

Visie klankbordgroep Nigtevecht/Abcoude op een te realiseren brug over het ARK t.b.v. recreatief fiets- en voetgangersverkeer

Inleiding

Aanleiding

Sinds het in 2007 opnieuw genomen initiatief in Nigtevecht een brug te realiseren over het Amsterdam-Rijnkanaal (ARK) voor recreatief fiets- en voetgangersverkeer, heeft de Dorpsraad Nigtevecht getracht de lokale gemeenschap zoveel mogelijk in het planproces te betrekken. Dit door een reeks van gesprekken met vertegenwoordigers van de initiatiefnemers (Provincie Noord-Holland en Provincie Utrecht) en betrokkenheid bij de organisatie van een tweetal informatieavonden in Nigtevecht (november 2008 en juni 2011). Lokale belangengroepen, zoals de Vereniging Spaar het Gein, Duurzaam Nigtevecht en de Stichting Vechtplassencommissie, zijn in de afgelopen periode eveneens in het overleg betrokken.

De tijdens de laatste informatieavond in Nigtevecht (juni 2011) nadrukkelijk geuite wens van de lokale gemeenschap om betrokken te zijn bij de planvorming, heeft ertoe geleid dat de Wethouder Ruimtelijke Ordening van de gemeente Stichtse Vecht een klankbordgroep heeft ingesteld, die mag adviseren over het Programma van eisen (PvE) voor de brug. Het PvE zal een onderdeel vormen van een 'Construct, Design en Maintenance Contract' met een nader te selecteren partij die de brug zal realiseren.

De klankbordgroep is samengesteld op basis van een door de gemeente Stichtse Vecht gemaakte selectie van personen en instanties, te weten: K. Neervoort namens Dorpsraad Nigtevecht, E. Mensink namens Duurzaam Nigtevecht, F. Cladder namens Stichting Vechtplassencommissie, Rien Leemans namens Vereniging Spaar het Gein en de volgende bewoners: W. Groeneveld, C. Schipper en A. Harsta.

Uitgangspunten

Nadrukkelijk is bij de instelling van de klankbordgroep gesteld dat er geen bemoeienis dient te zijn met aspecten waarover al bestuurlijke besluitvorming heeft plaats gevonden¹. Zo wordt niet ingegaan op:

- de nut- en noodzaakdiscussie,
- de locatie waar de brug gerealiseerd zal worden (op 'De Punt' van het terrein van RWS),
- De hoofdvorm van de brug (een boogbrug).

De hiernavolgende visie is gestructureerd rond een aantal doelstellingen zoals deze voor de lokale gemeenschap gelden:

1. Behoud kwaliteit van het landschap/beperken visuele overlast
2. Voorkomen/beperken van directe hinder (lawaai, hangjongeren, lichtoverlast)
3. Behoud/bevorderen van een (verkeers-)veilige situatie
4. Voorkomen/benutten van de impact op het gebruik van de bestaande infrastructuur (extra verkeersvraag pont over de Vecht, toename gebruik bestaande wegen/fietspaden/brugverbinding over de sluis)
5. Beperken milieubelasting (in materiaalkeuze en onderhoud)
6. Voorkomen van verzwaring van de gemeentelijke belastingdruk (onderhoudskosten brug, pont)

Toelichting op de aanbevelingen voor het PvE is voor een belangrijk deel weergegeven in de eindnoten.

Overige aspecten, voor zover in de klankbordgroep besproken, zijn separaat als 'overige opmerkingen' weergegeven.

Aanbevelingen van de Klankbordgroep voor het PvE

1. Behoud kwaliteit van het landschap/beperken visuele overlast

- a. Een zo ijl/licht/minimalistisch mogelijk ontwerp. Dit zal de geringste verstoring van het landschap oproepen. Dit geldt zowel voor de brug als voor de aanlandingen. In het PvE dient dit aspect zwaar te wegenⁱⁱ.
- b. Inpassing in/benutting van het bestaande groen in het landschap. Waar groen verdwijnt, dient dat gecompenseerd te wordenⁱⁱⁱ.

2. Voorkomen/beperken van hinder

- a. Indien nodig dienen maatregelen te worden getroffen die verdragend geluid beperken^{iv}.
- b. In het ontwerp dient aandacht te zijn voor het voorkomen van verlichtingshinder voor direct aanwonenden en verdere omgeving. Verlichting in perioden dat de brug niet gebruikt wordt is onwenselijk. Het fort is thans een donker natuurgebied. Dat dient zo te blijven^v.
- c. Voorkomen van overige hindervormen voor direct omwonenden^{vi}.

3. Behoud/bevorderen van een (verkeers-)veilige situatie

- a. Een veilige verkeersafhandeling van het fietsverkeer vanaf en naar de brug verdient de nodige aandacht. Het gaat daarbij vooral om de kruising met de Oostkanaaldijk nabij de ophaalbrug/sluis in Nigtevecht (zie ook noot 2). Aanbevolen wordt nader onderzoek te doen naar maatregelen die daartoe bijdragen.
- b. Voldoende veiligheid voor fietsers en voetgangers op de brug en de aanlandingen. Het voorkomen van te hoge snelheden^{vii} en beperken van de mogelijkheid van de brug af te springen, gladheidsbestrijding en voldoende verlichting zijn relevante aspecten^{viii}. De verlichting dient in voldoende mate aanwezig te zijn (maar niet hinderlijk, zie aanbeveling 2b).

4. Impact op bestaande infrastructuur

- a. De dienstverlening/exploitatie van het pontje over de Vecht dient zonodig te worden aangepast aan de verwachte toename van het fietsverkeer (schatting van het aantal fietsers dat gebruik maakt van de fietsbrug is ca 30.000 per jaar, merendeels in een periode van 7 maanden en overwegend in het weekeinde).
- b. De thans ontoereikende bewegwijzering voor fietsers in Nigtevecht (m.a.g. frequent fietsverkeer op de Oostkanaaldijk richting Weesp) dient aangevuld/verbeterd te

worden (duidelijke verwijzingen naar het dorp, Loenen, Vreeland, Weesp, betere inpassing in fietsknooppuntenroutes).

5. **Beperken milieubelasting**^{ix}

- a. Wat materiaalgebruik betreft dient gestreefd te worden naar een zo gering mogelijke milieubelasting (een duurzaam ontwerp) van de constructie.
- b. Hetzelfde geldt voor het gebruik en onderhoud: minimaal energiegebruik voor verlichting en minimaal milieubelastend onderhoud^x.

6. **Voorkomen extra belastingdruk**

- a. De kosten voor het faciliteren van het extra regionale fietsverkeer a.g.v. realisatie van de fietsbrug dienen (merendeels) niet ten laste te komen van de gemeente Stichtse Vecht en Ronde Venen en daarmee ten laste van de lokale bevolking. Het betreft hier kosten van onderhoud van de brug en de extra exploitatiekosten van de fietspont over de Vecht (zie aanbeveling 4a).
- b. De exploitatie van de brug dient ook uit kostenoverweging zo energiezuinig mogelijk te zijn (zie ook aanbeveling 5).

Overige opmerkingen

- Handhaving: Er dient aandacht te zijn voor handhaving. De brug kan uitnodigen tot niet-bedoeld gebruik (hangjongeren, oneigenlijk gebruik van de brug). Er dient ook aandacht te zijn voor het opruimen van recreatieafval.
- Benutten ruimtelijke kansen: Bestaande ruimtelijke mogelijkheden voor verpozing dienen benut te worden. Op de brugconstructie is een uitzichtpunt wenselijk. Daarnaast is bijvoorbeeld een verpozingsmogelijkheid te realiseren op de Punt. Eventueel kan een horecavoorziening in de nabijheid gerealiseerd worden^{xi}
- Besluitvorming:
 - De klankbordgroep is van mening dat het planproces, meer dan tot nu toe, open en transparant moet zijn.
 - De klankbordgroep stelt dat zij graag betrokken wil blijven in het vervolgproces.
 - De klankbordgroep betreurt dat geen discussie kan worden gevoerd over nut en noodzaak van de fietsbrug en (een deel van) de klankbordgroep betreurt dat geen aanbevelingen mogen worden gegeven met betrekking de locatie van de brug^{xii}.

Noten

- ⁱ De klankbordgroep heeft meermalen gevraagd naar inzage in de stukken waarin de bestuurlijke besluitvorming is vastgelegd. Helaas heeft zij deze inzage nog niet verkregen.
- ⁱⁱ De klankbordcommissie is van mening dat de brug ‘onder architectuur’ moet worden gebouwd om te komen tot een aantrekkelijk ontwerp. Voor wat betreft de vormgeving van de aanlandingen van de brug is geen eensluidend advies geformuleerd. Gediscussieerd is wel over de mogelijkheid om overlast voor bewoners te minimaliseren door een combinatie van hellingbaan en (ovaalvormige) helix op ‘De Punt’.
- ⁱⁱⁱ De klankbordgroep bepleit een ‘integraal inpassingsplan’. Daarin dient o.m. aandacht geschonken te worden aan de benutting van het bestaande groen (o.a. de kastanjabomen op ‘De Punt’) en de compensatie van groen dat verdwijnt (o.a. de bomenrij op de Punt). In dat inpassingsplan dient ook aandacht te zijn voor de verkeersafwikkeling in een ruim plangebied, dat reikt vanaf de Raadhuislaan in Nigtevecht tot aan de Korte Velterslaan en de verkeersafwikkeling bij de fietspont over de Vecht.
- ^{iv} In de klankbordgroep is gediscussieerd over de wenselijkheid/onvermijdelijkheid andere categorieën gebruikers dan voetgangers en fietsers toe te laten (e-bikes, snor- en bromfietsers, scootmobielen, rolstoelgebruikers). Een meerderheid van de klankbordgroepleden was van mening dat andere categorieën (mogelijk) niet uitgesloten kunnen worden. Dorpsraad Nigtevecht en Ver. Spaar het Gein gaven aan uit te gaan van een fiets-/voetgangersbrugconcept met uitsluitend fietsers en voetgangers als gebruikers.
- ^v Genoemd als mogelijkheid om lichtoverlast te voorkomen is ledverlichting op laag niveau met naderingsschakelaars.. Zie verder aanbeveling 3b.
- ^{vi} Naast geluid en licht is genoemd het beperken van risico op hangjongeren.
- ^{vii} Beperking van rijsnelheden op de aanlandingen van de brug kan bereikt worden door horizontale delen in de aanlandingen van de fietsbrug op te nemen.
- ^{viii} De klankbordgroep vraagt zich af op welke wijze bij het brugconcept rekening wordt gehouden met calamiteiten: in hoeverre moet de brug (een- of tweezijdig) bereikbaar zijn voor ambulances, wordt gladheid bestreden en zo ja, op welke wijze?
- ^{ix} De klankbordgroep is van mening dat de realisatie van de fietsbrug een stimulans betekent voor het gebruik van niet-milieubelastende vervoerswijzen (fietsen/lopen i.p.v. auto/bromfiets) en het gebruik van openbaar vervoer (station Abcoude is voor de lokale bevolking per fiets met fietsbrug beter bereikbaar dan zonder fietsbrug).
- ^x De klankbordgroep bepleit in dit kader een zogenaamde ‘life cycle analysis’ in de aanbestedingsprocedure, wat neerkomt op vergelijking van te gebruiken materialen in constructie en t.b.v. onderhoud in termen van milieubelasting.
- ^{xi} Volgens het vigerend bestemmingsplan is dat mogelijk in het thans gekraakte pand, voorheen in gebruik bij de fa Lengers, aan de Vreelandseweg.
- ^{xii} Eén van de klankbordgroepleden hecht er aan te wijzen op een mogelijk goede alternatieve locatie, wat ten noorden van de thans gekozen locatie, en wel daar waar het fietspad Nigtevecht-Weesp langs de Oostkanaaldijk komt te lopen.