

Nota Zienswijzen en ambtshalve wijzigingen bestemmingsplan Fietsbrug bij Nigtevecht

Gemeente Stichtse Vecht

In verband met de Wet Bescherming Persoonsgegevens zijn de NAW gegevens (Naam, Adres, Woonplaats) van indieners van zienswijzen geanonimiseerd.

Datum: 27 januari 2016

INHOUD

1	Inleiding	1
2	Terugkerende onderwerpen	2
2.1	Locatiekeuze	2
2.2	Nut en noodzaak fietsbrug	2
2.3	Nut en noodzaak natuurverbinding	3
2.4	Verkeersveiligheid	4
2.5	Proces en maatschappelijk draagvlak	4
3	Zienswijzen	6
3.1	Zienswijze 1	6
3.2	Zienswijze 2	13
3.3	Zienswijze 3	16
3.4	Zienswijze 4	21
3.5	Zienswijze 5	22
3.6	Zienswijze 6	24
4	Overzicht wijzigingen	26

1 Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan Fietsbrug bij Nigtevecht heeft van vrijdag 17 oktober tot en met donderdag 27 november 2014 conform het gestelde in art. 3.8 Wro jo. afd 3.4 Awb ter inzage gelegen. Tijdens deze periode is iedereen in de gelegenheid gesteld om zienswijzen in te dienen. In totaal zijn 6 zienswijzen ontvangen.

Een zienswijze is tijdig ingediend wanneer deze voor het einde van de termijn van de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan is verzonden. De datum van het poststempel is hierbij bepalend. De termijn liep tot en met 27 november 2014. In onderstaande tabellen staan de zienswijzen weergegeven die binnen de termijn zijn binnengekomen en daarom ontvankelijk zijn.

Nr.	Datum Ontvangst	Ingeboekt Nr.
1	25 november 2014	IN/14/43826
2	24 november 2014	IN/14/43747
3	25 november 2014	IN/14/43825
4	26 november 2014	IN/14/43937
5	27 november 2014	IN/14/43963
6	25 november 2014	IN/14/43827

Leeswijzer

In deze nota worden de ingekomen ontvankelijke zienswijzen naar aard en inhoud samengevat weergegeven. Aan het einde is steeds de gemeentelijke reactie weergegeven. Verder wordt aangegeven of het in procedure zijnde bestemmingsplan naar aanleiding van de betreffende zienswijze is aangepast. Uit de zienswijzen is een aantal vaker terugkomende onderwerpen te onderscheiden. Deze onderwerpen zijn apart behandeld, voorafgaand aan de beantwoording van de zienswijzen. Bij de beantwoording van de individuele zienswijzen wordt - wanneer betreffend onderwerp aan de orde is - verwezen naar dit algemene antwoord. Afgesloten wordt met een overzicht van de wijzigingen.

2 Terugkerende onderwerpen

2.1 Locatiekeuze

Door een aantal reclamanten wordt gesteld dat niet of onvoldoende is onderzocht welke alternatieven er zijn voor de aanleg van een fietsbrug.

Beantwoording gemeente

Enkele jaren was De Punt in beeld als locatie voor de fietsbrug. In 2012 bleek echter dat een bedrijfseconomische kostenraming het beschikbare budget ver oversteeg. Nadat gebleken is dat een fietsbrug op De Punt financieel niet haalbaar was heeft de Stuurgroep besloten om in een interactief omgevingsproces alle mogelijke locaties te onderzoeken. Naar aanleiding van een voorstel voor een zwevende pont is ook onderzocht of er op De Punt alternatieven, niet zijnde een vaste brug met befietsbare hellingbanen, te realiseren zijn. Op basis van een rapportage van dit proces heeft de Stuurgroep zich op 6 november 2013 uitgesproken voor de definitieve locatie.

De conclusie van de gemeente is dat er voldoende is onderzocht welke alternatieve locaties mogelijk zijn en de alternatieve locaties zelf zijn ook voldoende onderzocht ten opzichte van elkaar.

2.2 Nut en noodzaak fietsbrug

Een aantal reclamanten twijfelt aan het nut en de noodzaak van een fietsbrug.

Beantwoording gemeente

In 1998 hebben de toenmalige gemeenten Loenen en Abcoude en de provincies Utrecht en Noord-Holland, de intentie uitgesproken samen te werken aan een fietsbrug bij Nigtevecht.

De fietsbrug bij Nigtevecht werd al genoemd in de "Noordvleugelbrief" (Min V&W en VROM, 2006) als prioritair project. Meerdere infrastructurele aanpassingen in de Vechtstreek hebben dit deel van het Groene Hart doorsneden. Daarom is in 2007 het Uitvoeringsprogramma Groene Uitweg opgesteld waarmee de provincie Noord-Holland een groot aantal projecten stimuleert en financiert met het doel landschap, natuur, landbouw, recreatie en cultuurhistorische waarden in samenhang te versterken.

De Liniecommissie, bestaande uit de provincies Utrecht, Noord-Holland, Zuid-Holland, Gelderland, Noord-Brabant en het Rijk, heeft zich in het Pact van Rhijnauwen (2008) bestuurlijk gecommitteerd aan de realisatie van een fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal tussen de kernen Abcoude en Nigtevecht als cruciale verbinding in het routenetwerk tussen de Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

De fietsbrug is primair bedoeld als een bovenlokale recreatieve verbinding over het Amsterdam-Rijnkanaal, die dan ook bovenlokaal gefinancierd wordt. Uit onderzoek uit 2013 blijkt dat de fietsbrug jaarlijks ca. 50.000 keer gebruikt zal worden door recreatieve fietsers uit de wijde omgeving. Een deel van deze passanten zal bestaan uit lokale bewoners die een fietstochtje maken aan de overkant van het kanaal. Nigtevecht heeft met één café en één (kleine) supermarkt een laag voorzieningenniveau en daar-

naast weinig aansluiting op openbaar vervoer. Weesp heeft weliswaar uitgebreidere voorzieningen, maar mist een directe spoorverbinding naar Utrecht. Inwoners van Nigtevecht kunnen in Abcoude boodschappen per fiets doen en krijgen een snellere aansluiting op het station.

De conclusie van de gemeente is dat hiermee het nut en de noodzaak van de fietsbrug voldoende zijn aangetoond.

2.3 Nut en noodzaak natuurverbinding

Een aantal reclamanten twijfelt aan het nut en de noodzaak van de voorziene natuurverbinding.

Beantwoording gemeente

In 1990 is de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) geïntroduceerd. Het doel hiervan was om natuurgebieden te versterken en weer met elkaar te verbinden. Zo worden leefgebieden van dieren weer groter. Inmiddels wordt gesproken over het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Het NNN heeft dezelfde doelstelling als de voormalige EHS en zal uiteindelijk bestaan uit een samenhangend landelijk netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen natuurgebieden en de verbindingen daartussen.

Binnen de realisatie van dit NNN vormt het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) een essentieel onderdeel. Het MJPO is een samenwerkingsverband van verschillende overheden. In het MJPO staan de projecten die moeten worden uitgevoerd aan de rijksinfrastructuur (rijkswegen, spoorwegen, kanalen) om deze passeerbaar te maken voor dieren. Met provincies zijn afspraken gemaakt dat zij vergelijkbare ontsnipperingsmaatregelen treffen aan het provinciale wegennet en kanalen.

Het spoor van Utrecht naar Amsterdam, de snelweg A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal vormen barrières in het NNN. Deze infrastructuur heeft voor verschillende diersoorten het leefgebied vergaand versnipperd. Hierdoor zijn leefgebieden te klein geworden en sterven diersoorten uit. De A2 en het spoor zijn inmiddels op verschillende plaatsen voor fauna passeerbaar gemaakt en er zijn ecologische stapstenen aangelegd. Het ARK is de laatste schakel in de keten die aangepakt moet worden.

De realisatie van een natuurverbinding bij Nigtevecht is een van de projecten (en knelpunten) uit het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO). Doel is om het kanaal aan beide zijden te voorzien van natuurvriendelijke oevers/uitstapplaatsen om te zorgen dat dieren die te water raken weer op de kant kunnen komen. Tevens is voorzien in een stapsteen. Oplossing van dit knelpunt zorgt voor realisatie van een belangrijke stapsteen in de noordelijke verbinding van de Ecologische Verbinding Venen en Vechtplassen (de EVVV), twee internationaal belangrijke laagveenmoerasgebieden die vroeger een geheel hebben gevormd. Om een ecologische verbinding tussen de Venen en Vechtplassen te realiseren en de betekenis van de kanaaloevers en het daarachter gelegen gebied als leefgebied voor flora en fauna te vergroten, dienen aan weerszijden van het Amsterdam-Rijnkanaal passeerbare oevers en ecologische stapstenen te worden aangelegd met behoud van de huidige infrastructuur.

De westelijke stapsteen sluit ecologisch en landschappelijk goed aan op Fort Nigtevecht, de ecologische verbindingzone 't Gein en in het verlengde daarvan de ecologische verbindingzone de Venen. De Oostelijke stapsteen sluit ecologisch aan op de ecologische verbindingzone Vecht en Plassengebied. Daarnaast zijn de oevers van het Amsterdam-Rijnkanaal bij Nigtevecht al onderdeel van het NNN en is een groot deel van de gronden in dat gebied al in bezit van Rijkswaterstaat, waardoor minder kosten gemaakt hoeven te worden voor grondaankoop.

De conclusie van de gemeente is dat hiermee het nut en de noodzaak van de natuurverbinding voldoende zijn aangetoond.

2.4 Verkeersveiligheid

Een aantal keer wordt de vrees geuit dat de fietsbrug tot een verkeersonveilige situatie zal leiden. Met name de aansluiting op de Vreelandseweg ziet men als een potentieel gevaarlijke situatie.

Beantwoording gemeente

De Vreelandseweg is een relatief rustige lokale ontsluitingsweg. De gemeenteraad vindt het van groot belang dat een veilige aansluiting van de fietsbrug op de Vreelandseweg gerealiseerd wordt. Daarom is de realisatie van een veilige aansluiting op de Vreelandseweg expliciet opgenomen in het programma van eisen in de aanbesteding van fietsbrug en natuurverbinding. Daarnaast wordt na realisatie van de fietsbrug de ontwerpsnelheid op de Vreelandseweg naar 30 km/u afgewaardeerd, waardoor de verkeersveiligheid verhoogd wordt.

De conclusie van de gemeente is dat een veilige aansluiting van de fietsbrug op de Vreelandseweg voldoende gewaarborgd is. De fietsbrug zal niet leiden tot een verkeersonveilige situatie.

2.5 Proces en maatschappelijk draagvlak

Een aantal reclamanten vindt dat het proces voorafgaand aan het bestemmingsplan niet transparant is geweest en dat de bevolking onvoldoende is betrokken bij de planvorming, c.q. dat onvoldoende naar de bevolking is geluisterd. Ook geeft een aantal reclamanten aan dat er onvoldoende maatschappelijk draagvlak bestaat voor de (locatie van de) fietsbrug.

Beantwoording gemeente

Het project en de voortgang ervan zijn voortdurend besproken met maatschappelijke organisaties en andere belanghebbenden uit Nigtevecht, Abcoude en de nabije omgeving. Dit gebeurde in een klankbordgroep en d.m.v. reflectieavonden. Tijdens een aantal werksessies hebben vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties en andere belanghebbenden daadwerkelijk meegewerkt aan de afwegingen ten behoeve van de locatiebepaling van de fietsbrug. Tijdens deze avonden met inbreng van onder meer Spaar het Gein, Vechtplassencommissie, Dorpsraad Nigtevecht, LTO Noord, Duurzaam Nigtevecht en Fietsersbond Stichtse Vecht, zijn voortdurend plannen toegelicht en is gevraagd en geluisterd naar de inbreng uit de omgeving. Niet iedere sug-

gestie, wens of eis kon echter overgenomen worden. Rondom genoemde klankbordgroep- en reflectiebijeenkomsten is een aantal openbare informatieavonden georganiseerd

Gelet op bovenstaande is de conclusie dat de omgeving voldoende betrokken en geïnformeerd is m.b.t. het proces en ook daarmee ook voldoende maatschappelijk draagvlak gecreëerd is.

3 Zienswijzen

3.1 Zienswijze 1

- 3.1.1 Reclamant vindt dat de uitgangspunten van het bestemmingsplan (keuze plangebied, aantakking Vreelandseweg, natuurverbinding) nauwelijks onderbouwd zijn.

Beantwoording gemeente

Zie voor nut en noodzaak en locatiekeuze de algemene onderwerpen, onder 2.1, 2.3 en 2.4.

- 3.1.2 Reclamant vindt dat door het inkaderen van de uitgangspunten elk alternatief dat aantoonbaar beter is op procedurele gronden kan worden afgewezen, en dat het daarmee een 'slikken of stikken plan' wordt.

Beantwoording gemeente

Alternatieven voor de locatie van de fietsbrug zijn in 2013 onderzocht, zie onder 2.1 en 2.5. Op basis van het onderzoeksresultaat heeft de stuurgroep in november 2013 het kader aangegeven waarbinnen de fietsbrug gebouwd kan worden. Het bestemmingsplan is er juist op gericht om binnen dit kader een plan te ontwikkelen.

- 3.1.3 De locatie heeft volgens reclamant geen relatie met het linielandschap en gaat voorbij aan de doelstelling 'het zichtbaar en toegankelijk maken van de Nieuwe Hollandse Waterlinie'.

Beantwoording gemeente

De cultuurhistorische waarde van het militaire erfgoed wordt met het initiatief juist behouden en versterkt: er ontstaat een fysieke relatie tussen het dorp Nigtevecht en het gebied ten westen van het kanaal met het fort en het inundatiegebied. Ook is het fort zichtbaar vanaf de brug. Het fort wordt beter bereikbaar vanaf het gebied ten oosten van het kanaal.

- 3.1.4 Reclamant merkt op dat in het bestemmingsplan geen relatie wordt gelegd tussen de waardering van de cultuurhistorische, landschappelijke en natuurlijke waarden en de ontwerpbeslissingen.

Beantwoording gemeente

In het bestemmingsplan zijn de cultuurhistorische, landschappelijke en natuurlijke waarden beschreven. Vervolgens is aangegeven dat de brug deze niet (onevenredig) aantast. De locatie van de brug is daarna vastgelegd, evenals de minimale en maximale hoogte van het brugdek. Op stedenbouwkundig niveau borgt het bestemmingsplan zodoende een goede ruimtelijke inpassing. De verdere detailuitwerking (materiaalgebruik, detaillering, vormgeving en kleurgebruik) is geen aspect dat in een bestemmingsplan wordt vastgelegd. In het Ambitiedocument in de aanbesteding van de fietsbrug en natuurverbinding wordt geëist: 'een deugdelijke landschappelijke en cultuurhistorische analyse van de omgeving teneinde een bevredigend eindbeeld van de fietsbrug te krijgen, die in zijn omgeving is ingepast.' De natuurwaarden zijn tevens vastgelegd in het Ambitiedocument bij de inrichting van de locatie van de natuurverbinding.

- 3.1.5 De passage op p. 22 t.a.v. het creëren van een klimaat waarbij op nieuwe manieren inkomsten gegenereerd kunnen worden om het landschap en de cultuurhistorie te behouden, bevat volgens reclamant een onjuiste bewering. Reclamant stelt dat eerst rendabele agrarische cultuur wordt weggenomen, waarna er inkomsten worden verwacht uit onrendabele natuur.

Beantwoording gemeente

Een weideperceel wordt ten behoeve van de fietsbrug en de natuurverbinding verworven van een agrariër die hiervoor wordt gecompenseerd. Door het verbinden van bestaande routenetwerken aan weerszijden van het kanaal ontstaan mogelijkheden voor recreatie gebonden ondernemerschap.

- 3.1.6 De passage op p. 26, t.a.v. draagvlak voor winkels en horeca is volgens reclamant onjuist. Recreatie vindt vooral op zondag plaats als winkel en bakker dicht zijn; de horecagelegenheid zit op zondag al vol.

Beantwoording gemeente

De fietsbrug zal de gehele week gebruikt worden door fietsers, met voor wat betreft recreatief fietsverkeer een piek in het weekend (zowel zaterdag als zondag). De verwachting is dat een deel van de fietsers in Nigtevecht zal rondkijken/pauzeren, wat het draagvlak voor detailhandel/horeca wel degelijk vergroot. Dit kan overigens ook nieuwvestiging inhouden.

- 3.1.7 De passage op p. 26 over dat de toeristisch-recreatieve impuls bijdraagt aan de leefbaarheid van het dorp omdat winkels en horeca een breder draagvlak krijgen, vindt reclamant niet juist, hij verwacht drommen recreanten op zomerzondagen die de leefbaarheid zullen aantasten.

Beantwoording gemeente

Uit onderzoek blijkt dat het aantal fietsers ten gevolge van de fietsbrug zal toenemen met circa 50.000 per jaar. Bij een evenredige verdeling zijn dat ca. 5,7 fietsers per uur. Beredeneerd kan echter worden dat in het weekend, overdag de intensiteit hoger ligt en door de weeks en in avond- en nachturen juist lager. Wanneer op een mooie zondag het aantal fietsers oploopt tot 1.000 per dag, ligt het uurgemiddelde op 41,6. Tussen 10 uur en 17 uur zal het gemiddelde weer hoger dan dat getal liggen, wellicht tot 60 a 70 per uur. Het betreft hier nadrukkelijk een inschatting. Voornoemde intensiteiten zijn niet van dien aard, dat de leefbaarheid hierdoor onevenredig aangetast wordt.

- 3.1.8 Een volgende passage op p. 26 over het creëren van een cultuurhistorische sfeer en herstel van de relatie tussen fort Nigtevecht en het dorp acht reclamant onjuist: volgens reclamant is er op de gekozen locatie geen sprake van herstel van de relatie tussen fort en dorp terwijl dat op locatie De Punt wel het geval zou zijn geweest.

Beantwoording gemeente

De historisch meest logische locatie ligt ter hoogte van de Velterslaan, die voor de aanleg van het kanaal doorliep en fort en dorp verbond. Deze locatie is echter afgevalen (zie 2.1). Ook bij de nieuwe locatie ontstaat een fysieke relatie tussen fort en dorp; men kan straks vanaf Nigtevecht eenvoudig het fort bereiken en omgekeerd, waar dat nu slechts via Weesp of Loenersloot mogelijk is.

- 3.1.9 Een volgende passage op p. 26 over dat men vanaf de brug zicht zal hebben op het fort, klopt volgens reclamant niet: er zal geen zicht zijn op het fort. Bij locatie De Punt is dat er wel. Op p. 29 wordt volgens reclamant zelfs gesteld dat van een vrij zicht geen sprake is vanwege de dubbele bommenrij.

Beantwoording gemeente

Het wegdek van de brug zal ca. 9,5 a 10 m hoog worden en komt daarmee boven de bommenrij uit; vanaf de brug zal wel degelijk zicht zijn op het fort en het omliggende gebied. De verwijzing op p. 29 betreft het zicht op het fort vanaf de westzijde van het Amsterdam Rijnkanaal vanaf maaiveld. Door de dubbele bomen is het fort vanaf de Westkanaaldijk ook niet zichtbaar.

- 3.1.10 Op p.26 van de toelichting staat dat de hoogte van de brug bij de Vreelandseweg beperkt is en daardoor ook de impact. Volgens reclamant is dit een ongerijmde redenering aangezien ook ingegaan moet worden op de recreatiedruk, geluidhinder en sociale aspecten.

Beantwoording gemeente

Hier is alleen de stedenbouwkundige impact beschouwd; andere aspecten komen elders in de toelichting aan de orde. T.a.v. sociale veiligheid: in de aanbesteding worden eisen gesteld aan de sociale veiligheid. Onder meer dient de brug schoon, heel en in de avonduren prettig verlicht te zijn, overigens zonder lichtvervuiling die leidt tot verstoring voor scheepvaart en vleermuizen. Verder dient er voldoende zichtbaarheid te zijn zodat de fietser het gevoel heeft dat anderen hem of haar kunnen zien. De route moet eenduidig zijn door een duidelijke markering hetgeen het gevoel van controle en veiligheid verhoogt. De toename van het aantal fietsers is niet zodanig dat deze gepaard gaat met 'recreatiedruk' c.q. het woon- en leefklimaat van omwonenden wordt er niet onevenredig door aangetast.

- 3.1.11 Op p. 26 van de toelichting staat dat het talud en de breedte bescheiden zijn in omvang. Nabij de Vreelandseweg is de hoogte gering en is de invloed op de omgeving beperkt. Volgens reclamant wordt er dus gestreefd naar een transparant dijklichaam.

Beantwoording gemeente

De ontwerpeis waarnaar verwezen wordt luidt als volgt:

'De mate van transparantie (open doorzicht) van de oostelijke hellingbaan dient minimaal 70% van de totale lengte (van de oostelijke hellingbaan) te bedragen, gemeten vanaf de bommenrij langs de Oostkanaaldijk.'

Met deze eisen kunnen ontwerpers geen dijklichaam toepassen, maar wel een hellingbaan op palen.

- 3.1.12 Reclamant acht het argument op p. 26 dat aangesloten wordt op verkavelingspatronen en ontsluitingsstructuur onzinnig en beperkend voor de ontwerper.

Beantwoording gemeente

Het is gebruikelijk om bij het inpassen van infrastructurele werken (bruggen, wegen etc.) rekening te houden met bestaande verkavelingsstructuren. Aan de oostzijde van de brug wordt hier in ieder geval aan voldaan omdat het zoekgebied de richting van de kavels volgt. Aan de westzijde van de brug is gekozen voor een zone evenwijdig

aan de Westkanaaldijk waarmee de bestaande verkavelingsstructuur eveneens in stand blijft. Het plangebied voor de brug is echter groter omdat ook een deel van de natuurverbinding hieronder valt.

- 3.1.13 Op p. 26 van de toelichting staat, dat het kwaliteitsteam adviseert om de opdrachtnemer de ruimte te bieden om te komen tot een excellent ontwerp. Reclamant vindt de stelling in tegenspraak met de beperkingen die het ontwerp bestemmingsplan oplegt.

Beantwoording gemeente

Zie het antwoord bij 3.1.2.

- 3.1.14 Reclamant vreest voor een verkeersonveilige situatie bij de aansluiting op de Vreelandseweg.

Beantwoording gemeente

Zie hiervoor de algemene opmerkingen, onder 2.4.

- 3.1.15 Op p. 31 wordt verwezen naar de Beleidskaders. Reclamant stelt dat de besluitvorming niet transparant tot stand is gekomen, hetgeen blijkt uit een vertrouwelijk integriteitsrapport waarvan reclamant de voorkant afbeeldt in de zienswijze. Ook worden volgens reclamant de overwegingen om De Punt af te wijzen geheim gehouden.

Beantwoording gemeente

Het bestemmingsplan is volgens de gebruikelijke procedure tot stand gekomen en heeft geen relatie met het vertrouwelijke integriteitsrapport waar reclamant naar verwijst. De besluitvorming en het proces die/dat daaraan vooraf ging, is uiteengezet in de toelichting alsook onder paragraaf 2.1 en 2.5. Hieruit blijkt dat de besluitvorming transparant is verlopen.

- 3.1.16 Het Best Value Procurement dat wordt ingezet in de aanbesteding is volgens reclamant onmaatschappelijk daar het bestemmingsplan beperkingen oplegt. Maatschappelijke kennis en kunde wordt niet benut. Ook staat het BVP haaks op het wezen van de participatiesamenleving. Verder is de natuurverbinding volgens reclamant niet goed te calculeren. De toetsing door de Nieuwe Hollandse Waterlinie maakt het lastig voor ondernemingen in te schrijven.

Beantwoording gemeente

Bij iedere aanbesteding worden kaders meegegeven waarbinnen een project gerealiseerd moet worden. Het bestemmingsplan geldt als één van de kaders en dit bestemmingsplan bevat hetzelfde abstractie kader als het programma van eisen voor de fietsbrug. Met de toepassing van de Best Value Procurement filosofie en de project specifieke eisen wordt de kennis en kunde van de maatschappij maximaal benut voor het project. Het calculeren van de natuurverbinding is prima mogelijk; reeds op meerdere plaatsen in het Amsterdam-Rijnkanaal zijn natuurverbindingen met FUP's aangebracht. Er heeft tijdens het opstellen van het Ambitiedocument overleg plaatsgevonden met het kwaliteitsteam van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en met de commissie Welstand. Het Ambitiedocument geeft de kaders aan waarmee de fietsbrug ingepast moet worden. Op deze kaders wordt het ontwerp getoetst gedurende

het vergunningentraject en de concretiseringsfase. Het gaat om een normale toets die plaatsvindt bij aanvraag van een omgevingsvergunning.

- 3.1.17 Volgens reclamant kan een dijklichaam niet transparant zijn.

Beantwoording gemeente

Deze constatering is juist. Een hellingbaan, waarvan sprake van is in het ontwerpbestemmingsplan, kan wèl transparant zijn. Zie ook 3.1.11.

- 3.1.18 De reclamant vindt dat de ontwikkeling van Garsten-Noord sterk wordt benadeeld.

Beantwoording gemeente

In de Ruimtelijke Visie voor Garsten Noord, zoals vastgesteld door de gemeenteraad van Stichtse Vecht op 30 september 2014, staat dat op de Vechtoever enkele woningen gerealiseerd kunnen worden. De komst van de fietsbrug staat deze ontwikkeling niet in de weg.

- 3.1.19 De reclamant vindt dat de contour (zoals opgenomen in het bestemmingsplan) de toetsing van alternatieven uitsluit.

Beantwoording gemeente

Deze contour biedt het kader waarbinnen een ontwerper de brug kan realiseren. De studie naar alternatieve locaties heeft al plaatsgevonden, zie paragraaf 2.1.

- 3.1.20 De reclamant vindt dat een hellingbaan tot maximale geluidbelasting in het dorp leidt.

Beantwoording gemeente

Er heeft geluidonderzoek plaatsgevonden, waaruit blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB contour, zoals opgenomen in de Wet geluidhinder (deze geldt weliswaar voor autoverkeer maar kan in het kader van goede ruimtelijke ordening ook voor verkeerslawaaï als gevolg van de fietsbrug worden aangehouden) nergens reikt tot bestaande woningen. De fietsbrug leidt daarom niet tot een onacceptabel woon- en leefklimaat wat betreft geluid. Het onderzoek is als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan.

- 3.1.21 De reclamant vindt dat er geen oplossing wordt geboden voor de verkeersproblematiek.

Beantwoording gemeente

Zie hiervoor de algemene opmerkingen, onder 2.4.

- 3.1.22 Gelet op genoemde bezwaren in hoofdstuk Aantakking oostzijde van de zienswijze, doet reclamant een alternatief voorstel met zowel een hellingbaan met aantakking op de kanaaldijk als op de Vreelandseweg.

Beantwoording gemeente

De studie naar alternatieven heeft al plaatsgevonden, zie ook onder 2.1.

- 3.1.23 De locatie voor de natuurverbinding zoals is opgenomen op p. 24 van de toelichting, is volgens reclamant onlogisch vanwege de aanwezigheid van geluid, licht en bedrijvigheid van de betonfabriek, tennisvelden en sportvelden. Dieren zoeken rust en beschutting. De plek bij de Vecht is evenmin logisch omdat hier grote erfafscheidingen aanwezig zijn. Dieren moeten een stuk over de Vreelandseweg afleggen hetgeen niet diervriendelijk is.

Beantwoording gemeente

Dieren zullen voornamelijk in de avonduren en 's nachts gebruik maken van de natuurverbinding. Op de late avond en 's nachts zijn de sportvelden niet meer in gebruik en daardoor ook niet meer verlicht of op een andere manier verstorend voor dieren. De natuurverbinding wordt zodanig ingericht dat dieren hier beschutting zullen vinden. Het constante geluid van een fabriek zal naar verwachting geen verstorende invloed op dieren hebben; uit onderzoek bij o.a. natuurbruggen (ecoducten) over snelwegen is gebleken dat bij dieren gewenning optreedt en dat verkeerslawaaï dieren er niet van weerhoudt gebruik te maken van deze voorzieningen. Bovendien ligt de betonfabriek op ongeveer 200 meter afstand van de natuurverbinding.

Het probleem van de erfafscheidingen die doorgang voor dieren naar de Vecht verhinderen is reëel. Hier ligt nog een opgave die hopelijk de komende jaren kan worden opgelost zodat de natuurverbinding in de loop der tijd steeds verder kan uitgroeien tot een robuuste verbinding tussen de Venen en de Vechtplassen. Vanuit de provincie Utrecht is er namelijk ook een wens om een open verbinding met de Vecht te creëren, maar er is geen terrein aangewezen dat voor natuur aangekocht en ingericht kan worden. De doorsteek naar de oevers van de Vecht en de Vecht zelf is overigens voor diverse soorten wel mogelijk.

De Vreelandseweg wordt voor dieren niet als een knelpunt gezien, vanwege de geringe verkeersdruk.

- 3.1.24 Op p. 25 van de toelichting wordt de locatie keuze toegelicht voor de natuurverbinding. Volgens reclamant is de voorziening (een fauna uitstap passage) er al: even naar het zuiden waar de kanaaldijk een slinger maakt rond een voormalige aanlandingsplek van een pontje. Deze locatie is rustiger en natuurlijker, en daarom geschikter.

Beantwoording gemeente

Op genoemde locatie bevindt zich geen fauna uitstap passage voor dieren om uit het Amsterdam-Rijnkanaal te kunnen komen. Door de combinatie met de fietsbrug wordt het Amsterdam-Rijnkanaal over een grotere breedte passeerbaar gemaakt voor dieren en kunnen deze in een keer doortrekken tot aan de Vecht.

- 3.1.25 Reclamant stelt een nieuw fietspad voor, omdat de gemeente geconstateerd heeft dat de verkeerssituatie op de Kanaaldijk Oost voor zowel fietsers als automobilisten niet veilig is en omdat de reclamant de alternatieve route langs de Vecht ook niet veilig acht voor fietsers. Met dit nieuwe fietspad kan de Nieuwe Hollandse Waterlinie beter beleefd worden daar ze langs de historische grens van het inundatiegebied loopt.

Beantwoording gemeente

De aanleg van een nieuw fietspad valt buiten de scope van het project.

3.1.26 Volgens reclamant bestaat er geen maatschappelijk draagvlak voor het initiatief en is het proces niet transparant verlopen.

Beantwoording gemeente

Zie hiervoor de algemene onderwerpen, onder 2.5.

3.2 Zienswijze 2

- 3.2.1 Volgens reclamant ontbreekt voor de thans gekozen locatie draagvlak; de nut een noodzaakdiscussie heeft op lokaal niveau niet plaatsgevonden. Voor De Punt zou meer draagvlak zijn, hetgeen ook door de Vechtplassencommissie en Vereniging Spaar het Gein is aangegeven.

Beantwoording gemeente

Zie hiervoor de algemene onderwerpen, onder 2.1, 2.2 en 2.5.

- 3.2.2 Reclamant voorziet (lawaai) overlast van brommers die van de fietsbrug gebruik kunnen maken.

Beantwoording gemeente

Zie hiervoor het antwoord bij 3.1.20.

- 3.2.3 Reclamant merkt op, dat de verkorting van woon-werkafstand per fiets voor slechts een heel beperkt aantal inwoners geldt.

Beantwoording gemeente

Het aantal inwoners van Nigtevecht dat naar Abcoude wil of verder met de trein reist, zal hiervoor vaker de fiets verkiezen boven de auto, omdat de fietsroute korter wordt dan de huidige route over de Weesperbrug. Daarnaast dient opgemerkt te worden dat de fietsbrug vooral dient voor bovenlokaal recreatief verkeer en daarom ook bovenlokaal gefinancierd wordt.

- 3.2.4 Reclamant stelt dat voor de aanlanding richting de Vreelandseweg elk lokaal draagvlak ontbreekt.

Beantwoording gemeente

Zie algemene onderwerpen bij 2.5.

- 3.2.5 De plannen houden geen rekening met de woningbouwplannen in Garsten Noord.

Beantwoording gemeente

Zie hiervoor het antwoord bij 3.1.18.

- 3.2.6 Reclamant heeft een visie gegeven, welke niet is overgenomen. Onder andere is hierin aangegeven dat de aanlanding evenwijdig aan het kanaal dient te lopen en niet op de Vreelandseweg moet aansluiten.

Beantwoording gemeente

De visie van reclamant is meegenomen in het proces van de locatiekeuze, zie verder algemene onderwerpen bij 2.5.

- 3.2.7 Reclamant stelt dat het alternatief bij De Punt door alle betrokken partijen als meest optimaal is gezien. Reclamant is er niet van overtuigd dat De Punt kostentechnisch niet haalbaar zou zijn.

Beantwoording gemeente

Het is de verantwoordelijkheid van de overheid om een bedrijfseconomische kostenraming (hierna 'kostenraming') op te stellen alvorens te besluiten een project te gaan realiseren. Deze kostenraming wordt om aanbestedingstechnische redenen niet openbaar gemaakt. Vanuit kwaliteitsbewaking worden kostenramingen altijd gecontroleerd door een deskundige van een onafhankelijk bureau, door deze voor hetzelfde project ook een kostenraming op te laten stellen. De kostenraming voor De Punt is geverifieerd door Nimas aan de hand van een tweede kostenraming. Beide kostenramingen laten zien dat De Punt kostentechnisch niet haalbaar is.

- 3.2.8 Reclamant beweert dat de projectgroep besloten heeft om Best Value Practise toe te passen nadat zij deze aanbestedingsmethode bepleit had en vindt nu dat deze aanbestedingsmethode in verminkte vorm wordt toegepast, omdat op basis van de voorgaande aanpak (men is zelf gaan rekenen) de eerder in beeld zijnde locaties zijn afgeschoten en men zich heeft vastgelegd op één wijze van aanlanden aan de oostzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal.

Beantwoording gemeente

De stuurgroep heeft in 2012 besloten om de inkoopmethodiek o.b.v. de Best Value Procurement filosofie toe te passen binnen de reguliere wijze van aanbesteden voor projecten van deze omvang. Bij iedere aanbesteding worden kaders meegegeven waarbinnen een project gerealiseerd moet worden. Zie voor bepaling locatie brug bij algemene onderwerpen 2.1.

- 3.2.9 Reclamant stelt dat via de BVP aannemers de vrijheid zouden moeten krijgen om een alternatief bij De Punt te realiseren dat qua kosten haalbaar is en verzoekt om deze locatie en andere alternatieve mogelijkheden alsnog op te nemen in de aanbesteding. Ook verzoekt reclamant hiervoor het oorspronkelijke bedrag van € 10,7 miljoen als begroting aan te houden.

Beantwoording gemeente

De Punt is binnen het beschikbare budget niet haalbaar.

Het is aanbestedingstechnisch niet realistisch om aannemers een alternatief bij De Punt uit te laten werken en deze locatie en andere alternatieve mogelijkheden alsnog op te nemen in de aanbesteding. De aanbesteding is reeds gestart en inschrijvingen zijn binnen o.b.v. de reeds genomen bestuurlijke besluiten voor de gekozen locatie.

Het oorspronkelijke bedrag van € 10,7 miljoen bevat de kosten voor de bouw van de brug evenals de overige kosten die gemaakt worden bij het realiseren van projecten en is niet toereikend om het voorstel van reclamant uit te voeren.

- 3.2.10 Nut een noodzaak van de natuurverbinding zijn niet aangegeven.

Beantwoording gemeente

Zie hiervoor de algemene onderwerpen, onder 2.3.

- 3.2.11 De natuurverbinding is geldverspilling en snoept een deel van de begroting voor de fietsbrug af, waardoor minder in kwaliteit kan worden geïnvesteerd.

Beantwoording gemeente

Voor de natuurverbinding wordt geen geld gebruikt uit het budget voor de fietsbrug, de natuurverbinding wordt geheel gefinancierd door het Rijk. Het beschikbare budget voor de fietsbrug wordt uitsluitend gebruikt voor voorbereiding, ontwerp, bouw en 20 jaar beheer van de fietsbrug. Beide deelprojecten zijn als één werk aanbesteed. Hierdoor worden ontwerp en bouw geïntegreerd en wordt meer kwaliteit bereikt dan bij separate realisatie. Het budget voor de natuurverbinding heeft daarom geen invloed op het budget van de fietsbrug.

3.3 Zienswijze 3

Vooraf: zienswijze 3 is voorzien van een bijlage bestaande uit een handtekeningenlijst ondertekend door 134 personen via een bij de zienswijze gevoegde lijst en door 43 mensen via enquête formulieren. Deze personen verklaren door ondertekening dat zij het eens zijn met de zienswijze van reclamant waarbij primair de conclusie is getrokken dat de gekozen locatie voor de fietsbrug niet door inwoners van Nigtevecht wordt gedragen.

- 3.3.1 Reclamant geeft aan dat door het aanleggen van de fietsbrug natuur wordt onttrokken; dit terwijl het budget voor een groot deel uit het fonds Groene Uitweg komt, dat bedoeld is om het ontnemen van natuur ten behoeve van snelwegen te compenseren.

Beantwoording gemeente

Voor de aanleg van de fietsbrug wordt geen natuur onttrokken omdat deze grond op dit moment in agrarisch gebruik is. Vanaf het opstellen van het Uitvoeringsprogramma Groene Uitweg is de fietsbrug één van de prioritaire projecten.

- 3.3.2 Reclamant constateert dat er niet wordt geluisterd naar de Dorpsraad en dat er geen draagvlak is.

Beantwoording gemeente

Zie hiervoor de algemene onderwerpen, onder 2.5.

- 3.3.3 Volgens reclamant ontbreken nut en noodzaak voor de aanleg van een fietsbrug.

Beantwoording gemeente

Zie hiervoor de algemene onderwerpen, onder 2.2.

- 3.3.4 Volgens reclamant is er met de fietsbrug geen tijdswinst te behalen wanneer de fortenroute wordt gefietst.

Beantwoording gemeente

Voor recreatief verkeer lijkt tijdswinst niet van zwaarwegend belang. Een fietsbrug die niet is bestemd voor gemotoriseerd verkeer geeft een aanmerkelijk hogere belevingswaarde dan de bestaande verkeersbruggen bij Weesp en Loenersloot. In het bestemmingsplan is overigens aangegeven dat er mogelijkheden ontstaan tot het combineren van fortenroutes.

- 3.3.5 Reclamant merkt op dat het aantal inwoners van Nigtevecht dat gebruik wil maken van de fietsbrug beperkt zal zijn, wat niet in verhouding staat tot de kosten van het project.

Beantwoording gemeente

Het aantal inwoners van Nigtevecht dat naar Abcoude wil of verder reist per trein, zal hiervoor vaker de fiets verkiezen boven de auto omdat de fietsroute korter wordt dan de huidige route over de Weesperbrug.

De fietsbrug dient overigens vooral voor bovenlokaal recreatief verkeer en wordt dan ook bovenlokaal gefinancierd.

- 3.3.6 De indruk ontstaat dat de betrokken provincies het beleid van de voormalige gemeente Loenen om het landschap te verbeteren niet onderschrijven. De aanleg van een zandberg van ca. 10 meter hoogte aan de oostzijde doet het landschap geweld aan.

Beantwoording gemeente

Het beleid van de toenmalige gemeente Loenen wordt nu bepaald en uitgevoerd door gemeente Stichtse Vecht. Net als Loenen zetten Stichtse Vecht alsook de provincies zich in om het landschap te behouden en-/of te verbeteren. Om het doorzicht in het landschap te handhaven wordt aan de oostelijke hellingbaan van de fietsbrug de eis gesteld dat deze over 70% van de strekkende lengte transparant wordt gerealiseerd. Er komt dus geen 10 meter hoog grondlichaam.

- 3.3.7 De verlichting ten behoeve van de fietsbrug zal tot lichtvervuiling leiden, wat reclamant als ongewenst beschouwt.

Beantwoording gemeente

Aan verlichting op en bij de fietsbrug worden hoge eisen gesteld om verstoring van de scheepvaart en van fouragerende vleermuizen te voorkomen. Met deze eis zal er geen lichtvervuiling optreden.

- 3.3.8 Naast fietsers zullen bromfietsers gebruik maken van de fietsbrug hetgeen tot geluidsoverlast zal leiden.

Beantwoording gemeente

Bromfietsers mogen geen gebruik maken van de fietsbrug; dit zal met een verkeersmarkering worden aangegeven. Ten overvloede: op basis van de wegen- en verkeerswet zijn naast fietsen ook een aantal andere voertuigen op fietspaden toegestaan. Te denken valt aan gehandicaptenvoertuigen, snorfietzers en e-bikes. Dit kan niet worden verboden.

- 3.3.9 De kosten van de fietsbrug staan niet in verhouding tot de waarde van de brug: de fortenroute wordt niet korter en slechts een aantal inwoners van Nigtevecht zal er gebruik van maken.

Beantwoording gemeente

Zie het antwoord bij 3.3.4.

- 3.3.10 Reclamant vraagt zich af of toekomstige fietsers het dorp Nigtevecht ook zullen bezoeken, aangezien Nigtevecht geen recreatieve bezigheden heeft, behalve het pontje.

Beantwoording gemeente

Zoals beschreven in de toelichting van het bestemmingsplan, is Nigtevecht een historische nederzetting met tal van cultuurhistorische en landschappelijke waarden. Genoemd worden de ligging aan de Vecht c.q. het zicht over de Vecht, de 18^e-eeuwse en voorname 19^e-eeuwse bouwwerken, de N.H. kerk en de rustieke sfeer. De verwachting is dat er genoeg aanleiding is voor fietsers het dorp te bezoeken. Er ontstaat daarnaast ruimte voor recreatiegebonden ondernemerschap.

- 3.3.11 De fietsbrug zal leiden tot criminele overlast, daar bewoners uit Amsterdam Zuidoost via de nieuwe fietsbrug met de fiets of met de auto Nigtevecht zullen bezoeken.

Beantwoording gemeente

In de aanbesteding worden eisen gesteld aan de sociale veiligheid. Onder meer dient de brug schoon, heel en in de avonduren prettig verlicht te zijn maar zonder lichtvervuiling die leidt tot verstoring voor scheepvaart en vleermuizen. Verder dient er voldoende zichtbaarheid te zijn zodat de fietser het gevoel heeft dat anderen hem of haar kunnen zien. De route moet eenduidig zijn door duidelijke markering die het gevoel van controle en veiligheid verhoogt. De toename van het aantal fietsers is niet zodanig dat dit gepaard gaat met 'recreatiedruk' c.q. het woon- en leefklimaat van omwonenden wordt er niet onevenredig door aangetast.

De fietsbrug heeft als doelgroep fietsers, minder validen, voetgangers en hulp- en onderhoudsdiensten. Bromfietsers, motoren en auto's mogen geen gebruik maken van de fietsbrug.

- 3.3.12 De fietsbrug leidt tot een afname van privacy (vanaf het talud kijken fietsers van bovenaf in de achtertuin) en tot vermindering van zonlicht, en daarom tot planschade.

Beantwoording gemeente

Het perceel van reclamant ligt ten zuiden van de fietsbrug, zodat negatieve effecten ten aanzien van zonlicht vermindering niet worden verwacht. Ter hoogte van het perceel heeft de hellingbaan een beperkte hoogte (deze neemt geleidelijk toe richting kanaal), zodat er alleen vanaf een afstand zicht zal zijn op de achtertuin. Niet ontkend wordt dat er zicht zal zijn op de achtertuin. De aantasting van privacy die dit met zich meebrengt wordt door de gemeente als niet onevenredig beoordeeld. Dit wordt mede gezien in relatie tot het maatschappelijk belang van de fietsbrug (zie algemene opmerkingen,2.2).

Eventuele planschade kan bij de gemeente geclaimd worden na inwerkingtreding van het bestemmingsplan.

- 3.3.13 De fietsbrug zal jongeren aantrekken, die daar overlast zullen veroorzaken.

Beantwoording gemeente

Zie het antwoord bij 3.3.11 ten aanzien van sociale veiligheid.

- 3.3.14 Door de aanleg van de fietsbrug verdwijnt de rust in het gebied waardoor dieren die zich hier nu bevinden een andere plek moeten vinden. Het streven om de oversteek over het kanaal voor reeën, otters en ringslangen mogelijk te maken is niet reëel, daar deze soorten nauwelijks aanwezig zijn in dit deel van Nederland. Ook is het de vraag of de dieren de oversteek kunnen vinden en of dit veilig is vanwege het vele vaarverkeer.

Beantwoording gemeente

De fietsbrug en de natuurverbinding worden op dezelfde locatie gerealiseerd. Theoretisch kan dit de benodigde rust in de natuurverbinding verstoren, maar de kans hierop is klein. De fietsbrug ligt hoog boven het kanaal, de natuurverbinding op maaiveld. Daarnaast zal de fietsbrug vooral overdag worden gebruikt (school- en werktijden),

terwijl dieren vooral in de avonduren passeren. Bovendien krijgen de percelen onder en naast de hellingbanen van de fietsbrug een natuurlijke inrichting, waardoor beschutting voor dieren ontstaat.

Hoofddoelsoorten van de natuurverbinding Nigtevecht zijn ringslang, ree en marterachtigen. Deze soorten komen nog in beperkte mate voor in het omliggende gebied. De verwachting is echter dat in de toekomst grotere aantallen in het gebied zullen gaan voorkomen, mede dankzij de aanleg van de natuurverbinding. Maar het gebruik van de natuurverbinding beperkt zich niet tot deze soorten; ook andere diersoorten zoals noordse woelmuis, waterspitsmuis, rugstreeppad en heikikker gaan de natuurverbinding gebruiken. Ook de otter, die weer in de nabije omgeving is gesignaleerd, zal zich via de natuurverbinding verder kunnen verspreiden. Genoemde soorten zijn echter slechts gidssoorten. Bij een goede inrichting voor de doelsoorten, kunnen andere soorten 'meeliften'. Met het ontwerp wordt er rekening mee gehouden dat veel diersoorten de natuurverbinding kunnen benutten, nu en tot in de verre toekomst.

In het ontwerp wordt specifiek rekening gehouden met de vindbaarheid van de oversteek voor dieren. Dieren zullen voornamelijk in de avonduren en 's nachts gebruik maken van de natuurverbinding. Op die tijdstippen is er minder vaarverkeer.

- 3.3.15 De aanleg van een fietsbrug creëert een situatie waarbij reclamanten niet meer ongekleed in hun achtertuin kunnen recreëren omdat dit verboden is volgens artikel 430a van het wetboek van Strafrecht. Vanaf de fietsbrug kunnen fietsers straks in de tuin van reclamanten kijken. Meer in het bijzonder noemt reclamant het gebruik van de jacuzzi.

Beantwoording gemeente

Ongekleed recreëren aan openbaar gebied is slechts strafbaar als die plek daartoe ongeschikt is. Hier spelen meerdere overwegingen een rol, zoals weersomstandigheden, drukte en zichtbaarheid. Onder specifieke omstandigheden hoeft het naakt recreëren dus niet in strijd te zijn met het wetboek van Strafrecht, bijvoorbeeld wanneer er geen of weinig fietsers zijn met zicht op de tuin, dan wel wanneer de jacuzzi aan het oog wordt onttrokken. Dit laatste is fysiek realiseerbaar. Desalniettemin wordt niet ontkend dat het voor reclamant onder omstandigheden lastiger c.q. niet mogelijk is ongekleed in de achtertuin te recreëren, maar afgezet tegen het grote openbare belang van de fietsbrug en de alternatievenstudie (zie onder 2.1 en 2.2), wordt aan dit belang geen zodanige waarde toegekend dat de brug er niet zou kunnen komen dan wel op een andere plek gesitueerd zou moeten worden.

- 3.3.16 Reclamant constateert dat er kennelijk budget is om één zijde transparant uit te voeren. De mogelijke meerkosten van een tweede transparante aanlanding tegenover een kolossaal talud kan volgens reclamant niet veel duurder zijn.

Beantwoording gemeente

Een transparante aanlanding is over het algemeen veel duurder vanwege de aan te leggen constructie en fundering. Grond is relatief goedkoop. Op basis van een bedrijfseconomische kostenraming vallen twee transparante aanlandingen niet binnen het projectbudget. Het is echter niet onmogelijk dat een marktpartij d.m.v. slimme / innovatieve oplossingen wel de keuze maakt voor een ontwerp met een tweede transparante aanlanding.

- 3.3.17 Reclamant veronderstelt dat het geen toeval kan zijn dat er nu ook plotseling ideeën zijn om de voetbalvelden te verplaatsen in noordelijke richting.

Beantwoording gemeente

Er is op dit moment geen sprake van verplaatsing van de voetbalvelden van DOB in noordelijke richting.

- 3.3.18 Volgens reclamant is de stem van Natuurmonumenten doorslaggevend geweest bij het afwijzen van De Punt. Volgens reclamant zijn financiën niet de enige reden dat locatie De Punt is afgefallen; er is volgens reclamant sprake van een verborgen agenda.

Beantwoording gemeente

Hoewel Natuurmonumenten aanvankelijk positief was over een fietsbrug tussen De Punt en Fort Nigtevecht, bleek men later toch bezwaren te hebben ten aanzien van de mogelijke verstorend van het uiterlijk en de rust van het fort.

Van doorslaggevend belang echter bij het afwijzen van De Punt als locatie voor de brug waren de te verwachten kosten in relatie tot het beschikbare budget.

3.4 Zienswijze 4

Indiener van de zienswijze stemt in met het initiatief. Het geeft een positieve impuls aan de recreatie en realiseert een verbinding voor woon-werkverkeer en fietsende scholieren richting Amsterdam. Met name de aanpassing dat de aanlanding nu uitkomt op de Vreelandseweg in plaats van bij De Punt wordt als positief gezien vanuit oogpunt van sociale veiligheid. In plaats van in het donker aankomen op de verlaten Punt, eindigt de aanlanding in bewoond gebied. Indiener acht voorts de wijze waarop inspraak is gevoerd uitstekend.

Beantwoording gemeente

De gemeente deelt het standpunt zoals verwoord in de zienswijze. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3.5 Zienswijze 5

- 3.5.1 Reclamant geeft aan geen tegenstander van de fietsbrug te zijn.

Beantwoording gemeente

Deze opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen.

- 3.5.2 Reclamant is van mening dat de beleidslegitimatie voor het aanleggen van een natuurverbinding slechts ten dele aanwezig is. Ter onderbouwing verwijst reclamant naar een afbeelding waarop het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is te zien. Niet alle gronden waar natuur is voorzien, vallen hier binnen. Ook sluit de verbinding niet aan op de verbinding Kortenhoef/Ankeveen, richting de Meindense Plas/Loosdrecht in richting Breukelen.

Beantwoording gemeente

Het klopt dat (nog niet) niet alle gronden onderdeel zijn van het NNN, alleen de oevers van het Amsterdam-Rijnkanaal en de Vecht en een groot gebied ten westen van het Amsterdam-Rijnkanaal zijn onderdeel van het NNN. De provincie Utrecht gaat de strook grond waar de fietsbrug op komt te liggen echter aanwijzen als NNN en koopt ook de gronden aan. Hierover is al contact gelegd tussen de grondeigenaren in het gebied en de provincie Utrecht.

De natuurverbinding zorgt voor een goede aansluiting op Fort Nigtevecht, de ecologische verbindingzone 't Gein en in het verlengde daarvan op de ecologische verbindingzone de Venen. De Oostelijke stapsteen sluit ecologisch aan op de ecologische verbindingzone Vecht en Plassengebied.

- 3.5.3 Reclamant vraagt hoe de gemeente tot het inzicht komt dat de agrarische gronden niet meer beschikbaar zijn voor agrarische productie.

Beantwoording gemeente

De hellingbaan doorsnijdt het perceel, daarmee treedt versnippering op. De oppervlakte van het perceel die niet nodig is voor de hellingbaan, wordt ingericht als ecologische stapsteen ter geleiding van dieren naar de natuurverbinding door het Amsterdam-Rijnkanaal. De resterende delen van het perceel worden hierdoor minder geschikt voor agrarische doeleinden; dit is bedoeld aan te geven in de toelichting. De zinsnede 'niet meer beschikbaar' zou dus moeten luiden 'minder geschikt'. De toelichting zal hierop worden aangepast.

- 3.5.4 Reclamant merkt op dat het omzetten van agrarische gronden naar natuur gepaard gaat met kosten ten aanzien van afwaardering, inrichting en beheer. Reclamant vindt dat daar in de toelichting van het bestemmingsplan op ingegaan dient te worden.

Beantwoording gemeente

De kosten van de inrichting, beheer en onderhoud van de nieuwe natuur zijn al opgenomen in het Meerjaren Programma Ontsnippering (MJPO) van het Rijk voor dit project. Dit zal worden opgenomen in de toelichting op het bestemmingsplan.

- 3.5.5 Reclamant geeft aan dat inrichting en beheer van het perceel als kruidenrijk grasland minder kosten met zich meebrengt en beter aansluit op het omliggende agrarische gebruik van gronden en vraagt of dit type derhalve niet beter gerealiseerd kan worden.

Beantwoording gemeente

Om de natuurverbinding voor een zo breed mogelijk palet aan in het gebied voorkomende en verwachte soorten van betekenis te laten zijn, is ervoor gekozen om het gebied in te richten met een combinatie van natuurtypen, namelijk drasland (vochtig schraal grasland), wetland (structuurrijk moeras en water) en vaste bodem (glansha-verhooiland, ruigte, vochtig hakhout, houtsingel). Indien de natuurverbinding in zijn geheel zou worden ingericht en beheerd als kruidenrijk grasland, zou de natuurverbinding voor een groot deel van de doelsoorten geen geschikte biotoop vormen en daarmee voor minder soorten van betekenis zijn.

3.6 Zienswijze 6

- 3.6.1 Reclamanten merken op dat het maatschappelijk draagvlak voor de fietsbrug bij Nigtevecht minimaal is.

Beantwoording gemeente

Zie hiervoor de algemene onderwerpen, onder 2.5.

- 3.6.2 Reclamanten achten een locatie bij De Punt een beter alternatief.

Beantwoording gemeente

Zie hiervoor de algemene onderwerpen, onder 2.1.

- 3.6.3 De thans gekozen locatie biedt geen kwaliteit, is planologisch geen fraaie oplossing, kent hoge kosten en de milieuvriendelijke oever kan 4 km zuidelijker tegen lagere kosten worden aangelegd.

Beantwoording gemeente

Zie de algemene onderwerpen, onder 2.1 en 2.3.

- 3.6.4 Reclamanten geven aan dat geen rekening is gehouden met de meningen van de inwoners.

Beantwoording gemeente

Zie hiervoor de algemene onderwerpen, onder 2.5.

- 3.6.5 De fietsbrug vormt een belemmering voor de ontwikkeling van Garsten Noord.

Beantwoording gemeente

Zie hiervoor het antwoord bij 3.1.18.

- 3.6.6 Het talud komt in Nigtevecht op een ongelukkige plek uit.

Beantwoording gemeente

Zie hiervoor de algemene onderwerpen, onder 2.4.

- 3.6.7 Het ontbreekt volgens reclamanten aan een behoefte voor de fietsbrug.

Beantwoording gemeente

Zie hiervoor de algemene onderwerpen, onder 2.1, 2.2 en 2.5.

- 3.6.8 Reclamanten achten de aanneme in het bestemmingsplan dat de aannemer de ruimte krijgt om tot een excellent ontwerp te komen een schot in het duister; het Kwaliteitsteam zal voor het goedkoopste en minst transparant ontwerp kiezen.

Beantwoording gemeente

Pas nadat bekend zal zijn geworden wie de economisch meest voordelige inschrijving heeft gedaan, wordt duidelijk hoe de vorm van de fietsbrug uiteindelijk zal worden. Er wordt niet door een kwaliteitsteam een marktpartij gekozen op basis van een afbeel-

ding van de fietsbrug. Er wordt op basis van een prestatieonderbouwing, risico- en kansendossier en interviewrondes een beoordeling gegeven. Daarbij weegt kwaliteit voor 75% mee in het eindoordeel en de prijs voor 25%.

4 Overzicht wijzigingen

Het ontwerp-bestemmingsplan zal op de volgende punten aangepast worden:

- 1) In de regels binnen de bestemming Natuur wordt agrarisch medegebruik, ongeschikt aan de hoofdbestemming, toegestaan. Het begrip agrarisch medegebruik wordt nader toegelicht bij de inleidende regels. In de toelichting zal bij de laatste alinea van paragraaf 2.1 worden opgenomen, dat de gronden "minder geschikt" worden voor agrarische productie.
- 2) In paragraaf 6 (Financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid) wordt de volgende wijziging doorgevoerd: De kosten van de inrichting, beheer en onderhoud van de nieuwe natuur zijn al opgenomen in het Meerjaren Programma Ontsnippering (MJPO) van het Rijk voor onderhavig project. Deze worden ook opgenomen bij de financiële en economische uitvoerbaarheid.
- 3) Voorts zijn in de toelichting enkele ondergeschikte ambtelijke aanpassingen doorgevoerd (redactioneel, spellingsaanpassingen, nieuwe IMRO code, e.d.)