



Class.	
Reg. (Zaak)nr. Z/14/37268 IN/14/43747	gemeente Stichtse Vecht
Ingek. 24 NOV. 2014	Ontv. bev. ✓
Beh. Afd. RO	
Aantekeningen/Kopie aan. GRITFIE	

AANGETEKEND.

Gemeenteraad Stichtse Vecht
Postbus 1212
3600 BE MAARSEN

Nigtevecht, 20 november 2014.

Onderwerp: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Fietsbrug Z/14/37268.

Geachte Raad,

U gelieve hierbij aan te treffen een zienswijze met bijlagen van Dorpsraad Nigtevecht met betrekking tot het in hoofde dezes bedoelde ontwerpbestemmingsplan.

Uw ontvangstbevestiging zien wij gaarne tegemoet.

Hoogachtend,
namens DORPSRAAD NIGTEVECHT

Kees Neervoort
(voorzitter)

Cees Boonacker
(secretaris/penningmeester)



ZIENSWIJZE DORPSRAAD NIGTEVECHT

T.A.V. ONTWERPBESTEMMINGSPLAN FIETSBRUG BIJ NIGTEVECHT

11 november 2014

De dorpsraad heeft om meerdere redenen zwaarwegende bedenkingen tegen het ontwerpbestemmingsplan *Fietsbrug bij Nigtevecht, projectnr. 130530*.

1. Negeren van draagvlak

In het ontwerpbestemmingsplan wordt in het hoofdstuk *Maatschappelijke uitvoerbaarheid* ten onrechte niet ingegaan op de resultaten van overleg met dorpsraad, inwoners en andere bij de lokale situatie betrokken instanties zoals Vechtplassencommissie en Vereniging Spaar het Gein.

- a. De nut en noodzaakdiscussie van de fietsbrug heeft op lokaal niveau niet plaats mogen vinden, omdat het 'een regionaal belang zou betreffen'. Voor een belangrijk deel van de lokale bevolking 'hoeft deze brug niet'. De betere bereikbaarheid van (station) Abcoude kan nauwelijks een winstpunt worden genoemd, omdat het veel grotere en nabijgelegen Weesp volop in de behoefte aan scholen, winkels en spoorverbindingen voorziet. Wel voorziet men (lawaai)overlast van brommers die van de fietsbrug gebruik kunnen maken. Slechts voor een heel beperkt aantal inwoners geldt verkorting van de woonwerkafstand per fiets als een winstpunt.¹

Het grootste deel van de inwoners en ook Vechtplassencommissie en Vereniging Spaar het Gein hebben aangegeven dat – als er dan zonodig een brug moet worden gerealiseerd - de huidige locatie niet de voorkeurslocatie is, maar De Punt (zie toelichting bij punt 4).

- b. Bij de thans gekozen locatie ten zuiden van Betonfabriek Nigtevecht heeft men zich vastgelegd op een oostelijke brugaanlanding haaks op het Amsterdam Rijnkanaal (ARK), dwars door het open weilandgebied. Voor die aanlanding ontbreekt lokaal elk draagvlak. Alhoewel dat duidelijk naar de projectgroep is gecommuniceerd, is daar in het huidige plan geen rekening mee gehouden (zie toelichting bij punt 2 en 3).

2. Negeren van planvorming rond Garsten Noord

Het lijkt er op dat in het ontwerpbestemmingsplan bewust de planvorming met betrekking tot Garsten Noord buiten beschouwing wordt gelaten, omdat de realisatie van de fietsbrug op de thans gekozen locatie, met bovendien nog een oostelijke aanlanding haaks op het ARK, de uitvoering van het plan Garsten Noord zeer bemoeilijkt: de fietsbrug en met name de oostelijke fietsbrugafrit komen in dit plan immers direct te liggen in het uitzicht van de woningen die op termijn zullen worden gerealiseerd als de betonfabriek vertrokken is ten behoeve van woningbouw. Die afrit komt, als eerder aangegeven, bij de thans gekozen oostelijke aanlandingsvariant te liggen in het fraaie open weilandgebied net ten zuiden van de

¹ Ondanks het ontbreken van draagvlak is de dorpsraad tot aan de jaarwisseling van 2013-2014 bereid gevonden constructief mee te denken door deelname aan de 'klankbordgroep fietsbrug'. Deze deelname is gestaakt omdat geconstateerd werd dat de inbreng van de dorpsraad in belangrijke mate werd genegeerd.

betonfabriek.

In oktober 2011 heeft de gemeente Stichtse Vecht een beeldkwaliteitsplan voor Garsten Noord het licht doen zien waar de gewenste woningbouw wordt weergegeven. De beste woninglocaties zijn juist daar gesitueerd waar nu vrij uitzicht is over het weilandgebied.

Op 30 september 2014 heeft de gemeenteraad van Stichtse Vecht de Ruimtelijke Visie Garsten Noord vastgesteld, met als voorkeursscenario 'wonen en bedrijven'. Op langere termijn is het streven naar volledige invulling van dit gebied met woningbouw. Een bestemmingsplan is in voorbereiding.

Het negeren van dit plan leidt tot een onjuist beeld van de wenselijkheid van de fietsbrug op de thans gekozen locatie en gaat ten koste van de haalbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van de plannen rond Garsten Noord. De combinatie van brug en omlegging van de weg langs de Oostkanaaldijk t.b.v. het 'natuurverbindingsproject' maakt dit nog erger door de complexe ruimtelijke situatie. Dat realisatie van de woningbouwplannen waarschijnlijk niet op korte termijn zal plaats vinden, kan geen excuus zijn voor het niet betrekken van deze woningbouwplannen in de locatieafweging en uitvoeringswijze van de fietsbrug.

3. Negeren van de visie van de dorpsraad d.d. 19-12-2013

Eind 2013 heeft de dorpsraad een visie uitgebracht op de planvorming m.b.t. de fietsbrug. In die visie wordt aangegeven dat bij de thans gekozen locatie voor de fietsbrug (ten onrechte) gekozen is voor de meest ongelukkigste aanlandingsvariant. Deze visie is toegezonden aan de projectgroep fietsbrug en aan alle betrokken overheden. In *Zienswijzebijlage 1* is deze visie volledig weergegeven. Deze visie geeft aan dat, indien uitgegaan wordt van de locatie ten zuiden van de betonfabriek, de aanlanding niet haaks op het kanaal naar de Vreelandseweg dient te lopen, maar, net als aan de westzijde van het ARK, evenwijdig aan het kanaal. Dit om de volgende doelstellingen te bereiken:

- a. het zoveel mogelijk behouden van het open landschap
- b. het voorkomen van versnippering van weidegebied en landbouwgrond
- c. realisatie van woningbouw in de toekomst aan de zuidzijde van Garsten Noord niet onnodig belemmeren door uitzichtbeperking
- d. hinder voor bestaande woningen voorkomen
- e. vermijden van langdurige bezwaarprocedures
- f. zo beperkt mogelijke onteigening/verwerving

Op deze visie is nooit inhoudelijk gereageerd. De argumenten die door de dorpsraad zijn gehanteerd zijn dan ook nooit weerlegd.

4. De verkeerde locatie

Voorliggend ontwerpbestemmingsplan gaat uit van een locatie die gekozen is als 'second best'. De Punt, op het werkeiland van RWS, direct gelegen tegenover fort Nigtevecht, is door alle betrokken partijen als optimale plek gezien voor de fietsbrug. Ook in de gemeenteraden van beide betrokken gemeenten is De Punt ook nadrukkelijk als voorkeurslocatie genoemd. Toch is deze locatie afgevallen en wel omdat hij volgens berekening van de provincie Noord-Holland kostentechnisch niet haalbaar zou zijn. De dorpsraad heeft vele malen aangegeven dat zij hiervan niet overtuigd is. Dit niet alleen omdat de berekening niet ter inzage is gegeven en dus ook niet door eigen deskundigen getoetst kon worden, maar vooral ook omdat *slechts één uitvoeringsvariant in de rekenprocedure betrokken werd* (een fietsbrug met nabij het fort een aanlanding geheel op palen rondom het fortterrein). Zo is bijvoorbeeld een variant met westelijke aanlanding deels of geheel op talud evenwijdig aan het kanaal in noordelijke richting, niet onderzocht en niet berekend. Evenmin is in beschouwing genomen een brugvariant vergelijkbaar met de fietsbrug over de Maas bij het Ceramiqueterrein in Maastricht. Meermalen werd gepleit door de dorpsraad om de aanbestedingsprocedure zo in te richten dat marktpartijen de vrijheid hebben om voor meerdere locaties de haalbaarheid van uiteenlopende varianten te onderzoeken (*zie o.a. de Pleitnota voor De Punt in Zienswijzebijlage 2*).

Deze werkwijze werd toen afgewezen.

Het is wel heel bizar dat nog geen jaar na de Pleitnota voor De Punt ook de projectgroep (in een wel erg laat stadium) tot de conclusie is gekomen dat de 'markt' (bouwers, aannemers, architecten) meer van bruggen en het bouwen ervan weet dan zichzelf. Daarom is besloten over te gaan tot een eerder door de dorpsraad bepleite methode van aanbesteden (Best Value Practise), waarbij in principe de markt maximale vrijheid krijgt met eigen ideeën te komen ten aanzien van brugvarianten, locatie en aanlandingen. Deze aanbestedingsmethode wordt nu in verminkte vorm toegepast, omdat op basis van de voorgaande aanpak (men is zelf gaan rekenen) de eerder in beeld zijnde locaties zijn afgeschoten en men zich bovendien heeft vastgelegd op één wijze van aanlanden aan de oostzijde van het ARK.

De kansen die de huidige aanbestedingsmethodiek biedt, worden dus niet benut.

Om de 'best value'² te bereiken pleit de dorpsraad er nadrukkelijk voor om:

- a. in de lopende aanbestedingsprocedure alsnog ruimte te bieden om de Punt als mogelijke locatie op te nemen;
- b. ook andere (oostelijke) aanlandingsvarianten bij de nu voorliggende locatie ten zuiden van de betonfabriek (niet uitkomend bij de Vreelandseweg) mogelijk te maken. Binnen de huidige bestemmingsplangrenzen kan dat niet;
- c. voor het fietsbrugproject het oorspronkelijke budget voor de brug (€ 10,7 mln) te hanteren en niet een lager bedrag. Zie de toelichting bij punt 5.

5. Onterechte koppeling van een 'natuurverbindingsproject' met de realisatie van een fietsbrug

- a. Op geen enkele wijze is nut en noodzaak van een natuurverbinding op deze locatie aangegeven. Zo zijn er geen waarnemingen van tot migratie geneigde dieren in dit gebied en zo deze er al zouden zijn, worden uiteenlopende locaties en verschillende oversteekwijzen van het Amsterdam-Rijnkanaal niet afgewogen.
Het plan is op deze locatie en op deze wijze uitgevoerd onzinnig. Wordt serieus verondersteld dat net ten zuiden van Garsten Noord (thans bedrijventerrein en in de toekomst een gebied met gemengd wonen en werken) dieren zich via een tunneltje onder de omgelegde weg langs de Oostkanaaldijk naar het ARK zullen begeven om er vervolgens in te duiken en dit zeer druk bevaren kanaal over te zwemmen om er daarna aan de overzijde uit te klauteren? En waar zouden dieren die het lukt succesvol de omgekeerde route af te leggen heen moeten? Gaan die via de verkeersbrug buurten in Nigtevecht of duiken ze vanaf de Vreelandseweg de Vecht in om weer een stuk te gaan zwemmen?
- b. In het bestemmingsplan wordt er kennelijk van uitgegaan dat de realisatie van een 'natuurverbinding' bij de locatie van de fietsbrug leidt tot synergie. Op een toelichting door de projectgroep aan de Raad van de Gemeente Stichtse Vecht heeft de heer van Gorkom aangegeven dat er zelfs kostenvoordelen zouden zijn. Wat blijkt echter: een deel van de voor de fietsbrug bestemde gelden (ca € 2½ miljoen van de € 10,7 miljoen) dient voor de 'natuurverbinding' te worden aangewend, zo blijkt uit de aanbestedingsvoorwaarden.

De dorpsraad beschouwt, gezien het ontbreken van nut en noodzaak, dit natuurverbindingsproject als verspilling van gemeenschapsgeld en laakt bovendien het voornemen de kosten te verhalen op het fietsbrugproject. Immers met minder budget voor de brug kan minder uitvoeringskwaliteit worden gerealiseerd.

Concluderend: De dorpsraad tekent bezwaar aan tegen het bestemmingsplan in zijn huidige vorm.

² Met 'best value' dient in de optiek van de dorpsraad expliciet rekening gehouden te worden met draagvlak.



19-12-2013

VISIE DORPSRAAD OP DE PLANVORMING M.B.T. DE FIETSBRUG TE NIGTEVECHT

Medio november 2013 is door de Stuurgroep Fietsbrug Nigtevecht een besluit genomen ten aanzien van de locatie van de fietsbrug. Daarbij is De Punt komen te vervallen en is een locatie ten zuiden van de Velterslaan aan de westzijde van het Amsterdam Rijnkanaal (ARK) en de Betonfabriek Nigtevecht aan de oostzijde van het ARK als uitgangspunt voor de verdere planvorming gekozen. Op deze locatie zijn meerdere uitwerkingsvarianten voor de aanlanding aan de oostzijde van het ARK voorhanden (zie bijlage).

In het besluit van de stuurgroep is opgenomen de variant waarbij aan de oostzijde van het ARK de aanlanding haaks op het kanaal zou moeten plaats vinden, uitkomend op de Vreelandseweg. Aan de westzijde wordt een aanlanding voorzien die evenwijdig aan het ARK loopt, langs de dijk.

De dorpsraad verzoekt de stuurgroep het besluit ten aanzien van de aanlandingsvariant aan de oostzijde te heroverwegen en te besluiten tot het in uitvoering nemen van de parallelle variant (in plaats van de variant haaks op het kanaal). Dit gezien de evident geringere nadelen van de parallelle variant en het grotere draagvlak hiervoor.

De dorpsraad is van mening dat de aanlanding aan de oostzijde haaks op het kanaal een aanzienlijk slechtere variant is dan de variant waarbij de aanlanding evenwijdig aan het kanaal loopt, vlak langs de dijk en uitkomend op het bestaande fietspad Nigtevecht – Loenen, even ten zuiden van de betonfabriek. De dorpsraad verzet zich dan ook nadrukkelijk tegen de thans gekozen aanlandingsvariant aan de oostzijde van het ARK.

De oostelijke aanlanding dient in de visie van de dorpsraad, net als aan de westzijde, evenwijdig aan het kanaal te lopen, teneinde vooral de volgende doelstellingen te bereiken:

- a. zoveel mogelijk behoud van het open landschap
- b. voorkomen van versnippering van weidegebied en landbouwgrond
- c. realisatie van woningbouw in de toekomst aan de zuidzijde van Garsten Noord niet onnodig belemmeren door uitzichtbeperking
- d. hinder voor bestaande woningen voorkomen
- e. vermijden van langdurige bezwaarprocedures
- f. zo beperkt mogelijke onteigening/verwerving

In de Toelichting worden alle voor- en nadelen van de twee aanlandingsvarianten toegelicht, conform de aanpak zoals gehanteerd in de Werkgroep Fietsbrug Nigtevecht. Daarnaast worden aanbevelingen gegeven om onder andere een veilige aanlanding op het bestaande fietspad mogelijk te maken.

TOELICHTING BIJ AANLANDINGSVARIANTEN BIJ EEN FIETSBRUGLOCATIE TEN ZUIDEN VAN DE BETONFABRIEK

Dat de aanlanding haaks op het kanaal en aansluitend op de Vreelandseweg (zie kaartbijlage B) een slechtere oplossing is, dan wanneer de aanlanding evenwijdig aan het ARK komt te lopen (zie kaartbijlage A), laat zich duidelijk illustreren aan de hand van de gehanteerde criteria, zoals besproken in de werksessies met de projectgroep. De variant waarbij de oversteek over het kanaal wat noordelijker ligt en aan de oostzijde een gekrulde aanlanding is voorzien (zie kaartbijlage C) scoort ook beter op de meeste doelstellingen, maar deze variant kent het nadeel van uitzichtbeperking voor te realiseren woningen op het te herstructureren zuidelijk deel van Garsten Noord. Deze variant wordt hier niet verder besproken.

In deze bijlage is de in de werkgroep gehanteerde waarderingsmatrix weergegeven met waarderingscores van twee aanlandingsvarianten *ten opzichte van elkaar* (dus alleen minscores als een van de varianten slechter scoort t.o.v. de andere variant). Vetgedrukt in de matrix zijn de aspecten waar de ene variant slechter/beter scoort dan de andere variant.

Te zien is in de weergegeven matrix dat van de gehanteerde 28 criteria er maar liefst 12 zijn waarop de aanlanding haaks op het ARK naar de Vreelandseweg slechter scoort en slechts 2x beter dan wanneer de aanlanding parallel aan het ARK zou verlopen met aanlanding op het bestaande fietspad langs de Oostkanaaldijk.

De aanlanding parallel aan het ARK scoort beter op de volgende punten:

1. *Zo min mogelijk verstoring van het landschapsbeeld:* het thans nog open gebied waar de aanlanding aan de oostzijde geprojecteerd is, behoort tot het Groene Hart en is onderdeel van de EHS. Zelfs al wordt de aanlanding deels op palen gerealiseerd, blijft sprake van aantasting van een waardevol open landschap. Bij een aanlanding parallel aan het ARK blijft het landschap goeddeels open. Ook in dat geval is realisatie zoveel mogelijk op palen wenselijk, om vanaf het fietspad Nigtevecht – Loenen doorzicht op het open land te behouden. Behoud van de openheid van het landschap is van algemeen belang en geldt in het bijzonder voor bewoners en recreanten. Behoud van de openheid is voor de attractiviteit van de geplande woningbouw op het zuidelijk deel van Garsten Noord (nu betonfabriek) een bepalende factor. Zie ook punt 4 en 5.
2. *Zo min mogelijk perceelsdoorsnijdingen:* het thans door de agrarische sector benutte weilandgebied zal bij aanlanding haaks op het ARK doorsneden worden. Bij een aanlanding op palen zal de gebruikswaarde weliswaar deels behouden blijven, maar er blijft sprake van ongewenste doorsnijding en beperkingen in het gebruik.
3. *Zo min mogelijk verlies van agrarische grond:* bij een aanlanding parallel aan het ARK gaat veel minder agrarische grond verloren dan bij de haakse variant.
4. *Geen strijdigheid met (vastgestelde) ruimtelijke plannen:* de keuze voor een fietsbruglocatie ten zuiden van de betonfabriek is strijdig met de planvorming rond het bedrijventerrein Garsten Noord. In oktober 2011 heeft de gemeente Stichtse Vecht een 'Beeldkwaliteitsplan Garsten Noord' het licht doen zien, waarin de ambitie om te komen tot partiële of gehele herbestemming tot woningbouw is verwoord. In alle daarin gepresenteerde herstructureringsvarianten wordt woningbouw voorzien aan de zuidkant van Garsten Noord (het huidige betonfabriekterrein). Vooral de haakse variant past hierin slecht.
5. *Zo min mogelijk in uitzicht van woningen:* er zijn vooral drie woningen aan de Vreelandseweg waar de aanlanding bij de haakse variant in het directe uitzicht is (de aanlanding komt zowat uit in hun tuin). Twee woningen hebben zelfs zeer veel uitzichtverlies en hinder (zie punt 6 en 8). Bij de geplande woningbouw op Garsten Noord zal voor *alle* woningen gelegen aan de zuidrand van het terrein sprake zijn van uitzichtbelemmering bij de haakse variant. Bij aanlanding parallel aan het ARK is de uitzichtbelemmering in veel mindere mate aanwezig.
6. *Zo min mogelijk geluidshinder/visuele overlast naar woningen:* wat betreft visuele overlast zie punt 5. Wat betreft geluidshinder geldt dat, daar gekozen is voor een brugontsluiting waar ook brommers van gebruik kunnen maken, vooral de bestaande woningen aan de Vreelandseweg bij de haakse variant geluidshinder zullen ervaren.

7. *Hindernissen/autoverkeer*: aanlanding van de fietsbrug op de Oostkanaaldijk zal plaats vinden op een fietspad, terwijl bij de Vreelandseweg sprake is van een weg met alle denkbare soorten verkeersgebruikers (fietsers, (vracht)auto's, landbouwverkeer). Op te merken is daarbij dat op zaterdagen bij thuiswedstrijden bij het naastgelegen voetbalveld DOB, er nabij het aanlandingspunt aanzienlijke hoeveelheden rijdende en in de berm geparkeerde auto's zijn. Weekenddagen zijn bij recreatieve fietsers de meest benutte dagen.
8. *Geen/beperkte overlast van bouwwerkzaamheden*: hier geldt eenzelfde redenatie als bij punt 5 en 6.
9. *Geen langdurige procedures (onteigening/planschade), korte realisatietermijn*: het valt te verwachten dat met name bewoners van de meest benadeelde woningen aan de Vreelandseweg juridisch alles in het werk zullen stellen om de variant haaks op het ARK te blokkeren. Ook de dorpsraad zal bij de haakse variant bezwaar maken. Bij de variant parrallel aan het kanaal worden geen/minder bezwaren verwacht.
10. *Zoveel mogelijk draagvlak*: voor de locatie met de voorgestane haakse variant is aanzienlijk minder draagvlak dan voor de parallelle variant.
11. *Geen/weing grondverwervingskosten*: bij een fietsbruglocatie ten zuiden van de betonfabriek is grondverwerving onvermijdelijk. Bij de haakse variant zal aanzienlijk meer agrarische grond moeten worden verworven dan bij de parallelle variant. Een groot deel van de grond parallel aan het ARK is eigendom van RWS en hoeft niet verworven te worden.
12. *Geen/weing planschadeposten*: als gevolg van de evidente waardedaling van de (in punt 5) genoemde bestaande woningen zullen bij haakse aanlanding planschadeposten moeten worden uitgekeerd.

De aanlanding haaks op het ARK en uitkomend op de Vreelandseweg scoort beter op de volgende punten:

1. De aanlanding op de Vreelandseweg is in recreatief opzicht (m.u.v. de drukke zaterdagen) aantrekkelijker dan aanlanding nabij de betonfabriek. Zolang de herstructurering van Garsten Noord niet heeft plaats gevonden is de 'toegang tot het dorp' via de Vreelandseweg attractiever dan langs de betonfabriek.
2. Wat verkeersonveiligheid betreft kan gesteld worden dat de aanlanding bij het fietspad langs het ARK even ten zuiden van de betonfabriek, niet zonder risico's is, omdat het fietspad smal is en niet deugdelijk afgescheiden van de naastliggende autorijweg.

Te nemen maatregelen

- De aanlanding aan de oostzijde van het ARK dient voor een groot deel op palen te worden gerealiseerd om zoveel mogelijk openheid te behouden.
- De aanlandingen zoals thans getekend, zijn aan de korte kant, waardoor een steile helling ontstaat. De brugoversteek over het ARK zou daarom wellicht 50 tot 100 meter zuidelijker moeten plaats vinden, waardoor een minder steile hellingbaan mogelijk wordt.
- Het fietspad Nigtevecht – Loenen dient (op termijn), als geheel verbeterd te worden.
- Om de fietsbrugaanlanding op dit fietspad veiliger te maken, is doortrekking met enkele tientallen meters van de vangrail die even voorbij de betonfabriek aanwezig is tot aan de fietsbrugaanlanding, een eenvoudige en vooralsnog voldoende maatregel.³
- Het fietspad kan in noordelijke richting verbreed worden.
- De aanlanding bij het bestaande fietspad zal bij voorkeur plaats moeten vinden op een verbreed stuk van het dijktaalud waar borden geplaatst zijn die de verschillende fietsroute-mogelijkheden vanaf dat punt aangeven.
- De verkeersveiligheid van het kruispunt Oostkanaaldijk/Dorpsstraat/Raadhuisstraat (aan het begin van het dorp Nigtevecht) dient verbeterd te worden.

³ Recent is besloten tot verplichte aanzienlijke snelheidsverlaging op de Oostkanaaldijk, waarmee aan de bezwaren van verkeersonveiligheid wordt tegemoetgekomen (vanaf daar tot het dorp 30 km). (toegevoegde voetnoot, okt. 2014)

**VERGELIJKING VAN DE OOSTELIJKE AANLANDINGEN BIJ DE ZUIDELIJKE
LOCATIE VAN DE FIETSBRUG TE NIGTEVECHT**

	AANLANDINGEN TEN ZUIDEN VAN DE BETONFABRIEK	oost: grondlichaam dwars op ARK, naar Vreelandseweg	oost: op palen langs dijk richting Betonfabriek
BEOORDELINGSASPECTEN	CRITERIA		
Gebruikskwaliteit	Goede gebruikskwaliteit (gemak/hellings% e.d.)	0	0
	Zo min mogelijk hindernissen/autoverkeer e.d.	-	0
	Korte afstand tot dorp/weinig omrijnoodzaak	0	0
	negatief effect op recreatieve beleving	0	-
	Zo groot mogelijke afstand tot bestaande verkeersbruggen	0	0
	Positief effect op <i>recreatieve beleving route</i> , Waterlinie, uitzicht, interessante objecten, mogelijkheid recreatief te verpozen e.d.	0	0
Beeldkwaliteit / Ruimtelijke inpassing	Zo min mogelijk verstoring landschapsbeeld (behoud openheid landschap)	-	0
	Zo aantrekkelijk mogelijk (zo min mogelijk onaantrekkelijk) beeld/aanzicht van brug en aanlandingen (<i>talud/ellips/beplanting</i>)	0	0
	Zo min mogelijk perceelsdoorsnijdingen	-	0
	Zo min mogelijk verlies agrarische grond	-	0
	Zo min mogelijk in uitzicht vanuit woningen	-	0
Kosten	Bouwkosten < € 10,75 miljoen	0	0
	Kosten verleggen K&L	0	0
	Geen/weinig grondverwervingskosten	-	0
	Geen/weinig planschadepkosten	-	0
	Geen/weinig onderhoudskosten	0	0
	Geen/weinig kosten voor gemeente	0	0
Veiligheid	Geen verkeersonveiligheid (kruisend verkeer)	0	-
	Veilige gebruiksmogelijkheid brug/opritten	0	0
Overlast / Sociale Veiligheid	Zo min mogelijk geluidshinder/ visuele overlast naar woningen	-	0
	Geen/zo min mogelijk brommergebruik	0	0
	sociale onveiligheid	0	0
	Geen/beperkte overlast bouwwerkzaamheden	-	0
Juridisch/planologische context	Geen strijdigheid met (vastgestelde) ruimtelijke plannen	-	0
	Geen langdurige procedures (bv. Onteigening/planschadeprocedures), korte realisatietermijn	-	0
	Zo veel mogelijk (lokaal) draagvlak, zo min mogelijk bezwaarprocedures	-	0
	Aansluiting bij beleid Stelling van Amsterdam	0	0
Risico's	Risico's anders dan reeds in bovenstaande criteria meegenomen.	0	0



PLEITNOTA VOOR REALISATIE FIETSBRUG NIGTEVECHT OP DE PUNT

Van: Dorpsraad Nigtevecht
leden klankbordgroep – omwonenden

1 – 11 - 2013

Aan: Stuurgroep Fietsbrug Nigtevecht
Gedeputeerde Dhr. J. Bond (PNH)
Gedeputeerde Mw. M. Pennarts (PU)
Wethouder Dhr. K. Wiersema (SV)
Wethouder Dhr. C. Schouten (DRV)
Stadsdeelbestuurder Dhr. E. Jaensch (AMS)
Mw. W. Boots (NM)
Mw. R. Tuinstra (PU)
Dhr. M. Plukkel (DRV)
Dhr. T. van Es (SV)
Mw. I. Brandsma (PNH)
Dhr. R. van Gorkom (PNH)
Dhr. E. Buijs (AMS)

L.S.,

Dorpsraad Nigtevecht en andere lokale belangengroepen hebben met genoeg geconstateerd dat de locatie De Punt opnieuw en serieus in beschouwing is genomen bij de locatieafweging voor de mogelijke realisatie van een fietsbrug over het ARK ter hoogte van Nigtevecht. Daartoe zijn enkele onderzoeken uitgevoerd en in discussie gebracht, die kosten en voor- en nadelen van een aantal mogelijke varianten op locaties ten zuiden van het Garsten Noord terrein en op De Punt in beeld hebben gebracht.

Ondergetekenden constateren op basis van de onderzoeken en de discussies het volgende:

- Op De Punt blijken verschillende varianten mogelijk met mechanisch transport over het ARK die passen binnen het beschikbare budget. Er zijn daarbij echter uitvalrisico's.
- Op De Punt blijkt ook binnen budget realisatie van een brug met landhoofden mogelijk, en wel in verschillende uitvoeringsvarianten:
 - a) met een trap in combinatie met lift aan weerskanten van het ARK
 - b) met een trap + lift op De Punt en een hellingbaan parallel aan de westzijde van het ARK (dus nabij het fort).

Een uitvoeringsvariant met een constructie op palen op De Punt zou volgens de rekenmethodiek van de Provincie Noord-Holland buiten de begroting vallen.

Ondergetekenden zijn van mening dat de onderzoekresultaten a) zicht geven op een verbinding van voldoende kwaliteit en b) voldoende zekerheid bieden inzake de realisatiekosten van een fietsbrugverbinding op De Punt. Wij beschouwen De Punt als meest gewenste locatie. We verzoeken de stuurgroep dan ook De Punt als enige locatie aan te laten besteden.

TOELICHTING

De voordelen van locatie De Punt lijken duidelijk:

1. Deze locatie sluit direct aan bij de doelstellingen die ten grondslag hebben gelegen aan het besluit een recreatieve fietsroute te creëren langs de forten van de Nieuwe en Oude Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam. Juist die recreatieve potentie is hier in sterke mate aanwezig: alleen hier is de mogelijkheid de aanlanding van de brug aan de westzijde van het ARK zodanig uit te voeren dat zicht ontstaat op het gehele fortcomplex. Dat bevordert de recreatieve beleving van de route aanzienlijk en schept gunstige voorwaarden voor eventuele exploitatiemogelijkheden van het fort.
Ook de de oostzijde (De Punt) is een aantrekkelijk aanlandingspunt: hier bevindt zich onder andere de oude afgesloten westelijke sluis, onderdeel van de Stelling van Amsterdam. Deze is recent door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed aangewezen als monument⁴. Dit deel van de Stelling, tezamen met de dubbele kastanjerij daarnaast, levert een recreatief aantrekkelijke plek om te verpozen. De ligplaatsen voor de binnenvaart aan De Punt dragen daartoe eveneens bij.
2. De locatie sluit het meest direct aan op de bestaande fietsroutes. De fietsboot maakt om die reden al jaren gebruik van De Punt. Deze boot vervoert vanuit Amsterdam toeristen naar De Punt om hen van daaruit recreatief langs de Vecht te laten fietsen. De buitenlandse toeristen die hier aan land worden gebracht, krijgen met de aanlanding van de fietsbrug op De Punt er een belangrijk recreatieve mogelijkheid bij (bezoeking van het fort).
3. Er zijn hier geen verwervingskosten.
4. Voor deze locatie bestaat lokaal en bestuurlijk draagvlak. Wat het bestuurlijk draagvlak betreft verwijzen wij naar de moties van de raden van Stichtse Vecht en Ronde Venen waarin een duidelijke voorkeur wordt uitgesproken voor De Punt als meest wenselijke locatie.

Er zijn ook minder positieve punten te noemen ten aanzien van deze locatie, die naar onze mening aandacht behoeven:

1. Een brug met landhoofden met trap en lift (aan één of twee zijden van het ARK) is niet geheel fietsend over te gaan. Sommige categorieën gebruikers zullen dat mogelijk onwenselijk vinden. Voor andere categorieën is dat anders. Er valt bijvoorbeeld op te wijzen, dat voor ouderen de combinatie trap en lift juist plezierig is. In dit kader is het relevant dat men zich realiseert, dat juist in deze regio een sterke mate van vergrijzing plaats vindt, wat inhoudt dat de toekomstige doelgroep voor een belangrijk deel uit ouderen zal bestaan⁵. Daarnaast valt er op te wijzen dat er in de onmiddellijke nabijheid (brug Weesp, brug Loenersloot) twee wel volledig befietsbare bruggen over het ARK zijn.
Mocht er desalniettemin toch (enige) voorkeur bestaan voor een volledig befietsbare brugvariant, dan kan de aanbestedingsprocedure zodanig worden ingericht, dat marktpartijen de vrijheid hebben verschillende varianten te bedenken die binnen het budget wel aan deze voorwaarde voldoen. Het is immers zeer wel mogelijk dat marktpartijen een andere rekenmethodiek hanteren dan de Provincie Noord-Holland.
2. De verkeersveiligheid is een punt van aandacht gezien de altijd noodzakelijke oversteek van de Oostkanaaldijk. Daar zouden bijvoorbeeld stoplichten met drukknopbediening kunnen worden geplaatst.
3. Er moet rekening gehouden worden met de natuurwaarden bij het fort. Ontwerp en inpassing dienen daarom met zorg te worden uitgevoerd.

⁴ Besluit Ministerie OCW MS-2010-2044, 21 maart 2013

⁵ Uit de nota 'Bevolkingsvraagstukken in Nederland anno 2012', NIDI 2013, blijkt dat de 'grijze druk' (aandeel 65+ ers) in de gemeente Stichtse Vecht tot het jaar 2025 zal toenemen naar een percentage dat ligt boven 45%. Dat geldt ook voor gemeente Wijde Meren. Bij omliggende gemeenten zal dat naar verwachting 35% - 45% zijn, in Amsterdam en Diemen 25% - 35%. De huidige grijze druk is landelijk 25,6%.

Waarom is een locatie ten zuiden van Garsten Noord minder wenselijk?

1. De brug en de aanlanding aan de oostzijde zouden in het onmiddellijke uitzicht van de woningen komen, die op termijn op het terrein van de betonfabriek gerealiseerd zullen worden. Dat gebied is thans een fraai en karakteristiek polderlandschap. De best verkoopbare woningen hebben hierop en op het ARK uitzicht. De in de visie van de gemeente Stichtse Vecht verwoorde gewenste herstructurering van het Garsten Noordterrein, zou bij realisatie van een brug net ten zuiden van het terrein evident bemoeilijkt, zo niet onmogelijk gemaakt worden. Dit geldt in het bijzonder voor de varianten met een hellingbaan haaks op het ARK, richting Vreelandseweg, maar ook, zij het in wat mindere mate, voor de varianten met een hellingbaan parallel aan het ARK, uitkomend op de Oostkanaaldijk.
2. Het gebied ten zuiden van Garsten Noord is thans een ongeschonden open weidegebied behorend tot het Groene Hart en deels liggend binnen de EHS. Aantasting van de intrinsieke waarden van het gebied dient zoveel mogelijk vermeden te worden.
3. Het gebied is als weidegebied in gebruik. Versnippering van agrarisch weidegebied is niet wenselijk.
4. De hier voorgestelde varianten gaan uit van hellingbanen met een hellingspercentage van 3,8% (1:26). Dat is een steilte goed voor sportieve fietsers, maar niet voor minder fitten/ouderen. Dit terwijl het aandeel ouderen juist toeneemt in de nabije toekomst. Ter vergelijking de hellingspercentages van bestaande bruggen: Fietsbrug A1 0,9%, Weesperbrug 1,8%, Loenerslootbrug 2,0%, Spoorbrug Weesp 2,6%, Nesciobrug 2,6% (zie o.a. www.fietsbrugnigtevecht.nl Brugvarianten Fietsbrug ARK). Bij een vergelijkbaar hellingspercentage (2,6%) zal het ruimtebeslag groter zijn (hellingbaan ruim 130 m langer) en de negatieve impact op landschapsbeleving groter. Sommige getekende varianten zijn zonder forse aanpassing niet eens uitvoerbaar.
5. De afstand tot het fort en de Velterslaan aan de westzijde en tot het dorp Nigtevecht aan de oostzijde van het ARK, is aanzienlijk langer dan bij De Punt het geval is. Een verbinding op de locaties ten zuiden van Garsten Noord lijkt dan ook los te staan van de forten van de Nieuwe en Oude Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam. De logica en attractiviteit van een verbinding hier staan dan ook veruit in de schaduw van een verbinding vanaf De Punt. Daar komt nog bij dat de entree tot het dorp, in de tijdspanne tot herstructurering van Garsten Noord, langs de betonfabriek, beslist niet attractief is.
6. Een aanlanding op het fietspad langs de Oostkanaaldijk is weliswaar goed mogelijk, maar is niet ongevaarlijk: het bestaande fietspad is smal en ligt onbeveiligd direct langs de autoweg waar op deze hoogte dikwijls nog met hoge snelheid gereden wordt⁶.

Namens de Dorpsraad Nigtevecht:

D. Jannette Walen
K. van der Lee
C. Neervoort
C. Boonacker
N. van de Valk
B. ten Hoope

Namens omwonenden Geitenkamp:

R. Thijssen
Lid klankbordgroep - omwonende:
W. Groeneveld

⁶ Dit punt vervalt indien de voorgenomen snelheidsbeperkende maatregelen zijn getroffen

Aanlandingsvarianten bij de fietsbrug op de gekozen locatie ten zuiden van de betonfabriek

A



**Variante parallel aan ARK
(niet gekozen, maar voorkeur dorpsraad indien de zuidelijke
locatie wordt uitgevoerd)**

C



**Variante met krul bij een wat noordelijker gelegen locatie
(niet gekozen)**

B



**Variante haaks op ARK
(thans gekozen variant)**

D



**Variante haaks met slinger bij een wat noordelijker gelegen locatie
(niet gekozen)**

~~Cultureel Centrum~~
~~Het Dorpshuis~~

~~Jhr. Huydecoperstraat 1~~
~~1393 NV Nigtevecht~~

R

AANGETEKENDE BRIEF

NL frankering betaald € 7,95

67gr

RECOMMANDÉ

D-A-1

PostNL

112769 21-11-2014 11:06

NL



3SRPKS009608799

3600BE 1212

