een mooi focuspunt van de zichtas.

In de noordhoek van het complex staat een groepsschuilplaats.

Plankaart van het Land van Zuylen, waarin een aantal verbeteringen zijn weergegeven. De zichtas tussen het poortgebouw en de beide molens kan fraai worden gecombineerd met een nieuw wandelpad tussen de volkstuinen door.

Het volkstuinencomplex wordt momenteel afgesloten door vele rommelige hekjes. In het nieuwe plan zal ruimte gemaakt kunnen worden voor een sloot ter bescherming.

’t Slijk, Maarssen

’t Slijk ontleent zijn naam aan het gegeven dat het van ouds een buitendijks gebied is en dus regelmatig bij hoog water onder liep. De boerderij ligt op een soort terp en is voorzien van een ‘herenkamer’ mogelijk een van de weinige overgebleven voorlopers van de buitenplaats die niet verder tot ontwikkeling is gekomen, juist vanwege dat regelmatig overstromen. De huidige boerderij dateert uit de 17de eeuw. Er was echter al in de 14de eeuw bebouwing op deze plek: een omgrachte hofstede, wellicht een versterkt huis. ‘t Slijk wordt vermeld in de Utrechtse Bisschoppelijke Archieven in het leenregister van de heren van Abcoude en Duurstede waarin Willem van Abcoude Gilles van den Slijc beleent met ‘een hofstede daer sijn huys op staat binnen haren graften, geleghen in den kerspel van Maersen op den Slijc ende acht merghen lands’. Dit huis werd rond 1400 afgebroken. In de 16de eeuw behoorde ’t Slijk aan de abdij Den Dael even buiten Utrecht. Daarna wordt ’t Slijk alleen nog als boerderij genoemd. In 1699 komt ’t Slijk via een veiling in handen van de familie Huydecoper.

De naam ’t Slijk zegt het al: het buitendijkse landje bestond uit slib, afgezet aan de binnenbocht van de meanderende rivier. Die fijne klei was heel geschikt voor de steen- en pannenbakkerij en is daar ook gewonnen. Het aftichelen ging door tot de pannenbakkerijen van Cromwijck en Vecht en Rhijn in de jaren ’30 van de vorige eeuw sloten.

Daarna is tussen de jaren ’30 en ’60 van de vorige eeuw het dieperliggende zand gewonnen waardoor de huidige plassen ontstonden. Weer later werden de zandgaten gebruikt als vuilstortplaats van huisvuil en fabrieks- en ziekenhuisvuil en als stortplaats van ander ‘bodemvreemd’ materiaal.

Recent onderzoek heeft uitgewezen dat het stortmateriaal is afgedekt door een kleilaag en dat het ernstig verontreinigd slib op de waterbodem afkomstig is vanuit de Vecht.

Links ligt het buitendijkse gebied ‘t Slijk met een natuurvriendelijke oever.
De boerderij is nog net zichtbaar.

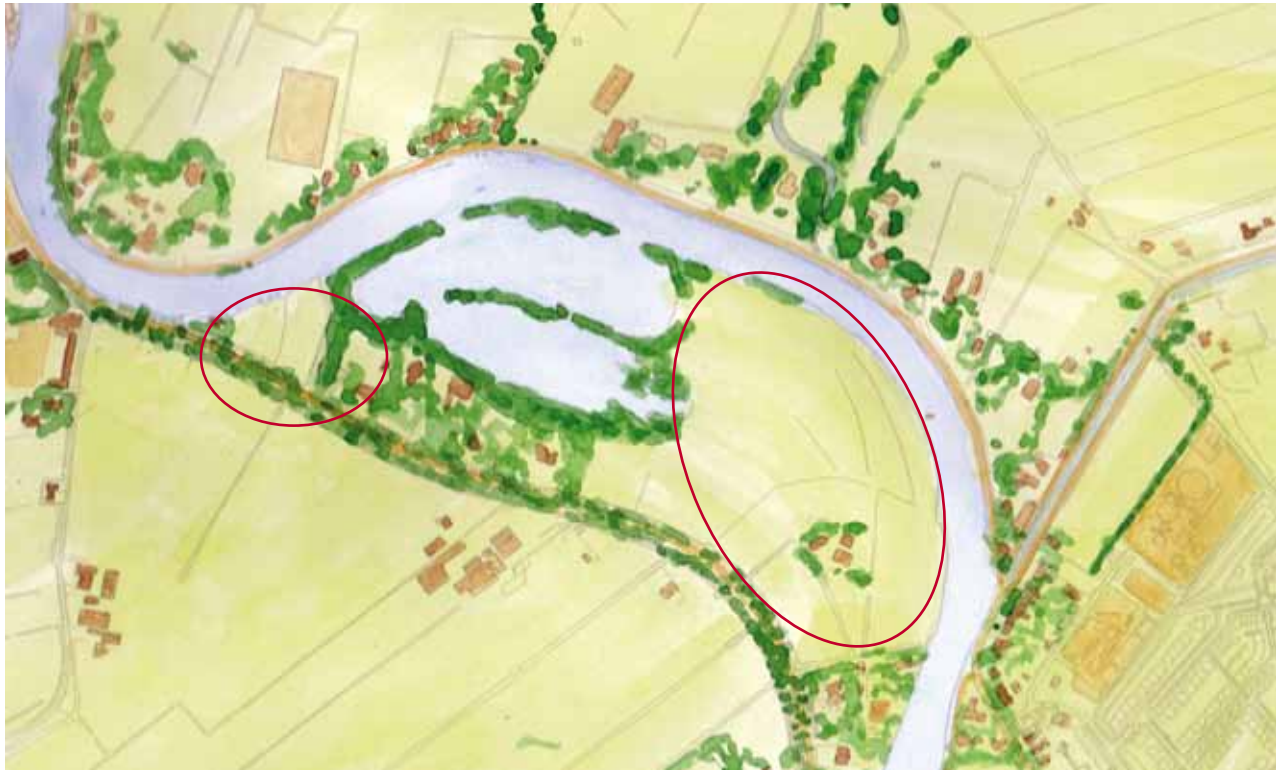
De geografische begrenzing van ’t Slijk wordt gevormd door de rivier en de oeverwal – waar de Straatweg over loopt. Het terrein is verkaveld; eerst in vier delen: bebouwing het dichtst bij Maarssen, de boerderij met ‘huiskavel, het natuurgebied en het weiland bij de Olifant. Ieder van deze vier delen vraagt aandacht.

Op de het dichtst bij Maarssen gelegen driehoek was een torenhoog appartementencomplex gepland op het voormalige VIOD-Welkoop terrein. Door inspraak is dat teruggebracht naar twee grote gelijkvormige buitenplaats-achtige luxe appartementengebouwen. Nu daarvan slechts één is gerealiseerd, doet zich de kans voor de entree van Maarssen vanaf de rivier minder kolossaal in te richten. Dan kan ook een oplossing worden gevonden voor de on-Vechtse repetitie in het goedgekeurde plan.

De monumentale boerderij met herenkamer en bijgebouwen ligt nog fraai in het weiland. In de ‘huiskavel’ zijn de oude watergangen nog goed herkenbaar. Om dit unieke ensemble blijvend in stand te houden zou het agrarisch bedrijf een functie moeten krijgen in het kader van natuurbescherming.

Bij het natuurgebied heeft het vinden van een oplossing voor de bodemverontreiniging de hoogste prioriteit. Het baggeren van de Vechtbodem waarmee het Waterschap AGV in 2011 is gestart in het kader van Restauratieplan Vecht, is een uitgelezen kans om ook ’t Slijk te saneren en de kans te geven zich te ontwikkelen als natuurgebied.
Langs de oever van het weiland bij de Olifant ligt illegaal een aantal boten afgemeerd. In goed overleg met alle partijen werkt de gemeente nu aan het saneren daarvan. Dit buitendijkse gebiedje is een van de zeer weinige plekken langs de Vecht waar een plas-dras oever gerealiseerd kan worden. Door in de sloot een vorm van verlanding toe te staan, kan het gebied een ecologische meerwaarde krijgen.

Luchtfoto ‘t Slijk.



Situering oeverlandjes.

Mogelijke inrichting oeverlandje. Natuurvriendelijke oever en plas/dras situatie waar o.m. zomerklokjes kunnen groeien.

De boerderij op ‘t Slijk.

‘t Slijk en omgeving op een kaart uit 1660.

Herstellen Jaagpad Nieuwersluis

Voor 1448 werd de Nieuwe Wetering gegraven als verbindingskanaal tussen de Angstel en de Vecht. Bij de sluis die toen gebouwd werd (de Nije Sluse) ontstond het dorpje Nieuwersluis. Van oudsher was een herberg naast de sluis gevestigd om wachtenden in de sluis van eten en drinken te kunnen voorzien. Toen in 1626 het jaagpad tussen Amsterdam en Utrecht werd aangelegd, kreeg deze herberg tevens de functie van op- en overstapplaats voor passagiers en wisselplaats voor paarden. De jagers uit Utrecht mochten immers maar tot Nieuwersluis jagen, hier namen de Amsterdamse jagers de taak over.

Het jaagpad volgde twee trajecten. Eén traject liep via de Nieuwe Wetering bij Nieuwersluis, langs de Angstel tot Abcoude, vervolgens langs de Holendrecht tot Ouderkerk en door tot de Amstel. Bij Nieuwersluis splitste zich een ander deel van het traject af, noordwaarts langs de Vecht tot Weesp om daar aan te sluiten op de Weespertrekvaart naar Amsterdam. Door de ligging bij de sluis en op de splitsing van beide trajecten was Nieuwersluis een belangrijk knooppunt binnen de trekschuitroute.

Qua onderhoud viel het jaagpad via de Angstel in drie delen uiteen: Utrecht-Breukelen, Breukelen-Ouderkerk en Ouderkerk-Amsterdam. Het zuidelijke deel werd gefinancierd en beheerd door de Staten van Utrecht, het noordelijke deel door de stad Amsterdam, het middelste deel door beide partijen gezamenlijk. Inkomsten verkreeg men door het heffen van tol. Voor het middelste deel was dit bij de pleisterplaats in Nieuwersluis en herberg De Voetangel te Ouderkerk.

Het Gemeenlandshuis te Nieuwersluis.

Een comité van zes afgevaardigden uit Amsterdam en Utrecht was verantwoordelijk voor het jaagpad Men vergaderde twee keer per jaar in Nieuwersluis. Aanvankelijk in de herberg , vanaf 1704 in het Gemeenlandshuis, dat toen tot stand kwam door een verbouwing van de kerk op die plek. De wapens van Amsterdam en Utrecht, met aan weerszijden twee gouden leeuwen, zijn ook nu nog te zien aan de noordgevel van het gebouw.

Ten zuiden van Nieuwersluis is het jaagpad komen te vervallen door de verbreding van het Zandpad. Door in de berm een halfhard wandelspoor aan te leggen, ontstaat een doorgaand wandelpad langs de oostelijke oever tussen Breukelen en Nieuwersluis. Ter plaatse is het Zandpad relatief verkeersluw.

Ook in noordelijke richting is met relatief simpele middelen een wandelroute aan te leggen: het ‘rondje Loenen’. Hier is het probleem dat het jaagpad over een lengte van ca 120 m volledig is onderbroken door opname in de Rijksstraatweg. Wandelaars die het jaagpad willen bereiken, worden tot waaghalzige toeren gedwongen door de berm van de Rijksstraatweg.

Door een vlonder die het uiteinde van het jaagpad verbindt met de vaste grond bij het sluizencomplex is dit probleem op een even simpele als doeltreffende manier op te lossen. Deze vlonder kan zo ontworpen worden dat deze niet alleen als veilige ‘oversteek’ dient, maar ook als uitkijk-, informatie- en rustpunt en als aanlegsteiger voor passanten die een bezoek willen brengen aan het fort Nieuwersluis of aan de plaatselijke horecagelegenheden. De ca 4,5 km lange wandelroute

Voorbeeld van een mogelijke verbinding over het water.

Als zij het vinden - en begrijpen dat het voor hen bedoeld is - kunnen wandelaars in Nieuwersluis uitrusten op de bankjes achter dit hekje, met uitzicht op de Vecht en Pupillenschool.

die zo ontstaat loopt van Nieuwersluis langs het jaagpad naar Loenen en terug op oostelijke oever over de Mijndensedijk.
Deze aanpak bouwt voort op vergelijkbare plannen die indertijd door de toenmalige gemeente Loenen zijn ontwikkeld en opent ook de mogelijkheid de wens van AGV te vervullen om ter plaatse natuurvriendelijke oevers te realiseren.

Deze relatief eenvoudige ingreep biedt de gemeenten de kans om Nieuwersluis met enkele simpele aanpassingen op te waarderen, zoals het ondergronds uitvoeren van vuil- en glascontainers, het herschikken van straatmeubilair en gerichte vormsnoei.

Wanneer de Koning Willem III kazerne op termijn zijn huidige functie– penitentiaire inrichting – verliest biedt deze interessante kansen voor herbestemming, waarbij van verschillende kanten gedacht wordt aan het nieuwe gemeentehuis voor Stichtse Vecht.

Op deze situatieschets is het ontbrekende deel van het jaagpad ingetekend als vlonder.

Het centrum van Nieuwersluis is momenteel rommelig ingericht zonder aandacht voor de beleving van dit unieke plaatsje.

Met enkele eenvoudige ingrepen als het verplaatsen (of ondergonds uitvoeren) van containers en enige selectieve snoei is al een enorme verbetering mogelijk. (bewerkte visualisatie)

Oeverlandjes Orlando en Glashut

Tussen Vreeland en Loenen zijn aan weerszijden van de Vecht twee bijzondere oeverlandjes: langs de westoever, tegenover de boerderij Herderslust, ligt het zogenaamde ‘landje Orlando’; op de oostoever, vlak bij de Glashut, richting Vreeland, ligt het tweede landje.

Het landje van Orlando, het meest noordelijke van de twee, ligt opmerkelijk laag. Dit komt omdat hier, langs de westelijke Vechtoever, vroeger klei werd afgeticheld ten behoeve van de dakpanfabriek aan de Nigtevechtseweg in Vreeland. Naar verluidt stond het weiland
’s winters onder water en werd het gebruikt als ijsbaan.

Het landje ligt recht tegenover Terra Nova, een landgoed dat ontstaan is aan het begin van de 20ste eeuw. De Amsterdamse advocaat Richard Erdmann kocht hier tussen 1910 en 1930 grote delen moerasachtig land met legakkers en petgaten en liet dit opvullen met huisvuil uit Amsterdam dat op schuiten werd aangevoerd. Zo ontstond nieuw land, ‘terra nova’ dus. Op het zo gewonnen land liet hij een schitterend park aanleggen met een grote variëteit aan bomen.

Ook liet hij vier stijltuinen aanleggen, waaronder een Japanse tuin met pagode en een Engelse rozentuin. De door hem geplande bouw van een grote buitenplaats ging door de crisisjaren 30 niet door. De oprijlaan van het geplande huis is nog steeds zichtbaar.

Het oeverlandje bij de Glashut heeft een bijzondere ligging doordat het precies in een scherpe bocht van de Vecht ligt en zo een bijzonder uitzicht naar beide kanten van de rivier biedt.

Het landje biedt uitzicht op het rijtje huizen dat in de volksmond ‘De Glashut’ heet. Deze huisjes zijn in 1862 gebouwd als woningen voor de arbeiders van de glasfabriek die hier tot 1899 stond. Omdat de meeste arbeiders afkomstig waren uit de glasstreek Bohemen spraken zij over ‘Glashütte” (glasoven), wat in het Nederlands verbasterd werd tot glashut. De fabriek stond op het terrein van de voormalige buitenplaats Oostervecht en maakte verschillende kleuren flessen. Eind jaren zestig waren de huisjes deels onbewoonbaar verklaard. Onder leiding van architect J.Leicher zijn de 18 huisjes begin jaren ’70 deels samengevoegd en prachtig gerestaureerd.

Tekening uit circa 1870 van de Glashut en de glasovens in Loenen. Potloodschets door P.J. Lutgers.

Halverwege Loenen en Vreeland komen twee oeverlandjes beschikbaar. Zij liggen ter weerszijde van de Vecht, schuin tegenover elkaar. Beide percelen zijn in het kader van het Restauratieplan Vecht door de Provincie Utrecht aangekocht om woonschepen te kunnen verwijderen. Nu dat is gerealiseerd, kunnen zij een nieuwe bestemming krijgen en worden ingericht. Zij lenen zich bij uitstek voor het verbeteren van natuurwaarden en kunnen worden teruggebracht in de oorspronkelijke staat, namelijk een streekeigen natuurterrein langs de Vecht met riet en water en daar van nature voorkomende bomen. Zij kunnen in het publieke domein blijven en als recreatief rustpunt (picknickplaats) voor wandelaars en fietsers worden ingericht. Beide locaties lenen zich heel goed voor het verstrekken van informatie.

Het oeverlandje links van de Glashut, gezien vanaf de overzijde van de Vecht. De markante populieren kunnen bij de herinrichting gespaard blijven.

De directe aanleiding de betreffende woonschepen te verwijderen was dat zij langs deze landschappelijk kwetsbare locaties afgemeerd lagen en de openbare Vechtoevers gebruikten als ware het hun privé-bezit. De zichtrelatie tussen openbare weg en Vecht werd daardoor steeds minder beleefbaar.

Ontwerp landje van Orlando.

Op deze voormalige aanlegplaats is een herinrichting van de oever wenselijk. Mogelijke invulling:

- een verhoogd uitzichtpunt met picknickplaats.
- verlaging van het noordelijke deel t.b.v. natuurontwikkeling.
- verwijderen gebiedsvreemde bomen.
- aanplant van knotwilgen.
- aanleg wandelpad over de kruin van de dijk.

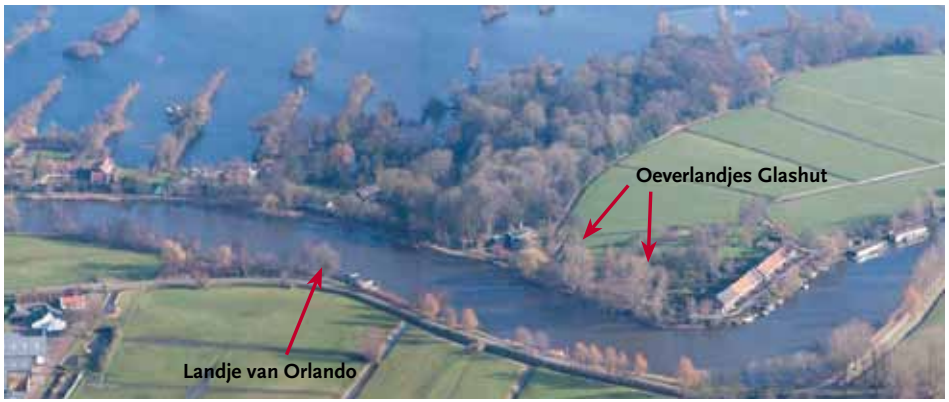
Ontwerp oeverlandje nabij Glashut.
Hier is de wens het uitzicht op de Vecht te herstellen, de natuurlijke beplanting te behouden, incl. de populieren en ook hier kan een picknickplaats gemaakt worden.

Het landje langs de Vreelandseweg heeft een 'driehoek' die een mooi natuurgebiedje kan worden. Door hydrologische isolatie kan het water schoon blijven en met de seizoenen wisselen. Tussen Loenen en Vreeland liep het jaagpad op de westelijke oever. Door over de kruin van de Vechtdijk een wandelpad aan te leggen, kan het jaagpad over een lengte van ca 800 m worden hersteld, tot aan de dorpsgrens van Loenen.

Het bijzondere van het deel ten oosten van de Vecht is dat de afstand tussen de Vechtdijk en de Loenderveense plas hier het smalst is. Slechts 60 meter vanaf de oever begint het landschap van trekgaten en legakkers dat zo kenmerkend is voor de randen van het plassengebied. De veenontwikkeling kon indertijd doorgaan tot vrijwel aan de rivier dankzij de kwel uit de Heuvelrug.

Het toekomstig beheer moet er op gericht zijn dat de terreinen blijvend als natuurgebied worden gebruikt en beheerd. De vraag is wie deze verantwoordelijkheid op zich neemt, nu de provincie heeft aangegeven dit niet als een taak te zien.

Het afgetichelde land ten noorden van het landje van Orlando.



Situering op luchtfoto.

Oude Vechtarm Vreeland

Het dorp Vreeland is ontstaan bij kasteel Vredeland, dat in 1252 gebouwd werd in een scherpe bocht in de Vecht, vlak bij de grens tussen Utrecht en Holland, aan de Kleizuwe, een van de oudste ontginningswegen van de regio. Het kasteel werd gebouwd door bisschop Hendrik van Vianden als voorpost om Utrecht te beschermen tegen de drang naar gebiedsuitbreiding van de Hollandse graven. Door het kasteel in de bocht te bouwen, had het deels al een natuurlijke slotgracht, die door het graven van een korte gracht vervolmaakt kon worden. In de 15de eeuw werd deze scherpe bocht afgegraven om hinder voor het toenemend scheepsverkeer te verminderen. De Vecht die nu door Vreeland loopt is dus in feite een gracht. Tussen de oude Vechtarm en het Wijde Blik, een van de Loosdrechtse plassen, liep de 'vaart naar Kortenhoef', aan beide zijden afgesloten door een sluis. Turf, vis of riet konden zo vanuit de plas nog naar de Vecht getransporteerd worden.

Gravure van de grondslag van het afgebroken slot te Vreeland. Het kleine gebouw is een 17de eeuwse poging tot herbouw. Gravure van J. Schijnvoet, 1711

In 1832 legde de ambachtsheer van Vreeland langs de oude Vechtarm een wandeling aan ten behoeve van de inwoners van Vreeland, tegenwoordig het Jubileumlaantje en het Boerenlaantje. Hij bouwde zijn huis, het Moorse- of Plantagehuis, aan deze Vechtarm, die hij deels verbreedde tot vijver. Deze fungeerde later decennia lang als schaatsbaan voor de Vreelanders.

Door de aanleg van de N201 in 1939 werd de Vaart naar Kortenhoef afgesloten. De sluisjes werden overbodig. De sluis in de Lindengracht werd gedempt, de ophaalbrug werd vervangen door een vaste brug. Het water kan sindsdien alleen via een smalle duiker in en naar de Vecht stromen. De oude Vechtarm werd een rustige sloot, door achterstallig onderhoud deels overwoekerd.

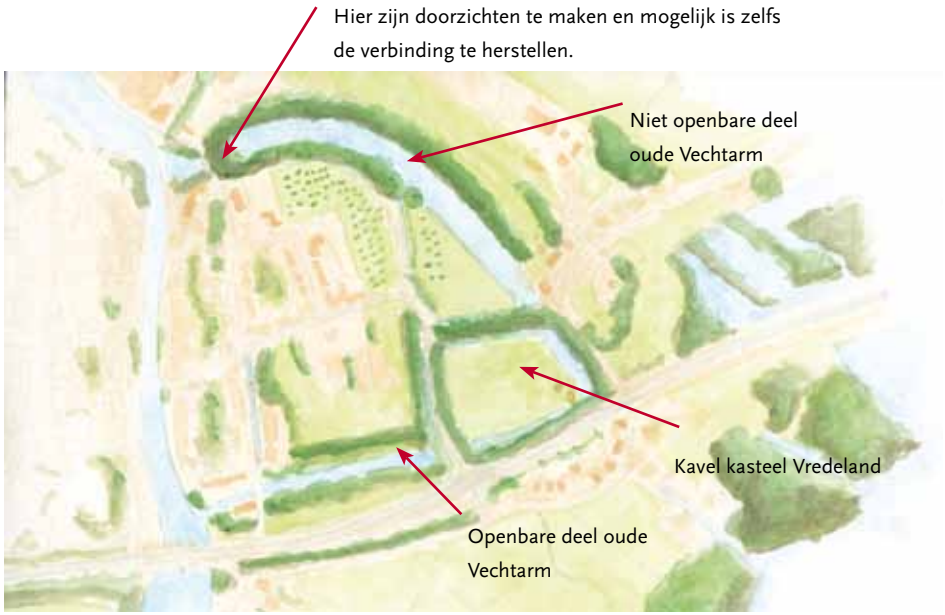
De oude Vechtarm, waarlangs het Boerenlaantje en de Kneuterdijk lopen.

De oude Vechtarm van Vreeland is momenteel niet optimaal te beleven en is bij velen zelfs onbekend.
Tijdens de aanleg van de provinciale weg (N201) is een deel van de zuidelijke Vechtarm gedempt om plaats te maken voor het brede wegtracé. Het wegtracé is hier zelfs extra breed omdat aan beide zijden van de weg op het smalste deel bushaltes zijn geplaatst. Het water is hier slechts 2 meter breed, smaller dan menige kavelsloot, die door de steeds dichter groeiende beplanting de uitstraling van een normale zijsloot begint te krijgen.

Het noordelijke deel van de Vechtarm is in particulier bezit. Doordat hier een hoog hek om staat, dat volledig is begroeid met klimop, is het water vanaf openbaar gebied nog slechts met moeite zichtbaar. De noordelijke aansluiting op de Vecht is volledig verdwenen. Het water is gedempt en de tuin behoort bij een huis aan de Klapstraat.

Het zal een verfraaiing van Vreeland betekenen om op enkele strategische punten de visuele relatie met de oude Vechtloop te verbeteren en lokaal zelfs te herstellen, zodat de oude Vechtloop weer beleefbaar wordt. Dat vereist zorgvuldig overleg met de betrokken eigenaren.

Vreeland viert in 2015 dat het precies 750 jaar geleden stadsrechten heeft gekregen. Het ligt voor de hand dit feest aan te grijpen om de oude Vechtloop weer zichtbaar te maken.



Overzichtskaart

De zuidelijke aansluiting van de oude Vechtarm op de Vecht.

De huidige situatie bij de zuidelijke aansluiting op de Vecht.

Nes

De Nes (letterlijk: landtong aan een scherpe bocht van een rivier) maakte oorspronkelijk deel uit van de Meeruiterdijkse polder, ofwel Prutpolder. Hier liep destijds een voetpad naar Overmeer en Nederhorst den Berg. De Vecht maakte op dit punt een zeer scherpe bocht, die hinderlijk was voor schepen en de vaartijd verlengde.

In 1629, bij de aanleg van het jaagpad, werd deze bocht dan ook afgesneden door het graven van de 'Nesservaart'. Hierdoor ontstond een eiland van 14 ha. dat in 1633 gekocht werd door de Amsterdamse Pieter Jansz.Reaal, waarna het de naam 'Realeneiland' kreeg. Via een klapbrug was het verbonden met de Bergseweg. Pieters kleinzoon bouwde in 1687 een prachtige buitenplaats op het eiland, 'Huys te Nigtevecht' genoemd. Het huis werd volgens de laatste mode opgetrokken in een symmetrische, classicistische stijl met een koepelzaal. In het fraaie park eromheen waren kassen, een koepel en schuitenhuis aangelegd.

In 1831 werd de buitenplaats met alle bijgebouwen gesloopt. Vijf jaar hierna werd een nieuwe buitenplaats gebouwd op dezelfde plek, 'De Nes' of 'Nessenrak' genoemd. Hierbij werd in 1837 een papierfabriek gebouwd die - zeer modern in die tijd - door een stoommachine werd aangedreven. Na diverse tegenslagen ging de fabriek 7 jaar later failliet.

De Nes werd in 1927 eigendom van Provinciale Waterstaat Utrecht en het werd in 1934 gekocht door de Amsterdamse Ballast Maatschappij (ABM, sinds 1969 Ballast Nedam). De laatste gebouwen werden nu gesloopt. De ABM zoog zand uit de Nes waardoor het eiland grotendeels verzakte en verdween in het water, op wat randeilandjes na. Het gebied dat nu overbleef is in 1982 aan Natuurmonumenten verkocht.

Het Realeneiland zoals weergegeven in de Zegepraalende Vecht uit 1719.

De oude Vechtbocht werd in de jaren '70 als dwanghaven gebruikt waar illegale woonschepen naar toe werden gesleept. Het terrein is begin 21ste eeuw grondig opgeknapt en van diverse faciliteiten voorzien. Nu zijn hier 32 legale ligplaatsen die onder het beheer van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht vallen.

Op enkele kerktorens na zijn er in de Vechtstreek geen hoge punten vanwaar uit men het hele panorama van het Vechtlandschap kan bewonderen. En de kerktorens zijn doorgaans niet toegankelijk voor het publiek.

In die leemte kan bij de Nes voorzien worden door op een terrein van Natuurmonumenten een uitkijktoren te bouwen waar je naar alle kanten om je heen kunt kijken. De bezoeker krijgt daar een 'totaalbeleving' van het vlakke Vechtlandschap en hoe dat door mensenhand is gevormd. Hij ziet hoe de Vecht door het veenweidelandschap meandert en aan de horizon ziet hij de hoge zandgronden van het Gooi en de Heuvelrug.

Behalve de mogelijkheid om de verschillende landschappen van de Vechtstreek in samenhang te zien, is deze plek ook bij uitstek geschikt om de geschiedenis van de Nes – het Realeneiland – te vertellen en hoe dat nu door het ontstane meertje belangrijke natuurwaarden heeft en een geliefde plek is voor vogelaars.

Wat de vormgeving betreft kiezen wij voor een houten replica van een Romeinse wachttoren zoals die veelvuldig langs de Limes heeft gestaan. Dat is een bewuste keuze omdat dat een uitgelezen kans is aandacht te geven aan de Romeinse activiteiten in de Vechtstreek. De oorverdovende stilte over dit onderwerp in vrijwel alle informatievoorziening over de Vechtstreek is te verklaren omdat er tot nu toe in de Vechtstreek weinig resten van Romeinse activiteiten zijn gevonden. Maar archeologen zijn er van overtuigd dat het slechts een kwestie van tijd is voor er Romeinse sporen worden gevonden in de vorm van resten van scheepswrakken, munten, aardewerk en van wachttorens. Deze zullen zeker langs de Vecht hebben gestaan toen de rivier werd gebruikt voor militaire uitvallen naar de Friezen en pogingen Germanië te veroveren. En als communicatiekanaal tussen fort Vechten en het havenfort bij Velzen.

Mogelijke lokatie voor het verbeteren van de beleving van dit natuurgebied.

Een luchtfoto van de Nes. Randijlandjes geven nog de contouren van het voormalige eiland aan.

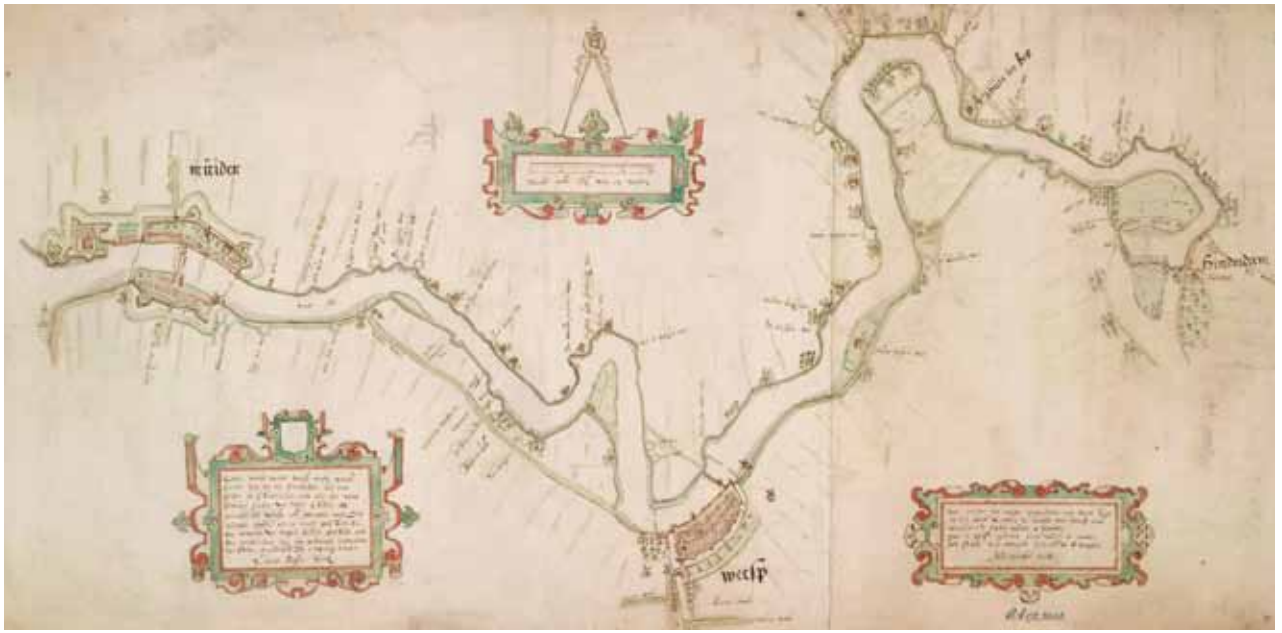
Als suggestie kan een Romeinse variant worden geplaatst, als herinnering aan de Romeinse activiteiten in het Vechtgebied.

Hinderdam en de waterbank

In de 17de en 18de eeuw waren veel buitenplaatsen in het bezit van een waterbank: meestal twee tegenover elkaar geplaatste banken, beschut door een lage houten omheining, direct aan de Vecht gelegen. De banken waren geplaatst als rustplaats om uit te kijken over de rivier of gasten op te wachten, of om op te stappen als de trekschuit langs kwam. Daarom waren ze vaak open of hadden een deur aan de kant van de Vecht. Vrijwel alle zijn verdwenen door de kwetsbaarheid van het materiaal. Slechts bij Beek en Hoff te Loenen staat nog een 18de eeuwse waterbank in de overtuin.

Bij de hofstede Overdam tussen Nigtevecht en Weesp stond ook een waterbank, recht tegenover de Hinderdam. Deze bank is weergegeven op een prent uit de Zegepraalende Vecht uit 1719. Op initiatief van de Vrienden van de Vecht/Vechtplassencommisie en Natuurmonumenten is in 2009 gestart met plannen voor de herbouw van deze waterbank. Andere betrokken partijen waren de Provincies Utrecht en Noord-Holland, de Stelling van Amsterdam, de gemeente Loenen, Waternet, de aannemer Verwoerd en bovenal de bewoners van hofstede Overdam. Op deze plaats lagen vroeger twee woonschepen die al eerder waren uitgekocht. Schuttingen en opschot zijn nu verwijderd en de oever heeft zijn oude, meer natuurvriendelijke glooiing teruggekregen. De replica van de waterbank kon op 1 juli 2011 feestelijk worden geopend.

Vanuit de waterbank kijkt men uit op het eiland waar Fort Hinderdam op ligt. Al in 1437 hebben de Utrechtse kanunniken de Hinderdam met sluizen aangelegd ter bescherming tegen de Zuiderzee. Hier was sinds 1629 een schans aangelegd als onderdeel van de Hollandse waterlinie. Deze werd in 1673 vervangen door een fort. In 1913 werd dit toegevoegd aan de Stelling van Amsterdam, die op de Werelderfgoedlijst van Unesco staat. Dit fort wordt nu beheerd door Natuurmonumenten. De bank staat open voor elke voorbijganger die even rustig wil genieten van de natuur en het uitzicht.



Kaart van Lucas Sinck uit 1612.
De fraaie kaart toont het Hollandse deel van de Vecht, van Muiden in het noorden tot de Hinderdam in het zuiden, op de grens van Utrecht en Holland. De Hinderdam zelf ligt nog net op het Utrechtse deel en laat twee sluis-complexen zien, met daartussenin een eiland dat de twee sluizen met elkaar verbindt. Toen de Utrechtse kanunniken in 1437 de eerste - noordelijke - dam met sluizen aan de zijde van Nigtevecht aanlegden om het waterpeil te kunnen beheersen, was er hier alleen sprake van een bocht in de rivier. Ruim een eeuw later - na allerlei sluis-verzakkingsproblemen - werd deze bocht afgesneden in verband met de bouw van een nieuwe sluis aan de Nederhorst den Bergse kant, waardoor het eiland ontstond tussen de twee dammen met sluizen in. En weer een eeuw later, na 1672, werd deze nieuwe sluis op last van Holland afgebroken en verplaatst naar Muiden, waardoor de verbinding van het eiland met de buurtschap Hinderdam in Nederhorst werd verbroken. Gedurende enige tijd is hier later nog wel sprake geweest van een brug- en veer-verbinding maar ook deze laatste overhaal-verbinding werd nu al meer dan een eeuw geleden verplaatst naar Overdam ten westen van het eiland, waar nu de waterbank is hersteld, en waar de overhaal aansloot op het Aetsveldsepad naar Weesp. Het fort Hinderdam dat na 1672 op een eigen eiland ligt, is op de kaart van Sinck nog onderdeel van het grotere eiland tussen de sluizen en nog niet als fort te herkennen.

Omdat het grootste deel van de oevers van de Vecht in particuliere handen is, komt het maar zelden voor dat zich de kans voordoet om ergens iets bijzonders te doen, zoals het realiseren van een picknickplek of de aanleg van een buitendijks oeverlandje.
Als de Vechtoever al in het publieke domein is, dan is de dijk doorgaans te smal of de weg te druk om een verblijfsmogelijkheid te realiseren.

Toch doet zich een enkele keer de mogelijkheid voor wel iets te doen, bij voorbeeld wanneer er na de sanering van een woonboot een stuk van de oever 'vrij komt'.
Om die sanering mogelijk te maken, was de overheid vaak verplicht zowel boot als ligplaats aan te kopen. Is die sanering eenmaal gerealiseerd, dan doet zich de vraag voor: wat kunnen we met die plek, wat doen we met die grond en wie neemt de verantwoordelijkheid voor het beheer?

Wat kan en zinvol is, hangt nauw samen met de locatie en de mogelijkheden ter plaatse – en de bereidheid van alle belanghebbenden om gezamenlijk naar oplossingen te zoeken en deze ook mogelijk te maken, om te zetten in daden.

Juist omdat er zo ontzettend weinig mogelijkheden zijn om op een mooie plek langs de rivier van het Vechtse landschap te genieten, zijn dergelijke situaties zeer welkome kansen. Bij voorbeeld voor het realiseren van een rustplek - zoals bij buitenplaats Overdam, tegenover de Hinderdam is gebeurd. Daar is met grote zorg naar het originele 18de eeuwse voorbeeld, als Vechts voorbeeld van een picknickplek met een publieke functie, een nieuwe waterbank gerealiseerd.

De waterbank rond 1719.

Dezelfde situatie in 2011.

Wij bepleiten geen standaardoplossing. Juist het je laten inspireren door (de geschiedenis van) de omgeving kan tot interessante oplossingen leiden. Afhankelijk van de locatie, kunnen met de aanleg van zo'n voorziening ook andere belangen worden gediend, zoals wandelen, fietsen, een aanlegmogelijkheid voor kanoërs en natuur.
En natuurlijk zijn dat uitgelezen plekken voor het verstrekken van toeristisch-recreatieve informatie.

De nieuwe ontmoetingsplaats langs de Vecht.

De nieuwe waterbank.

Nijverheidslaan Weesp

Langs de Vecht ten noorden van Weesp is in de vorige eeuw het industrieterrein Nijverheidslaan verrezen. Aanvankelijk waren de bedrijven die zich hier vestigden gebonden aan het water. Nog steeds zijn er diverse jachtwerven gevestigd.

Doordat transport via de weg steeds gemakkelijker is geworden, zijn veel bedrijven geheel afgestapt van vervoer over het water. Momenteel zijn alleen de jachtwerven nog van ligging aan de Vecht afhankelijk. De overige bedrijven staan met hun rug naar de Vecht gekeerd.

In 2010 heeft de gemeente Weesp een structuurvisie laten opstellen om het terrein om te vormen tot woningbouw. In deze structuurvisie is sprake van een wandelpromenade langs de Vecht. Aan de noordzijde van het gebied wordt getracht scheepswerven en woningbouw te combineren.

Het industriegebied Nijverheidslaan. In de verte liggen Muiden en het IJsselmeer.

In combinatie met de ontwikkelingen in de aangrenzende Bloemendalerpolder zullen de toekomstplannen op de Nijverheidslaan een grote impact hebben op dit gedeelte van de Vechtoevers. Gelet op de huidige verrommeling op het industrieterrein Nijverheidslaan, biedt de sanering en herbestemming voor woningbouw in beginsel interessante kansen.

De visualisaties uit de structuurvisie geven aan dat er gedacht wordt aan het zg. Vechtse bouwen zoals dat ook is ontwikkeld en gerealiseerd in Op Buuren, het voormalige industrieterrein van de DSM tussen Maarssen en Oud Zuilen.

Van de dorpen en steden langs de Vecht heeft Weesp van ouds her het meest uitgesproken industriële karakter. Dat karakter zou ook in de nieuwe plannen tot uiting moeten komen en daarin worden verwerkt.

Bij het Vechtse bouwen is het niet alleen van belang qua vormgeving zorgvuldig – eigentijds – voort te bouwen op de lokale tradities van maatvoering, verhoudingen, detaillering en kleurstelling, maar is ook wezenlijk dat de functionele aspecten op een organische manier hun plek krijgen. Concreet betekent dat voor de Nijverheidslaan dat scheepswerven en gelieerde voorzieningen voor de watersport in het plan worden geïntegreerd. Hetgeen overigens ook voor de toeristisch-recreatieve industrie van grote betekenis is.

De huidige situatie bestaat vooral aan de zuidzijde uit enkele kleinschalige scheepswerfjes.

Aan de scheepswerfjes zijn private jachthavens verbonden, waar de werkvoorraad kan wachten. In de omvorming van het bedrijventerrein zal naast woonbestemming mogelijk ook ruimte zijn voor de scheepswerven.

Impressie van de nieuwe situatie.
Overgenomen uit structuurvisie bedrijventerreinen Weesp, november 2010.

Nog een impressie van de nieuwe situatie.
Overgenomen uit structuurvisie bedrijventerreinen Weesp, november 2010.

Gaande ontwikkelingen

Fort Uitermeer.

Op Buuren

Op Buuren is een van de tientallen buitenplaatsen aan de Vecht die in de 19de eeuw een industriële bestemming kregen en later gesloopt zijn. Al eind 16de eeuw stond er bebouwing, een 'stenen kamer', die halverwege de 17de eeuw volgens een beschrijving in een hypotheekakte in slechte staat was.

Rond 1750 werd het huis aanmerkelijk opgeknapt en vergroot, wellicht met een koepelzaal. Het ver naar achter doorlopende terrein van de buitenplaats werd, net als bij veel andere buitenplaatsen aan de westkant van de Vecht, verkleind. Eerst door onteigening van de grond voor de aanleg van de spoorlijn (1854); later voor het Merwedekanaal (1892). Met de aanleg van beide transportroutes verloor de Vecht definitief haar functie als belangrijke handelsroute.

In 1895 vroeg de Utrechtse chemicus/fabrikant H. Van de Woude een Hinderwetvergunning aan om in een bijgebouw van buitenplaats Opbuuren een farmaceutisch bedrijfje te starten. Hij kreeg de vergunning op voorwaarde dat hij zijn afval niet in de Vecht zou lozen. Het bedrijf produceerde ether, chloroform, zinksulfiet en schietkatoen. In 1902 breidde de fabriek de productie uit met kinine, een medicijn tegen malaria. Dit bedrijfje werd de basis van ACF Chemiefarma, later Brocacef/DSM.

Het bedrijf groeide enorm en verhuisde naar de voormalige steenplaats De IJsvogel. Van der Woude's opvolger maakte een laboratorium in het huis. Een explosie in het laboratorium betekende het einde van de oude buitenplaats.

Op Buuren-dorp, Op Buuren-buiten en Op Buuren-park.

De kinine werd door tolueen uit de kinabast geëxtraheerd, waarna de uitgeloogde bast (AMPAS) in 6-7 m diepe gaten werd gestort; tot in het grondwater, dat richting Bethunepolder stroomde (goed voor 1/3e van Amsterdams drinkwater). Vanwege de ernstige bodemverontreiniging had het bedrijf een eigen waterzuiveringsinstallatie.

Voorjaar 2002 beëindigde DSM zijn industriële activiteiten en gingen de gronden over in handen van Kondor Wessels Projecten met de bedoeling woningbouw te realiseren. Later heeft de gemeente ook de stortplaats en jachtwerf de Hoeck bij het project betrokken en aangegeven dat de VechtVisie Belvedere Bouwen als uitgangspunt gehanteerd moest worden.
Vanaf 2008 is een grootschalig nieuwbouwcomplex verrezen dat uit drie delen bestaat: Op Buuren-dorp, Op Buuren–buiten en Op Buuren-park.

Naast de dreiging voor de zoveelste VINEX-wijk, bood realisering van woningbouw belangrijke voordelen en kansen, zoals beëindiging van zware industrie in het stedelijk gebied tussen Utrecht en Maarssen, sanering van een zwaar vervuilde bodem, herstel van ca. 1,5 km Vechtoever (3,5%) en het in praktijk brengen van de VechtVisie Bouwen. Deze was door de Vechtplassencommissie ontwikkeld om een instrument in handen te hebben wanneer bouw noodzakelijk is om sanering van een vervuild of verrommeld gebied mogelijk te maken.

Vechts bouwen stelt, met respect voor de identiteit van de omgeving, hoge eisen aan welstand, detaillering, maatvoering, afwisseling, de afwezigheid van repetitie en een ruime groene voet. Het geheim van de kwaliteit van een dorp is de maat van de openbare ruimte, de verhoudingen in hoogte en breedte, de gevarieerdheid van de gevels als gevolg van de natuurlijke groei. Het uitgangspunt is dat ar-

chitectuur evenzeer het gebouw betreft, als de wijze waarop het zich voegt naar de omgeving.

Vechtse (nieuw-)bouw moet deze elementen als uitgangspunt nemen. Wanneer Vechts bouwen wordt ingezet om een probleem (vervuiling, verrommeling) op te lossen, spelen de aard van het probleem, de eigenschappen van de locatie en de kansen die zich voordoen een belangrijke rol bij het vinden van oplossingen, die daarom van situatie tot situatie verschillen.

De keuze Op Buuren-dorp te ontwikkelen als een nieuw dorp met Vechtse kenmerken, zoals dichte bebouwing, kavelgrootte, oriëntatie van daken, nokhoogte, ritme, de maat van de openbare ruimte en verschil tussen hoofd- en zijstraat, was het logische antwoord op de hoge saneringskosten, de wens Op Buuren-buiten een open en landschappelijk karakter te geven en de ligging op de oeverwal.

Een team van acht architecten en een landschapsarchitect stond borg voor de diversiteit die een dorp kenmerkt. Hun ontwerpen variëren van historisch tot hedendaags en zijn geïnspireerd op het oorspronkelijk karakter van de Vechtdorpen. Een vormcoördinator kreeg de opdracht die rijkdom van verschil tot een samenhangend geheel te smeden.

Schetsontwerp
Op Buuren 2003
ontwerp: Jorn Copijn
bron: Copijn Tuin- & Landschapsarchitecten

Overzicht van de deelgebieden.

Bij de ontwikkeling van het beeldkwaliteitsplan voor Op Buuren en de verankering daarvan in het bestemmingsplan, waren de samenwerking tussen Kondor Wessels, de gemeente Maarssen, de Vechtplassencommissie en de actieve betrokkenheid van de bewonersorganisatie BOMEX een belangrijke succesfactor. Het succes van Op Buuren bewijst hoezeer het integreren van uiteenlopende kennis en belangen tot een positief resultaat kan leiden.

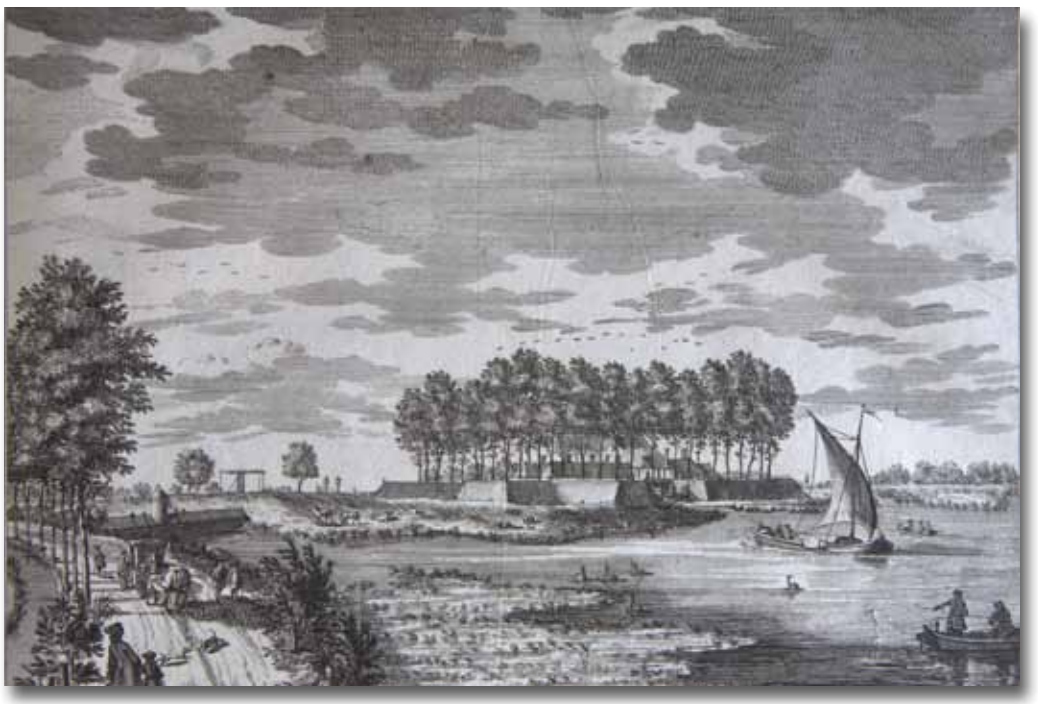
De voorzijde van de bebouwing is duidelijk op de Vecht gericht.

In het hart zijn de gebouwen groter.

Fort Uitermeer

Het oorspronkelijk fort Uitermeer werd in 1673 aangelegd bij de schutsluis tussen de 's-Gravelandse vaart en de Vecht, op de plaats waar in 1589 al een schans was opgeworpen. In 1845 werd een ronde bomvrije toren gebouwd die in 1878 versterkt en uitgebreid werd met enkele bomvrije gebouwen. In de Tweede Wereldoorlog zijn nog enkele munitiegebouwen op het terrein gebouwd, die later ten dele weer gesloopt zijn. In 1955 heeft men geprobeerd de toren van binnenuit op te blazen. Dit is mislukt, zodat een ruïneus gebouw met alleen een buitenmuur achterbleef. Nadat het fort in 1959 was opgeheven als vestingwerk, diende het als magazijn voor munitie en later voor tankonderdelen van de Koninklijke Landmacht. Vervolgens sloeg Muiden Chemie hier grondstoffen op. De Provincie Noord-Holland kocht het fort in 1992 en vestigde er een steunpunt voor het onderhoud aan de provinciale wegen. Ook werd het fort geconsolideerd waardoor verder verval werd tegengegaan.

Het fort maakt deel uit van zowel de Oude als de Nieuwe Hollandse Waterlinie en sinds 1913 van de Stelling van Amsterdam. De situatie rond het fort is nog origineel: open polderlandschap en water rondom. Het gebied heeft een zeer hoge natuurwaarde met bijzondere flora en fauna.



Fort Uitermeer in 1719, gezien vanuit richting Weesp.

De grachten met oevers van fort Uitermeer zijn eigendom van Natuurmonumenten. Nadat in 2006 een daartoe uitgeschreven prijsvraag door de Initiatiefgroep Uiteraard Uitermeer was gewonnen, is het terrein binnen de hekken in 2011 in erfpacht uitgegeven aan de stichting Uiteraard Uitermeer. Deze stichting presenteerde de beste plannen bij een openbare inschrijving voor de herontwikkeling van het fort, georganiseerd door het recreatieschap Noord-Holland namens de Provincie. Doel is om het fort aantrekkelijk te maken voor het brede publiek met behoud van de aanwezige natuur, landschappelijke en cultuurhistorische waarden en het militair historisch karakter.

De locatie is een knooppunt in fiets- wandel- en vaarroutes en wordt ontwikkeld als pleisterplaats en rustpunt voor de gebruikers daarvan. Het is een poort naar het beleven van de Vechtstreek waarbij natuur en genieten voorop staan. Naast een horecavoorziening met aanlegplaatsen en kleine overnachtingsmogelijkheid komt hier een informatiecentrum over de Waterlinies en over het schone water van de Vechtplassen en de strijd voor het behoud van natuur tegen de oprukkende verstedelijking.

Restanten van de verdedigingslinie.

Het torenfort en het nieuwe paviljoen.

Bron Stichting Uiteraard Uitermeer

Een oude draaibrug vormt de noordelijke toegang tot het fort.

Jac. P. Thijsse over fort Uitermeer:
"We roeiden nu recht op Uitermeer aan, dat van hier te zien als een groot wit kasteel uit de rivier verrijst, de wallen mooi beplant met populieren, die, zooals dat bij zoo'n fort gebruikelijk is, van tijd tot tijd worden gekapt en dan weer na een poosje door nieuwe vervangen. De oeverzwaluwtjes, die er in de wallen nestelen, vlogen bij tientallen rondom onze sloep, kleine vogeltjes, hun kleur gelijk aan die van de aarde, waarin ze hun nestholen delven. Hier vliegen trouwens alle zwaluwen: boerenzwaluwen, die hun nest hebben onder de brug aan den ingang van de 's-Gravelandse vaart en de bruggetjes van de vestinggracht en huiszwaluwtjes, die met de witte vlek op hun achterste, die hun nesten bouwen tegen het stoomgemaal van den Keverdijkschen polder."
Uit: De Vecht, 1915

"Fort Uitermeer heeft alles in zich om verder door te groeien tot een landschappelijk icoon waar het grote publiek zich steeds weer bewust kan worden van het belang van een harmonieuze balans tussen welvaart, natuur en leefbaarheid en waar men het resultaat van deze balans ook intensief kan beleven".

Stichting Uiteraard Uitermeer: www.uiteraarduitermeer.nl

Weesp, vestingstad aan de Vecht

Aan het torenfort aan de Ossenmarkt, vier bastions, een paar kazematten en een rij houten huisjes net buiten de stadswallen is het militaire verleden van de vestingstad Weesp nog af te lezen. Een verleden dat niet voor niets door strijd en bescherming werd bepaald, gezien de strategische ligging aan de Vecht en het riviertje Smal Weesp, vlak voor Amsterdam. Het grondgebied van Weesp wordt al ruim 2600 jaar bewoond. In de 7de eeuw voor Christus vestigden zich mensen op een stroomrug van de Vecht bij Weesp in de nu Aetsveldse polder. De nederzetting lag iets ten westen van de huidige stad, die in de vroege middeleeuwen ontstond en Wesopa werd genoemd, een toponiem voor 'modderstroom'.

Begin 11de eeuw werd het gebied rond Weesp ontgonnen, niet alleen vanuit de Vecht maar ook vanuit de omliggende riviertjes Smal Weesp, Gaasp, Gein en Aetswesel. Tot 1300 maakte de plaats, inmiddels kerkelijk- handels- en bestuurlijk centrum voor het omliggende gebied, deel uit van het bisdom Utrecht, sindsdien van het graafschap Holland.

Het belang van de strategische ligging van Weesp bleek uit de toekenning van stadsrechten in 1355. Toen had Weesp al een aarden en een houten omwalling. Verdere fortificaties vonden plaats vanaf 1530, toen een brede stadsmuur een groot deel van Weesp omringde. Deze 16de eeuwse stadsverdediging werd in 1672, na de Franse belegering, met financiële steun van Amsterdam, fors uitgebreid. Men begon met het graven van een gracht, waardoor een eiland in de Vecht ontstond: de Ossenmarkt.

Van de acht geplande bolwerken werden er –onder leiding van Johan Maurits van Nassau- maar vier gerealiseerd, twee op de Ossenmarkt aan de oostkant en twee aan de zuidkant van de stad. De bastions zijn herkenbaar in de puntvormen op oude plattegronden van Weesp. De overige vier zijn nooit aangelegd maar twee singels markeren de plaats waar ze zouden komen. Hier, aan de west- en noordzijde, zouden tuinen met tuinhuizen van rijke Weespers worden aangelegd. In 1860 werden de wallen verzwaard en werd het torenfort aan de Ossenmarkt gebouwd, dat later werd uitgebreid met twee remises.

Vestingstad Weesp maakt sinds 1854 deel uit van de Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW) en sinds 1901 van de Stelling van Amsterdam. Naast torenfort Ossenmarkt behoort ook torenfort Uitermeer tot het grondgebied van Weesp. Voor de NHW fungeerde de vesting als depot voor omliggende forten in het noorden van de waterlinie, om de weg Naarden-Muiden, de spoorweg Amsterdam-Amersfoort en de sluizen af te grendelen en te verdedigen en het fort Uitermeer te flankeren.

Aan de overkant van de zuidelijke wallen ligt nog een complete straat van houten huizen. Volgens de 'Verboden Kringenwet' mochten immers binnen een straal van 300 meter rond een fort alleen snel afbreekbare, houten huizen gebouwd worden om het schootsveld in geval van nood zo snel mogelijk vrij te hebben. Het torenfort is in 1991-'93 gerestaureerd en geeft een goed beeld van de oorspronkelijke situatie van de toren met gracht, de aarde op het dak, de ophaalbrug en de wachthuizen. Het huisvest tegenwoordig een aantal culturele instellingen.

De oude haven van Weesp.

Een doorgezaagde vestingwal. De hoogten verwijzen naar de historische hoogten in verschillende tijden.

Het fort Ossenmarkt

Zicht op Weesp vanuit het oosten, met op de voorgrond het fort Weesp.

Muiden

De geschiedenis van Muiden is bepaald door de militair-strategische ligging van het stadje aan de monding van de Vecht in het IJmeer, de vroegere Zuiderzee, en dicht bij Amsterdam. Het Muiderslot, de stadswallen, de kazerne en het Muizenfort zijn slechts enkele markante elementen in het stadsbeeld die herinneren aan het militaire verleden van Muiden.

De eerste vermelding van een nederzetting aan de Vechtmonding dateert al van 777. De Friezen gaven het de naam: Amuthon, 'monding van de A', de oude naam van de Vecht. In 953 schonk keizer Otto I zijn goederen in Muiden aan de Utrechtse Sint Maartenkerk, de Dom. Bisschop Goldewijn schonk de vissersnederzetting in 1122 stadsrechten, waaronder het recht om markt te houden en een omwalling aan te leggen. De bisschop verpandde Muiden in 1281 aan de Hollandse graaf Floris V, die rond 1280 het Muiderslot bouwde. Dit werd gesloopt in 1297 door de bisschop van Utrecht, en een kleine eeuw later weer opgebouwd door de Hollandse graven. Begin 15de eeuw werden wallen met bastions om de stad aangelegd, en rond 1550 vestinggrachten, waardoor de stad een vestingstad werd.

Bij de inundaties die in het rampjaar 1672 plaatsvonden, bleek de monding van de Vecht bij Muiden een zwakke plek in de waterlinie omdat het inundatiewater bij eb wegvloeide in de Zuiderzee in. In allerijl werd een dam aangelegd, die in 1673 vervangen werd door een grote zeesluis. Hierdoor verloor de 15de eeuwse sluis in de Hinderdam, enkele kilometers zuidwaarts in de Vecht, zijn functie. In 1811-14 is de houten zeesluis vervangen door een stenen, die in 1976 gerestaureerd en gemoderniseerd werd.

Het Muiderslot.

De sluis van Muiden, met op de achtegrond het Muiderslot.

In de 19de en 20ste eeuw zouden opname van Muiden in de Nieuwe Hollandse Waterlinie (v.a.1816) en de Stelling van Amsterdam (1870) het aanzien van het stadje sterk veranderen. De omwalling werd in deze periode gemoderniseerd en verbeterd. De stenen sluisbeer en de westbatterij (1852) en het Muizenfort (1887) werden gebouwd. Dit fort dankt zijn naam aan de grijsgroene (muisgrijze) uniformen die de soldaten tijdens de mobilisatie voor WO II droegen. Het forteiland Pampus, 3 kilometer uit de kust van Muiden, werd gebouwd in de periode 1887-1897 en was bestemd om de ingang van het IJ te beschermen. Het is de afgelopen jaren gerestaureerd en trekt inmiddels 40.000 bezoekers per jaar.

In 1952 besliste de minister van Defensie dat Muiden niet langer deel uitmaakte van de nationale verdedigingswerken, waarna een aantal forten werd gesloopt en huizen gebouwd werden buiten de vesting. Vanaf de jaren '80 zijn de resterende gezichtsbepalende vestingwerken gerestaureerd. De kazerne (fort D) herbergt nu onder meer de raadzaal en bibliotheek. Het Muizenfort is recentelijk gerestaureerd en in gebruik geno-

Vesting Muiden in 1632 door Marcus Boxhorn.

men als museum en fort H is tegenwoordig in gebruik als restaurant. De stenen beer tussen de zeedijk en de werken rond het Muiderslot is door de huidige eigenaar Waternet gerestaureerd en fungeert weer als water in- en uitlaat. Het herstel van deze sporen van de Hollandse waterlinie en de pogingen het historisch linielandschap te beschermen en te ontwikkelen, sluiten helemaal aan op het Panorama Krayenhoff.

De gezellige jachthaven van Muiden.

Een luchtfoto van Muiden.

Panorama Krayenhoff

Voor het hele gebied van de vroegere Nieuwe Hollandse Waterlinie, dat zich uitstrekt over vijf provincies is een gemeenschappelijke visie vastgesteld, getiteld het Linieperspectief Panorama Krayenhoff. De Visie is in 2004 opgesteld.

Westbatterij vanuit de lucht gezien.

Kansen

De Vecht bij Overmeer.

Het verdwenen land, palen in het landschap

Wie is zich ervan bewust dat het landschap van de Vechtstreek duizend jaar geleden boven zeeniveau lag, veel hoger dan de rivier, die er als afwateringsstroom doorheen liep? Tegenwoordig is dat haast onvoorstelbaar. Door verschillende factoren, zowel natuurlijke processen (inklink en oxidatie) als menselijke activiteit (ontginning en vervening) is het maaiveld 3 tot 6 meter gedaald en stroomt de rivier nu één tot anderhalve meter boven het omringende land.

Die maaivelddaling – 'omkering van het land' - was het directe gevolg van het ontginnen – zo'n duizend jaar geleden – van het grote Hollands-Utrechtse veenmoeras: de Grote Ontginning. Om het moeras geschikt te maken voor landbouw, werden ontwateringssloten gegraven. Zodra water aan het veenmoeras werd onttrokken, begon het maaiveld te dalen: inklink als gevolg van waterverlies en oxidatie van het veen. Hoe snel dat gaat, is in Nederland nooit gemeten, maar uit een vergelijkbaar veenmoeras, het Holme Fen, Cambridgeshire (Engeland), weten we dat de effecten spectaculair zijn: in het eerste jaar klonk het veen 30 cm in en na 10 jaar was het maaiveld al 1,5 m gedaald. Dit proces is onomkeerbaar. Afhankelijk van de mate van drooglegging gaat dit proces door zolang er veen is.

Maar het bleef niet bij inklink. Daar waar het veen van goede kwaliteit was en er niet te veel hout in zat, werd het gewonnen voor de turf, als brandstof – voor huishoudelijk gebruik en voor de industrie (steenbakkerij, bierbrouwerij, enz.). Aanvankelijk groef men tot de waterspiegel, vanaf de introductie van de watermolen (ca 1450) en de baggerbeugel (ca 1550) kon men dieper gaan, tot op de harde ondergrond van de Pleistocene zanden. Zo ontstonden de veenplassen.

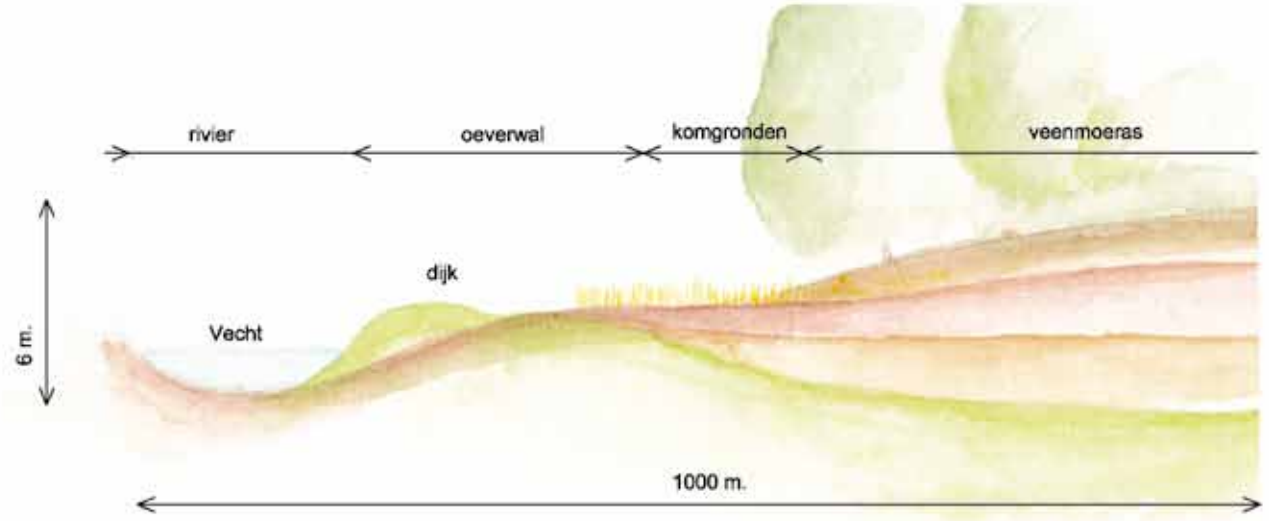
Als gevolg van de omkering van het land, of inversie, kwam het land dieper te liggen dan de rivieren en moest het bedijkt worden om het te kunnen ontwateren en te beschermen tegen instromend water uit hogere gebieden. Zo ontstonden polders. Voortgaande inklink maakte het nodig het peil steeds verder te verlagen, waardoor de kwel uit de ondergrond toenam. Soms – zoals in de Bethunepolder – was de kwaliteit van het kwelwater zo goed, dat winning ten behoeve van drinkwater voor Amsterdam opwoog tegen de kosten van bemaling.

Mogelijk is met het project een relatie met de Hollandse waterlinies te maken. Het realiseren van de waterlinies was mogelijk gemaakt, doordat het land gedaald was tot onder het waterpeil in de Vecht.

Weinig mensen in de Vechtstreek zijn zich er van bewust dat de Vecht hoger ligt dan de directe omgeving. En dat het land dat ooit boven zeeniveau lag nu enkele meters onder zeeniveau ligt, als gevolg van het onttrekken van water om landbouw mogelijk te maken. De rivier die ooit op het laagste punt door het land stroomde, ligt nu enkele meters boven het maaiveld. Door welke processen is deze onnatuurlijke situatie ontstaan, waar is die 'verdwenen' grond gebleven, wat zijn de potentiële gevolgen, de mogelijkheden en de uitdagingen?
Een zeer tot de verbeelding sprekende mogelijkheid om die processen zichtbaar en inzichtelijk te maken, is om een rij palen in het land te plaatsen, die kunnen visualiseren hoe het oorspronkelijke maaiveld in de loop van de achterliggende duizend jaren 3 tot 6 m is gedaald. De palen markeren met hun top het oorspronkelijke maaiveld; het land tussen de top van de palen en het huidige maaiveld is 'verdwenen'. Desgewenst kan ook NAP worden aangegeven, of het niveau op bepaalde momenten in de geschiedenis.

Het visualiseren van het 'verloren land' maakt de bezoeker bewust van de volumes land die zijn 'verdampt' (CO_2!) of gedolven voor brandstof (turf). En geeft inzicht in de processen die leiden tot bodemdaling en de gevolgen daarvan. De aanschouwer begrijpt hoe het mogelijk was het land door inundatie tegen een vijand te beschermen en is doordrongen van zowel de noodzaak als de onomkeerbare gevolgen van bemaling, van de gevolgen van een te grote drooglegging en van de noodzaak dijken te onderhouden.

Tenslotte past deze visualisering van de maaivelddaling en de mogelijkheid daardoor het achterliggende land te inunderen binnen het streven van de NHW om de Linie niet alleen cultuurhistorisch maar ook toeristisch-recreatief te ontwikkelen en zichtbaar te maken. Als voorbeeld ligt een locatie aan de rand van de Bethunepolder bij fort Tienhoven voor de hand.



tot 1050 oerlandschap
inklink a.g.v. ontwatering en droge vervening
ca. 1450 intro watermolen, dijken en spui-sluizen
verdere inklink a.g.v. betere ontwatering en vervening
ca. 1550 intro baggerbeugel, polders en droogmakerijnen
verdere inklink a.g.v. verder gaande ontwatering en natte vervening
huidige hoogte (groene profiel)

Schematische voorstelling van de bodemdaling. Het oorspronkelijke maaiveld t.p.v. de polder bestond uit een veenmoeras en lag tot ruim 6 meter hoger dan het huidige niveau. Door ontwatering is het veen ingeklonken en deels geoxideerd en daarmee verdwenen. Op een aantal plaatsen heeft ook de turfwinning ten behoeve van brandstof een rol gespeeld bij de bodemdaling.

De Holme Post (Cambridgeshire, Engeland) uit 1851 toont de enorme inklink die het maaiveld ter plekke heeft ondergaan na de start van bemaling: 4 meter in 160 jaar! De effecten waren spectaculair: in het eerste jaar klonk het veen wel 30 cm in!
Na 10 jaar was het maaiveld 1.5 m gedaald.

bron: www.emgs.org.uk/files/local_geology/15(1)_holme_post.pdf

Mogelijke locatie

Bij de keuze van de locatie moet rekening gehouden worden met:

- goede zichtbaarheid van de palen over een grotere afstand
- het gebied heeft land verloren door zowel inklink als vervening, droog èn nat
- bij voorkeur plaatsen op een dijk zodat visueel vergelijk met de omgeving mogelijk is
- bij gemaal of afwateringskanaal
- relatie met Nieuwe Hollandse Waterlinie
- mogelijkheid plaatsing informatiepaneel
- een verdieping op www.vensteropdevecht.nl.

Reevaart, Nederhorst den Berg

De Vecht is een rivier vol bochten. Enerzijds komt dit omdat de rivier als zijtak van de Rijn (tot de afdamming daarvan in 1122) veel water uit de bergen te verstouwen had en snel kon stromen zodat bochten verder konden uitslijten. Anderzijds lagen in de ondergrond her en der obstakels waar de rivier omheen moest stromen. Dit is het geval bij Nederhorst den Berg, gelegen op een zandheuvel die in de voorlaatste ijstijd is afgezet. De bocht in de Vecht was hier zo wijd dat zij de scheepvaart hinderde en de reisduur over en langs het water verlengde. Toen in 1628 het jaagpad tussen Utrecht en de Hinderdam werd aangelegd, was er juist behoefte aan een zo kort mogelijke reisweg. Besloten werd dan ook om deze bocht door te graven. Deze afsnijding werd gerealiseerd onder leiding van de ambachtsheer van Nederhorst den Berg, Godard van Reede. Vandaar de naam: Reevaart.

Het dorp werd door de vaart in tweeën gedeeld. De beide delen werden verbonden door een brug, aangelegd door de stad Utrecht. Het onderhoud werd bekostigd door de inkomsten uit tolheffing. Er ontstond een levendig vaarverkeer en het dorp profiteerde van deze drukte. Schippers sloegen bij handelaren en winkeliers langs de Reevaart proviand en scheepsbenodigdheden in. Aan de plaatselijke en bewaard gebleven historische bebouwing die zich langs de Reevaart heeft ontwikkeld, is een zekere welvaart af te lezen.

Door de aanleg in 1892 van het Merwedekanaal, nu Amsterdam-Rijnkanaal, werd de Reevaart van minder belang voor het vervoer over het water. De tolinkomsten daalden en zowel Utrecht als Nederhorst wilden het onderhoud van vaart en brug niet langer op zich nemen. Uiteindelijk is in de zeventiger jaren het grootste deel van de Reevaart gedempt en zijn de brug en brugwachterswoning gesloopt. In 1979 is tenslotte het noordelijk deel gedempt. De voormalige Reevaart heet sindsdien de Nieuwe Overmeerseweg (zuidelijk deel) en Nieuwe Dammerweg (noordelijk deel). Het centraal gelegen middengedeelte, de Dammerweg, is omgevormd tot dorpsplein en parkeerplaatsen.

De Reevaart rond 1719.

Op de 'Nieuwe kaart van den lande van Utrecht' door Bernard de Roy (ca. 1740) is goed te zien hoe de Reevaart de Vechtbocht afsnijdt.

Vanwege het verlies aan levendigheid, cultuurhistorische waarden en toeristische en recreatieve mogelijkheden die een ligging aan het water met zich meebrengen, is sinds 2002 een stichting actief die de oude Reevaart wil herstellen. De 'Stichting Vecht terug in het dorp Nederhorst den Berg' wil het water weer terugbrengen in de dorpskern van Nederhorst den Berg door een gedeeltelijke ontdemping van de Reevaart. Herstel van doorvaart zou de oude karakteristiek van het dorp weer terugbrengen en er aan bijdragen dat de economische en maatschappelijke voorzieningen in stand worden gehouden, waardoor de levensvatbaarheid van het dorp versterkt.

De meerwaarde van dit initiatief is evident, maar realisering zal een lange adem vergen. Inmiddels zijn enkele belangrijke successen geboekt:

- het initiatief is geplaatst op de ambitiekaart van de Nieuwe Hollandse Waterlinie omdat de Reevaart in de oorlogsjaren tot tweemaal toe een rol speelde bij de inundatie van de Horstermeer
- de gemeente Wijdemeren beschouwt ontdemping van de Reevaart als een recreatieve parel en geeft het initiatief een plaats in de structuurvisie.

De vroegere ingang tot de Reevaart. De eerste 50 meter ligt er dus nog.

Impressie van de aansluiting na het terugbrengen van de Reevaart.
In de fotomontage is de brug van Vreeland geplaatst.

bron: www.nieuwevecht.nl

De Reevaart liep tot de jaren '70 dwars door Nederhorst den Berg.

De weg die door de demping van de vaart ontstond heet hier Dammerweg.

Aquaduct Vreeland

In 1939 werd in opdracht van de Provinciale Waterstaat Utrecht de N201 aangelegd, de provinciale weg tussen Haarlem en Hilversum. Om de Vecht te overspannen werd een stalen ophaalbrug gebouwd, ontworpen door de gerenommeerde architect W.H. Dudok. Hij ontwierp tevens het bedienhuisje en de brugwachterswoning in functionalistische stijl.

Door de aanleg werd de historische structuur van het landschap aangetast. Het tracé van de weg doorsnijdt namelijk een deel van het voormalige kasteelterrein van slot Vredeland. De vaart naar Kortenhoef werd afgesneden en enkele huizen aan Duinkerken werden gesloopt.
De weg deelde het dorp Vreeland in tweeën en doorbrak de tot dan toe doorlopende Vechtoever met jaagpad.

Door de aanleg van de provinciale weg werden de Vechtstreek en het Gooi veel beter ontsloten. Al spoedig werd de weg een van de drukste Provinciale wegen in Nederland, waardoor verbreding ter hoogte van Vreeland noodzakelijk was. Deze verbreding zorgde echter ook voor een toenemende verkeersonveiligheid, met de daarmee gepaard gaande ongelukken, doordat ruimte voor inhalen werd geboden.

De Provinciale ophaalbrug was tot 2005 handbediend, sinds die tijd op afstand bediend vanuit een centrale in Weesp.

De Vecht bij Vreeland nog zonder brug.

Vreeland ligt op de kruising van de drukste provinciale weg van Nederland en de drukste zomerse vaarroute buiten Friesland. Er is veel overlast van verkeer (opstoppingen, geluid, vervuiling) en de boten moeten vaak lang wachten wat ook tot overlast voor de aanwonenden leidt. Dit leidt tot een verkeerschaos in het dorp omdat iedereen dan over de Van Leerbrug wil rijden. Sinds de Provinciale brug op afstand wordt bediend, zijn de problemen sterk toegenomen. De doorstroming gaat veel trager en er gaat geregeld iets mis waardoor de brug langere tijd open blijft staan.

De Dorpsraad meent dat deze overlast moet worden aangepakt en dat ook ter hoogte van Vreeland maatregelen getroffen moeten worden en heeft bereikt dat de brug in het dorp niet op afstand bediend wordt, maar door de brugwachter, die een essentiële rol speelt in het begeleiden van de verkeersstromen en fungeert als meld- en aanspreekpunt voor het dorp en voor de toeristen.

Er wordt gewerkt aan een rondweg en een aquaduct bij Uithoorn, een tunnel bij Vinkeveen en de vervanging van de brug over het Amsterdam- Rijnkanaal. Twee jaar geleden heeft de Dorpsraad het idee gelanceerd om een aquaduct te maken. Dat zou veel voordelen opleveren:

- Een veilige verkeerssituatie
- Betere doorstroming voor auto's en boten
- Minder geluidsoverlast
- Het is beter voor het milieu
- De oevers en de wegen langs de Vecht worden aan elkaar geknoopt waardoor een ecologische zone langs de Vecht ontstaat

Na aanvankelijke scepsis bij Gemeente en Provincie wordt daar nu positief over het plan gedacht. Er is een werkgroep bezig die zich bezig houdt met de promotie van het plan en de daadwerkelijke uitvoering.

File op de drukste provinciale weg van Nederland. Een beeld dat in het vaarseizoen veelvuldig voorkomt.

Het brugwachtershuis van architect Dudok.

Ter inspiratie kan naar de provincie Friesland worden gekeken. Daar zijn in het afgelopen decenium diverse aquaducten aangelegd om vergelijkbare situaties op te lossen.
Foto afkomstig van Wikipedia.

Bij Abcoude is de spoorkuising met het Gein opgelost met een aquaduct.

Meer weten

Relevante literatuur over de Vechtstreek

- De Vecht, 1915 Jac. P. Thijsse, Facsimile plus aanvulling, 1996, Terra/ Heimans en Thijsse Stichting
- De Zegepraalende Vecht, vertonende verscheidene Gesichten van Lustplaatsen, ... etc., 1719, Daniël Stoopendaal met Voorberecht, kaart en Speelreis (Claas Bruin), Hendrik de Leth (Amsterdam, 1719)
- Gezigten aan De Rivier de Vecht; lithografiën door P.J. Lutgers, 1836 – Heruitgave 2008, Uitgeverij Canaletto/Repro Holland BV, Alphen aan den Rijn.
- Gezigten aan De Rivier de Vecht; tekeningen (1866-1872) door P.J. Lutgers/ Lutgers, 2001, bezorgd door: A.J.A.M. Lisman, E. Munnig Schmidt en H.W.M. van der Wyck, Canaletto, ism Stichting PHB en Niftarlake
- Plaatsen aan de Vecht en de Angstel, 1993, E. Munnig Schmidt en A.J.A.M. Lisman, Canaletto, Alphen aan den Rijn.
- De Vechtstreek, oude kaarten en de geschiedenis van het landschap, 1985, Marijke Donkersloot-de Vrij, Heureka, Weesp
- Langs de Vecht, 1999, Herman van Doorn en Loeki Schwartz, Scriptum, Schiedam
- Over de Vecht, 2006, Herman van Doorn en Loeki Schwartz, Scriptum, Schiedam
- Theekoepels en tuinhuizen in de Vechtstreek en 's-Graveland, 1980, Bart van den Berg, Evert Boeve, Dedalo Carasso en Carla Onderburger, Vechtplassencommissie
- Theekoepels en tuinhuizen in de Vechtstreek, 1995, W. Meulenkamp, Heureka, Weesp, ism Vechtplassencommissie
- Stinzenplanten, 1985, Piet Bakker en Evert Boeve, Natuurmonumenten i.s.m. Vechtplassencommissie
- VechtVisie - Belvedere Bouwen , 2002, Pepijn Godefroi en Marieke Timmermans, la4sale, ism Werkgoep VechtVisie, Vechtplassencommissie; www.vecht.nl > 5 Literatuur > 5.2 Online Vechtpublicaties
- VechtVisie -Vecht Vademecum, 2002, Noël van Dooren, ism Werkgoep VechtVisie, Vechtplassencommissie; www.vecht.nl > 5 Literatuur > 5.2 Online Vechtpublicaties
- Monumenten-inventarisatie provincie Utrecht, SPOU
- Breukelen, 2008, Arie Manten en Marina Laméris
- Loenen, 2000, Ton Fafianie, Hans Vlaardingerbroek, Leo Wevers, Claire Boels
- Maarssen, 2007, Marieke Bous, Anouk Estourgie, Ton Fafianie, Albert Gielen, Michiel Kruidenier.

Relevante links over de Vechtstreek

- www.vecht.nl
- www.vensteropdevecht.nl
- www.tussenvechteneem.nl

Nader over specifieke onderwerpen

- www.ervenvanutrecht.nl
- www.uiteraarduitermeer.nl
- www.nieuwevecht.nl
- www.molenbiotoop.nl