

# 2016

## Ontwerpkeuzes definitief ontwerp sloephaven en vervangende nieuwbouw ijsbaan Vreeland



ir. R. Lammertse  
Vreeland  
4-3-2016

## Inhoudsopgave

I.	Inleiding	pagina	2
II.	Samenvatting	pagina	3
1.	Het 1 <sup>e</sup> ontwerp	pagina	4
2.	De randen en de toename aan wateroppervlak.	pagina	5
3.	Positie brug en uiterlijk	pagina	6
4.	De bebouwing.	pagina	8
5.	Afscheidingen publieke / semipublieke ruimte en steigerpositie.	pagina	12
6.	Ontsluiting en parkeren	pagina	13

## I Inleiding

Het landschap rondom de ijsbaan is gelegen in de Dorssewaardse polder en ontstaan door enerzijds de rivierbedding van de Vecht en anderzijds de turfwinning en de optrekkende verkaveling.

De Hollandse Waterlinie, als onderdeel van de nationale verdediging, werd gebaseerd op dit bestaande landschap. Door verandering in geschut en projectielen; vooral de brisantgranaat, werd de linie versterkt en op sommige plekken verplaatst. Dit werd de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Het linielandschap werd zo ingericht dat een vrij schootsveld ontstond met zicht op het te inunderen gebied. De groepsschuilplaats bij de ijsbaan is onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Het gebied er omheen is het inundatiegebied.

Het definitieve ontwerp voor de ligplaatsen en de vervangende nieuwbouw voor de ijsbaan is met het linielandschap in gedachte ontworpen.

Ten opzichte van het eerste schets ontwerp verschilt het definitieve ontwerp. Hieraan liggen een aantal ontwerpkeuzes en gestelde eisen ten grondslag waarbij het grootse verschil tussen de ontwerpen zit in de historische en landschappelijke behandeling van de randen en inpassing in de omgeving. Daar waar het eerste ontwerp een meer stedelijke uitstraling heeft, is in het definitieve ontwerp juist gekozen voor een meer natuurlijk uiterlijk welke op een zachte manier overgaat in het landschappelijke gebied eromheen.

## **II Samenvatting**

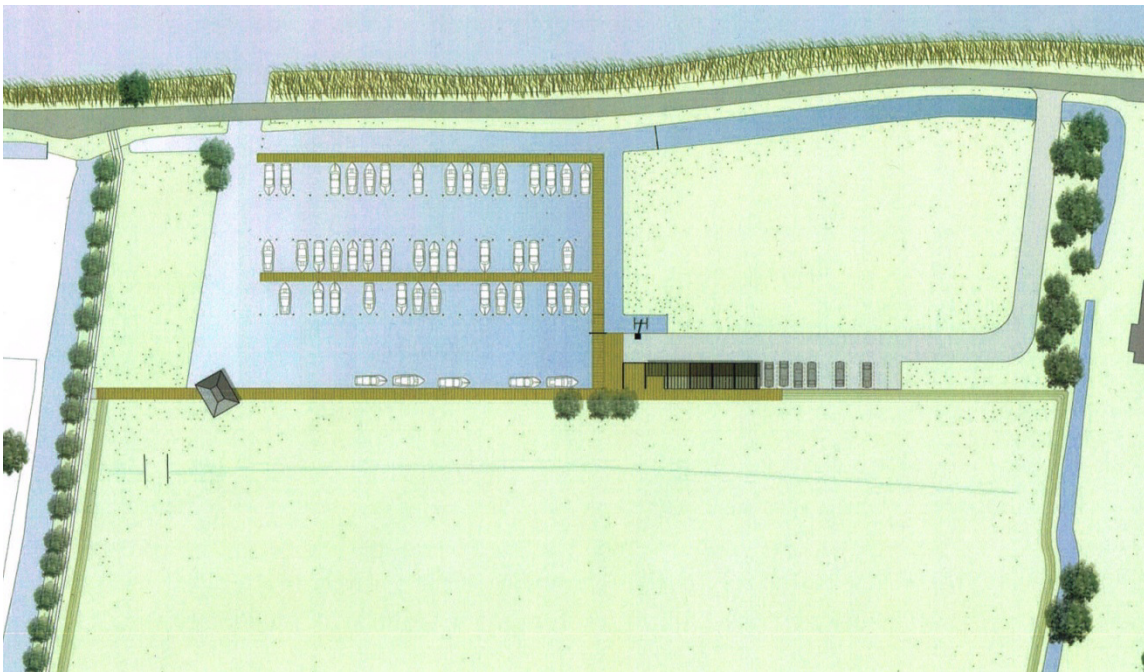
Het definitieve ontwerp heeft door de ontwerpkeuze van zachte randen een grotere voetprint nodig dan het eerste ontwerp. Door de natuurvriendelijke oevers is er een geleidelijke overgang van water naar waterkering en weiland / ijsbaan. Hierdoor gaat het plan een innige relatie aan met de plek.

Door de positionering van gebouwen, toegang en parkeren worden het aantal strekkende meter fysieke scheidingsconstructies en verhard oppervlak aanzienlijk verkleind. Met de gedeeltelijke aardebedekking van de groepsschuilplaats wordt de historie van de Nieuwe Hollandse Waterlinie hersteld.

Door de positionering van de brug wordt onder-doorzicht van de brug met direct zicht op de aanlegplaatsen tot gevolg, van de woningen aan de Vechtoever en Nigtevechtseweg verminderd ten opzichte van het eerste ontwerp.

## 1 Het 1<sup>e</sup> ontwerp

In het eerst ontwerp is gekozen voor een harde overgang tussen land en water. Middels een damwand wordt een waterkerend lichaam gecreëerd die het lager gelegen land moet beschermen tegen overstroming. Direct naast de damwand is de maximale diepgang voor de sloepjes beschikbaar. Dit heeft als voordeel een compacte voetprint. De ligplaatsensteiger is afsluitbaar en de aanlegplaats voor passanten niet. Door de gekozen overgang krijgt de sloephaven een meer stedelijk dan landschappelijk uiterlijk. Hierdoor gaat het minder in het landschap op.



Afb. 01 (1<sup>e</sup> ontwerp (afbeelding Bureau B40))

De toegang tot de Vecht bevindt zich recht tegenover de woningen aan de Vechtoever waardoor deze de grootst mogelijke doorkijk onder de brug door hebben.

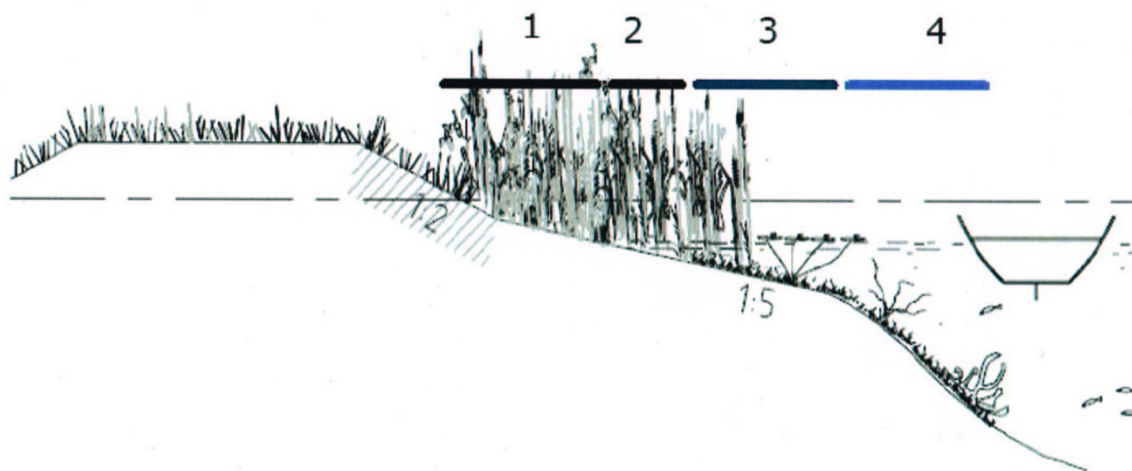
Er zijn twee toegangen tot de haven/ ijsbaan: een fiets/ wandel route langs de ijsbaan en een ontsluiting voor auto's aan de Bergseweg. Hierdoor wordt de haven ingepakt. Voordeel is dat het clubgebouw aan beide zijdes toegankelijk is. Nadeel is dat hierdoor veel hekwerk noodzakelijk is om publieke ruimte van semi-publieke ruimte te scheiden en er relatief veel verhard oppervlak ontstaat.



## 2 De randen en afmetingen van het water

Bij het definitieve ontwerp is als uitgangspunt gekozen voor een zachte overgang tussen land en water. Hierdoor is een grotere voetprint van water als in het 1<sup>e</sup> ontwerp noodzakelijk.

Het lager gelegen land wordt beschermd middels een dijklichaam welke is vormgegeven als natuurvriendelijke oever. Hierdoor vloeien weiland, dijklichaam en water op een zachte manier in elkaar over. Bij deze natuur vriendelijke oever (NVO) is niet direct de maximale diepgang voor de sloepen beschikbaar. De overgang neemt ca. 6 meter in beslag. Hierdoor wordt het benodigde oppervlakte van water groter.



Afb. 02 (voorbeeld natuur vriendelijke oever met vier ecologische zones)

Door de geleidelijke overgang van water naar land zijn er zowel vochtige, drassige, ondiepe en iets diepere delen in de oever aanwezig, die dus zowel land als water omvat. Vanwege de geleidelijke overgang kan fauna gemakkelijk het water in en uit. Door de natuurlijke oevers wordt tevens de veiligheid verhoogd. Daar waar in het eerste ontwerp posities moesten worden gecreëerd, met trappen en reddingsboeien, om mensen die in het water waren gevallen, uit het water te laten komen, zorgen de natuurlijke oevers ervoor dat deze voorzieningen niet toegepast hoeven te worden. Om de historische verkaveling in stand te houden is er gekozen om het benodigde extra wateroppervlak, dat volgde uit de keuze voor een zachte overgang, te creëren door de sloephaven evenwijdig aan de Vecht te verlengen.

Door gebruik te maken van de natuurvriendelijke oevers is er een natuurlijke oegend meertje ontstaan met in het midden de aanlegplaatsen.

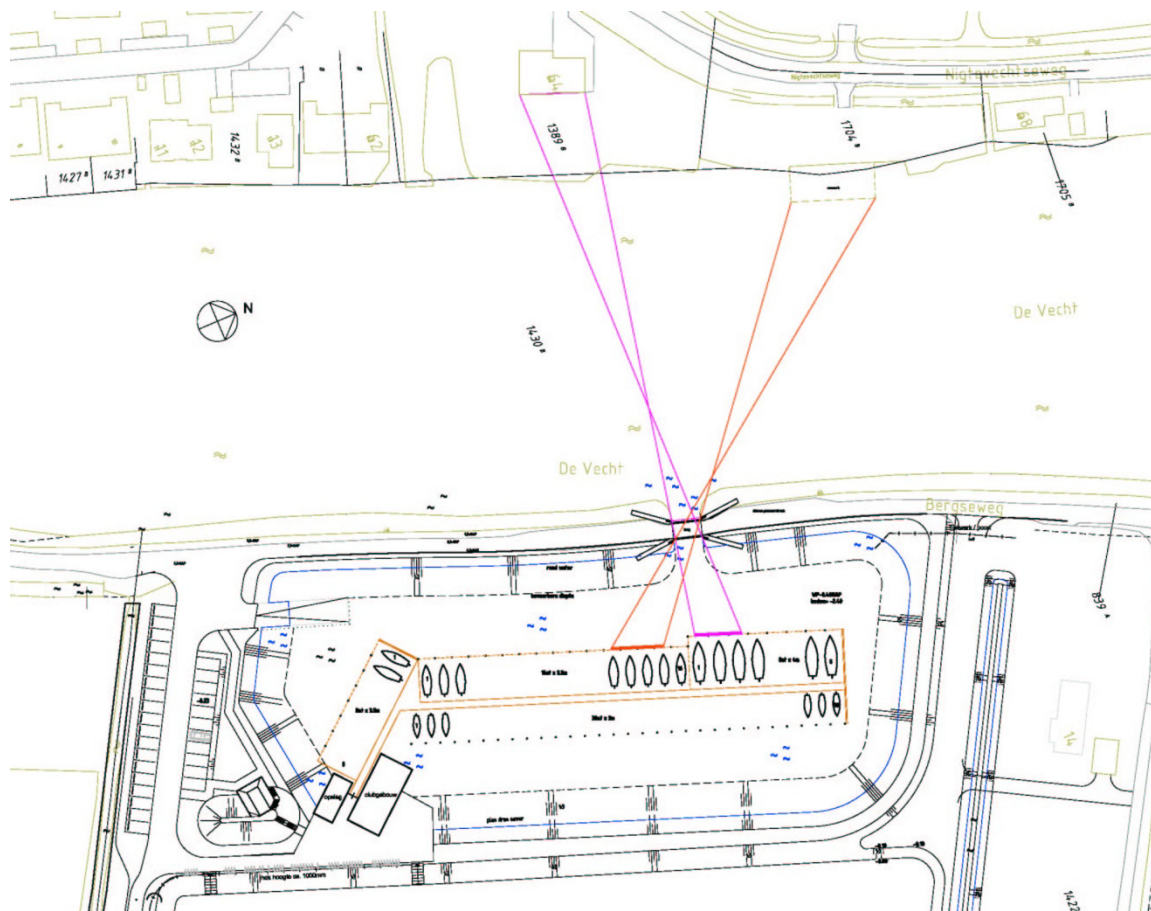
Hierdoor sluit de sloephaven op een natuurlijke manier aan op de omliggende weilanden, de bestaande Vechtdijk en het nieuwe dijklichaam van de sloephaven.

De in het eerste ontwerp opgenomen botenlift is vervallen en vervangen door een botenhelling. Dit is een laag element, welke geïntegreerd is in het landschapsonwerp, en valt minder op in het landschap. Wel vraagt ook deze voorziening meer ruimte.

### 3 Positie brug en vormgeving

In het 1<sup>e</sup> ontwerp is de brug gesitueerd tegenover de woningen aan de Vechtoever. De woning zijn van het type twee-onder één kap. De kavels zijn net iets breder dan de woningen. Hierdoor is het op deze positie voor een aantal woningen mogelijk om recht onder de brug door te kijken.

In het definitieve ontwerp is de brug verschoven van het dorp af. De positie van de brug is zo gekozen dat deze zich bevindt ter hoogte van de erfscheiding tussen Nigtevechtseweg nr. 64 en Nigtevechtseweg nr. 66. Hierdoor is zowel vanaf de woning Nigtevechtseweg nr. 64 als vanaf de woonboot Nigtevechtseweg nr. 66 alleen onder een hoek beperkte zicht onder de brug door mogelijk.



Afb. 03 (tekening met zichtlijnen vanaf de woning en woonark over de volle lengte genomen. De raam- en deuropeningen zullen zich binnen deze lijnen bevinden waardoor de ervaring van de ligplaatsen kleiner zal zijn dan de aangegeven zichtlijnen)

De keuze voor een brug in plaats van het verleggen van de route over het nieuwe dijklichaam heeft de volgende redenen:

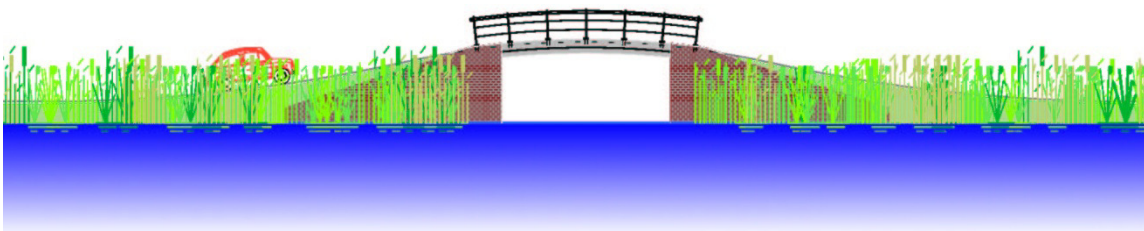
- De haven zou worden ingeklemd door de wegen waardoor de gewenste zachte overgang tussen water, waterkering en weiland niet gerealiseerd kan worden;
- De natuurvriendelijke oevers zouden abrupt worden beëindigd door de verharding van de weg. Hierdoor zou fauna na het gemakkelijk uit het water komen worden belemmerd door de verharding en het verkeer dat er gebruik van maakt;
- De historische route langs de Vecht zou worden onderbroken;
- Er zou veel hekwerk nodig zijn om de grens tussen publieke en semipublieke ruimte van elkaar te scheiden.

Voor de vorm en materialisatie van de brug heeft, om aan te sluiten bij de al aanwezige bruggen langs de Vecht, de brug bij Weersluis als referentie gediend.



Afb. 04 (brug bij de Weersluis)

De brug in het definitieve ontwerp heeft net zoals de brug bij Weersluis metselwerk vleugels. Conform eis provincie (minimale doorvaarhoogte 2,4m) is de brug in afmeting zo beperkt mogelijk gehouden.



Afb. 05 (nieuwe brug voor verbinding sloehaven met de Vecht)



## 4 De bebouwing

De hoofdweerstandslijn (de Vecht) van de linie is als uitgangspunt genomen voor de richting van het ontwerp. Deze lijn komt terug in de richting van de heuvel en het dijklichaam dat evenwijdig loopt aan de vecht. De zijkanten, van het dijklichaam, die de ligplaatsen omsluiten lopen in dezelfde richting als de sloten die zijn ontstaan door de historische verkaveling.

De groepsschuilplaats krijgt de historische aardebedekking terug. De heuvel die zo ontstaat toont de groepsschuilplaats op een historische manier en maakt hem door hem gedeeltelijk te verbergen juist zichtbaar. De heuvel dient zo als herkenningspunt en recreatief uitkijkpunt over het linielandschap.



Afb. 06 foto bestaande gebouwen voor de ijsbaan.

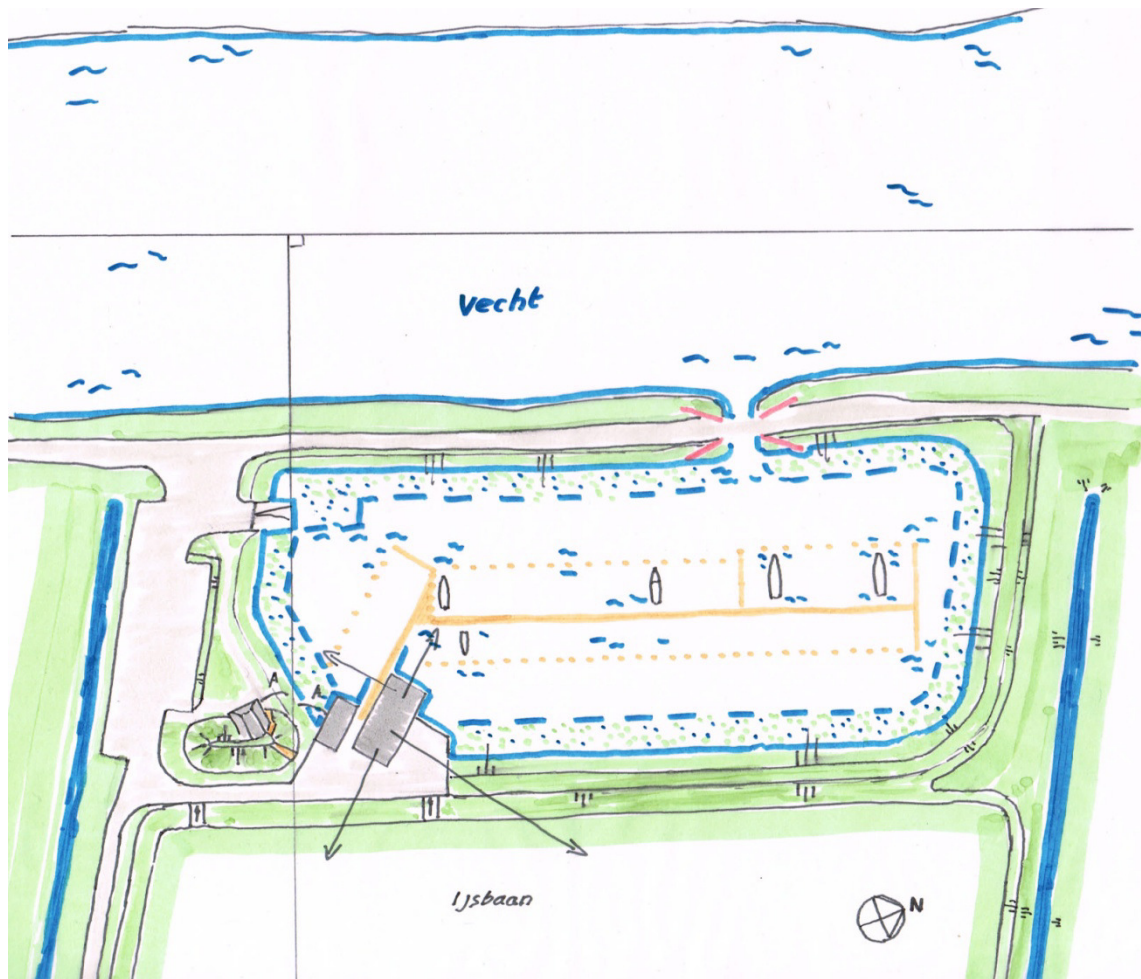
De bestaande tijdelijke gebouwen van de ijsbaan zullen worden vervangen door de permanente nieuwe gebouwen die zowel voor de ijsbaan als voor de sloephaven worden gebruikt.



Afb. 07 (groepsschuilplaats met historische aardebedekking)

De nieuwbouw wordt bij de heuvel van de groepsschuilplaats gesitueerd. Deze ligt op de scheidslijn tussen de nieuw aan te leggen sloepaanlegplaatsen en de ijsbaan welke jaarlijks omstreeks 1 december wordt geïnuundeerd.

De gebouwen zijn op een afstand geplaatst van de groepsschuilplaats en wel zo dat deze niet in de zichtlijnen van de groepsschuilplaats liggen. Om wel een relatie, maar geen concurrentie met de groepsschuilplaats aan te gaan zijn de gebouwen niet in dezelfde richting als de groepsschuilplaats geplaatst. Hierbij is de lijn die haaks staat op de weerstandslijn (de Vecht) als uitgangspunt genomen. De hoek die de groepsschuilplaats met de hoofdweerstandslijn maakt wordt gespiegeld over genomen in de gebouwen van de ijsbaan / aanlegplaatsen. Dit benadrukt zo dat het schootsveld voor de groepsschuilplaats hier niet evenwijdig loopt met de hoofdweerstandslijn (de Vecht).



Afb. 08 (hoekverdraaiing groepsschuilplaats en bebouwing en zichtlijnen)

De vervangende nieuwbouw krijgt een dubbelfunctie als clubhuis en opslagruimte voor zowel de ijsbaan als voor de sloepaanlegplaatsen. Door de hoekverdraaiing die het gebouw heeft gekregen is er zicht vanuit het clubgebouw op zowel de ijsbaan als op de sloepaanlegplaatsen. Vanwege het functionele dubbelgebruik van de gebouwen wordt de totale bouwmassa beperkt.

De opslagruimte staat los en evenwijdig aan het clubgebouw. Tussen deze twee gebouwen is de entree naar de steigers gepositioneerd.

De vormgeving en materialisatie (rabatdelen of gepotdekselde delen) van beide gebouwen is gebaseerd op de gesloten stal en op de botenhuizen aan de Vecht.





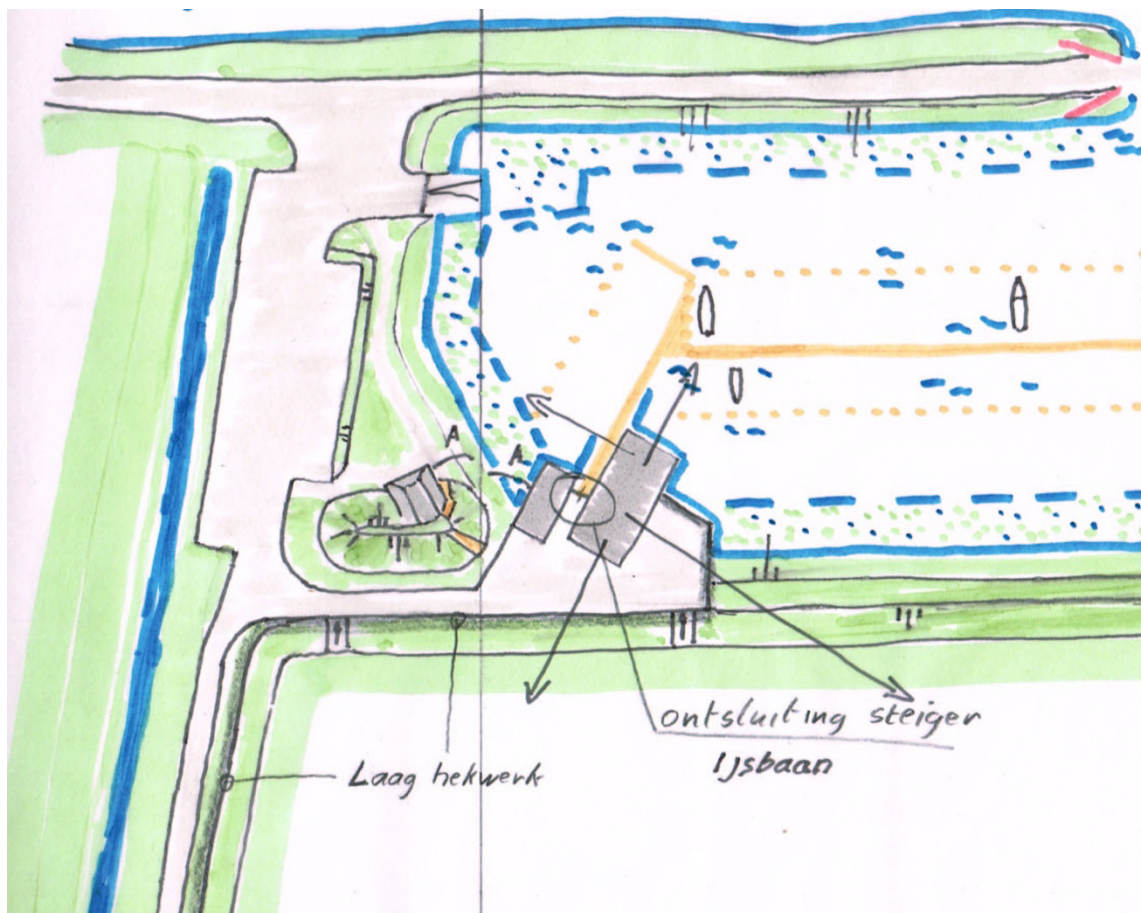
Afb. 09 (botenhuys aan de Vecht)



## 5 Afscheidingen publieke / semi-publieke ruimte en steigerpositie

De afscheiding tussen publieke en semipublieke ruimte zal plaats vinden middels lage hekken. Deze zullen worden gepositioneerd langs de calamiteitenroute grenzend aan de ijsbaan en het gedeelte wat doorloopt naar het clubgebouw. Hierdoor wordt de ijsbaan, wanneer deze niet is geïndundeerd, geen honden uitlaatplaats en kan deze door paarden of koeien worden beweid.

De steigers en aanlegplaatsen zijn in het midden van het meer gecreëerd. Naast de natuurlijke oevers heeft dit als voordeel dat er weinig fysieke toegangsregulatie nodig is en de zachte overgangen van water naar waterkeringen en weiland, niet worden aangetast. De enige plek waar de aanlegplaatsen en steigers fysiek worden gescheiden van de publieke ruimte is door middel van een poort welke tussen de twee gebouwen (clubhuis en bergruimte) is geklemd. Controle van deze toegang vindt plaats vanuit het clubgebouw.



Afb. 10 (benodigde laag hek en ontsluiting ligplaatsen)

## 6 Ontsluiting en parkeren

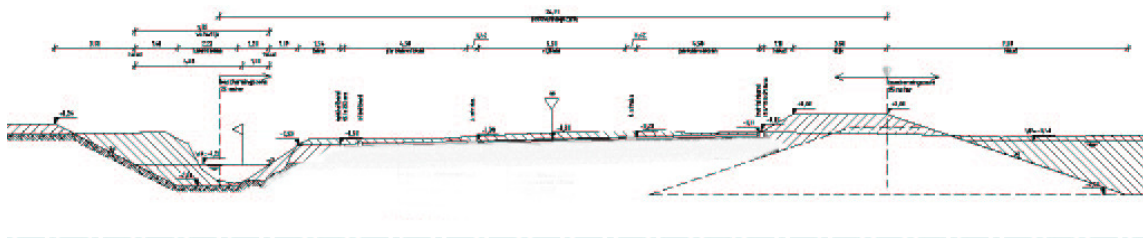
Voor de ontsluiting is gekozen om deze te laten samenvallen met de calamiteitenroute naar woningbouw project “Vecht en Veld”. Tevens is hier het parkeren geïntegreerd. Hiermee wordt het benodigde verharde oppervlak sterk beperkt.

De publieke ruimte bevindt zich op deze manier aan één zijde van het plangebied waardoor benodigde fysieke scheidingsconstructies kunnen worden beperkt.

Tevens blijft door deze keuze de andere zijde van de sloephaven onverhard om zo de gewenste zachte overgang (natuur vriendelijke oever) te realiseren van weiland naar waterkering en van waterkering naar het water.

In het plangebied ligt deze positie het dichtst tegen het dorp aan. Omdat dit element van de sloephaven en ijsbaan een meer stedelijk dan een landelijk element is in de landelijke groene omgeving vormt dit element, door toepassing van groen bij het parkeren, een inleidende beweging naar de zachte (groene) overgangen en het landelijke natuurvriendelijke meer van de sloephaven en de ijsbaan.

De bovenkant van de verharding van de parkeerplaatsen bevindt zich op ca. 700 mm onder de bovenkant van de waterkering die de parkeerplaatsen scheidt van de sloephaven en ca. 800 mm onder de bovenkant rijbaan verharding van de waterkering die de Vecht van de sloephaven scheidt.



Afb. 11 (doorsnede positie parkeerplaatsen met nieuwe sloephaven)

Hierdoor vallen, mede door de begroeiing van de waterkering langs de Vecht, voor de woningen aan de overzijde op de begane grond de auto's weg en zijn deze vanaf de Vecht alleen vanaf grote boten (oogpunt ligt boven begroeiing van het dijklichaam welke de sloephaven en de Vecht visueel van elkaar scheidt) waarneembaar. De gekozen positie en aanleghoogte zorgt er tevens voor dat het parkeren vanuit de sloephaven niet, en vanaf de ijsbaan beperkt, waarneembaar is.