

De gemeenteraad van de
Gemeente Stichtse Vecht
Postbus 1212
3600BE Maarssen

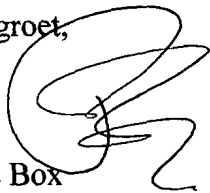
De la Rive Box

Design
Management

Nigtevecht, 20 november 2014
Betreft: Zienswijze Ontwerpbestemmingsplan

Geachte gemeenteraad,
Hierbij zend ik u mijn zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan Fietsbrug bij Nigtevecht.
Ik maak daarin bezwaar tegen de in dit ontwerpbestemmingsplan beschreven uitgangspunten.
In de hoop hiermee een constructieve bijdrage te hebben geleverd,
Met vriendelijke groet,

Rogier de la Rive Box



Class.	
Reg. (Zaak)nr. Z/14/137208 IN/14/143828	gemeente Stichtse Vecht
Ingek. 25 NOV. 2014	Ontv. bev.
Beh. Afd. RO	
Aantekeningen/Kopie aan. Gentile.	

An aerial photograph of a river landscape. A wide river flows from the top left towards the bottom right. A bridge crosses the river in the lower middle section. The surrounding area is a mix of green fields, some trees, and a few buildings. The sky is a pale, hazy blue.

Reactie op het ontwerpbestemmingsplan

FIETSBRUG BIJ NIGTEVECHT

ZIENSWIJZE OP DE OOSTELIJKE ONTSLUITING

Rogier de la Rive Box, november 2014

Fietsbrug bij Nigtevecht

Zienswijze op de oostelijke ontsluiting

In deze visie als reactie op het ontwerpbestemmingsplan ga ik in op de argumenten voor de voorgestelde plannen voor de ontsluiting van de fietsbrug aan de oostzijde. Vervolgens ga ik in op het gevolgde proces en doe ik voorstellen die kunnen leiden tot verbetering van de plannen, zowel voor de aanbrug als voor de voorgestelde natuurverbinding en met name ook voor het conflict dat de toenemende recreatiedruk oplevert. Tenslotte belicht ik het fenomeen van de participatiesamenleving.

Ik schrijf deze visie als inwoner van Nigtevecht en zelfstandig consultant op het gebied van ruimtelijk ontwerp en design management.

Ik maak op grond van de in deze zienswijze verwoorde tekortkomingen bezwaar tegen het ontwerpbestemmingsplan.

Inhoud

- Ongerijmdheden
- Best Value Procurement
- Aantakking oostzijde
- Natuurverbinding
- Indijk fietspad
- Maatschappelijk draagvlak

Rogier de la Rive Box

Dorpsstraat 108-Nigtevecht

T: 0294257502

M: 0651352026

rogier@delarivebox.com

Foto's pagina 3, 9 boven en 11 boven:
Thomas Fasting.
Overig beeld: auteur

Ongerijmdheden

Kenmerkend voor dit ontwerp bestemmingsplan is het volledige gemis aan onderbouwing van de uitgangspunten. Dit uit zich in de merkwaardige volgorde. Eerst (pag. 5) wordt zonder enige motivatie een plangebied bepaald, het uitgangspunt gesteld dat er wordt aangetakt op de Vreelandseweg en dat er een combinatie wordt gemaakt met een natuurverbindingszone. Vervolgens bouwt men een huis op dit flinterdunne ijs.

Dat de uitgangspunten nauwelijks onderbouwd zijn, is schokkend. Erger is echter nog dat met het inkaderen van deze uitgangspunten elk alternatief dat aantoonbaar beter is, op procedurele gronden kan worden afgewezen. Dit is des te schrijnender omdat dit haaks staat op de essentie van de participatiesamenleving. Het is een slikken of stikken plan.

Daarnaast wordt voorbij gegaan aan de vraag of de brug een optimaal antwoord is op de basisdoelstelling: *Het zichtbaar en toegankelijk maken van de Nieuwe Hollandse Waterlinie.*

Op zich maakt een brug de linies niet zichtbaar. Daarvoor zou het moeten gaan om het zichtbaar maken van de artefacten in het landschap. Het is opmerkelijk dat een eerdere locatie bij fort Nigtevecht die volledig voldeed aan deze basisdoelstelling zonder inzichtelijke motivatie is verlaten. Men kan zich afvragen of het volledige gebrek aan transparantie in de besluitvorming in overeenstemming is met de Wet ruimtelijke ordening. Omdat deze locatie op zich geen enkele relatie heeft met het linielandschap is een verbreding van de scope vereist. Daar geeft deze visie invulling aan.

Het ontwerpbestemmingsplan gaat uitgebreid in op de unieke historische en landschappelijke kenmerken van het gebied. In het plan wordt echter geen enkele relatie gelegd tussen de waardering van deze kenmerken en de genomen ontwerpbeslissingen. Daardoor wordt de strijdigheid van de uitgangspunten met de daarop volgende uitwerking pijnlijk zichtbaar. Op de volgende pagina's zijn de meest opmerkelijke voorbeelden van ongerijmdheden samengevat.

Ongerijmdheden

Pag. 22:

'Om de waarden te behouden..zal moeten worden gekeken naar de vraag hoe de aanwezige landschappelijke, cultuurhistorische en natuurlijke waarden in stand kunnen worden gehouden'.

Het is evident dat het vastleggen van rigide kaders deze afweging onmogelijk maakt en dus haaks staat op dit uitgangspunt.

Pag. 22:

'Er zal dus een klimaat moeten komen waarbij op nieuwe manieren inkomsten gegenereerd kunnen worden om het landschap en de cultuurhistorie te behouden.Het ligt voor de hand hier natuur te ontwikkelen'.

Dus eerst wordt rendabele agrarische natuur weggenomen en vervolgens worden er inkomsten verwacht uit onrendabele natuur. Het storende is dat andere wel renderende oplossingen van de lokale samenleving daarmee feitelijk worden uitgesloten.

Pag. 22: Alternatieven-

'In de loop van de tijd zijn meerdere varianten onderzocht. Voor de locatie

De Punt is technisch onderzoek gedaan. Het bleek dat .. er niet voldoende middelen beschikbaar waren. Op basis van een maatschappelijke kosten-baten analyse viel deze locatie dus af'.

Voor een toelichting op het bedrieglijke karakter van deze zinsnede verwijst ik naar het hoofdstuk 'Maatschappelijk draagvlak'.

Pag. 23 Natuurverbinding:

'De realisatie van natuuroevers...en de bouw van de fietsbrug...past in het nieuwe natuurbeleid van de provincie Utrecht'.

Op de onzinnigheid van deze stelling wordt ingegaan in hoofdstuk 'Natuurverbinding'.

Pag. 26:

'Nigtevecht zal op toeristisch-recreatief gebied een impuls krijgen. Dit draagt bij aan de leefbaarheid van het dorp: winkels en horeca krijgen een breder draagvlak'.

Hier spreekt kennelijk iemand vanuit zijn bureaustoel. De recreatie vindt vooral op zondag plaats wanneer de winkel en bakker dicht zijn. De enige

horecagelegenheid is op die dagen al vol. De belangrijkste aantasting van de leefbaarheid bestaat uit de drommen recreanten op zomerzondagen. Met de ligging aan de bestaande fietsroutes is de capaciteit in de zomer al ruimschoots bereikt.

Pag. 26 vervolg: *'De sfeer zal nadrukkelijk een cultuurhistorisch karakter krijgen. De relatie tussen fort Nigtevecht en het dorp wordt hersteld'.*

Hoe cynisch: dat is nu precies waar de bevolking en de Dorpsraad zich jarenlang tot het uiterste voor hebben ingespannen door te pleiten voor de locatie De Punt. Daar is die relatie wel. Hier volstrekt niet.

Pag. 26 vervolg:

'Vanaf de brug zal men zicht hebben op het fort'.

Dat gold voor de locatie De Punt maar niet voor deze locatie; op pag. 29 wordt zelfs gesteld: *'...maar van een vrij zicht..is hier gelet op de aanwezige (dubbele) bomenrij nu al geen sprake'.*



....maar van een vrij zicht..is hier gelet op de aanwezige (dubbele) bomenrij nu al geen sprake'.

Ongერი姆dheden

Pag. 26 vervolg:

'Het talud en de breedte zijn bescheiden in omvang'.

Op dezelfde pagina wordt 'als ontwerpeis ..aan de oostzijde een zo transparant mogelijk karakter' gesteld. Er wordt dus gestreefd naar een transparant dijklichaam.

Pag. 26 vervolg: *'Nabij de Vreelandseweg is de hoogte gering en is de invloed op de omgeving beperkt'.*

Dit lijkt mij voor een bestemmingsplan een ongerijmde redenering. Alsof de invloed op de omgeving alleen bestaat uit de hoogte van een wegprofiel. De invloed op de omgeving uit zich vanzelfsprekend vooral in recreatiedruk, geluidhinder en sociale aspecten.

Pag. 26 vervolg: *'De richting van de fietsbrug past aan beide zijden bij de verkavelingspatronen en ontsluitingsstructuur'.*

Een onzinnig argument op grond waarvan de ontwerp-vrijheid nodeloos wordt ingeperkt.

Pag. 27:

'Het kwaliteitsteam adviseert om de aannemer de ruimte te bieden om te komen tot een excellent ontwerp'.

Hetgeen dus volledig in tegenspraak is met de beperkingen die dit ontwerpbestemmingsplan oplegt.

Pag. 29: *'De omliggende infrastructuur is op een aantal plaatsen in de huidige situatie niet optimaal ten aanzien van een veilige afwikkeling van het verkeer'.*

En vervolgens worden een paar kruisingen genoemd die met spiegels en bebording verbeterd moeten worden. Maar het wezenlijke knelpunt: de structurele onveiligheid op de zeer smalle en kronkelige Vreelandseweg wordt buiten beschouwing gelaten. Ik verwijs hierbij naar mijn notitie in het hoofdstuk 'Indijk fietspad'.

Pag. 31 Beleidskaders:

'De Wet ruimtelijke ordening is geënt op twee belangrijke basisprincipes.

Transparantie in beleid en in normstelling en verantwoordelijkheden en bevoegdheden op het juiste niveau'.

De afgelopen jaren hebben het volgestrekte falen van de overheid zichtbaar gemaakt om te voldoen aan deze criteria. Zelfs de taak van de overheid om de maatschappelijke vraag te formuleren is uitbesteed aan ondernemingen. Ingehuurde krachten negeerden de beslissingen van het openbaar bestuur en volgden slechts hun eigen belang. De besluitvorming vond vervolgens plaats op basis van

bedrieglijke informatie. De overwegingen om de alom gewenste locatie De Punt af te wijzen worden geheim gehouden.

In een door mij bij de provincie NH aangevraagd integriteitsrapport wordt de laakbare gang van zaken niet ontkend. Op publicatie staat echter een zware boete of tot twee jaar gevangenisstraf. Burgerparticipatie is spitsroedenlopen.



Transparantie? Op de openbaarmaking van dit rapport waarin de onmacht van de overheid ten opzichte van belanghebbende ondernemingen aan het licht komt, staat een gevangenisstraf tot twee jaar of een zware geldboete..

Best Value Procurement

Voor de aanbesteding stelt men de vorm voor van Best Value Procurement (BVP). Dit houdt in dat een onbeperkt aantal partijen voorstellen mag indienen. Het wordt gepresenteerd als de vorm die de creativiteit van aanbieders maximaal benut. Het is in feite echter op basis van dit ontwerpbestemmingsplan de meest onmaatschappelijke vorm van aanbesteden.

Door in het bestemmingsplan oneigenlijke beperkingen op te nemen beperken de vrijheden zich feitelijk tot het niveau van de materialisering. Zoals bij eerdere voorstellen wordt aangestuurd op dure oplossingen en worden voordelige oplossingen uitgesloten.

Van het benutten van de maatschappelijke kennis en kunde is dus geen sprake. Maar de overheid legt wel de verantwoordelijkheid voor oplossingen bij derden. Het is daarmee een brevet van onvermogen. De overheid bevestigt in feite dat ze niet meer in staat is om zelf het maatschappelijk belang gestalte te geven.

En het is ook voor de civiele sector een onmaatschappelijke vorm. De informatiebijeenkomst voor aanbieders op 12 maart 2014 werd goed bezocht. Naar schatting zouden wel eens zo'n 15 partijen voorstellen kunnen indienen. Daarmee wordt een grote groep bedrijven uit de civiele sector dus verplicht om aan een onbetaalde pitch mee te doen, hetgeen in de professionele wereld wordt gezien als uiterst onmaatschappelijk gedrag van de opdrachtgever.

En ten derde staat deze vorm haaks op het wezen van de participatiesamenleving. Tijdens de genoemde bijeenkomst werd gesteld dat het (gezien de onverkwikkelijke voorgeschiedenis) bij de weging van voorstellen gaat om het (her)winnen van draagvlak. Men meldde: 'Het gewogen belang van maatschappelijke aanvaarding weegt 75% ten opzichte van prijs 25%'.

De voorstellen worden dus wel getoetst aan de wensen van de samenleving maar de kaders waarbinnen moet worden gewerkt staan haaks op die wensen. Dus kunnen alle voorstellen afvallen op die grond. Of er wordt via beroepsprocedures door een van de partijen een gelijk gehaald waardoor na jaren de hele zaak weer van voren af aan kan beginnen.

Daarnaast wordt op prijs beoordeeld. Maar marktpartijen hebben mij al te kennen gegeven dat de natuurverbodingsmaatregelen nauwelijks te calculeren zijn omdat de onzekerheden voor de landhoofden onevenredig toenemen. Het lijkt me dat de combinatie brug/natuurverbodingszone zich niet leent voor een BVP.

En dan is er nog een toetsing door het Kwaliteitsteam van de nieuwe Hollandse Waterlinie die het lastig maakt voor ondernemingen. Op pag. 29 wordt gesteld: *'De consequenties van ontwerpkeuzes dienen te worden gemotiveerd aan de hand van een deugdelijke landschappelijke en cultuurhistorische analyse van de omgeving'*. Er moeten dus evenzovele studies worden verricht naar deze aspecten als er projecten worden ingediend.

Deze vorm van BVP is een tombola. Juist van de meest capabele ondernemingen verneem ik dat ze zich afvragen of ze daar wel hun kostbare tijd aan moeten besteden. Daarmee wordt precies het tegenovergestelde bereikt van wat wordt beoogd.

Aantakking oostzijde

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

De bezwaren zijn reëel en concreet:

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

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

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

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

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

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



Aantakking oostzijde

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

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

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



Aantakking oostzijde

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

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

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

beter bereikbaar en worden de fietsers verdeeld over meerdere routes.

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



Natuurverbinding

Op pagina 24 wordt gesteld:
'Sinds..1993 is de locatie Nigtevecht.. in beeld geweest als geschikte locatie.. door de aanwezigheid van..de Vecht, het Gein en Fort Nigtevecht'.

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

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



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



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

Natuurverbinding

Op pagina 25 wordt het voorstel toegelicht.

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

Naar verluidt worden deze voorzieningen begroot op 2½ miljoen euro.

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

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



Natuurverbinding

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

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



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

Indijk fietspad

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

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

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



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

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

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



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

Indijk fietspad

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

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

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

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

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

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

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

Naast de Garstempolder bevindt zich nog het historische gemaal.

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

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



Indijk fietspad

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



Historische inundatiekaart

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

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



Topografische kaart uit 1985

Indijk fietspad



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

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

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

Voorgestelde fietsroute



Indijk fietspad

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



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



Indijk fietspad

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

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



Systeemkaart waterbeheer

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

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

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

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

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

Indijk fietspad

Financiering

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

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

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

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

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

Voor dit project kan waarschijnlijk ondersteuning worden aangevraagd bij het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) Het doel van EFRO is de versterking van de concurrentiepositie en meer werkgelegenheid.

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

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

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

Maatschappelijk draagvlak

De plannen voor de fietsbrug hebben een zware wissel getrokken op de bewoners en betrokken organisaties. Vijftien jaar geleden werd als burgerinitiatief het eerste voorstel geopperd maar werd het project stilgelegd, vijf jaar geleden werd een ontwerp van ons goedgekeurd maar ambtelijk terzijde gelegd. Aan een plan op een nieuwe plek werd door de overheid jaren tijd en geld besteed. Vervolgens werd dit plan weer afgevoerd. Al die tijd hebben bewoners en betrokken organisaties actief bijgedragen aan de komst van de fietsbrug maar steeds tevergeefs.

De afgelopen jaren hebben dan ook een ontluisterend beeld opgeleverd van de lacunes die de terugtrekkende overheid heeft nagelaten. Het bleek dat de overheid feitelijk onmachtig is geworden in haar taak om het maatschappelijk belang te dienen en als professionele inkoper de maatschappij te vertegenwoordigen. Om deze onmacht te verhullen wordt elke vorm van transparantie geblokkeerd, tot het dreigen met gevangenisstraf toe.

Vijftien jaar heeft Nigtevecht zich constructief ingezet voor de komst van de brug en wanneer onze voorstellen gevolgd waren had deze er al jaren geleden kunnen staan. Wij bieden een tegenwicht tegen het fenomeen dat de overheid zowel de planvorming als de (voorbereiding van) de besluitvorming uitbesteedt aan belanghebbende ondernemingen. Daardoor komt de samenleving in een concurrentiepositie te staan met de belangen van die ondernemingen.

We werden geconfronteerd met de enorme hoeveelheid gemeenschapsgeld die verkwest is door de strijd die de overheid tegen ons meende te moeten voeren. Die bedraagt naar schatting zeker zo'n zeven ton euro. Het budget voor de brug is na het falen van het realiseren van de locatie op De Punt met zeven ton verhoogd.. Dat de door de provincie voorgestelde oplossing ver boven het budget zou komen was zelfs voor een leek zichtbaar. Publicatie van de getallen en weging met de door ons geleverde informatie zou dan ook zeer verhelderend kunnen zijn geweest.

Men heeft echter besloten tot volledige geheimhouding 'op grond van concurrentieoverwegingen.' Hiermee bevestigt de overheid de concurrentiepositie waarin zij de maatschappij ten opzichte van de ingehuurde ondernemingen heeft geplaatst.

In de afgelopen jaren heeft de overheid veel kennis en kunde afgestoten. Die bevindt zich nu in de samenleving. In logische samenhang daarmee begeeft burgerparticipatie zich steeds meer op terreinen die vroeger voorbestemd waren aan de overheid, zoals in dit geval de realisatie van een brug.

Er is in samenwerking met gerenommeerde ondernemingen en de TU Delft gewerkt aan een alternatief dat paste binnen het budget en voldeed aan alle randvoorwaarden. Het openbaar bestuur, vertegenwoordigd door een externe onderneming heeft echter alles in het werk gesteld om deze optie te dwarsbomen.

Nu wordt er met dit ontwerp bestemmingsplan door de overheid een traject ingeslagen dat uitdaagt tot jarenlang procederen. En dat terwijl Nigtevecht niet moe is om na 15 jaar tegenwerking nogmaals een constructieve inhoudelijke bijdrage te leveren.

Wanneer er geërgerd wordt gereageerd op dit ontwerp bestemmingsplan gaat het dus niet over de brug. Het gaat over de vraag in wiens belang de overheid werkt. Wie verzint het om op deze plek een natuurverbinding te willen maken terwijl er een paar kilometer verderop al een latent aanwezig is?

Waarmee dit ontwerpbestemmingsplan komt te staan in de reeks van besluiten in deze casus die meer gericht lijkt te zijn op de zakelijke belangen van ingehuurde partijen dan op de belangen van de samenleving.

Rogier de la Rive Box

Doupsstraat 108
1393 NK Nigtevecht

PKM 112769
22-11-14 11:50
NEDERLAND

€ 2,56

De gemeenteveraad
Gemeente Stichtse Vecht
Postbus 1212
3600 BE Maarsse