

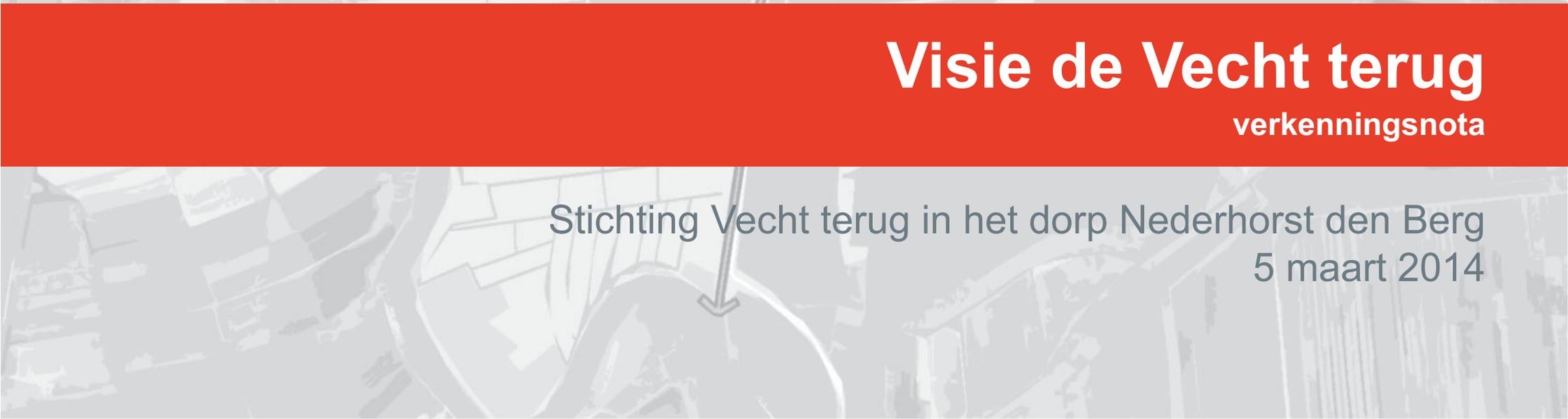


VOLLMER &  
PARTNERS  
stedebouw en landschap



# Visie de Vecht terug

verkenningnota



Stichting Vecht terug in het dorp Nederhorst den Berg  
5 maart 2014

## Inhoudsopgave

1. inleiding	5	5. bruggen	39
2. analyse	9	5.1 Overzicht bruggen	41
2.1 Ontstaansgeschiedenis	10	5.2 Bruggen met aanloop	42
2.2 Huidige situatie	13	5.3 Voetgangersbrug centrum	43
2.3 Beleid	14	5.4 Uitgangspunten maatvoering	44
3. interactie	17	5.5 Inpassing brug met aanloop	47
3.1 Afstemming	18	6. uitwerking centrum	49
3.2 Resultaten verhalenavond	19	6.1 Huidige situatie	51
3.3 Overleg SRN	20	6.2 Mogelijkheden vaarwater in centrum	51
3.4 Overleg Waternet	21	6.3 Centrumvisie	53
3.6 Overleg Ondernemers	22	6.4 Mogelijkheden pleinruimte	54
3.7 Resultaten publieksavond	23	6.5 Parkeervoorzieningen	55
4. visie		7. techniek en kosten	57
4.1 Visie	27	7.1 Kosten	58
4.2 Noordzijde	31	7.2 Financieringsmogelijkheden	58
4.3 Noordzijde 'de kuil'	33	7.3 Technische wensen	59
4.4 Zuidzijde	35	7.4 Waterbouwkundige randvoorwaarden	59
		8. vervolg	63
		Bijlage 1 notitie afweging alternatieven verhalenavond (november 2012)	
		Bijlage 2 notitie afweging reacties publieksavond (november 2013)	

## Visie de Vecht terug verkenningnota

in opdracht van: Stichting Vecht terug in het dorp Nederhorst den Berg

5 maart 2014  
2466-100



Mr. drs. A.A.A. Vendrig,  
voorzitter Stichting Vecht Terug in het dorp Nederhorst den Berg

## Voorwoord

Water heeft de ontwikkeling van Nederhorst den Berg bepaald. Voor het vervoer over water was de Reevaart onmisbaar. De tolbrug en de bijkomende voorzieningen leverden inkomen en welvaart aan de plaatselijke bevolking. De bebouwing van Brugstraat, Kerkstraat en Voorstraat is bepaald door de aanwezigheid van het water. Het oude dorpscentrum met de oorspronkelijke brug over de karakteristieke Reevaart staat nog duidelijk in het collectieve geheugen. Door nalatig onderhoud is het uiteindelijk gekomen tot afsluiting van het water en totale demping.

Na de demping van de Reevaart verdween het water uit het dorpsgezicht en werd de dorpskern ontdaan van zijn karakteristieke beeld. De ruimtelijke structuren zijn ernstig beschadigd en ontdaan van de menselijke maat. Er is een plein ontstaan dat meerdere burgers het gevoel geeft in het Oostblok te zijn beland.

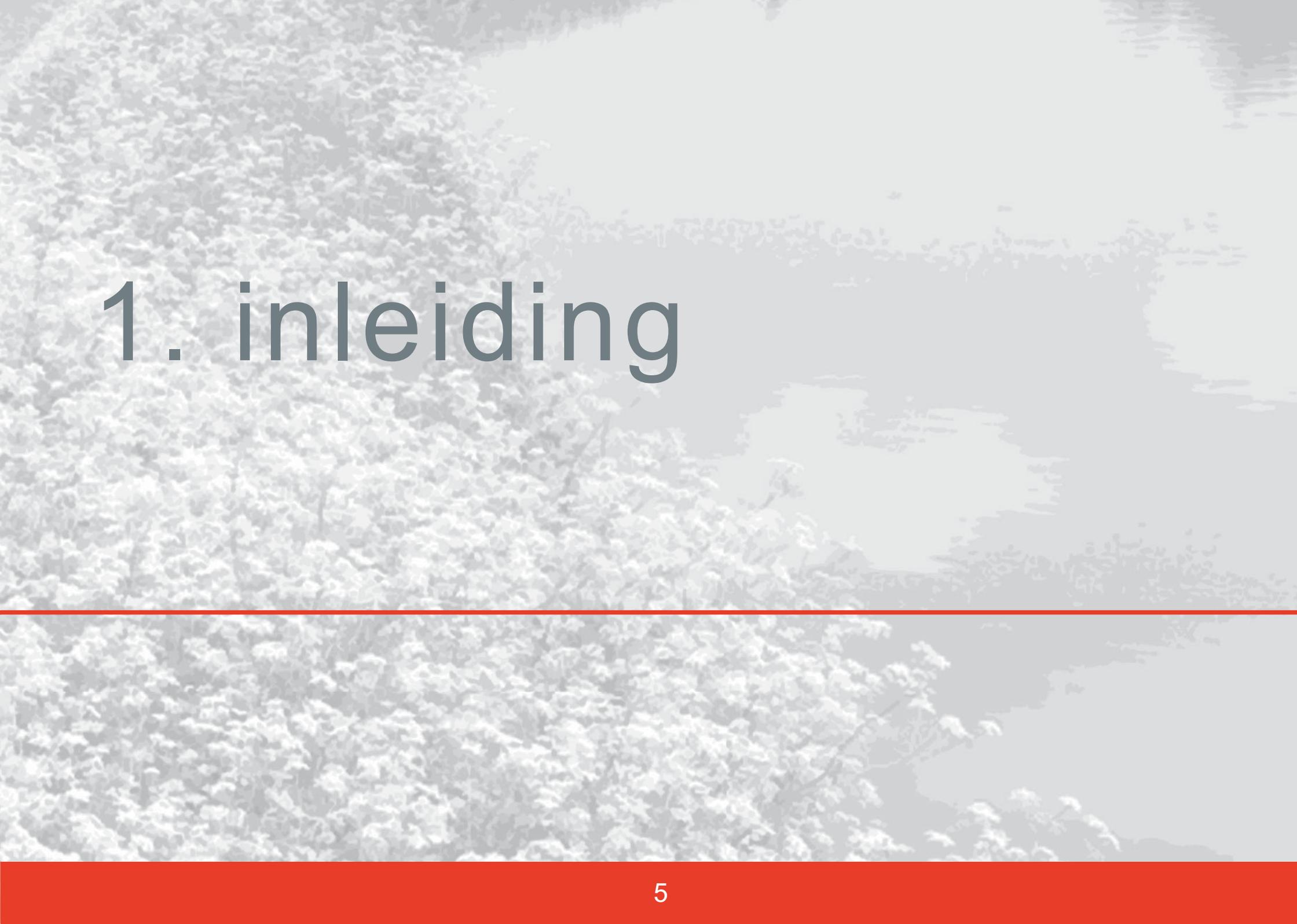
De nieuwe generatie ervaart het ontbreken van water als een gemis. Hoe langer het duurt hoe sterker de wens wordt om de oude elementen van water, bootje en bruggetje terug te halen.

Dit leidde tot een burgerinitiatief van vertegenwoordigers van diverse plaatselijke verenigingen en bewoners. Het draagvlak bleek groot en door de Provincie Noord Holland en de gemeente Wijdmeren zijn middelen ter beschikking gesteld voor het maken van een verkenningnota. Uitgangspunt is om een vaarwater genaamd 'de Nieuwe Vecht' te realiseren voor invaart en doorvaart vanaf de Vecht.

Overleg met de bevolking, de plaatselijke politieke vertegenwoordigers, de ondernemers, vrienden van het plein, vertegenwoordiger van de Jeu de Boulebaan, OCW, SRN, AGV/Waternet, gemeente Wijdmeren en provincie Noord Holland heeft geleid tot een nota die breed draagvlak heeft gekregen. We danken alle deelnemende partijen en bewoners voor hun medewerking. Het is voor ons een genoegen deze verkenningnota aan te bieden en de wens uit te spreken dat het een aanzet mag zijn tot verdere stappen in dit ontwikkelingsproces tot een Nieuwe Vecht.

De ontwikkelingen zijn te volgen op [www.nieuwevecht.nl](http://www.nieuwevecht.nl)





# 1. inleiding

# Stichting Vecht terug

in het dorp Nederhorst den Berg



## Inleiding

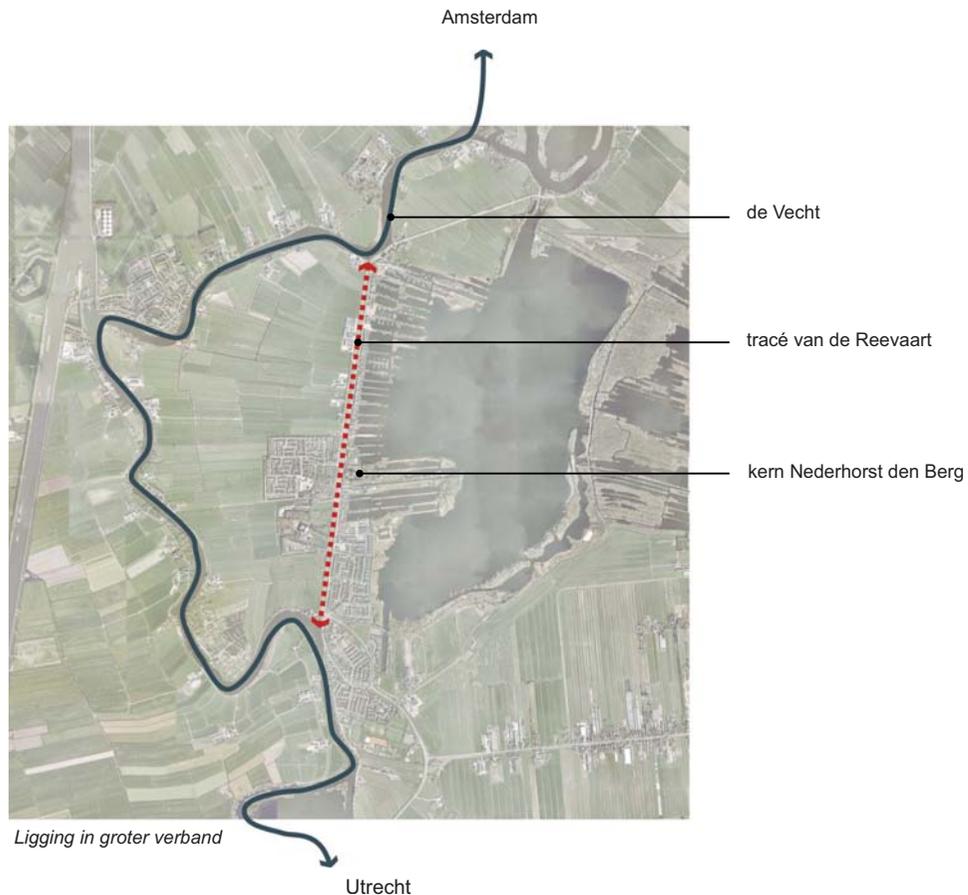
Eeuwenlang was Nederhorst den Berg een dorp aan het water. Het dorp ontwikkelde zich langs de Reevaart, aangelegd in de zeventiende eeuw als snelle vaarverbinding tussen Utrecht en Amsterdam. In de twintigste eeuw is de vaarverbinding in onbruik geraakt en is de Reevaart gedempt. Daarmee is ook een groot deel van de identiteit van het dorp verloren gegaan.

### *Een bijzonder project*

De Stichting Vecht terug heeft het bijzondere initiatief genomen om de Reevaart terug te brengen in het dorp. De doelstellingen zijn: de watergang terug brengen in het dorp Nederhorst den Berg, het dorp bereikbaar maken voor waterrecreatie en de cultuurhistorische waarde herstellen. Het uitgangspunt is om dit op een eigentijdse manier te doen en een nieuwe betekenis te geven als recreatieve vaarroute, rekening houdend met de wensen en eisen van deze tijd. De Stichting Vecht terug is geworteld in Nederhorst den Berg en zet zich in om samen met andere partijen het project tot stand te brengen. Het is van belang dat er een goed draagvlak bestaat bij de inwoners van het dorp, ondernemers, verenigingen en andere

belanghebbenden. Daarom is deze verkenningnota in samenspraak met hen opgesteld. Door de enorme betrokkenheid en inzet van de Stichting Vecht terug is commitment ontstaan bij bewoners om mee te werken aan de visievorming. De grote aantallen bezoekers op de beide voorspraak avonden laten dit zien. Hiermee is dit project een voorbeeldproject voor breedgedragen gebiedsontwikkeling vanuit burgerinitiatief.

Vanaf de start is een constructieve dialoog gevoerd tussen de stichting, bewoners en bedrijven, planners en adviseurs. De Stichting Vecht terug is de opdrachtgever van het project. De visie is gemaakt door Tauw (projectleiding, planologie en techniek) en Vollmer & Partners (stedenbouw en landschapschapsarchitectuur). De gemeente Wijdmeren en de provincie Noord-Holland zijn betrokken bij het project en hebben bijgedragen aan de financiering. Het project past goed bij het beleid van gemeente en provincie dat betrekking heeft op het terugbrengen van (cultuurhistorische) vaarroutes en het versterken van de recreatieve betekenis van de watersport.



*Overmeerseweg en groenzone, zuidzijde Nederhorst den Berg*



*Pleinruimte in het centrum van Nederhorst den Berg*

Tal van afwegingen spelen een rol bij het terugbrengen van het water, zoals de landschappelijke kwaliteit, waterhuishouding en cultuurhistorie. Daarnaast is het van belang bestaande functies een goede plek te geven en te combineren met nieuwe recreatieve voorzieningen die het water met zich meebrengt.

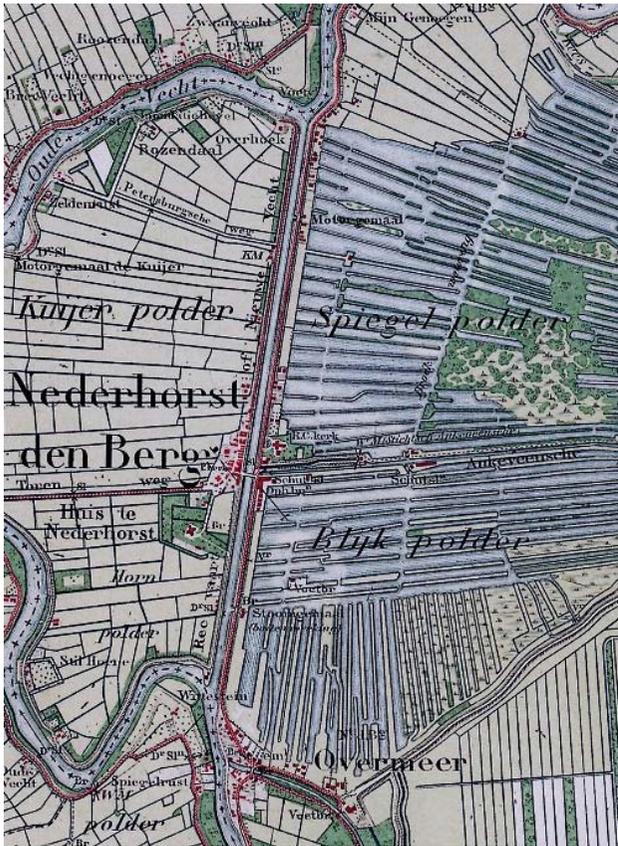
#### *Leeswijzer*

In deze verkenningnota wordt een en ander stapsgewijs toegelicht. De nota start met een analyse waarin wordt ingegaan op de ontstaansgeschiedenis van het dorp, de betekenis van de Reevaart, de huidige situatie en het actuele beleid. Daarna wordt ingegaan worden op de zaken die naar voren zijn gekomen in samenspraak met de inwoners van Nederhorst den Berg en de andere betrokken partijen. Vervolgens wordt de visie uiteengezet op de inpassing van de Nieuwe Vecht. Eerst komt de inpassing van de Nieuwe Vecht in de ruimere omgeving aan de orde, waarna wordt ingezoomd op het terugbrengen van het water in het centrum. Tot slot is een hoofdstuk opgenomen over de techniek en kosten van de inpassing van de Nieuwe Vecht.



A historical map of a polder region, showing a grid of land parcels and waterways. The map is rendered in a light gray, etched style. A prominent red horizontal line runs across the middle of the image. The text '2. analyse' is overlaid on the left side of the map. Various labels are visible on the map, including 'Ankeveensche' and 'tyk polder'.

## 2. analyse



Uitsnede historische atlas, circa 1870



De Reevaart in oude ansichten

## 2.1 Ontstaansgeschiedenis

### Omgeving

Nederhorst den Berg ligt in het gebied tussen de Vecht en de Utrechtse Heuvelrug. Het is een laaggelegen gebied dat van oudsher erg nat is. De grote waterrijkdom wordt mede veroorzaakt door kwelwater, dat hier aan de oppervlakte komt. Door deze natte omstandigheden is in de loop van de eeuwen laagveen ontstaan. Als gevolg van de ontginning van het veen ontstonden in de 11e eeuw de veenweidegebieden. De natuurlijke ontwatering vond plaats via de Vecht. In de 17e en 18e eeuw werd er op grote schaal verveend, om te voorzien in een grote brandstofbehoefte in Amsterdam en Utrecht. Bij het vervenen werd het veen uit petgaten gegraven of gebaggerd waarna het te drogen werd gelegd op legakkers om vervolgens als turf te worden afgevoerd. De legakkers zijn in de loop van de tijd weggeslagen waardoor het plassegebied is ontstaan.

### Reevaart

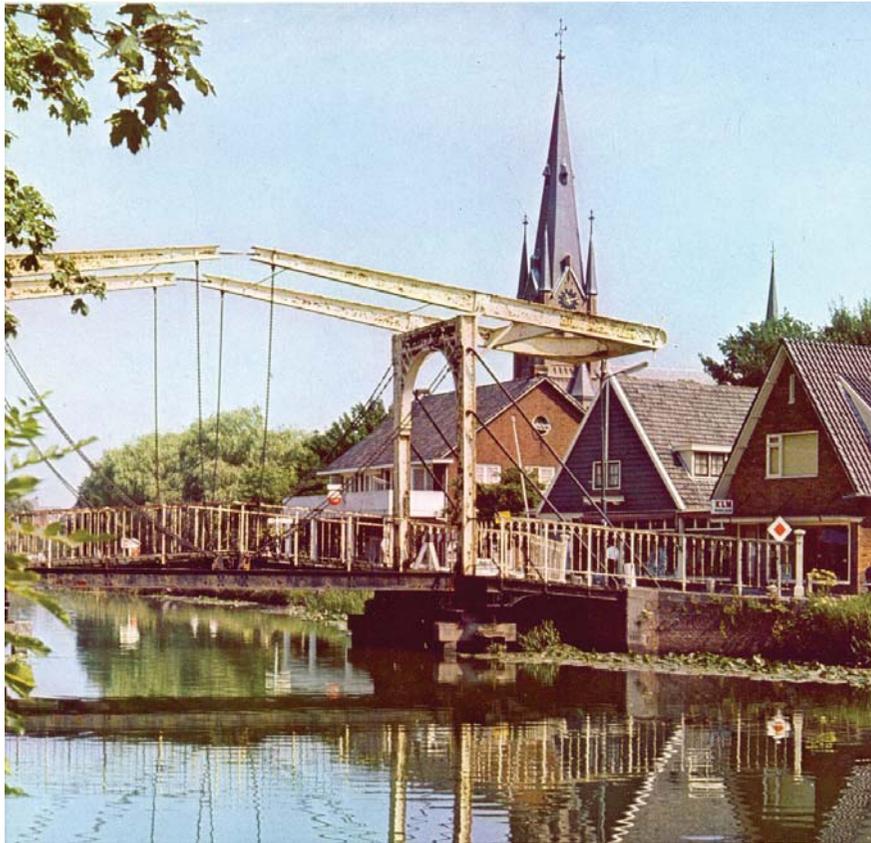
In de 17<sup>e</sup> eeuw bloeide ook de handel op, waardoor het scheepvaartverkeer tussen Utrecht en

Amsterdam grote vormen aannam. Besloten werd een grote meander in de Vecht af te snijden door middel van een vaart: de Reevaart. De Reevaart was 25 tot 30 meter breed en deelde het dorp in tweeën. Door middel van een dubbele ophaalbrug kon het verkeer de Reevaart oversteken. De Reevaart zorgde voor economische dynamiek in het dorp. De brug vormde ook een bron van inkomsten.

Eeuwenlang was Nederhorst den Berg een dorp aan het water. Het dorp ontwikkelde zich langs de Reevaart, aangelegd in de zeventiende eeuw als snelle vaarverbinding tussen Utrecht en Amsterdam. In de twintigste eeuw is de vaarverbinding in onbruik geraakt en is de Reevaart gedempt. Daarmee is ook een groot deel van de identiteit van het dorp verloren gegaan.

### Kern Nederhorst den Berg

De geschiedenis van Nederhorst den Berg gaat terug tot circa 700-800 na Christus. De kern van het dorp ontstond ter hoogte van de Berg, een stuifduin uit de laatste ijstijd. Op de berg ligt de Willibrorduskerk die stamt uit de twaalfde eeuw. Daarnaast werd het kasteel gebouwd, dat



Reevaart in het centrum van Nederhorst den Berg, rond 1960



Willibrordkerk op 'de Berg'



Kasteel Nederhorst

dateert uit de dertiende eeuw. In de zeventiende eeuw maakte het dorp een grote ontwikkeling door, vanwege de bloeiende handel, het vervoer van zand, turf, riet en wasgoed dat ter plekke met het schone oppervlaktewater werd gewassen en per boot naar de stad werd gebracht. De vaart was de drager van de ontwikkeling en het dorp dankt daar haar langgerekte vorm aan.

#### *Uitbreidingen*

In de twintigste eeuw zijn meer omvangrijke woongebieden aan het dorp gebouwd. Na de Tweede Wereldoorlog werd Nederhorst den Berg uitgebreid in westelijke richting. Het woongebied Horn- en Kuyerpolder was de eerste planmatige uitbreiding van Nederhorst den Berg. Later volgde het woongebied Blijkpolder tussen Nederhorst den Berg en Overmeer.

#### *Demping Reeveart*

Met de aanleg van het Amsterdam-Rijnkanaal verloor de Vecht en daarmee de Reeveart haar betekenis voor de scheepvaart. Door een samenspel van omstandigheden werd in de jaren

'60 van de twintigste eeuw besloten de vaart te dempen en de brug te slopen. Het tracé werd heringericht als groene zone en in het centrum werd het dorpsplein aangelegd.

#### *Opkomst watersport*

Sinds de jaren '70 van de twintigste eeuw heeft de watersport een grote opkomst doorgemaakt. Het Vechtplassengebied heeft een belangrijke recreatieve functie en heeft een grote landschappelijke kwaliteit. De waterrecreatie vindt plaats op de Vecht en op de plassen. Op de Vecht ter hoogte van Nederhorst varen jaarlijks zo'n 50.000 tot 70.000 boten. Voor dit vaarverkeer is het dorp niet bereikbaar. De watersportfaciliteiten in Nederhorst den Berg zijn gericht op de Spiegel- en Blijkpolderplas, die samen een recreatiegebied met natuurwaarden vormen. Een deel van de oever is ingericht als recreatiegebied met o.a. paden, speel- en ligweiden en rietkragen. De plas zelf vervult een belangrijke rol als zwem-, duik-, en vaarwater. In het dorp liggen, grotendeels verscholen achter de lintbebouwing, twee jachthavens en een watersportvereniging aan de Spiegel- en Blijkpolderplas.



Huidige indeling

- G Groenzone
- PL Pleinruimte
- P Parkeren
- S Spelen



- Hoofdrijbaan
- Parallelweg
- Fietspad
- Bushalte



Huidige functies

- Winkel
- Horeca
- m Supermarkt
- S School
- A Agrarisch bedrijf
- W Wasserij
- ▲ Jachthaven/zeilvereniging
- Kerk
- Kasteel



Rudiment van de Reevaart



Nieuwe Overmeerseweg



Overmeerseweg



Dammerweg in het centrum



Nieuwe Dammerweg

## 2.2 Huidige situatie

In de huidige situatie is het langgerekte tracé van de Reevaart nog duidelijk herkenbaar. Het heeft een nieuwe invulling gekregen, die grotendeels bepaald wordt door de provinciale weg (Overmeerseweg / Dammerweg) en de brede groene ruimte met gras en bomen. In het centrum is de ruimte benut voor een pleinruimte en parkeerplaatsen ten behoeve van de winkels en andere voorzieningen.

De Overmeerseweg / Dammerweg ligt afwisselend meer westelijk of meer oostelijk in het tracé. Waar nodig zijn er parallelwegen die de aangrenzende lintbebouwing bereikbaar maken. Langs de parallelwegen vindt ook parkeren plaats.

Aan de westzijde liggen plaatselijk fietspaden. Met name het zuidelijk gedeelte van de Slotlaan, gelegen op het oorspronkelijke dijkje langs de Reevaart, is bijzonder charmant en biedt een fraai uitzicht op de achterliggende polder.

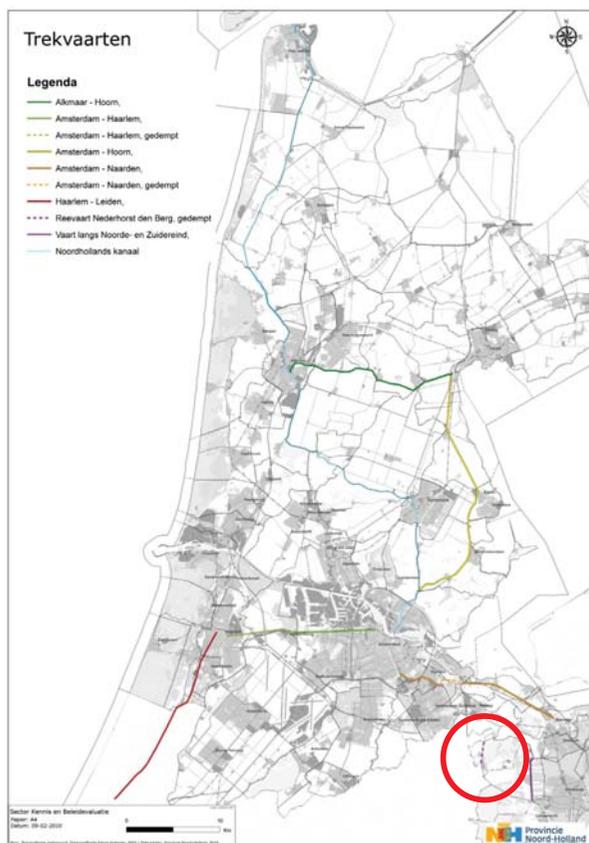
De lintbebouwing langs de Dammerweg en Overmeerseweg heeft voornamelijk een woonfunctie. In het lint is verspreid bedrijvigheid aanwezig.

De voorzieningen concentreren zich in het centrum. Hier zijn de supermarkt en andere winkels en voorzieningen gevestigd. Daarnaast zijn er drie scholen in het dorp, waarvan twee in het projectgebied. Vrijwel alle voorzieningen liggen in de lintbebouwing.

Opvallende gebouwen zijn verder het kasteel Nederhorst, de Willibrordkerk en de Rooms-katholieke kerk aan de Dammerweg.

Aan de zijde van de Horn- en Kuijerpolder liggen enkele agrarische bedrijven en een bedrijfskavel van een textielwasserij.

Aan de zijde van de Spiegelplas bevinden zich twee jachthavens en een zeilvereniging.



Structuurvisie Noord/Holland 2040, kaartbeeld historische waterwegen



Structuurvisie Noord/Holland 2040, kaartbeeld historische waterwegen

## 2.3 Beleid

### Provincie Noord-Holland

In zijn algemeenheid gaat het beleid van de provincie Noord-Holland uit van een ontwikkeling op basis van de karakteristieke eigenschappen van landschappen en dorpen: het zogenaamde landschaps-DNA en het dorps-DNA. De karakteristieken zijn uitgewerkt in de provinciale Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. Voor Nederhorst den Berg zijn de openheid van het landschap en het waterrijk karakter het meest van belang en daarnaast de karakteristieke lintstructuur van het dorp.

Het herstel van cultuurhistorische vaarwegen is een specifiek onderdeel van het beleid. De beleidslijn is het behouden en reconstrueren van trekvaarten om te komen tot een beleefbare en bruikbare historische infrastructuur van vaarwegen langs de hoogtepunten uit de Gouden Eeuw. Dit ter bevordering van ruimtelijke kwaliteit, waterberging, recreatievaart, langzaam verkeersstructuur en toerisme in Noord-Holland.

De provincie heeft daarom een subsidie in het leven geroepen voor een studie naar de mogelijkheden om de Reevaart weer op een eigentijdse manier zichtbaar te maken in Nederhorst den Berg.

Uit oogpunt van cultuurhistorie is het gebied van belang als onderdeel van de Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie. De Stelling van Amsterdam staat op de werelderfgoedlijst, de Nieuwe Hollandse

waterlinie op de voorlopige lijst. Beide zijn Nationaal landschap en beschermd via de provinciale ruimtelijke verordening. Het beleid is gericht op behoud van authenticiteit en integriteit van het werelderfgoed / Nationaal landschap. Beoogd wordt: het behoud en de samenhang van het watersysteem en de fortificaties (kanalen, forten, inundatiekommen) en openheid. Daarnaast wordt vooral gestreefd naar betere toegankelijkheid en het versterken van de recreatieve functie.



*Uitsnede structuurvisiekaart gemeente Wijdmeren*

### **Structuurvisie Wijdmeren**

Uitgangspunt van de Structuurvisie Wijdmeren is het terugbrengen van de Reevaart (ter plaatse van het oorspronkelijke tracé) in combinatie met woningbouwontwikkeling. In de structuurvisie wordt de koppeling tussen dorp en water gezocht aan de zijde van de Spiegelplas, die van oudsher de waterrijke zijde is.

Ter hoogte van de kerk en het kasteel ligt een bestaande veehouderij. Uitgangspunt van de structuurvisie is het verplaatsen van het agrarisch bedrijf naar een locatie aan de Vecht en herontwikkeling van de bestaande locatie als woongebied in de vorm van een kleinschalig 'boerenerf'. De Brillhoek blijft daarbij ongemoeid.

Uit de structuurvisie spreekt een kleinschalige dorps ontwikkeling met aandacht voor de cultuurhistorische waarde en de kansen voor (water)recreatie.



*Ecologische hoofdstructuur,*



*Uitsnede archeologische monumentenkaart*

### **Ecologische Hoofdstructuur**

Het kasteelbos, inclusief de open ruimte van de Brillhoek is aangemerkt als Ecologische Hoofdstructuur. Ontwikkelingen in de EHS zijn in beginsel alleen mogelijk als ze de natuur ter plekke niet significant negatief beïnvloeden. Als er wel invloed te verwachten is hangt het van twee voorwaarden af of de ingreep in EHS-gebied mag plaatsvinden: de ingreep is 'van groot openbaar belang' en er zijn geen alternatieven mogelijk.

### **Archeologie**

De historische kern van Nederhorst is aangewezen als terrein van archeologisch hoge waarde (Archeologische Monumentenkaart nr. 13741). Binnen het gebied liggen het kasteel en de Willibrordkerk, aangewezen als terrein van zeer hoge waarde. Het archeologiebeleid is gericht op behoud (in beginsel 'in situ') van het bodemarchief. Bodemingrepen zijn niet mogelijk zonder voorafgaand archeologisch onderzoek en eventuele vergunning van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.



A blurred, grayscale photograph of a classroom. In the center, a person, likely a teacher, stands facing the class. To the right, a person is standing with their back to the camera, possibly presenting. The room is filled with rows of desks and chairs, with other students visible in the background. The overall scene suggests an interactive learning environment.

# 3. interactie



Winnende inzending van de fotowedstrijd



Verhalenavond in het Spiegelhuys

### 3.1 Afstemming

De visie is opgesteld in opdracht van de Stichting Vecht terug. Dit is een burgerinitiatief van bewoners van het dorp Nederhorst den Berg. Bij de totstandkoming van de visie heeft veelvuldig afstemming plaatsgevonden met mensen die wonen en werken in het dorp en organisaties die van belang zijn voor een dergelijk initiatief.

De volgende stappen zijn doorlopen:

- Uitschrijven fotowedstrijd
- Overleg Provincie Noord-Holland
- Overleg met de verantwoordelijke wethouder van de gemeente Wijdmeren
- Organisatie verhalenavond voor bewoners van het dorp (9 november 2012)
- Diverse besprekingen / ateliersessies met de stichting, Tauw en Vollmer & Partners (inpassing watergang, wegen etc)
- Overleg Waternet Amstel Gooi Vechtstreek
- Verrichten hoogtemetingen

- Maken fietstocht met de stichting en adviseurs langs het meer dan twee kilometer lange traject om samen te bepalen waar water, fiets en autoweg zou kunnen komen.
- Bezoek aan de gemeente Zaandam, waar na een inleiding op het gemeentehuis een rondleiding is gegeven over de ontdempte gracht en de toegepaste bruggen.
- Overleg met de winkeliers van het dorp waarbij ook "Vrienden van het plein" en vertegenwoordiging van de "Jeu de boule baan" aanwezig waren en waarbij ook de inpassing van markt en festiviteiten is besproken.
- Overleg met een vertegenwoordiger van Stichting Recreatie Toervaart (SRN), die de overheid adviseert bij het inrichten van de vaarwegen, welke breedte en doorvaarthoogtes zijn vereist in het toervaartnet (BRTN). Deze eisen zijn in de programma punten meegenomen.
- Op 5 november 2013 zijn de resultaten in het Spiegelhuys in Nederhorst den Berg gepresenteerd aan de bewoners van het dorp en andere belangstellenden.



Vaarroute via Horn- en Kuijerpolder, haventje t.p.v. Brillhoek



Alternatief tracé geprojecteerd op historische atlas circa 1880



Alternatieve route doorgaand verkeer via Horn-en Kuijerpolder

## 3.2 Resultaten verhalenavond november 2012

In november 2012 is in het Spiegelhuijs een publieksavond georganiseerd.

### Positieve geluiden:

- Herstel van de vaart
- Winst ruimtelijke kwaliteit
- Winst recreatievaart, hoofdzakelijk kansen voor centrum

### Bezorgdheid:

- Bereikbaarheid en parkeren
- Festiviteiten en markt
- Kosten
- Milieu
- Wateroverlast – droge voeten

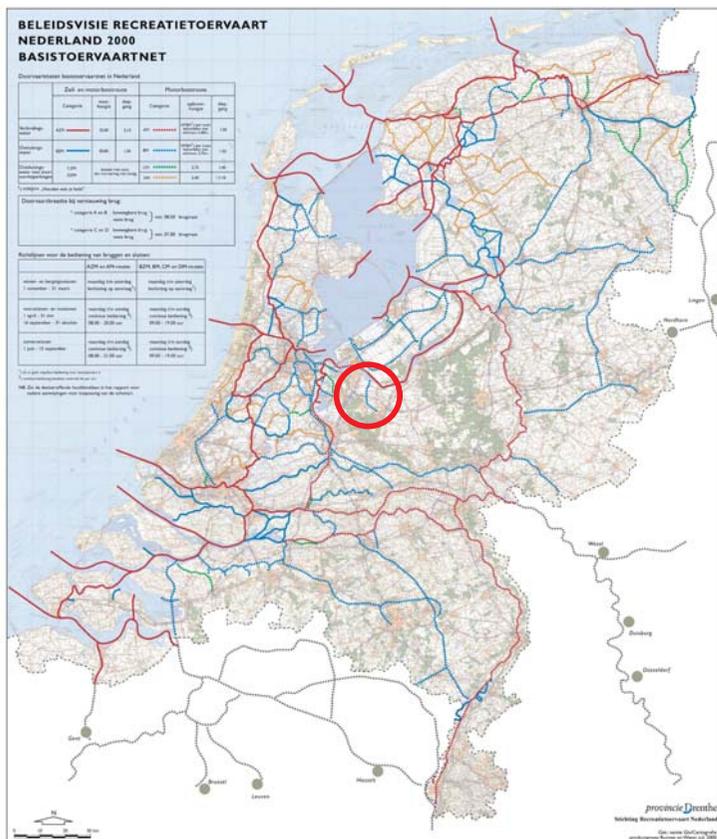
### Alternatieven

- Een alternatieve vaarroute route Horn- en Kuijer met haventje ter plekke van Brillhoek
- Een alternatieve hoofdroute auto- en vracht verkeer door Horn en Kuijerpolder

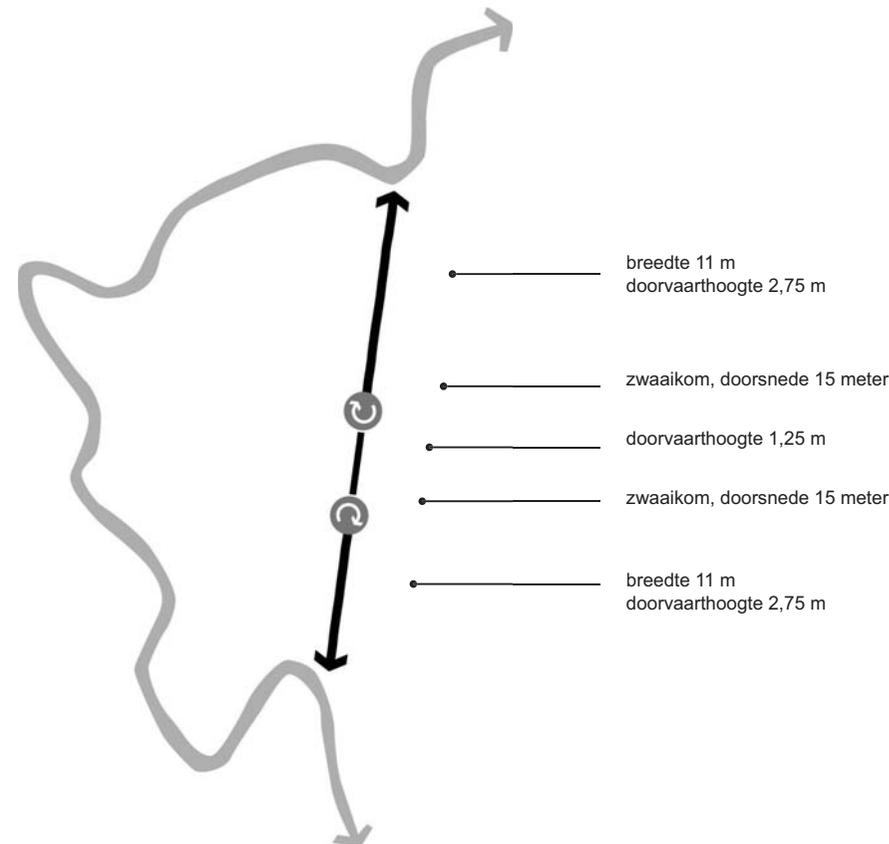
De motieven voor het indienen van deze alternatieven waren de gevreesde onhaalbaarheid van het herstel van water op het Reevaart tracé en de wens om doorgaand verkeer uit het dorp te halen

De alternatieven zijn zorgvuldig onderzocht en afgewogen op de aspecten cultuurhistorie, landschapskarakteristiek, ecologie, archeologie en verkeerskundige noodzaak. Aan de alternatieven bleken duidelijke bezwaren te zitten. Het doorkruisen van de Horn- en Kuijerpolder doet afbreuk aan de ruimtelijke kwaliteit (openheid landschap, inbreuk op historische kern) en is niet verenigbaar met de ruimtelijke kaders die zijn vastgelegd op Rijks- en provinciaal niveau op het gebied van natuur, landschap en cultuurhistorie. Voor het omleggen van het verkeer bleek ook geen verkeerskundige noodzaak aanwezig omdat de intensiteiten in feite laag zijn. (Voor een uitgebreidere afweging van de alternatieven, zie bijlage 1).

Het heeft uit cultuurhistorisch en landschappelijk perspectief sterk de voorkeur om de oude vaarverbinding te herstellen. Bij nadere studie blijkt het water bovendien goed inpasbaar, met behoud van alle andere functies. De tussenruimte is zo breed dat het herstel van een vaarverbinding niet ten kosten hoeft te gaan van wegen, parkeren, centrumvoorzieningen, etc.



Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland, basistoervaartnet



Advies doorvaartmogelijkheden Nieuwe Vecht

### 3.3 Overleg SRN

In de zomer van 2013 heeft afstemming plaatsgevonden met de Stichting Recreatietoervaart Nederland. Deze stichting heeft een aantrekkelijk netwerk voor recreatioervaart als doel, zonder knelpunten en met kansrijke verbindingen. De Stichting Recreatietoervaart heeft de afgelopen 20 jaar gewerkt aan het weer bevaarbaar maken van (historische) vaarroutes en herstel en aanleg van vaarroutes voor de recreatioervaart.

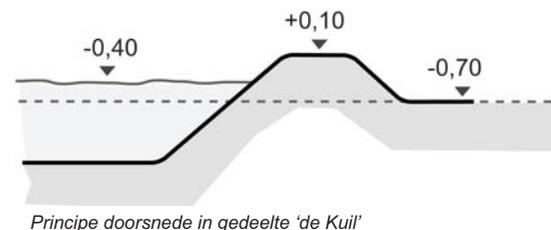
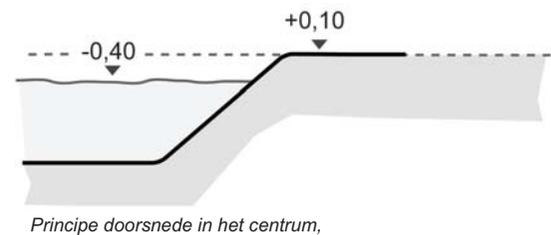
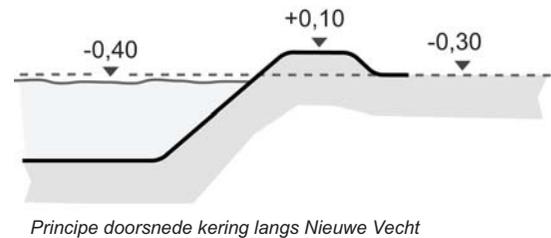
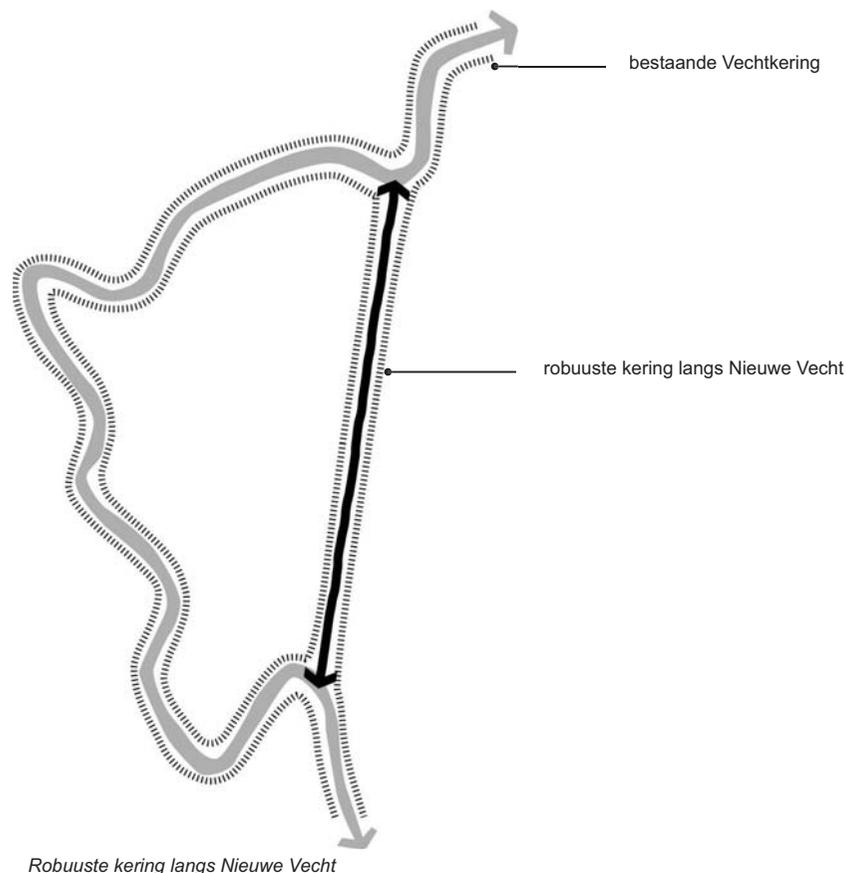
Een aansprekend voorbeeld in het kader van de Nieuwe Vecht is het herstel en de aanleg van de vaarverbinding Ter Apel- Erica in de Veenkoloniën. De route is niet alleen een verbinding van de vaarroutes in Duitsland en de Noordelijke provincies van Nederland, maar ook een motor voor de sociaal-economische ontwikkeling van het gebied.

Voor het in stand houden en verbeteren van de vaarwegen voor recreatioervaart is door SRN de Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland (BRTN -2008 – 2013) opgesteld. De 'Nieuwe Vecht' sluit direct aan op de Vecht die als verbindingswater in het netwerk is opgenomen. De ontwikkeling van het vaarrouthenetwerk wordt integraal benaderd. Daarbij zijn van belang: recreatie, waterkwaliteit, woningmarkt, sportvissen en versterking van het aquatisch milieu.

In het kader van de 'Nieuwe Vecht' heeft de SRN geadviseerd over de maatregelen die nodig zijn voor een goed functioneren van de 'Nieuwe Vecht' als recreatieve vaarroute. Uitgangspunt is om de Nieuwe Vecht bevaarbaar te maken voor middelgrote plezierjachten en in het dorp aanlegvoorzieningen te maken, waarbij het centrum doorvaarbaar is voor kleinere bootjes.

Concreet is aan de hand van de afstemming met de SRN het volgende bepaald:

- Het realiseren van een doorvaarthoogte vaarroute voor middelgrote plezierjachten van 3m
- Het realiseren van een vaartbreedte van 11 meter
- Het maken van aanlegplekken (plaatselijk harde oever) langs de route
- Realiseren van zwaaiKOMmen aan weerszijden van het centrum, doorsnede 15 meter
- Het opnemen van circa 15 aanlegplekken nabij het centrum (10 m<sup>2</sup> per plek)
- Het opnemen van benodigde voorzieningen bij de aanlegplekken in een (bestaand) gebouwtje
- Het realiseren van een doorvaarthoogte in het centrum van 1,25 meter.



### 3.4 Overleg Waternet

In 2013 heeft afstemming plaatsgevonden met Waternet, de uitvoeringsorganisatie van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Ten aanzien van de waterkering zijn verschillende alternatieven onderzocht en afgestemd met Waternet: 1: Een lichte kering langs de Vecht met sluisen aan de uiteinden, 2: een lichte kering langs de Vecht met calamiteitenkering (afsluitbaar bij extreme omstandigheden) aan de uiteinden en 3: een robuuste kering langs het hele tracé.

Een zogenaamde 'robuuste kering' is het meest wenselijk vanuit het oogpunt van veiligheid, beheer en onderhoud en is als uitgangspunt gehanteerd. Hiervoor zijn kades langs het gehele tracé nodig. Vanuit de oorspronkelijke situatie zijn nog kades aanwezig. De precieze opbouw en sterkte hiervan is onbekend. Al naar gelang hiervan zullen de toekomstige kades worden gemaatvoerd. Als de waterweg gerealiseerd is dan komen de waterkeringen voor rekening en verantwoording van AGV. AGV/Waternet zal moeten instemmen met de kwaliteit van inrichting.

Het beoogde waterpeil in de Nieuwe Vecht is gelijk aan het Vechtpeil: -0,40 NAP. De

waterkering langs de Nieuwe Vecht gaat onderdeel uitmaken van de Vechtkeringen. De benodigde hoogte van de kering is 0,10 m boven het 'maatgevend waterpeil' over 50 jaar. Dat betekent een hoogte van ca. +0,10 NAP, uitgaande van een damwand. Als de waterkering door een dijk gevormd wordt kan een grotere hoogte gewenst zijn, vanwege de nazetting. Dit hangt mede af van de ondergrond (zand, klei of veen).

Het huidige maaiveld ligt gemiddeld enkele tientallen cm's onder NAP. Dat betekent dat met lage dijkjes ( $\pm 0,40$  m) al een robuuste kering is gerealiseerd. Het centrum ligt wat hoger, het bestaande maaiveld heeft hier gemiddeld al voldoende kerende hoogte. In het deel 'Noordzijde de kuil' zijn er in het maaiveld enkele uitschieters naar beneden (tot max -1,00 NAP). Hier is een combinatie mogelijk van ophogen van het maaiveld en lage dijkjes. De waterkering zal in het vervolg worden uitgewerkt. De hoogte van de kades wordt hierbij geoptimaliseerd. Mochten te hoge kades/dijken nodig zijn voor een robuuste waterkering dan is een lichtere kering in combinatie met calamiteitenkeringen aan de uiteinden een alternatief. (Zie hoofdstuk 6).



Huidige parkeervoorzieningen



Gebruik tijdens pleinfeest



Gebruik tijdens Koningsdag

### 3.5 Overleg ondernemers

Bij het overleg met ondernemers waren vooral het parkeren en het gebruik van het plein belangrijke aandachtspunten.

#### Parkeren

In het overleg met plaatselijke ondernemers is het behoud van parkeercapaciteit aan de orde geweest.

In de huidige situatie zijn er in het centrum circa 76 parkeerplekken aanwezig. De grootste capaciteit is in de parkeerplaatsen aan weerszijden van het plein. Daarnaast zijn er zes parkeerplaatsen langs de Overmeerseweg, ter hoogte van de apotheek en wordt er aan de Voorstraat langs de weg geparkeerd.

#### Gebruik van het plein

Het plein wordt gebruikt voor verschillende festiviteiten en markt. In de nieuwe indeling moet dit gebruik kunnen terugkomen.

Gedurende het pleinfeest wordt doorgaans alleen het plein gebruikt en wordt er geen beslag gelegd op de parkeerplaatsen.

Tijdens Koningsdag wordt het hele plein benut en een half parkeerterrein (bij de bakker). Het tweede parkeerterrein wordt gebruikt voor een feesttent (halve terrein tent + terras op de andere helft).

Ten tijde van de markt komen op woensdag en zaterdag twee verkoopwagens op het plein.



## 3.6 Resultaten publieksavond

In november 2013 is in het Spiegelhuijs een publieksavond georganiseerd.

### Positieve geluiden

- Enthousiasme over herstel water
- Heldere opzet
- Fraai centrumgebied, dat zien wij wel zitten
- Overwegend positieve houding t.o.v. de voorstellen

### Bezorgdheid/aandachtspunten

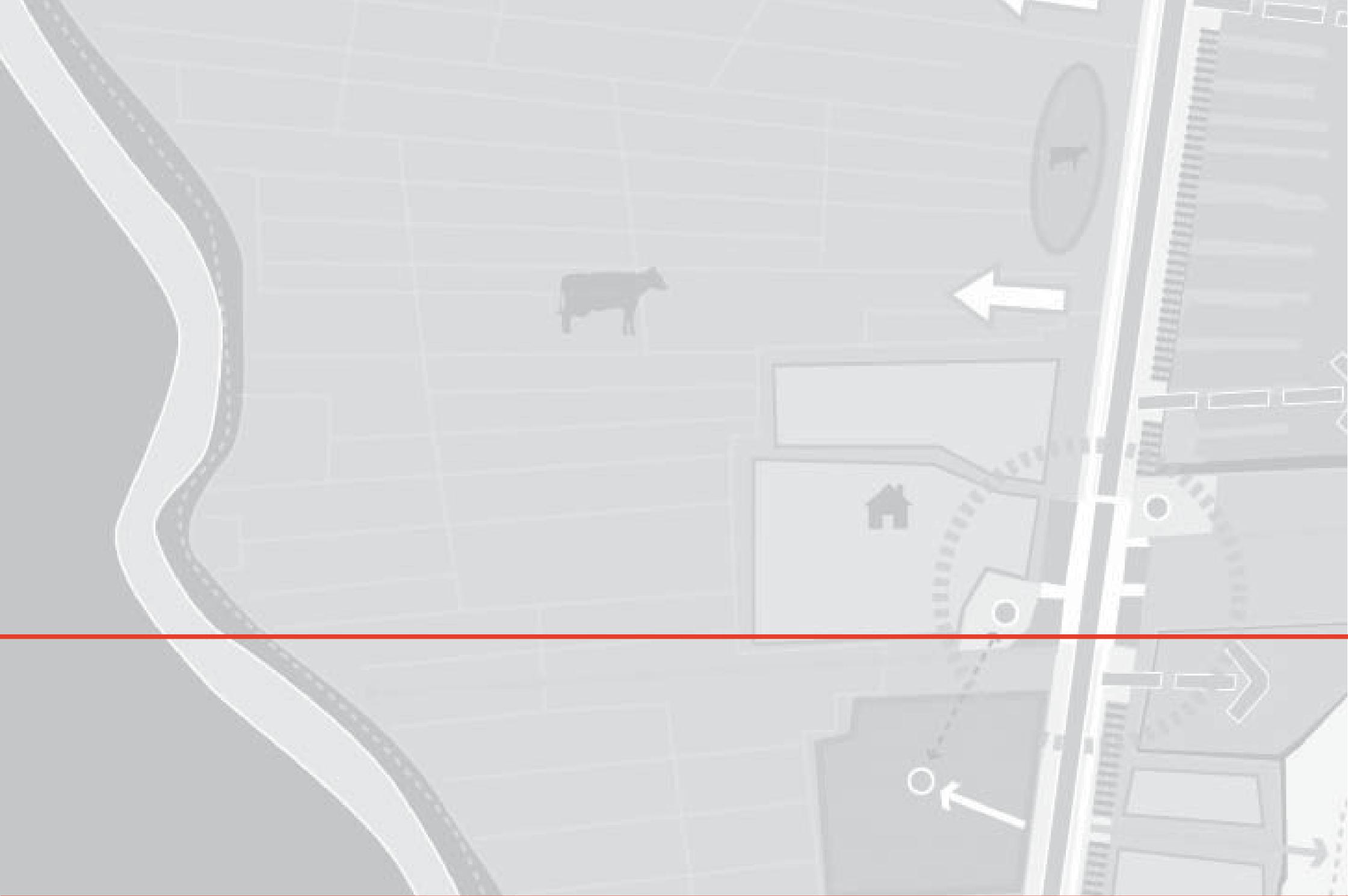
- Verkeersveiligheid 'doorgaande route' Dammerweg in centrum (terras, parkeren, oversteek)
- Verkeershinder (geluid/trilling/uitzicht) voor woningen op zuidelijk gedeelte van het tracé
- Uitvoering positionering van bruggen
- Veiligheid water
- Aanlegplekken vissersbootjes zuidzijde handhaven

- Eventuele hinder van aanlegplekken voor woningen
- Maatvoering zwaaikommen (boten tot 15 meter zonder vaarbewijs)
- Voldoende ruimte in centrum voor festiviteiten op het plein
- Parkeercapaciteit centrum/parkeren ter hoogte van Jozefschool
- Alternatief tracé noordzijde (huidige Dammerweg als doorgaande route)

### En verder:

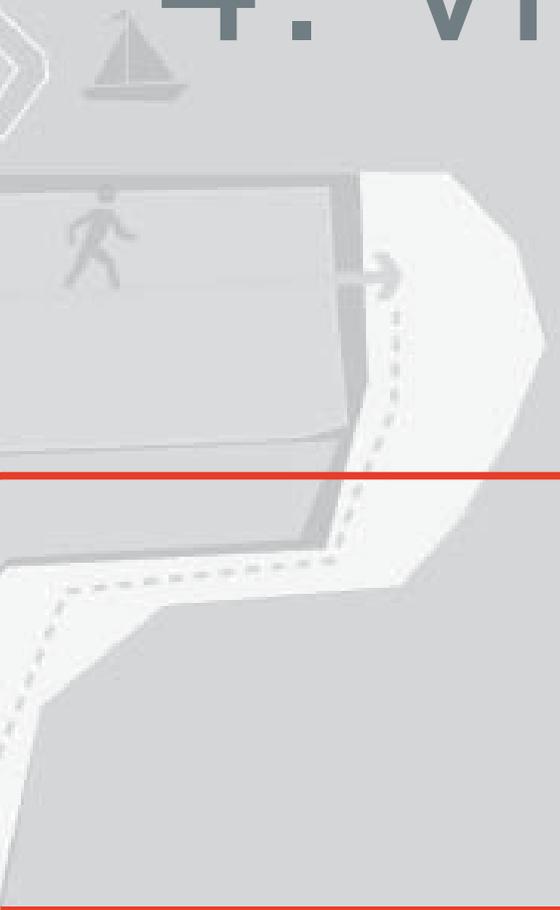
- Verplaatsen AH naar andere locatie (bijvoorbeeld Jozefschool of tapijthoeve)
- IJsbaan verplaatsen naar de Brillhoek
- Muziktent verplaatsen naar kasteel of combineren met voetgangersbrug in het centrum
- Hoogte van bruggen af te stemmen op de regionale afpraken in het Groene Hart (130 cm)

Deze zaken zijn afgewogen en meegenomen in de visie zoals die in hoofdstuk 4 wordt uiteengezet. Voor een uitgebreide afweging van de opmerkingen, zie bijlage 2.





# 4. visie







- herstel water, recreatieve vaarroute
- lintbebouwing
- woongebied
- agrarische bedrijvigheid
- kasteel/kerk
- zichtrelatie landschap
- relatie met Spiegelplas
- faciliteren watersport
- recreatieve routes in de omgeving
- mogelijkheid jachthaven
- centrumontwikkeling
- open polderlandschap
- Spiegelplas

## 4.1 Visie

De visie omvat de inpassing van de Nieuwe Vecht in groter verband en spitst zich toe op het terugbrengen van het water in het centrum van het dorp.

### Groter verband

- Terugbrengen van de langgerekte waterstructuur geeft het dorp haar oorsprong terug
- 17<sup>e</sup> eeuwse route voor handelsverkeer krijgt een nieuwe betekenis als recreatieve vaarroute
- Watergang over hele lengte doorvaarbaar, volwaardig alternatief voor route buitenom
- Nieuwe Vecht als drager van nieuwe ontwikkeling (jachthaven/woningbouw/recreatie)
- Onderverdeling landschappelijke karakteristiek (buiten de dorpskern) en centrumgebied met verblijfskwaliteit aan het water

### Landschap

- Versterken doorzicht op Horn- en Kuijerpolder
- Versterken relatie met de Spiegelplas

- Aanlegmogelijkheden langs de vaart (mogelijk jachthaventje aan zuidzijde)

### Centrum

- Bereikbaar voor recreatievaart (doorvaart/aanlegmogelijkheden)
- Aantrekkelijk verblijfsgebied voor bewoners en bezoekers (voorzieningen/pleinruimte/horeca)

### Inpassing in de omgeving

Nieuwe Vecht als lange lijn in het landschap, maar gevarieerd door:

- verschillen in karakteristiek omgeving (openheid/beslotenheid)
- verschillende oevers (natuurlijke oever/kade)
- aanlegplekken
- markante bruggen
- verschillen in profiel



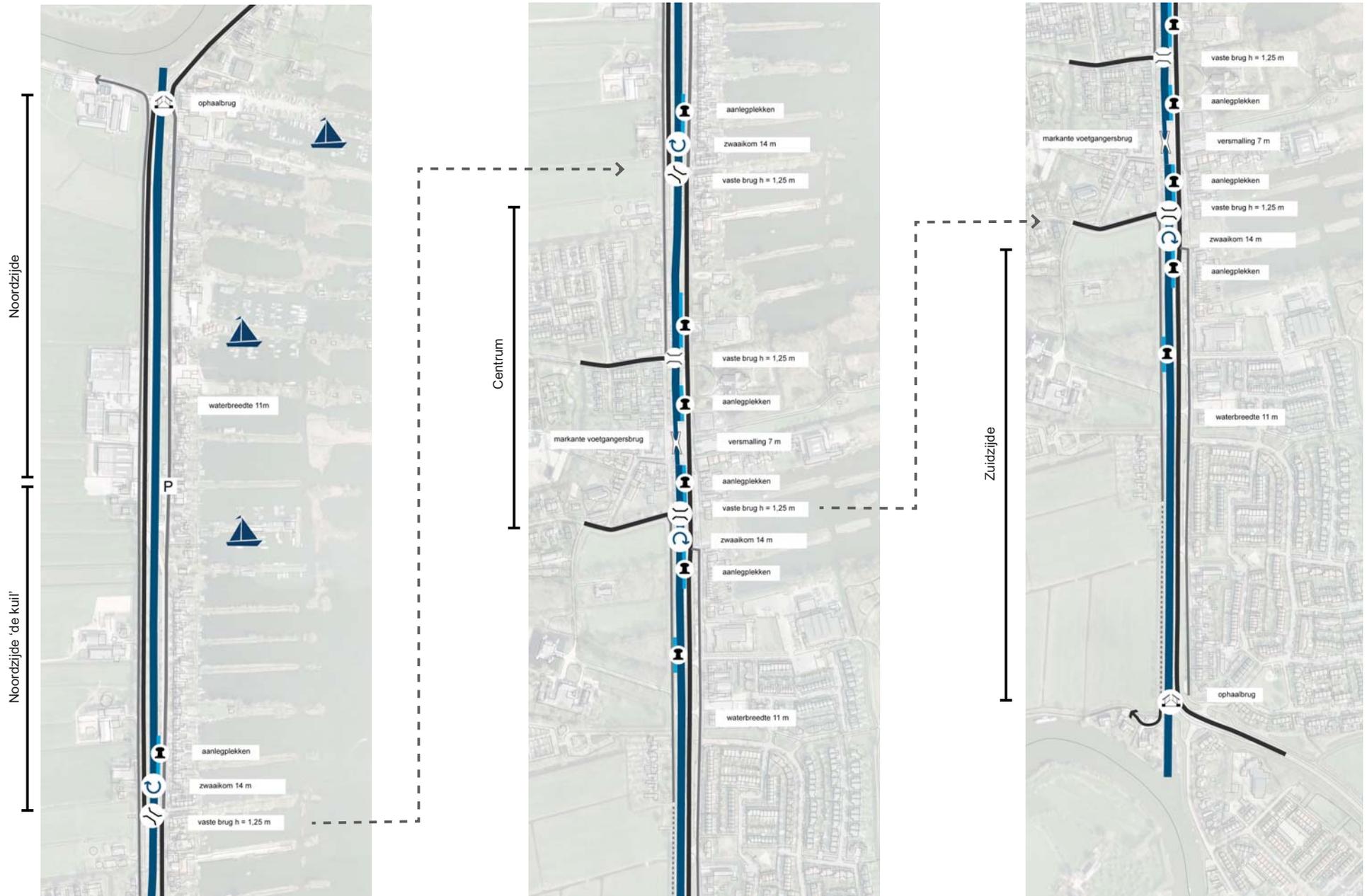
Noordzijde, landschappelijk

Noordzijde 'de kuil',  
landschappelijk, laag gelegen

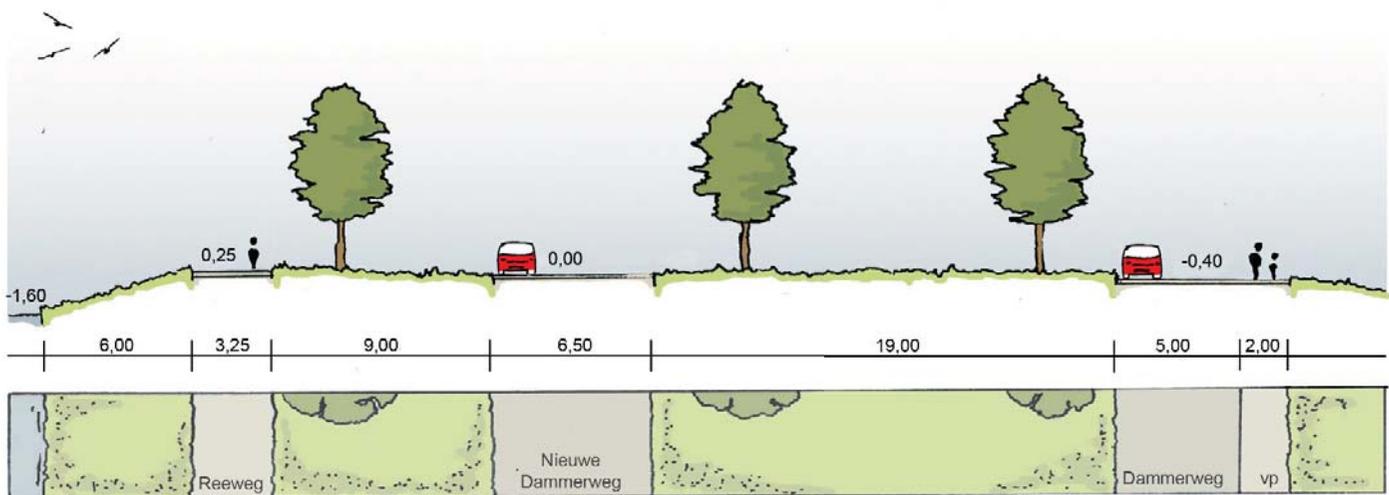
Centrum, verblijfskwaliteit

Zuidzijde (landschappelijk)

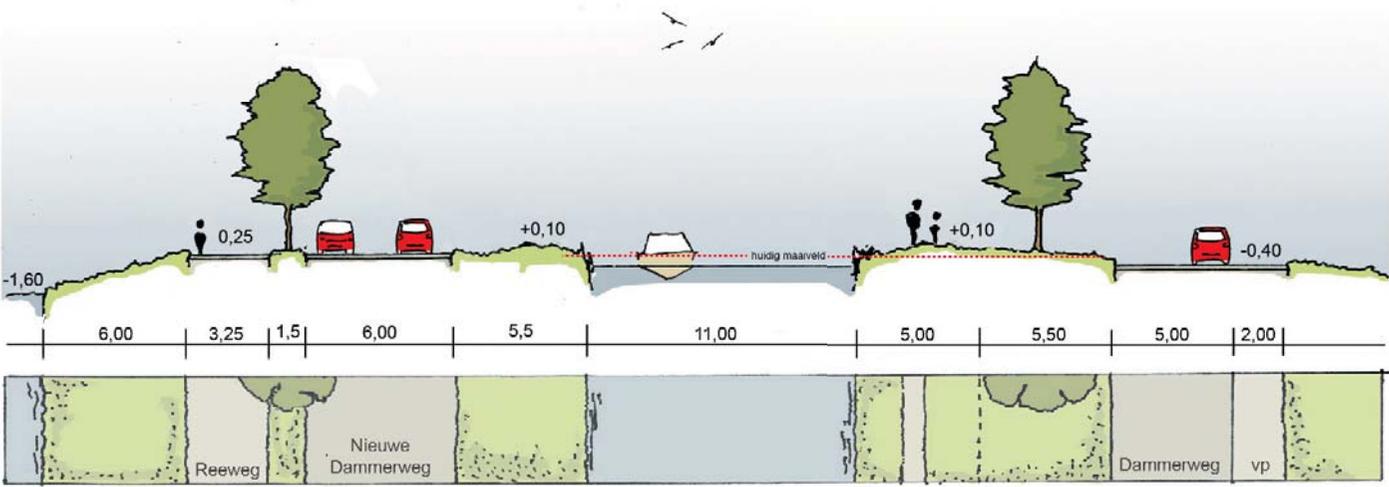
Luchtfoto met aanduiding deelgebieden



Uitgangspunten inpassing Nieuwe Vecht en hoofdroute verkeer



Profiel 1, bestaande situatie



Profiel 1, nieuwe situatie



*Straatbeeld huidige situatie*



*Referentiebeelden*



## 4.2 Noordzijde

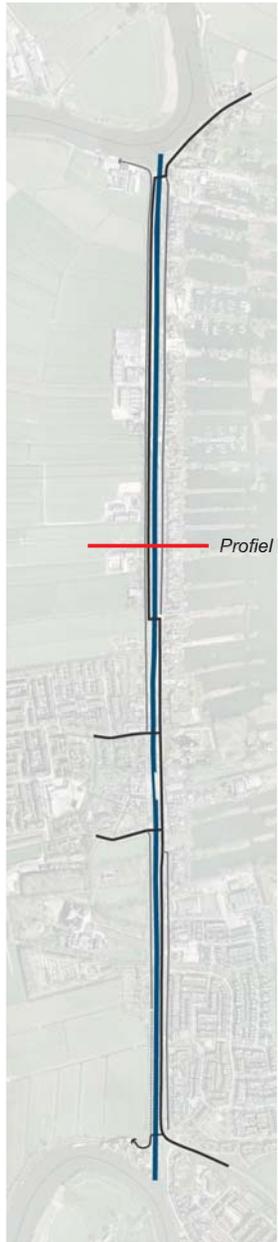
De huidige situatie wordt gekenmerkt door:

- Een overmaat aan ruimte
- Lintbebouwing (wonen bedrijvigheid/jachthavens) aan oostzijde
- Afwisseling landschap en bedrijvigheid (wasserij/agrarisch) aan westzijde
- Nieuwe Dammerweg als doorgaande route
- Dammerweg als parallelweg langs lintbebouwing oostzijde
- Reeweg (licht verhoogd) als parallelweg/fietsroute aan westzijde
- Parkeerbehoefte t.p.v. jachthavens

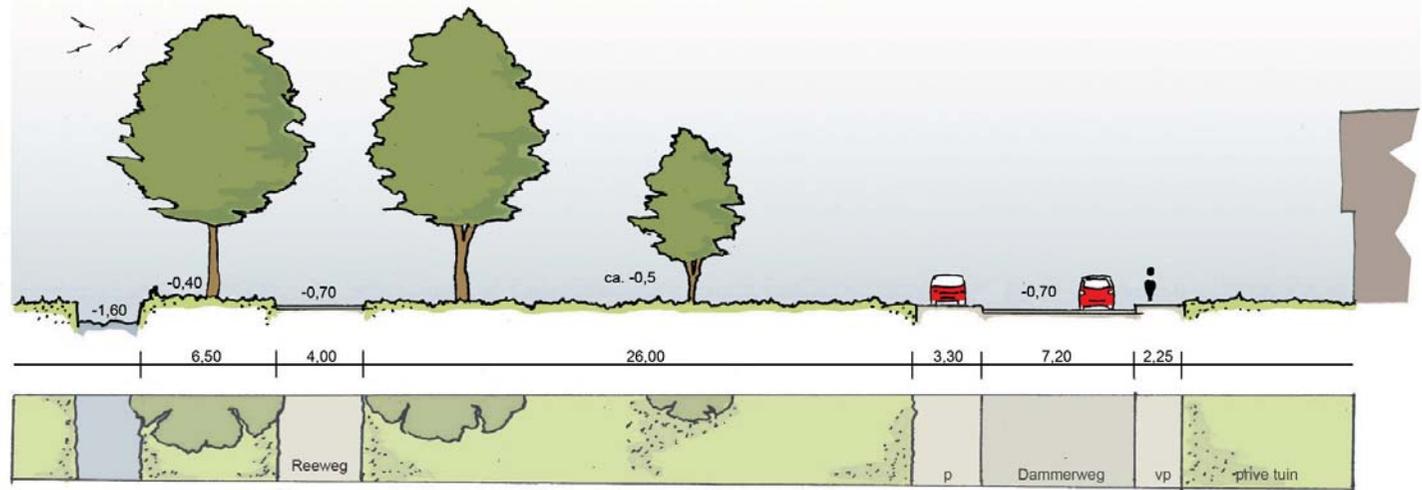
Voorstel toekomstige situatie:

- Landschappelijke inrichting
- Watergang centraal in profiel, ingebed in brede groenstroken
- Aanlegplekken, verpozen aan de oever
- 'Jaagpad' langs oostzijde
- Lage dijkjes (circa 50 cm boven maaiveld) als waterkering
- Doorgaande route Nieuwe Dammerweg aan westzijde (tegen Reeweg aangeschoven)
- Handhaven Dammerweg in huidige situatie
- Eventueel plaatselijk toevoegen haaksparkeren in groene oever

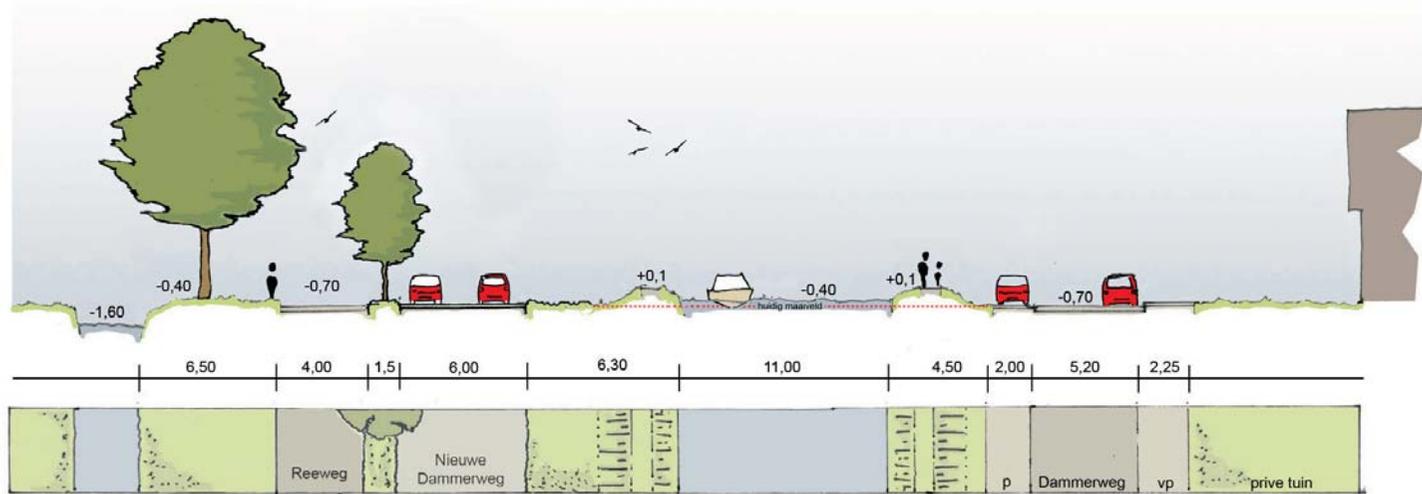
Noordzijde  
'de Kuil'



Profiel 2



Profiel 2, bestaande situatie



Profiel 2, nieuwe situatie



*Straatbeeld huidige situatie*



*Referentiebeelden*

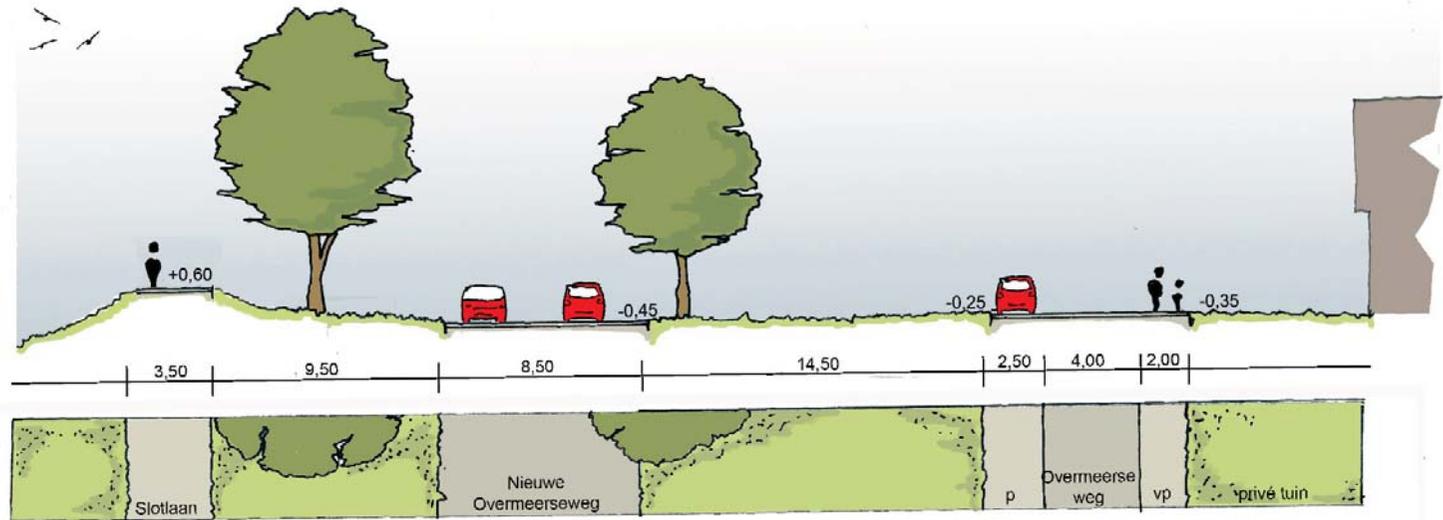
## 4.3 Noordzijde 'de kuil'

De huidige situatie wordt gekenmerkt door:

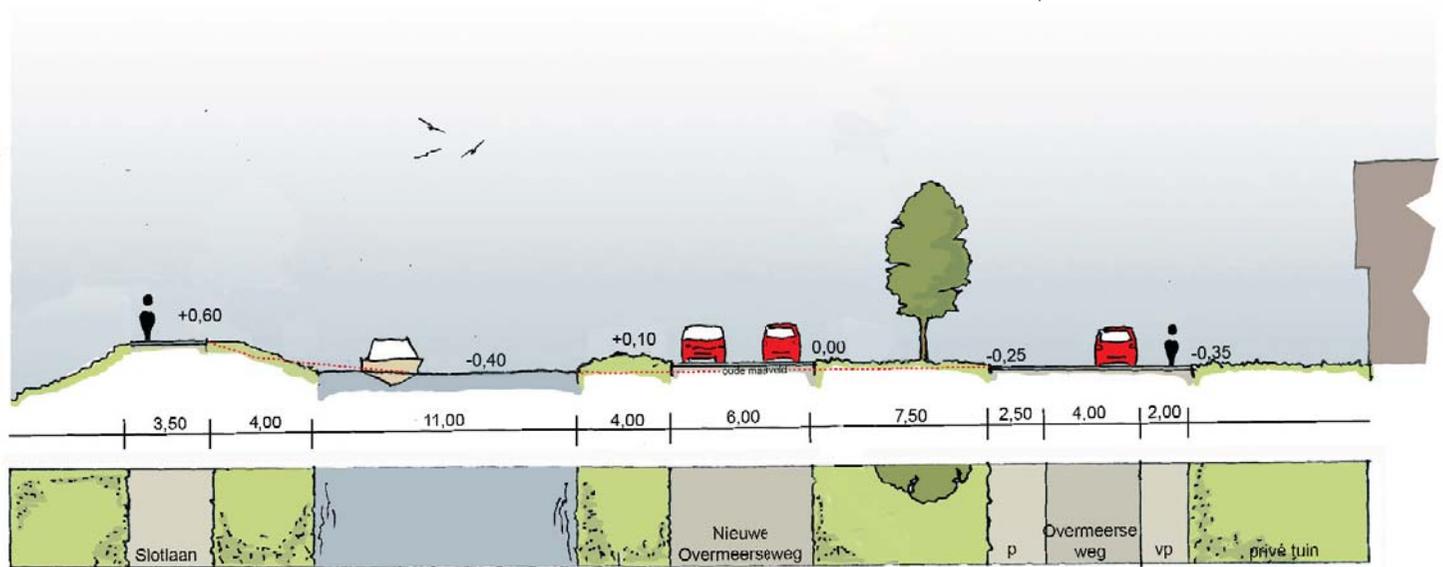
- Een overmaat aan ruimte
- Lage ligging van het maaiveld
- Lintbebouwing (overwegend wonen) aan oostzijde
- Afwisseling landschap en bedrijvigheid (agrarisch) aan westzijde
- Dammerweg als doorgaande route langs lintbebouwing oostzijde
- Reeweg als parallelweg/fietsroute aan westzijde

Voorstel toekomstige situatie:

- Landschappelijke inrichting
- Watergang centraal in profiel, ingebed in brede groenstroken
- Aanlegplekken, verpozen aan de oever
- 'Jaagpad' langs oostzijde
- Dijkjes als waterkering (circa 80 cm)
- Doorgaande route Nieuwe Dammerweg aan westzijde (tegen Reeweg aangeschoven)
- Dammerweg als parallelroute, versmalling t.o.v. huidige situatie
- Toevoegen langsparkeren Dammerweg



Profiel 3, bestaande situatie



Profiel 3, nieuwe situatie



*Straatbeeld huidige situatie  
(impressie beoogde situatie staat op de volgende pagina)*



*Referentiebeelden*



## 4.4 Zuidzijde

De huidige situatie wordt gekenmerkt door:

- Fraaie landschappelijke situatie
- Lintbebouwing (overwegend wonen) aan oostzijde
- Openheid landschap en beslotenheid kasteelbos aan westzijde
- Karakteristiek dijkje (Slotlaan) op de grens met polderlandschap
- In profiel zee aan ruimte
- Nieuwe Overmeerseweg als doorgaande route
- Overmeerseweg als parallelweg langs lintbebouwing oostzijde
- Slotlaan als parallelweg/fietsroute aan westzijde

Voorstel toekomstige situatie:

- Optimale landschappelijke inpassing van het water
- Watergang aan westzijde, tegen bestaand karakteristiek dijkje (Slotlaan)
- Aanlegplekken, verpozen aan de oever
- Recreatieve functie voor Slotlaan
- Doorgaande route Nieuwe Overmeerseweg tegen watergang aangeschoven, geflankeerd door groenstrook
- Aanlegmogelijkheid voor aanwonenden onder voorwaarden, max. 2 meter breed
- Handhaven Overmeerseweg in huidige situatie







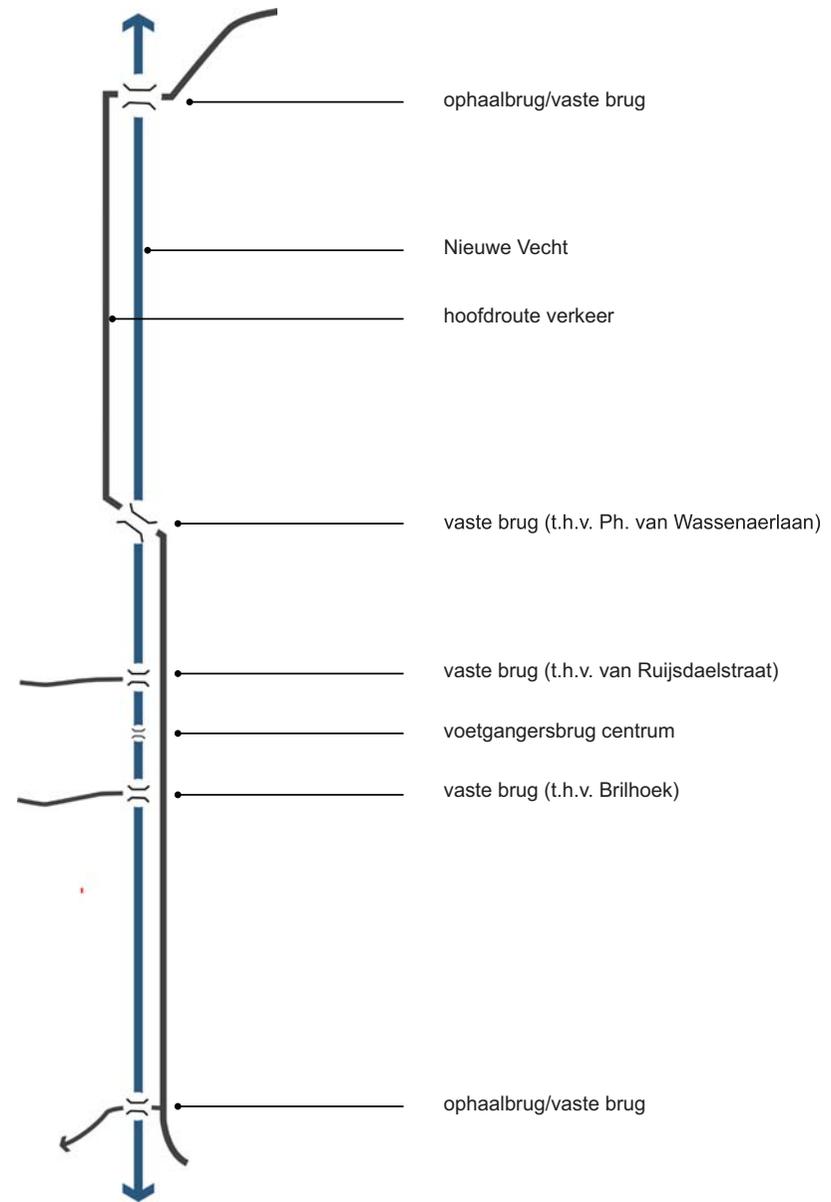


# 5. bruggen

doorvaarderbaar voor kajuitboot

doorvaarderbaar voor sloepen

doorvaarderbaar voor kajuitboot





Ophaalbrug (referentiebeelden)



## 5.1 Overzicht bruggen

Een bepalend onderdeel van de visie is de uitwerking van de bruggen. Op een aantal punten in het tracé moet de nieuwe watergang goed oversteekbaar zijn voor verschillende soorten verkeer. Daarnaast moet er voldoende doorvaarthoogte zijn voor het recreatief vaarverkeer. De voorgestelde ligging van wegen, water en bruggen is het uitgangspunt. De plannen zullen in een volgend stadium verder worden uitgewerkt. In het vervolgetraject komt meer informatie beschikbaar over de uitvoerbaarheid en kosten van bijvoorbeeld de uitvoering en bediening van bruggen. Bij verder studie kan er aanleiding zijn de plannen aan te passen en een ander alternatief te kiezen.

### Noordzijde

Deze brug maakt deel uit van de doorgaande route, geschikt voor alle soorten verkeer. Dit punt moet doorvaarbaar zijn voor kajuitboten. Op dit moment wordt de keuze voor een vaste brug of ophaalbrug opgehouden. Beide hebben voor- en nadelen op het gebied van ruimtebeslag/ inpasbaarheid/wachttijd voor verkeer en boten/kosten etc.).

### Brug ter hoogte van de Van Wassenaerlaan

Deze brug maakt deel uit van de doorgaande route, geschikt voor alle soorten verkeer. De brug moet doorvaarbaar zijn voor sloepen. Hier is een vaste brug inpasbaar.

### Bruggen centrum

Deze bruggen ter hoogte van de Van Ruijsdaalstraat en de Brillhoek zijn geschikt voor alle soorten verkeer. Deze bruggen moeten doorvaarbaar zijn voor sloepen. Hier zijn vaste bruggen inpasbaar.

Verder is in het hart van het centrum een voetgangersbrug voorzien

### Zuidzijde

Deze brug ontsluit enkele woningen in de Horn- en Kuijerpolder en maakt bovendien het recreatieve pad langs de Vecht bereikbaar. Op dit moment wordt de keuze voor een vaste brug of ophaalbrug opgehouden.



Aanloop in wegdek (referentiebeelden)



Aanloop talud (referentiebeelden)



## 5.2 Bruggen met aanloop

Het is de bedoeling om in het centrum een familie van drie bruggen te realiseren die op een mooie manier aansluit op de pleinruimte en de bestaande wegen. De ruimte in het centrum is beperkt; de bruggen moeten zorgvuldig worden ingepast.

Om de doorvaarbaarheid te waarborgen moeten de bruggen in het centrum voldoende hoogte hebben. Om een goede toegankelijkheid/berijdbaarheid te waarborgen moeten de hellingen niet te steil worden.

Dit kan bereikt worden door de bruggen een goede 'aanloop' te geven. Daarbij wordt in het weggedeelte dat naar de brug toe leidt al een gedeelte van het hoogteverschil opgelost. De aanloop kan opgenomen worden in het wegdek of opgenomen worden in een talud.

In onderdeel 5.9 is dit voor de situatie van Ruijsdaelstraat nader onderzocht. Hieruit blijkt dat de situatie ter plekke van de Ruijsdaelstraat goed inpasbaar is. Voor de situatie Brillhoek is eenzelfde oplossing denkbaar.



*Zitgelegenheid in leuning (referentiebeeld)*



*Voetgangerstrap (referentiebeeld)*



*Flauwe helling (referentiebeeld)*



*Verpozen 'boven het water' (referentiebeeld)*

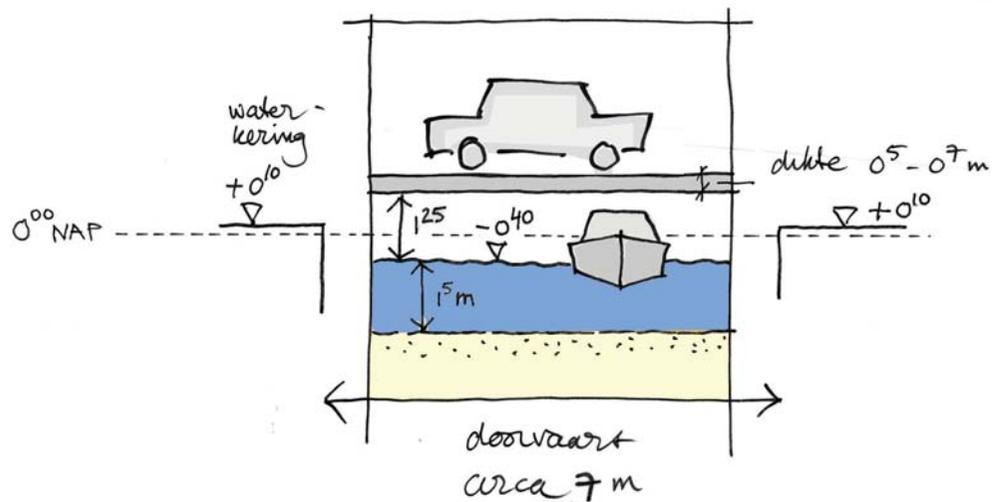
### 5.3 Voetgangersbrug centrum

Daarnaast in het centrum een extra voetgangersbrug gedacht. Deze zorgt voor voldoende 'oversteekbaarheid' van het water in het centrum maar is bovendien een markant element dat de aanwezigheid van het water benadrukt.

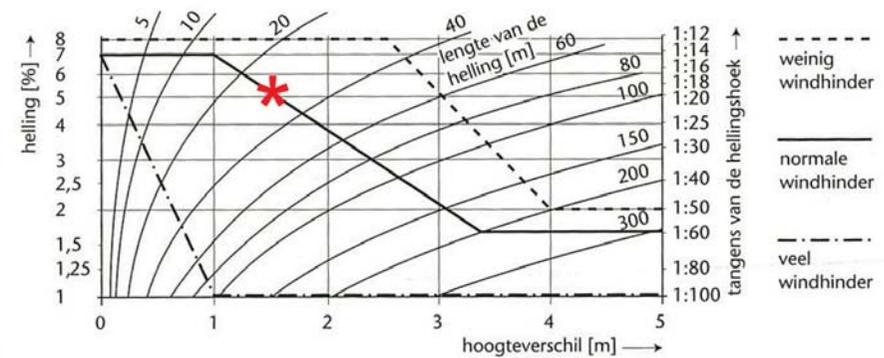
De voetgangersbrug wordt zo uitgevoerd dat die goed beloopbaar is en geschikt voor minder validen. De doorvaarbaarheid is afgestemd op sloepen.

Door een mooie brede maat te kiezen en in de leuning zitgelegenheid op te nemen wordt het bovendien een zitplek en ontmoetingsplek boven het water.

In onderdeel 6.3 is een suggestie opgenomen van een brug die naar verschillende kanten verbindingen legt. De route tussen de Brugstraat en het Spiegelhuijs bestaat uit flauwe hellingen langs het water en verwijst naar de twee beeldbepalende kerken in het centrum. Andere opgangen kunnen als trap worden uitgevoerd.



1	2	3	4	5	6.2	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
---	---	---	---	---	-----	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----



Bron: Plaats maken voor de fiets

Figuur 6.2/32. Verband tussen hoogteverschil en hellingspercentage voor fietsverkeer

## 5.4 Uitgangspunten maatvoering

Voor het centrum gelden de volgende uitgangspunten:

- Waterpeil Nieuwe Vecht -0.40m
- Maaiveldhoogte aan zijde Voorstraat ca +0.60m
- Maaiveldhoogte aan andere kant ca 0.00m
- Waterbreedte 11 meter, ter plekke van bruggen te versmallen tot circa 8 meter
- Doorvaarhoogte 1.25m
- Waterdiepte 1.5m
- Constructiedikte brug ca 0,50 - 0.70m
- Waterkering op minimaal +0,1 NAP

De maximale hellingshoek van een brug is afhankelijk van de lengte van de helling. Over een kortere afstand wordt een steilere helling aanvaard. Uit de literatuur blijkt dat voor fietsers een helling van circa 5 à 6 procent gebruikelijk is. In omstandigheden waar dit niet haalbaar is wordt een helling van maximaal 8 procent aangehouden.

Voor voetgangers worden hellingen gehanteerd van 4 - 5%.

Voor rolstoelgebruikers variëren de aanbevolen hellingen van 2 - 5%.



Zaanstad, circa 7%



Zaanstad, circa 5%



Binnenstad Amersfoort, circa 8%



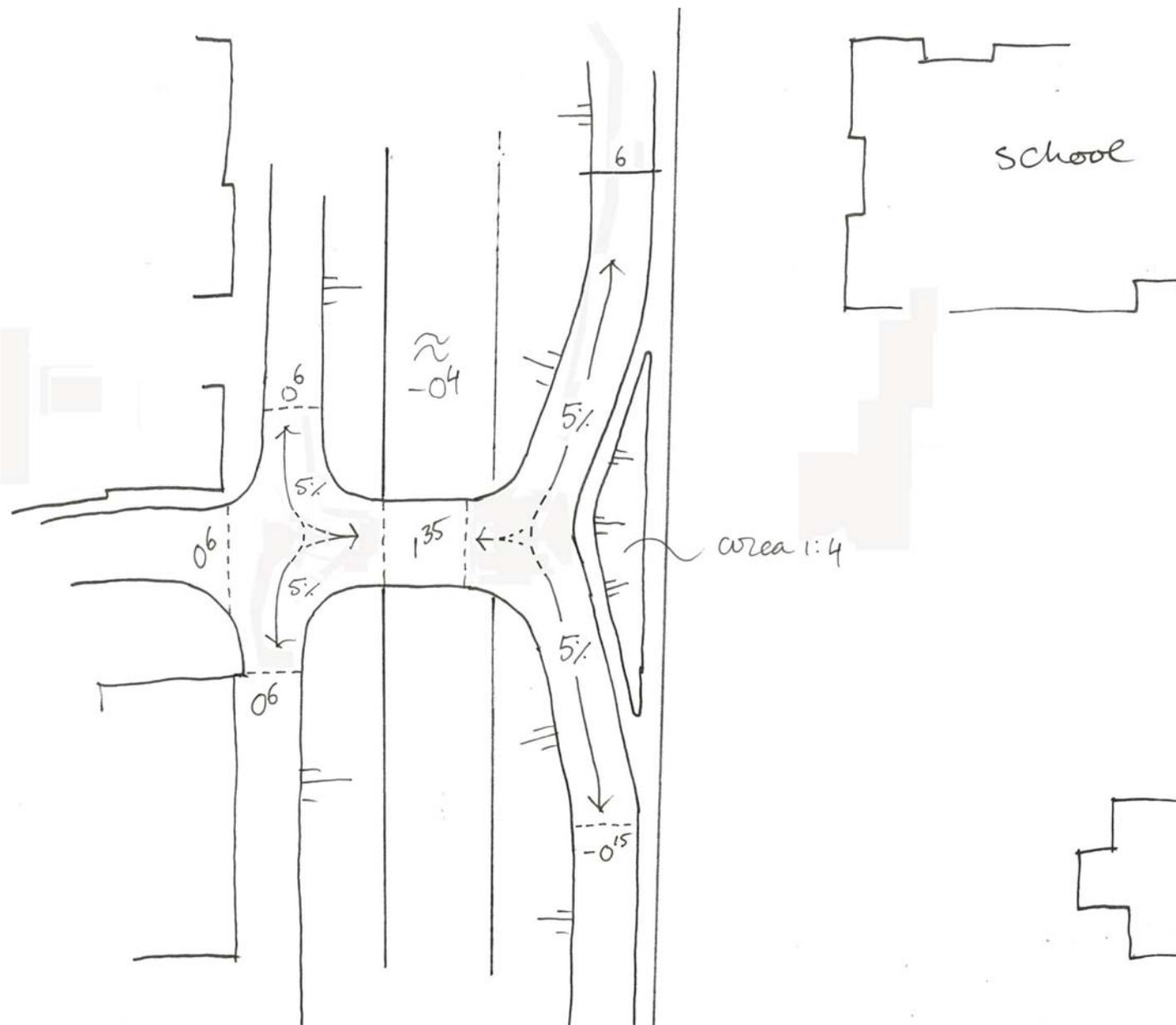
Koppelpoort Amersfoort, circa 11,5%

Om een indruk te krijgen van de hellingshoeken is hierboven een aantal bruggen afgebeeld.

De bruggen met een helling van 5-7% zijn, zeker over een relatief korte afstand en met een relatief klein hoogteverschil goed haalbaar.

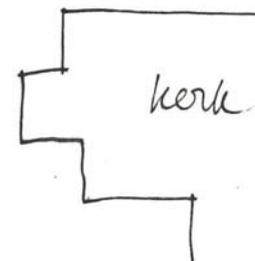
Een brug met een helling vanaf 8% wordt al pittig. Een brug met een helling van 11,5% is te pittig.

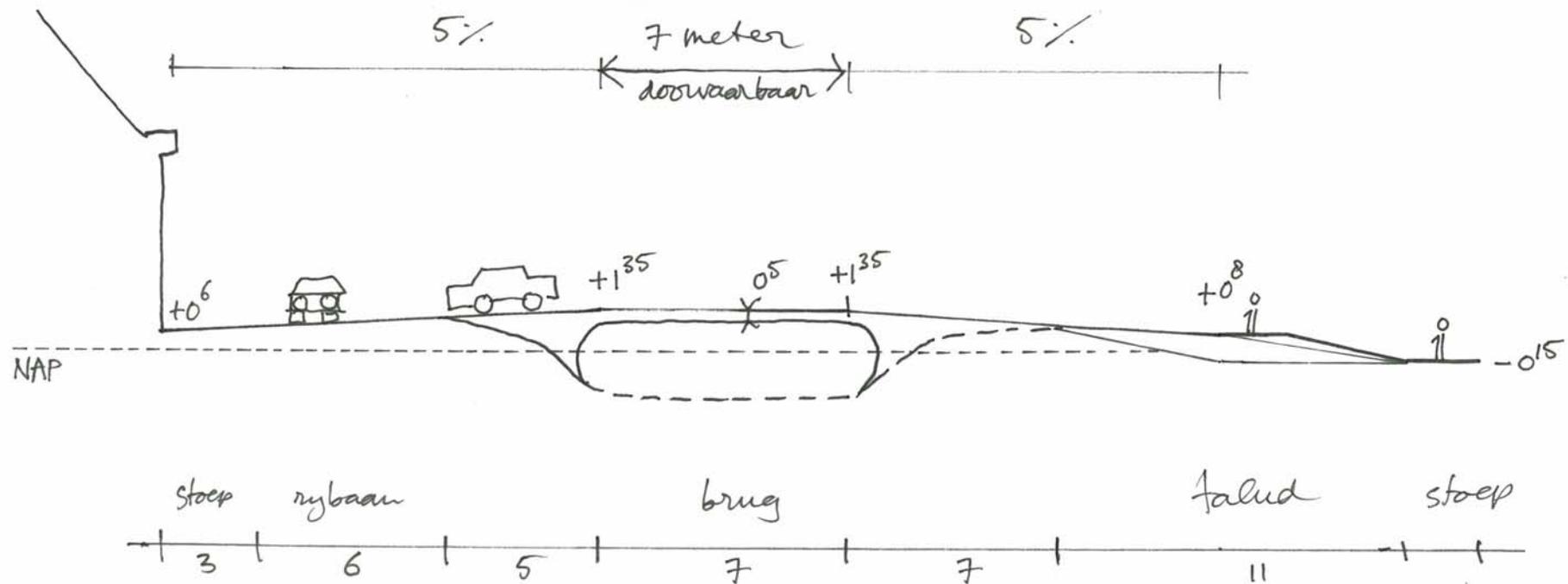
De praktijkvoorbeelden onderstrepen de hellingen zoals genoemd in de literatuur.



Luchtfoto

Principe plattegrond brug met aanloop





Principe doorsnede brug met aanloop

## 5.5 Inpassing brug met 'aanloop'

Een goede mogelijkheid om de helling flauwer te maken is alvast een aanloop te nemen.

Aan de zijde van de Voorstraat is het hoogteverschil relatief gering. Hier zou de aanloop in de rijbaan opgenomen kunnen worden.

Aan de zijde van de Dammerweg (school/kerk) is het hoogteverschil groter; hier zou de aanloop op een oplopend talud genomen kunnen worden.

Op deze manier kunnen de hellingen van circa 5% worden gehaald.

De inpassing is nader uit te werken, maar in principe is een vaste brug op deze plek haalbaar. Aan de zijde van de Voorstraat is het hoogteverschil met de bestaande bebouwing/stoep een aandachtspunt. Mogelijk is hier plaatselijk een lage keermuur nodig.

Aan de zijde van de school kerk zal het talud oplopen tot circa 80 centimeter à 1 meter. Aandachtspunt is een mooie detaillering en overgang naar het aansluitende terrein.

Ter hoogte van de Brilhoek is een vergelijkbare oplossing denkbaar.



# 6.uitwerking centrum

---



Luchtfoto centrum



Huidige situatie



Afwisseling kade en grastalud (referentiebeeld)



Zitplek aan het water (referentiebeeld)



Zitplek boven het water (referentiebeeld)



Wensbeeld (fotowedstrijd)



Doorvaarbaar water (referentiebeelden)



## 6.1 Huidige situatie

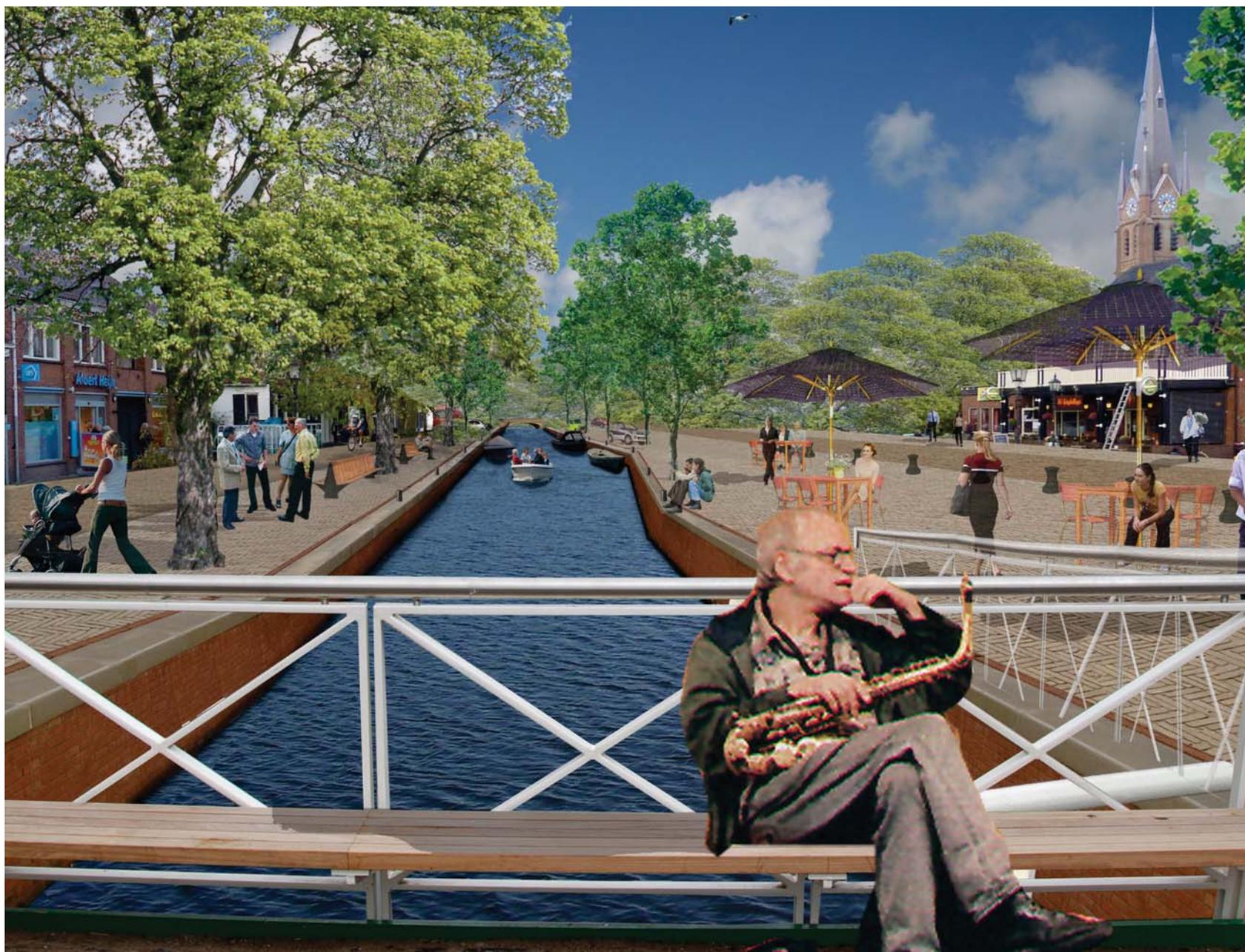
De demping van de Reevaart heeft destijds veel ruimte doen ontstaan in het centrum. In deze ruimte hebben in de loop van de jaren verschillende functies hun plek gekregen: doorgaand verkeer, parkeerruimte, pleinruimte, plantsoen.

Toch wordt de ruimte in het centrum vaak als leeg en zielloos ervaren. Ondanks de mooie aanknopingspunten, zoals de Berg, de Rooms-katholieke-kerk en karakteristieke lintbebouwing mist het centrum karakter. Het is voelbaar dat iets eigens verloren is gegaan.

## 6.2 Mogelijkheden vaarwater in centrum

Hoewel de ruimte voor een deel is ingevuld met nieuwe functies kan door een slimme schuifpuzzel ook ruimte worden gevonden om het water terug te brengen. Het is de bedoeling dat op een eigentijdse manier te doen.

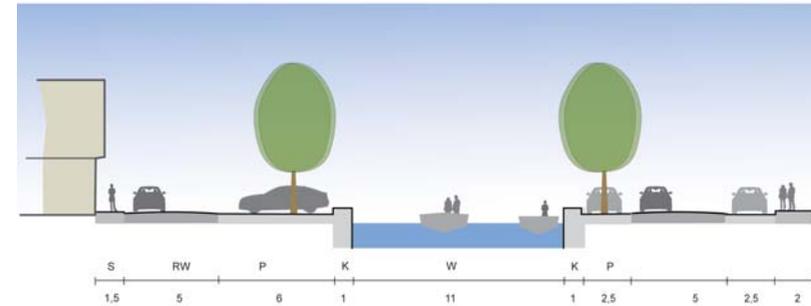
Daarbij past ook een maatvoering die is afgestemd op de huidige recreatietoervaart. De oorspronkelijke maatvoering van de vaart (circa 30 meter) hoeft niet meer aan de orde te zijn. In een meer bescheiden maatvoering kan het water duidelijk zichtbaar gemaakt worden in het centrum. De recreatietoervaart kan zorgen voor een nieuwe dynamiek in het dorp.



*Impressie centrumgebied*



*Inpassing Nieuwe Vecht in centrum*



*Doorsnede A*

## 6.3 Centrumvisie

Het hart van het dorp krijgt een pleinruimte aan het water. In het centrum zal het water letterlijk en figuurlijk weer een centrale rol gaan innemen.

Het water heeft voldoende breedte (circa 11 meter) voor sloepen om te varen, aan te leggen en te passeren. De randen van het water kunnen worden uitgevoerd als kades waar afgemeerd kan worden (bolders en uitstapmogelijkheden).

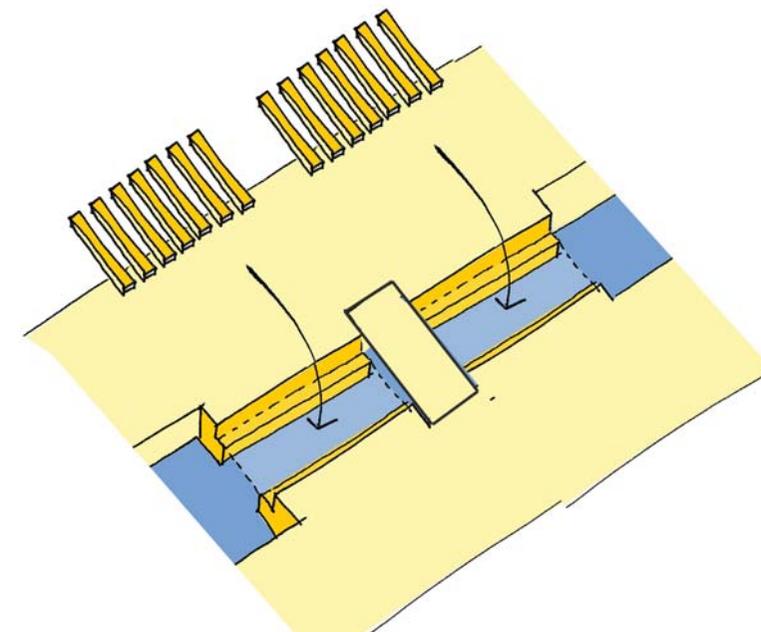
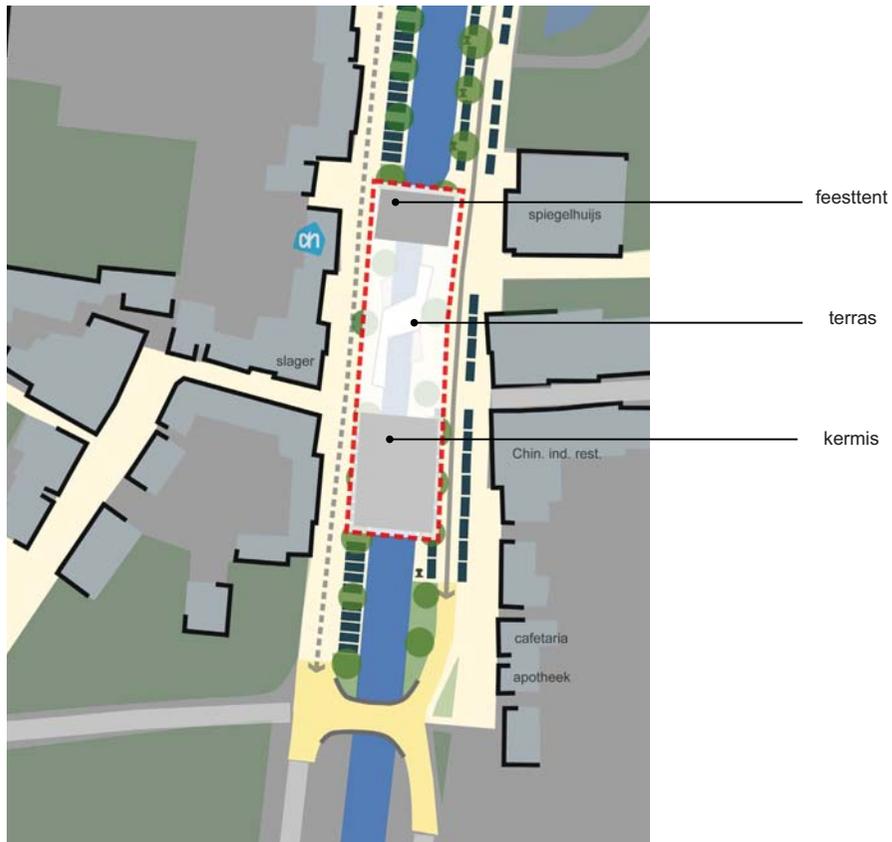
In het midden van het centrum versmalt het water iets ten gunste van verblijfsgebied. Hier is ruimte voor ontmoeting, terrassen en de dynamiek die hoort bij de recreatievaart. Dit alles met een fraai uitzicht over het water.

Een markante voetgangersbrug zorgt ervoor dat de beide zijden van het water een uitstekende wisselwerking met elkaar krijgen. De pleinruimte heeft een vrije indeling. Het water, een markante voetgangersbrug en enkele goedgeplaatste bomen zorgen voor een herkenbaarheid die de huidige situatie mist.

Verder wordt ruimte gemaakt voor de functies die het plein nu vervult: verkeer, parkeren, laden en lossen etc.

De doorgaande route voor het verkeer ligt aan de oostelijke zijde (Dammerweg). Aan de westelijke zijde (Voorstraat) is de bebouwing eveneens ontsloten voor autoverkeer. Ter hoogte van de Brilhoek en de van Ruijsdaalstraat zijn bruggen voor alle verkeer.

Het is belangrijk dat door vormgeving/inrichting een dorps situatie ontstaat. De auto is 'te gast' in het centrum. Het autoverkeer wordt rustig over de pleinruimte geleid.



*Uitbreiding pleinruimte met 'pleinbalken'*

*Ruimtebeslag festiviteiten geprojecteerd op visie centrum*

## 6.4 Mogelijkheden pleinruimte

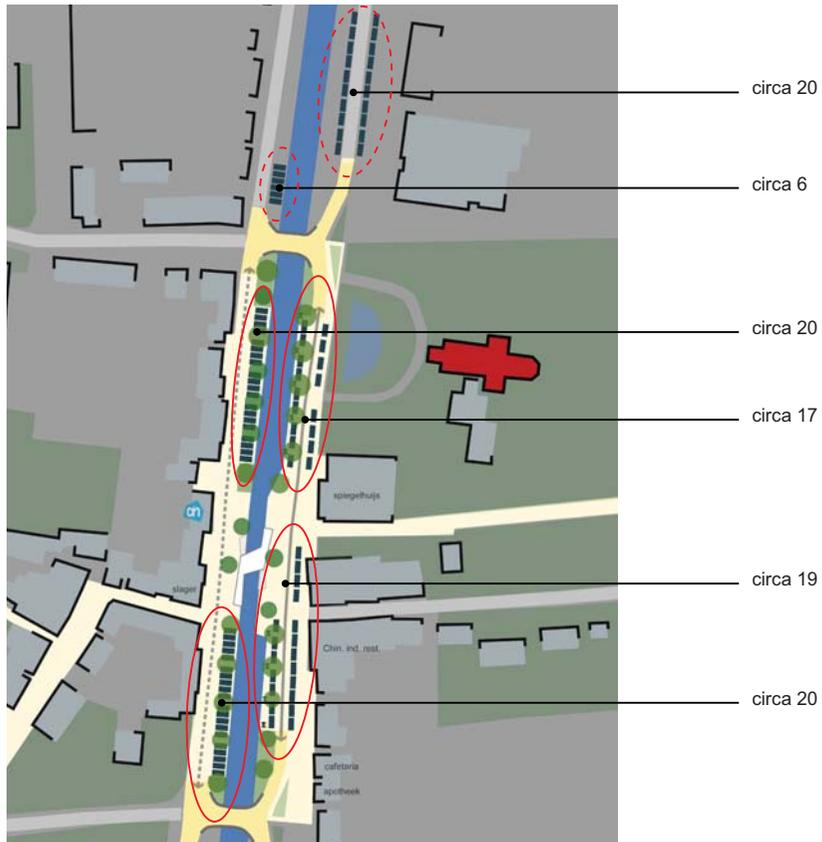
De pleinruimte heeft voldoende maat om de gangbare activiteiten (markt, laden/lossen, verblijfsgebied/terras) te herbergen. Enkele malen per jaar is het gebruik van het plein intensief.

Parkeerruimte kan dan als extra 'pleinruimte' worden benut. Bovendien kan het water plaatselijk overdekt worden voor extra ruimte. In de voorstellen is een deel van het plein middels een ponton of balken dicht te maken wanneer er festiviteiten zijn.

De pleinruimte die in de huidige situatie gebruikt wordt (orde van grootte) is geprojecteerd op de mogelijke toekomstige situatie. Er is voldoende ruimte om de festiviteiten plaats te laten vinden.

Aandachtspunten zijn wel:

- Draagkracht constructie pleinbalken
- Ruimtebeslag voetgangersbrug



Parkeervoorzieningen (indicatief)



Referenties parkeren

## 6.5 Parkeervoorzieningen

### Parkeren centrum

In het centrum wordt de bestaande parkeercapaciteit teruggebracht.

Langs de Dammerweg, de doorgaande route, kan langs de weg worden geparkeerd. Aan de zijde van de Voorstraat is ruimte voor haaksparkeren langs de kade. De parkeerplekken worden ingebed in een mooi ritme van bomen en openbaar groen.

Aan de zijde van de Dammerweg zijn circa 37 plaatsen voorzien, aan de zijde van de Voorstraat circa 40.

Een deel van de parkeerplaatsen kan tijdens festiviteiten worden afgesloten en worden gebruikt als pleinruimte. Dat is vergelijkbaar met de manier waarop dat nu gebeurt.

### Parkeren ter hoogte van St. Jozefschool

In de huidige situatie is ter hoogte van de St. Jozefschool een openbare parkeerplek met circa 26 parkeerplaatsen. Deze kunnen in de nieuwe situatie worden teruggebracht. Op een vergelijkbare wijze zoals dat in het centrum is voorgesteld.



# 7.techniek en kosten

---

## 7.1 Kosten

De kosten voor een dergelijke ingreep laten zich heel moeilijk ramen in een ideefase. Desalniettemin is voor een tweetal varianten een kostenraming gemaakt. Deze kostenraming is gebaseerd op aanleg, beheer- en plankosten. Onvoorzien kosten zoals bodemverontreinigingen of de impact van kabels en leidingen zijn niet meegenomen. Voor kabels en leidingen is wel inzichtelijk gemaakt waar de kabels en leidingen liggen. Bij een definitieve tracékeuze zal gerichter de confrontatie met de kabels en leidingen worden gezocht om zo de kosten voor aanpassingen in beeld te brengen.

De twee beschouwde varianten zijn beide 2200 meter lang (6 meter brede watergang en 1,5 meter diepgang is het uitgangspunt geweest voor de kostenberekening). Het verschil in de varianten zit hem in de manier van waterbouwkundige oplossing. Een dure en wellicht ook niet geheel noodzakelijke variant is het werken met een damwandconstructie over het gehele tracé. De kosten voor deze variant bedragen tussen de 8 en 9,5 miljoen euro (excl. BTW).

Variant 2, en meer realistisch, is een variant waarbij slechts alleen in het dorp (700m) gebruik wordt gemaakt van een damwandconstructie. De stukken ten noorden en ten zuiden van het dorp worden uitgevoerd door gebruik te maken van bestaande keringen (hoofdzakelijk aan de westzijde) en het aanbrengen van zandlichamen (hoofdzakelijk aan de oostkant). De uitgangspunten zijn verder hetzelfde als de hierboven beschreven variant. De kosten van deze variant bedragen tussen de 4 en 5 miljoen euro (excl. BTW).

In de voorliggende ontwerpen is rekening gehouden met 7 meter en 11 meter. In de raming is uitgegaan van 6 meter. Het grootste aandeel van de kosten zit hem niet in de breedte van de Nieuwe Vecht. Iedere meter extra breedte is ca 0,2 miljoen duurder.

## 7.2 Financieringsmogelijkheden

De financieringsmogelijkheden voor een dergelijke ingreep zijn in deze tijden moeilijk te vinden. In meer economische gunstige tijden is het denkbaar om rode functies te ontwikkelen die de ingreep bekostigen. Deze kostenconstructies worden nu in het onderzoek niet afgeschreven, maar zullen wel als mogelijk denkbare optie overeind blijven. Nu ligt de focus op andere creatieve manieren van financiering.

### *Ontdempen*

Bij aanvang van het proces is door Waternet geattendeerd op een terugverdienelement dat besloten ligt in het ontdempen in de boezem van het waterschap. Ontdempen maakt het mogelijk water te dempen in dezelfde hydrologische eenheid. Als er elders gedempt wordt kan er bouwgrond ontstaan. De opbrengst hiervan kan ten goede komen aan dit project.

### *Inzet middelen voor bergend vermogen*

Voorts worden plannen uitgewerkt om in de Horstermeer waterberging te creëren omdat de Vecht onvoldoende bergend vermogen zou hebben. Een deel van deze behoefte kan opgevangen worden door het waterbergend vermogen van de Nieuwe Vecht. Gelden die hiervoor gereserveerd zijn zouden voor het project van de Nieuwe Vecht kunnen worden aangewend. Door waterberging te creëren wordt voldaan aan de uitgangspunten van het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) waar provincie gemeente en waterschap aan gebonden zijn.

### *Bijdrage waternet waterkeringen*

In overleg met Waternet is naar voren gekomen dat herstel van de tertiaire kering bij de kuil en de Slotlaan voor rekening is van Waternet. (Dit heeft nu nog echter nog geen hoge prioriteit.) Inrichting naar een secundaire waterkering is ten koste van het project. Onderzoek in vervolgotraject naar beiden zou reden voor bijdrage van AGV kunnen zijn.

### *Compensatiegelden uit andere projecten*

In 2008 is de Zuiderzeelijn definitief afgeblazen, het geld wat vrij kwam doordat het project geen doorgang kon vinden is aan de regio gegeven. Dit geld wordt ingezet voor economische versterking. In de regio van de Nieuwe Vecht kunnen natuurlijk ook dergelijke projecten bestaan en worden afgeblazen, waarbij compensatiegelden ten goede kunnen komen van het project.

Andere compensatiegelden zijn bijvoorbeeld natuurcompensaties. Onlangs is bijvoorbeeld voor de verbreding van de weg Schiphol – Amsterdam – Almere afgesproken dat de vernietigde natuur wordt gecompenseerd. Dit is gebruikelijk in Nederland, deze compensatie kan zowel lokaal als regionaal plaatsvinden. Een sterke lobby voor compensatie kan bij dergelijke projecten helpen.

### *Oprichten gebiedsexploitatie*

Traditionele gebiedsontwikkeling zien we steeds minder frequent, traditionele gebiedsontwikkelingen zijn ontwikkelingen waarbij gemeente en ontwikkelaar de ontwikkeling trekken. Tegenwoordig is steeds vaker sprake van organische wijzen van het opzetten van een gebiedsexploitatie. De gemeente faciliteert lokale initiatieven over een lange tijdshorizon. We noemen dit gebiedsontwikkeling 2.0, het is niets meer of minder dan het brengen van een bestaande exploitatie van een gebied via een tijdelijke exploitatie naar een toekomstige exploitatie. Niet ontwikkeling, maar exploitatie is de kern van de opgave. In een tijdelijke exploitatie kunnen bijvoorbeeld brugwachters, uitbaters en andere exploitanten participeren. De laatste tijd ploppen ook andere interessante gedachten op die voor de Nieuwe Vecht interessant kunnen zijn. Denk hierbij aan het koppelen van nevenschikte financiële stromen in het gebied aan vastgoed, dit zijn bijvoorbeeld energie (elektriciteit, gas, warmte en koude), water, afval, transport van mensen en goederen en informatie. Voor de Nieuwe Vecht is wellicht een ondergrondse collectieve straat voor kabels en leidingen denkbaar.

### *Subsidies voor realisatie*

Op met name Europees niveau zijn kansrijke subsidies te benoemen. In een zoektocht naar kansrijke subsidies lijkt ons de EFRO kansrijk, er moet dan wel economische groei aan ten grondslag liggen. De verwachting is dat aan EFRO-gelden (bestemd voor regionale ontwikkeling op het gebied van infrastructuur, werkgelegenheid en het midden- en kleinbedrijf) voor Nederlandse gemeenten en provincies de komende zeven jaar circa 500 miljoen euro beschikbaar is uit Europa. Daar komt naar verwachting nog 90 miljoen euro aan bijdrage van het rijk bij. Daarnaast zijn er diverse mogelijkheden om aan te haken bij nieuwe Interreg-middelen. Aan Interreg-middelen (bestemd voor grensoverschrijdende samenwerkingsprojecten op gebied van ruimtelijke en regionale ontwikkeling) is voor de Nederlandse regio's vanuit Brussel circa 390 miljoen euro te verdelen. Het Rijk past daar nog eens 45 miljoen euro bij. Op provinciaal niveau lijken er nu geen geschikte regelingen te zijn. Wellicht dat het programma watergebonden bedrijvigheid kansen biedt.

De laatste mogelijkheid is het realiseren van natuurvriendelijke oevers. In het kader van de Kaderrichtlijn Water zijn hier subsidies voor te verkrijgen. In Nederland moet nog in totaal aan

20.000 m<sup>2</sup> aan natuurvriendelijke oevers worden gerealiseerd. Voor de oevers van de Nieuwe Vecht, voor zover gelegen buiten het centrum, kan dit een financieel aanknopingspunt zijn.

#### Subsidies voor onderzoek

Het nationaal platform 31 is een stichting die middelen heeft voor onderzoek van innovatieve projecten. In het experiment Ruimte is de mogelijkheid om de Nieuwe Vecht verder te onderzoeken.

Andere mogelijke onderzoeksprojecten zijn bijvoorbeeld het ijkdijsen project van het STOWA.

#### Maatschappelijke baten

Naast directe financieringsmogelijkheden biedt een dergelijke ontwikkeling diverse kansen en maatschappelijke baten. Door de ingreep wordt de ruimtelijke kwaliteit aanzienlijk verhoogd omdat de belevingswaarde hoger wordt, de toekomst waarde is veilig gesteld en de gebruikswaarde kan worden geoptimaliseerd. De woningen die aan het water komen te liggen kunnen mogelijk ca 3 miljoen in totale waarde stijgen (bij 100 woningen). Daarnaast wordt de grond in veel gevallen meer waard, andere directe kosten zijn het verevenen van de overwaarde van agrarische bedrijven naar woningen. De overwaarde kan in een exploitatie worden gestopt. Tevens heeft onderzoek aangetoond dat de maatschappelijke baten van groen en water 1,5 tot 2 keer hoger zijn dan de kosten.

## 7.3 Technische wensen

Vanuit de Stichting Vecht Terug zijn diverse wensen naar voren gebracht om het doel van het project te halen. Dit doel is namelijk gericht op het doorvoerbaar maken voor sloepjes op het hele traject en ruimte bieden voor kajuiten en overnachting ten noorden en zuiden van het dorp. Bij deze technische wensen is rekening gehouden met enerzijds de cultuurhistorische verwijzing naar het verleden en anderzijds met de ruimtelijke inrichting van deze tijd. Zo is de huidige profielbreedte ca. 45m. De maaiveldhoogtes in het dorp liggen aan de kant van de Voorstraat op ca +0.60 m NAP en aan de kant van de Dammerweg in het dorp op 0.00 m NAP. De Dammerweg in het noorden ligt op ca -0.60 m NAP. In onderstaande tabel staan de wensen vermeld, waarmee in het ontwerp rekening is gehouden.

	Sloepjes	Kajuiten
Waterbreedte in dorp	7 m	7 m
Waterbreedte buiten dorp	11 m	11 m
Doorvaarhoogte	1.30 m	2.40 m
Waterdiepte	1,50m	1.50 m
Constructiedikte bruggen	0,5 - 0.70 m	0,5 - 0.70 m
Dikte voetgangersbrug	< 0,50 m	< 0,50 m

Tabel technische wensen

## 7.4 Waterbouwkundige randvoorwaarden

In een vroegtijdig stadium is met Waternet afstemming is gezocht om te komen tot waterbouwkundige randvoorwaarden. Voordat afstemming is gezocht met Waternet is vanuit de Stichting Vecht Terug een viertal varianten bedacht.

### 1. Open vecht verbinding (geen sluizen, maar kades van ca + 0,10m NAP)

Peil van de vecht > -0,40 m NAP. Maximaal 0 (overhoogte). Ontwerpen op waterpeil 0,00 m, kade op +0,10 m

- Voordelen: kosten, geen sluizen en dagelijkse beheerskosten
- Nadelen: kades langs Reeveart plaatselijk boven maaiveld,

### 2. Open vecht verbinding (calamiteitenkering dmv klepstuw, schotbalken of houtpuntdeuren)

Bij calamiteitenkering, dan heb je overhoogte niet nodig. Ontwerpen op waterpeil -0,40 m NAP, kade op 0,00 m

- Voordelen: waterniveau gelijk aan maaiveld, dus geen kades boven maaiveld
- Nadelen: weinig, tussenoplossing, qua kosten tussen 1 en 3.

### 3. Eigen peil (met twee sluizen)

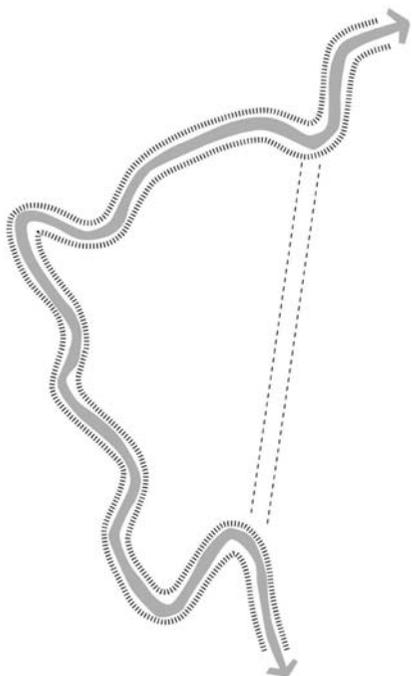
Bij voorkeur op waterpeil ca -1.30 m NAP (ca 30 cm tussen waterpeil en polderpeil)

- Voordelen: makkelijk om plein hand te haven (en andere overkluizingen, bruggen ed) door diepte en praktische uitvoerbaarheid
- Nadelen: kosten > 2 sluizen, meer ontgraven etc.

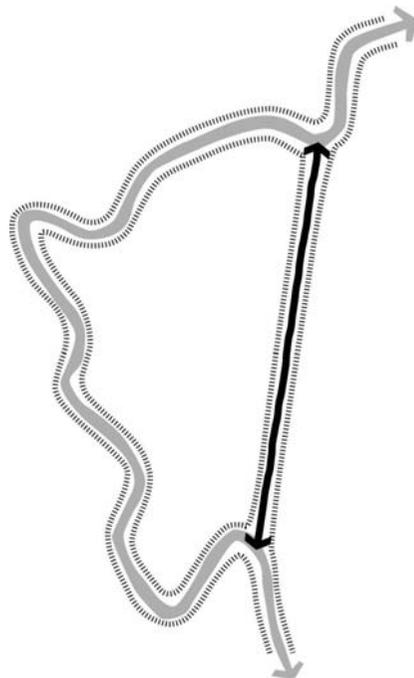
### 4. Polderpeil (met twee sluizen)

Polderpeil van -1.60 m NAP. Een waterhuishoudkundige eenheid.

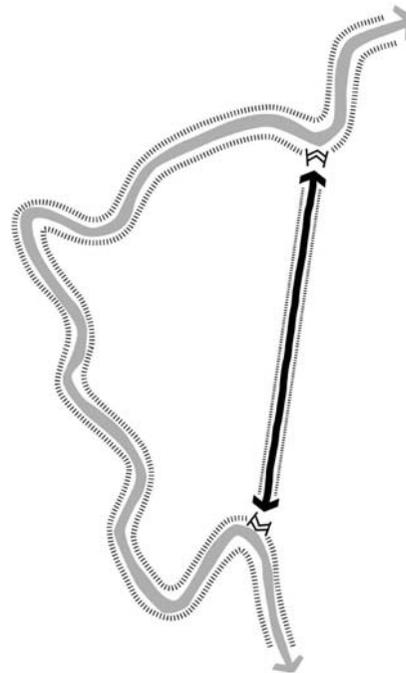
- Voordelen: hetzelfde peil als horn- en kuyerpolder + makkelijk inpassen, zie 3
- Nadelen: zie 3 en nog hogere kosten.



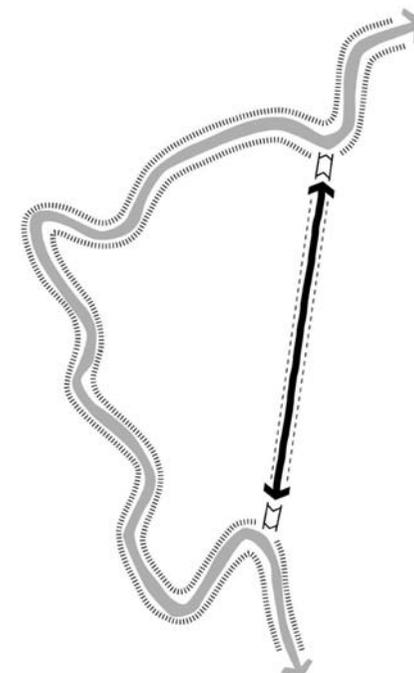
*Bestaande Vechtkering (en oorspronkelijke kering langs Reeveart)*



*Robuuste kering langs Nieuwe Vecht (optie 1)*



*Lichte kering langs Nieuwe Vecht in combinatie met calamiteitenkering (optie 2)*



*Oorspronkelijke kering in combinatie met sluizen (optie 3/4)*

Vervolgens zijn deze vier alternatieven voorgelegd aan Waternet. Vanuit Waternet is uitgesproken dat Alternatief 1 de meest robuuste variant is, een calamiteitenkering is nog wel denkbaar. Tevens is deze variant ook het meest positief voor de Stichting. Dit alternatief is daarom verder uitgewerkt. Hieronder wordt een nadere onderbouwing gegeven van de waterbouwkundige voorwaarden van Waternet.

#### *Calamiteitenkering*

Op zich staat Waternet positief tegenover een calamiteitenkering, maar alleen als andere, meer robuuste oplossingen niet mogelijk zijn. De reden hiervoor is dat calamiteitenkeringen een extra risico voor de veiligheid introduceren, plus dat het meer beheer en onderhoud vergt dan een robuuste kering (dijk). Voordat de calamiteitenkering als alternatief in beeld komt zal eerst moeten worden gekeken naar de meest robuuste oplossing waarbij de kering op hoogte en sterkte wordt gebracht; daarna kan Waternet zich een alternatief voorstellen die veiliger is dan de calamiteitskeringen. Bijvoorbeeld door de aanleg van twee sluisjes waarbij het waterpeil in de Nieuwe Vecht wordt aangepast aan de huidige kerende hoogte van de dijk. Een sluis is veiliger dan een calamiteitenkering omdat een sluis altijd dicht staat. Samenvattend zijn in deze volgorde drie alternatieven denkbaar;

#### Ad 1

Een robuuste oplossing waarbij de kering op hoogte en sterkte wordt gebracht. Het betreft een open Vecht verbinding met waterpeil Vecht van -0.40 m NAP en maatgevend boezempeil van 0.00 NAP. De kades moeten bij nieuwe keringen worden aangebracht op +0.60 m NAP (+0.50 + 0.10 zetting). Dit is de meest robuuste variant, indien weinig bekend is van de beide keringen. Waterbouwkundig verdient het de aanbeveling om de bestaande keringen te gebruiken. De stabiliteit en zetting dienen dus in beeld te worden gebracht. Vanzelfsprekend geeft zand de meeste stabiliteit en de minste zetting. Als uitgegaan wordt van de werkelijke opbouw en sterkte van de kering, dan kan het zijn dat er minder hoogte hoeft te worden aangebracht. Een kadehoogte van +0.10 m NAP is dus denkbaar. Uitgangspunt hierbij is dat de hoogte van de kering na ca. 50 jaar, 10 cm boven maatgevend peil zit, dus op NAP +0,1m NAP. Ter plaatse van 'de Kuil' in de Dammerweg betekent dat een toename van de hoogte door de relatief lage ligging (-0.70 NAP).

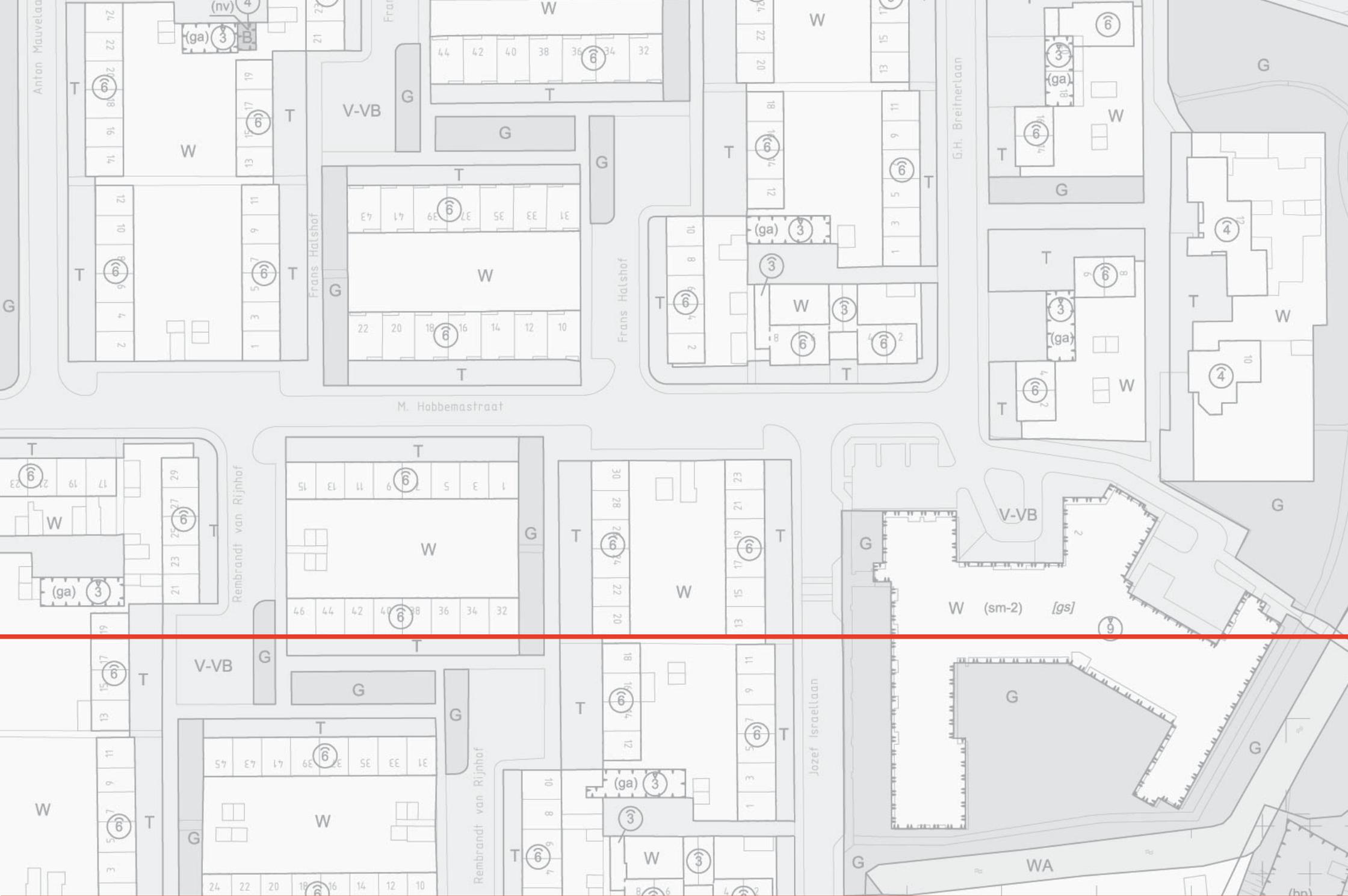
#### Ad 3

De aanleg van twee sluisjes waarbij het waterpeil in de Nieuwe Vecht wordt aangepast aan de huidige kerende hoogte van de dijk. Een globale inschatting vanuit de AHN kaart geeft een dijktafelhoogte van ca. NAP -0,2m voor het grootste deel van de kering. Omdat de Reeveert wordt afgesloten kan worden volstaan met een lagere kering dan langs de Vecht. Hoe laag, is afhankelijk van de werkelijk opbouw van de kering en de te verwachten windopstuwing bij noorder- of zuiderwind. In theorie kan de kering in drie of vijf delen worden opgedeeld van verschillende hoogtes, waarbij het middelste deel iets lager is dan de uiteinden (aan de uiteinden is de meeste opstuwing te verwachten). Hier zal aan gerekend moeten worden. Globaal kan dan voor de kerende hoogte worden uitgegaan van een maatgevend peil dat gelijk is aan het peil in de Reeveert (want gereguleerd) + de te verwachte peilopzet tgv windopstuwing + 10cm (veiligheid); of door aan te tonen dat over het hele dijktraject wordt voldaan aan de overscheidingsskansen van 1/100.

#### Ad 2

Als optie 3 maar dan met een maatgevend waterpeil van NAP -0,4 waarbij de sluisen worden gebruikt als calamiteitenkering als het water op de Vecht boven boezempeil uitstijgt. Waternet zal waarschijnlijk de eis gaan stellen van een geautomatiseerde calamiteitskering. De kerende hoogte van de calamiteitenkering is minimaal NAP +0,1m (gelijk aan toetshoogte van de Vechtdijk).

Voor alle opties geldt dat kennis over de opbouw van de kering essentieel is: voor de te verwachten zetting, grondwateroverlast in de omgeving en voor de vraag of een 'droge' kering bestand is tegen herbelasting met een hoger waterpeil. Daarnaast dient men een later stadium, bij een eventuele overdracht naar Waternet, rekening te houden met een 30 jaars onderhoudsvrije dijk.







### Hoe verder? Een handelingsperspectief

De Stichting Vecht terug in het dorp Nederhorst den Berg heeft met deze verkenningnota een kijk gegeven op de mogelijke haalbaarheid om de Nieuwe Vecht in ere te herstellen. Zo is een stap gezet in een mooi intensief gezamenlijk traject. In deze laatste paragraaf schetsen we graag hoe het vervolgproces eruit kan zien, we geven een handelingsperspectief.

Het handelingsperspectief geeft voor de vier belangrijkste partijen een aantal suggesties om de komende 5 jaar te handelen met als achterliggend doel het terug brengen van de Nieuwe Vecht en het verhogen van de ruimtelijke kwaliteit in Nederhorst den Berg. In het handelingsperspectief is een onderscheid in planvormingsfase- en uitvoeringsfase belangrijk.

#### *De gemeente Wijdmeren:*

1. voorkom ontwikkelingen in de plan- en uitvoeringsfase die het terugbrengen van de Nieuwe Vecht in de weg zitten en zoek daarvoor andere oplossingen;
2. omarm het project als supporter en ambassadeur en help bij de zoektocht naar subsidies en financiering;
3. veranker het plan in alle planvorming de komende jaren, zodat er bij werkzaamheden in de openbare ruimte kansen worden gecreëerd om werk met werk te maken;
4. zorg voor ambtelijke en bestuurlijke verantwoordelijkheid voor het plan in de gemeentelijke organisatie.

#### *De Provincie Noord-Holland:*

1. hou de beleidslijn van de Nieuwe Vecht als een van de belangrijke structuurdragers overeind;
2. koppel het project aan andere ingrepen die mogelijkerwijs plaatsvinden, zoals de spoedaanpak bodem en het op orde brengen van tertiaire kering (in samenwerking met AGV);
3. kijk naar koppeling met andere provinciale projecten, zoals bijvoorbeeld de waterbergingsopgave rond de Horstermeer, en hoe die past in het Nationaal Bestuursakkoord Water. Kijk of de Nieuwe Vecht bij de waterbergingsopgave een rol zou kunnen spelen;
4. Geef de Nieuwe vecht een plek in de praktische invulling van de Europese Kaderrichtlijn Water (samen met AGV);
5. maak een koppeling met de recreatief-economische ontwikkeling van het herstelplan van de Vecht, waarbij de Nieuwe Vecht als overstappunt fungeert tussen de recreatieve vormen varen en fietsen en plek wordt voor overnachten langs de Vecht;
6. omarm het project als supporter en ambassadeur en help bij de zoektocht naar subsidies en financiering.

#### *Het Hoogheemraadschap AGV:*

1. inzet om de bestaande keringen, samen met gemeente Wijdmeren en Provincie Noord-Holland, geschikt te maken voor de Nieuwe Vecht;
2. mogelijkheden tot benutten van de waterbergingscapaciteit voor watercompensatie voor andere initiatieven (onder andere RWS);
3. participeer in de verdere uitwerking van de Nieuwe Vecht;
4. samen met andere partijen invulling geven aan kansrijke beleidsdoelen die bijdragen aan de ontwikkeling van Nieuwe Vecht EKRW en NBW.

#### *De Stichting Vecht terug in het dorp Nederhorst den Berg:*

1. blijft zorgen voor draagvlak bij bewoners van Nederhorst den Berg;
2. inzet op zoeken naar samenhang met andere ontwikkelingen (zoals een mogelijk dijkonderzoek);
3. de ambassadeur en supporter zijn voor de Nieuwe Vecht vanuit grote gedrevenheid en betrokkenheid.

<sup>1)</sup> Behouden en reconstrueren van trekvaarten om te komen tot een beleefbare en bruikbare historische infrastructuur van vaarwegen langs de hoogtepunten uit de Gouden Eeuw. Dit ter bevordering van ruimtelijke kwaliteit, waterberging, recreatievaart, langzaamverkeersstructuur en toerisme in Noord-Holland.

*(bron; Leidraad Landschap en Cultuurhistorie, Provincie Noord-Holland)*





# Bijlagen

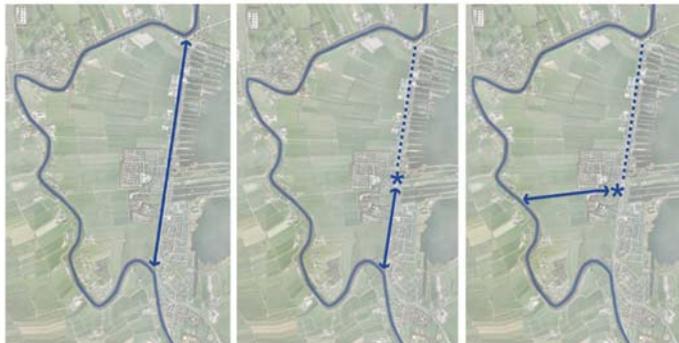


## 1 Inleiding

De doelstelling van het project 'de Nieuwe Vecht' is het water in het dorp Nederhorst den Berg terug te brengen, het dorp weer bereikbaar te maken voor waterrecreatie en de cultuurhistorische waarde te herstellen. Het uitgangspunt is dat het water van het oorspronkelijke tracé volgt van de Reeveert. De Reeveert was de 17<sup>e</sup> eeuwse afsnijding van de Vecht, gegraven als snelle verbinding tussen Amsterdam en Utrecht, gedempt in 1969.

In de discussie over de 'de Nieuwe Vecht' is er ook een alternatief plan voor herstel van het water in het dorp bedacht. Het gaat uit van een vaarverbinding vanaf de Vecht, door de Horn- en Kuijerpolder richting een jachthaven(tje) nabij het kasteel, ter plekke van de Brilhoek.

In het kader van het project 'de Nieuwe Vecht' is gekeken of dat reëel alternatief zou kunnen zijn als vaarroute richting het dorp.



Oorspronkelijk tracé Reeveert

vaarroute via 'Reeveert' aanlegplekken in centrum

vaarroute via Horn- en Kuijerpolder, haventje t.p.v. Brilhoek

Daarnaast is geopperd of het niet mogelijk zou zijn de doorgaande route (provinciale weg N523) om te leggen door de Horn- en Kuijerpolder om zo in het dorp meer ontwikkelingsruimte te hebben voor vaarwater.

## 2 Afweging Vaarwater

### 2.1 Maatregelen en kosten

#### Via Reeveert

Het terugbrengen van water op het oorspronkelijke tracé van de Reeveert vergt relatief weinig maatregelen.

Het waterpeil van de Vecht is circa -0,40 NAP. Bij aanleg van vaarwater op het oorspronkelijk tracé van de Reeveert kan het peil van de Vecht worden aangehouden. Er hoeft dus geen peilverschil overbrugd te worden.

Ten behoeve van de waterkering zal bij aansluiting op de vecht een calamiteitskering gerealiseerd moeten worden (gesloten bij extreem hoog water) en zijn er lage dijkes (circa 35 cm) nodig langs de vaart.

De lengte van het te graven water vanaf de Vecht tot aan het centrum bedraagt circa 800 meter.

#### Via Horn en Kuijerpolder

Bij een route door de Horn- en Kuijerpolder is wel een peilverschil aan de orde.

De Horn- en Kuijerpolder ligt op circa -1,60 NAP. Het peilverschil met de Vecht bedraagt dus circa 1,25 meter. De brilhoek ligt op circa -1,20 meter. Het peilverschil bedraagt daar dus circa 0,85 meter.

Het peilverschil is op twee manieren op te lossen:

- Het aanbrengen van een sluis ter plekke van de aansluiting bij de Vecht (Indien de vaarroute in het centrum wordt aangesloten op het tracé van de Reeveert is ook daar een sluis nodig). De sluis kan tevens dienen als waterkering.
- Het aanbrengen van dijken langs het gedeelte door de Horn- en Kuijerpolder en rondom het haventje t.p.v. de Brilhoek. Deze dijken dienen dan ook als waterkering.



variant met sluisjes



variant met dijkes

De lengte van het te graven water vanaf de Vecht tot aan de brilhoek bedraagt circa 800 meter.

### Conclusie

Uit oogpunt van de te nemen technische/waterhuishoudkundige maatregelen en de daaruit voortvloeiende kosten is er een voorkeur voor de variant op het tracé van de Reevaart.

## 2.2 Landschap en Cultuurhistorie

### 2.2.1 Wijdere omtrek

De omgeving wordt gekenmerkt door de Vecht die van oorsprong door de het gebied meandert en de lange rechte lijn van Reevaart. De Horn- en Kuijerpolder is veenweidegebied, van oudsher in agrarisch gebruik, ingesloten door de Vecht en de Reevaart.



Uitsnede historische atlas circa 1880

Via Reevaart

Vanuit cultuurhistorisch perspectief is een vaarroute volgens het tracé van de Reevaart vanzelfsprekend. Daarmee kan een oorspronkelijke landschappelijke structuurlijn weer worden opgehaald. Het dorp Nederhorst den Berg dankt haar huidige langgerekte vorm aan de Reevaart. Het ligt voor de hand dorp haar

oorspronkelijke structuurdrager weer terug te geven. Ook is er een interessante samenhang tussen het gebruik in verleden en toekomst. De vaarroute die vroeger betekenis had als handelsroute kan een nieuwe betekenis krijgen als recreatief vaarwater.

### Via Horn en Kuijerpolder

Een tracé door de Horn- en Kuijerpolder staat daar letterlijk en figuurlijk haaks op. Vanuit cultuurhistorisch perspectief ligt een verbinding op deze plek tussen de Vecht en het dorpscentrum niet in de rede. De watergangen in de polder dienen als ontwatering van het gebied op de Vecht en hebben van oorsprong geen functie als vaarroute. Een vaarroute in deze polder heeft geen landschappelijke of cultuurhistorische betekenis.

### Conclusie

Een vaarroute via de Reevaart herstelt de oorspronkelijke structuur van het dorp en geeft er een nieuwe betekenis aan. Een tracé via Horn- en Kuijerpolder gaat eigenlijk in tegen de landschappelijke logica van de Horn- en Kuijerpolder en heeft geen meerwaarde voor de structuur van het dorp. Vanuit cultuurhistorisch perspectief heeft het tracé van de Reevaart een duidelijke voorkeur.

### 2.2.2 Openheid van het landschap

Het landschap van de Horn- en Kuijerpolder kenmerkt zich door een grote openheid.



Landschap Horn-en Kuijerpolder (links het bos rondom het kasteel)

Via Reevaart

Een vaarroute via de Reevaart laat het open polderlandschap van de Horn- en Kuijerpolder ongemoeid.

#### *Via Horn- en Kuijerpolder*

De invloed van een route door de Horn- en Kuijerpolder is afhankelijk van de gekozen oplossing.

Een vaarroute op polderniveau zou de openheid niet wezenlijk aantasten.

Een oplossing met dijken zou sterk afbreuk doet aan de openheid van het landschap, en is daarom eigenlijk uitgesloten.

#### **Conclusie**

Vanuit perspectief van openheid is het tracé van de Reevaart optimaal, een tracé via Horn- en Kuijerpolder op polderniveau is denkbaar. Een tracé via Horn- en Kuijerpolder op Vecht-niveau is eigenlijk uitgesloten omdat de benodigde dijken de openheid van het landschap wezenlijk aantasten.

### 2.2.3 Historische kern

De kern van het dorp ligt ter hoogte van de kerk en het kasteel die uit de twaalfde en dertiende eeuw stammen. De kerk ligt op de berg (ontstaan in de laatste ijstijd). Het terrein van het kasteel ligt tegen de dorpskern aan. Uit de historische kaart blijkt dat de bebouwingsconcentratie van de dorpskern en het kasteelterrein een eenheid vormden. In de huidige situatie is dit nog herkenbaar, met name in de laanstructuur van kasteel naar kerk. Het samenspel van de laantjes, het open veld langs de Brillhoek, het kasteelbos en de kerk zorgt voor een herkenbare dorps uitstraling.

#### *Via Reevaart*

Bij een vaarroute via de Reevaart blijft dit ongemoeid. Uit studies voor de Nieuwe Vecht is gebleken dat het water goed inpasbaar is op het tracé van de Reevaart en bovendien in het centrum van het dorp aanlegmogelijkheden te realiseren zijn, met behoud van de andere functies (pleinruimte, verkeer en parkeren) in het centrum.

#### *Via Horn- en Kuijerpolder*

De aanleg van het alternatieve tracé c.q. een haventje ter plekke van de Brillhoek zou dit karakter verloren doen gaan. De aanleg van het jachthaventje brengt andere voorzieningen met zich mee (zoals parkeervoorzieningen horeca etc). Bovendien moeten voorzieningen gecreëerd worden om het peilverschil op te lossen. Het ruimtelijk beeld wordt dan bepaald door de nieuwe voorzieningen, waardoor het samenhangende beeld van kasteel en dorpskern verloren gaat. Al met al vindt dan een ingreep plaats die niet op zijn plek is in een dergelijk kleinschalig dorpsgezicht.



*Alternatief tracé geprojecteerd op historische atlas circa 1880*

#### **Conclusie**

Een tracé via de Reevaart laat het oudste gedeelte van het dorp ongemoeid en voegt zich in de structuur die vanaf de zeventiende eeuw is gegroeid. Een vaarroute tussen kerk en kasteel, en een haventje ter plekke van de Brillhoek zou de historische samenhang van kasteel en kerk doorsnijden en is daarom vanuit cultuurhistorisch perspectief niet gewenst.

### 2.3 Archeologie

De samenhang en waarde van het gebied blijkt verder uit de aanwijzing als terrein van archeologisch hoge waarde (Archeologische Monumentenkaart nr. 13741).



*Uitsnede Archeologische Monumentenkaart*

Het archeologiebeleid is gericht op behoud (in beginsel 'in situ') van het bodemarchief. Gemeenten moeten voorkomen dat de archeologische inhoud van de bodem wordt beschadigd. Als de bodem toch wordt verstoord is een vergunning van de Rijksdienst voor het Cultureel erfgoed nodig. De Rijksdienst stelt daarbij eisen aan archeologisch onderzoek van het terrein. Het onderzoek is te betalen door de initiatiefnemer.

#### *Via Reevaart*

Vaarwater via het tracé van de Reevaart laat het archeologisch monument ongemoeid.

#### *Via Horn- en Kuijerpolder*

Vaarwater via de Horn- en Kuijerpolder, en met name een haventje bij de Brillhoek, zal het archeologisch monument 'aansnijden'. Gezien de aard van het terrein zullen eventueel onderzoek en de daarmee gemoeide kosten aanzienlijk zijn.

#### *Conclusie*

Vanuit archeologisch perspectief heeft een route via het tracé van de Reevaart de voorkeur. De andere oplossing is vanuit archeologisch perspectief zeer te betwijfelen.

## 2.4 Structuurvisie Wijdmeren

Uitgangspunt van de Structuurvisie Wijdmeren is het terugbrengen van de Reevaart (ter plekke van het oorspronkelijke tracé) in combinatie met woningbouwontwikkeling. In de structuurvisie wordt de koppeling tussen dorp en water gezocht aan de zijde van de Reevaart en de Spiegelplas die van oudsher de waterrijke zijde is.

Ter hoogte van kerk kasteel ligt een bestaande veehouderij. Uitgangspunt van de structuurvisie is het verplaatsen van het agrarisch bedrijf naar een locatie aan de Vecht en herontwikkeling van bestaande locatie als woongebied in de vorm van een kleinschalig 'boerenerf'. In de structuurvisie is hiervoor reeds een beeldkwaliteitplan opgenomen. De Brillhoek blijft daarbij ongemoeid.

#### *Via Reevaart*

Vaarwater via de Reevaart ligt dus in lijn met de structuurvisie.

#### *Via Horn- en Kuijerpolder*

Vaarwater via Horn – en Kuijerpolder ligt niet in lijn met de structuurvisie. Ter plekke van de Kerk/Kasteel en Brillhoek is een kleinschalige dorpse ontwikkeling voorzien. Ontwikkeling van vaarwater en een jachthaventje op die locatie strookt daar niet mee.

#### *Conclusie*

Een route via het tracé van de Reevaart is conform de Structuurvisie Wijdmeren. Een route via Horn- en Kuijerpolder niet.

## 2.5 Provinciaal beleid Noord-Holland

In zijn algemeenheid gaat het beleid van de Provincie Noord-Holland uit van een zorgvuldige omgang met landschappelijke en cultuurhistorische waarden.

#### *Via Reevaart*

Het herstel van cultuurhistorische vaarwegen is een specifiek onderdeel van het beleid. De provincie heeft daarom een subsidie in het leven geroepen voor een studie naar de mogelijkheden om de Reevaart weer op een eigentijdse manier zichtbaar te maken in Nederhorst den Berg. De waterrecreatie is een eigentijdse invulling van het vroegere vaarwater en ligt helemaal in lijn met het beleid van de provincie.

#### *Via Horn- en Kuijerpolder*

Zoals aangegeven in 2.2 ligt een route via de Horn en Kuijerpolder de route vanuit landschap en cultuurhistorie minder voor de hand. In structuurvisie Noord-Holland 2040 is de Horn- en Kuijerpolder aangemerkt als veenrivierenlandschap. Het Landschaps DNA wordt gekenmerkt door o.a. kronkelende veenrivieren met oeverwallen en elementen die samenhangen met de ontginningsstructuur, verkaveling, openheid van de polders. De ingreep van nieuw vaarwater in de polder is een ingreep op de oorspronkelijke ontginningsstructuur die niet in lijn ligt met het landschaps DNA. Verder is er geen aansluiting bij het beleid van herstel historische vaarroutes.

#### *Conclusie*

Een vaarroute via de via de Reevaart sluit dus nauw aan bij het provinciale beleid. Een route via de Horn- en Kuijerpolder niet.

## 2.6 Stelling van Adam en Nieuwe Hollandse Waterlinie

Het gebied maakt deel uit van Stelling van Adam en Nieuwe Hollandse Waterlinie. De Stelling van Amsterdam staat op de werelderfgoedlijst, de Nieuwe Hollandse waterlinie op de voorlopige lijst. Beide zijn Nationaal landschap.

Beide zijn beschermd via de provinciale ruimtelijke verordening. Het beleid is gericht op behoud van authenticiteit en integriteit van het werelderfgoed/nationaal landschap.

Beoogd wordt het behoud en samenhang van watersysteem en fortificaties (kanalen, forten, inundatiekommen) en openheid. Daarnaast vooral betere toegankelijkheid en recreatieve functie. De omgeving is vooral van betekenis als onderdeel van de Nieuwe Hollandse waterlinie.

#### Via Reevevaart

De Reevevaart ligt op de grens van de hoofdweerstandslinje van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Door een coupure ter hoogte van het dorp kon het aangrenzende gebied onder water worden gezet. Het terugbrengen van het water van de Reevevaart kan de zichtbaarheid en de samenhang van de stelling bevorderen.



Uitsnede Atlas van de Nieuwe Hollandse Waterlinie

#### Via Horn- en Kuijerpolder

De Horn- en Kuijerpolder was een inundatieveld juist buiten het hoofdverdedigingswerk. De ingreep van nieuw vaarwater in de polder is een ingreep op deze structuur en levert geen bijdrage aan het herstel van de linie. Het maakt eerder een inbreuk op de samenhang van de linie.

Het beleid van de provincie stelt dat ontwikkelingen in het gebied alleen mogelijk zijn voor zover deze de kernkwaliteiten en/of uitzonderlijke universele waarden behouden of versterken. Bij herstel van water via het tracé van de Reevevaart is dit het geval, bij de aanleg van een route via de Horn- en Kuijerpolder niet.

Eventuele uitzonderingen zijn te maken als er geen alternatieven zijn en voldaan wordt aan de ruimtelijke kwaliteitseis/de uitgangspunten van de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. Aangezien de Reevevaart een goed alternatief is als vaarroute is een route door de Horn- en Kuijerpolder in dit licht eigenlijk uitgesloten.

#### Conclusie

Gezien de betekenis van de omgeving als onderdeel van de Nieuwe Hollandse waterlinie is een tracé via de Reevevaart de aangewezen optie.

## 2.7 EHS

Het kasteelbos inclusief de open ruimte van de Brilhoek is aangemerkt als Ecologische hoofdstructuur.



Ecologische hoofdstructuur, provinciale ruimtelijke verordening

In de EHS worden planten en dieren in waardevolle natuurgebieden beschermd. Ontwikkelingen in de EHS zijn in beginsel alleen mogelijk als ze de natuur ter plekke niet significant negatief beïnvloeden. Als er wel invloed te verwachten is hangt het van twee voorwaarden af of de ingreep in EHS-gebied mag plaatsvinden:

- de ingreep is 'van groot openbaar belang' en
- er zijn geen alternatieven mogelijk.

#### Via Reevevaart

Vaarwater via de Reevevaart laat de EHS ongemoeid.

#### Via Horn- en Kuijerpolder

Een tracé via de Horn- en Kuijerpolder en met name een haventje ter plekke van de Brilhoek raakt de EHS. Aangezien er een goed alternatief is, in de vorm van het Reevevaart-tracé, is een route door de Horn- en Kuijerpolder in dit licht eigenlijk uitgesloten.

### Conclusie

Gezien de betekenis van de omgeving als EHS is een tracé via de Reevaart de aangewezen optie.

## 2.8 Conclusie

De alternatieven zijn afgewogen op de volgende punten:

- Zwaarte van de ingreep (inclusief kosten)
- Landschap en cultuurhistorie
- Beleid (provincie en gemeente)
- Betekenis voor werelderfgoed/nationaal landschap
- Ecologie

Op alle punten scoort de Reevaart variant het beste. De route via de Horn- en Kuijerpolder scoort minder en is op een aantal aspecten niet uitvoerbaar.

Gesteld moet worden dat een haventje ter plekke van de Brilhoek een impuls zou kunnen geven aan de waterrecreatie in het dorp. Dit stuit echter op ruimtelijke en praktische bezwaren.

Geconcludeerd wordt dat een route via de Horn- en Kuijerpolder en een haventje ter plekke van de Brilhoek geen reëel alternatief is.

## 3 Afweging verkeersroute



*Alternatieve route doorgaand verkeer via Horn-en Kuijerpolder*

In de discussie rondom 'de Nieuwe Vecht' is voorgesteld een route voor doorgaand verkeer om het dorp te leggen, zodat in het centrum meer ruimte zou ontstaan voor water, kades/terrassen en aanlegmogelijkheden voor boten.

Het voorstel gaat uit van:

- een route voor doorgaand verkeer door de Horn- en Kuijerpolder, ingepast tussen een groene wal .
- een ventweg voor bestemmingsverkeer aan weerszijden van de Reevaart.
- Een verbinding tussen de doorgaande route en het dorp via het tracé van de Torenweg
- een ontsluiting (+parkeervoorziening) voor de bedrijvigheid aan de Reeweg

### *Ruimtelijke winst in het dorp*

Bij inpassing van de verkeersroute langs de Nieuwe Vecht dient altijd een 'dubbele ontsluiting' aanwezig te zijn om de functies aan beide zijden van de vaart te ontsluiten.

Het omleggen van doorgaand verkeer zal de intensiteit iets kunnen laten dalen, waardoor een smaller wegprofiel mogelijk is. Het zal echter geen wezenlijke ruimtelijke winst opleveren omdat een 'dubbel wegprofiel' noodzakelijk blijft.

#### *Extra kosten*

Het tracé door de polder heeft een lengte van circa 2,2 kilometer. Ingeschat wordt dat de aanlegkosten van het tracé langs de Reevaart nauwelijks wijzigen wanneer het doorgaand verkeer hier af wordt gehaald.

#### *Landschappelijke inpassing*

Hierbij geldt een duidelijke analogie met afweging voor een vaarroute in de polder. De aanleg van een weg maakt inbreuk op de openheid van de polder en de oorspronkelijke landschapsstructuur (landschaps DNA). Daarnaast staat het op gespannen voet met de instandhouding van Werelderfgoed en Nationaal landschap, waaronder samenhang en openheid van de polder. In het kader van een afweging op basis van de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie zal een alternatievenafweging aan de orde zijn. Aangezien er een alternatief is in de vorm van inpassing van de doorgaande route langs de Reevaart is de route 'buitenom' dan geen reëel alternatief.

#### *Natuurwetgeving*

Het gebied heeft waarde als leefgebied voor onder andere weidevogels. Daarom wordt ingeschat dat een dergelijke route op grond van de natuurwetgeving niet uitvoerbaar is. Bij eventuele uitvoering zouden negatieve effecten gecompenseerd/gemitigeerd moeten worden. Als dat al mogelijk is zou dat leiden tot onevenredig hoge kosten.

#### *Conclusie*

De voorgestelde route buitenom levert maar een zeer geringe bijdrage aan de afname van verkeer (c.q. een toename van de ruimte voor 'water') in het dorp. De aanleg brengt grote kosten met zich mee. De route buitenom stuit op planologische bezwaren. Geconcludeerd wordt dat een route 'buitenom' geen reële optie is.

## Publieksavond 5 november 2013

Uitkomsten tafelsessies V&P (Tom, Martijn en Constantijn)

### Positieve geluiden

- Enthousiasme over herstel water
- Heldere opzet
- Fraai centrumgebied, dat zien wij wel zitten
- Overwegend positieve houding t.o.v. de voorstellen

### Bezorgdheid/Aandachtspunten

- Ophaalbrug zuidzijde wel nodig?
- Aanlegplekken vissersbootjes zuidzijde handhaven
- Verkeershinder (geluid/trilling) voor woningen op zuidelijk gedeelte van het tracé
- Verkeersveiligheid 'doorgaande route' Dammerweg in centrum (terras, parkeren, oversteek)
- Past het parkeren wel in het centrum?
- Extra parkeercapaciteit nodig als het dorp aantrekkelijker wordt?
- Parkeren ter hoogte van Jozefschool
- Passen de beoogde festiviteiten wel op het plein
- Veiligheid water (in vroegere situatie dijkes van 1.30 m?)
- Maatvoering zwaikompen (boten tot 15 meter zonder vaarbewijs)
- Aanlegplekken kajuitboten voor de deur
- Ophaalbrug noordzijde optimaal? (wachttijd/situering)
- Alternatieve indeling noordzijde

### En verder

- Verplaatsen AH naar andere locatie (bijvoorbeeld Jozefschool of tapijthoeve)
- IJsbaan verplaatsen naar de Brilhoek
- Muziek tent verplaatsen naar kasteel
- Functie muziek tent combineren met voetgangersbrug in het centrum (muziek maken boven het water)

## Reactie opmerkingen publieksavond 5 november 2013

### Bezorgdheid/Aandachtspunten

- Ophaalbrug zuidzijde wel nodig?  
*Deze dient voor de ontsluiting van enkele bestaande woningen, bovendien is deze oversteek van belang omdat het aansluiting geeft op het pad langs de Vecht, dat een aantrekkelijk recreatief rondje is.*
- Aanlegplekken vissersbootjes zuidzijde handhaven  
*Zal worden meegenomen in de plannen*
- Verkeershinder (geluid/trilling) voor woningen op zuidelijk gedeelte van het tracé  
*Zie afweging verderop*
- Verkeersveiligheid 'doorgaande route' Dammerweg in centrum (terras, parkeren, oversteek)  
*Dit vraagt een goede vormgeving van het plein. De vormgeving moet het gevoel oproepen dat de auto 'te gast' en er een lage rijsnelheid wordt aangehouden.*

*Waar de meeste overstekende voetgangers kunnen worden verwacht (in het verlengde van de voetgangersbrug, bij Spiegelhuijs/Ankeveensepad) zal een strook vrij worden gehouden van parkeren zodat een overzichtelijke situatie ontstaat.*

- Past het parkeren wel in het centrum?  
*In het centrum kan het bestaande aantal parkeerplakken worden teruggebracht. Uit de verkenningen blijkt dat in het centrum voldoende maat aanwezig is om de parkeervakken, volgens de daarvoor geldende standaard maatvoeringen in te passen.*
- Extra parkeercapaciteit nodig als het dorp aantrekkelijker wordt?  
*Het is de bedoeling het dorp met name aantrekkelijker te maken voor de recreatietoervaart. Extra 'parkeerplekken' zijn dus vooral nodig in de vorm van aanlegplekken voor boten. In de plannen is daarmee rekening gehouden.*
- Parkeren ter hoogte van Jozefschool  
*Nabij de Jozefschool is een parkeerkoffer aanwezig met 2x15 parkeerplekken (bereikbaar vanaf de Voorstraat). In het profiel is voldoende ruimte om parkeren terug te brengen, daarbij kan de parkeeroplossing, zoals voorgesteld in het centrum worden doorgezet (10 haakspareervakken aan de zijde van de Voorstraat en 20 langspareervakken aan de zijde van de Dammerweg).*



Bestaande parkeercoffer



mogelijke nieuwe situatie

- Passen de beoogde festiviteiten wel op het plein  
De pleinruimte heeft voldoende maat om de gangbare activiteiten (markt, laden/lossen, verblijfsgebied/terras) te herbergen. Enkele malen per jaar is het gebruik van het plein intensief.

*Bij de nieuwe inrichting. Parkeerruimte kan dan als extra 'pleinruimte' worden benut. Bovendien kan het water plaatselijk overdekt worden voor extra ruimte. In de voorstellen is een deel van het plein middels een ponton of balken dicht te maken wanneer er festiviteiten zijn. Daarmee kan voldoende ruimte gemaakt worden voor de festiviteiten.*

*Uit overleg blijkt dat een kermis zich makkelijk voegt in de omgeving. De botsauto's (30 x 12 meter) zijn maatgevend. De overige zaken zijn 'plooibaar'.*

*Een zorgvuldige uitwerking is van belang voor een goede inpassing van de festiviteiten. Er moet rekening gehouden worden met de indeelbaarheid van het plein (o.a. ruimtebeslag voetgangersbrug en ander straatmeubilair) en de draagkracht van ponton of balken.*

*De uitwerking volgt in een later stadium van de planvorming.*

- Veiligheid water (in vroegere situatie dijkkjes van 1,30 m?)  
*In overleg met Waternet is de benodigde hoogte bepaald. Ter hoogte van 'de kuil' zijn uiteraard de hoogste kades nodig. Het maaiveld ligt daar gemiddeld op -0,70 NAP. Plaatselijk ligt het maaiveld uiteraard een beetje hoger of lager waardoor de maten iets kunnen verschillen. Om droge voeten te houden dienen de kades/dijkjes op +0,10 NAP te liggen. Dijkjes van 0,80 meter zijn dan nodig.*

*Hiervoor kan (deels) gebruik worden gemaakt van de bestaande keringen, die er nog liggen uit de oorspronkelijke situatie. Aangezien over de samenstelling stabiliteit hiervan geen gegevens bekend zijn is het nog niet precies aan te geven in hoeverre deze voldoende stevigheid bieden. In verband met mogelijk te verwachten klink zal bij aanleg mogelijk een zekere overmaat aangehouden moeten worden.*

*Dijkjes van 1,30 meter zijn in elk geval niet nodig. Mogelijk heeft dit ook te maken met een lichte daling van het Vechtpel in de afgelopen decennia. Dit is echter niet met zekerheid te zeggen.*

- Maatvoering zwaaikommen (boten tot 15 meter zonder vaarbewijs).  
*Door de Stichting recreatiervoer is een maatvoering van 14 meter aanbevolen. Er is ruimte om de maat te vergroten. Als uitgangspunt wordt 15 meter genomen.*

- Aanlegplekken kajuitboten voor de deur  
*Het is de bedoeling om de Nieuwe Vecht toegankelijk te maken voor verschillende boten. Uitgangspunt voor de delen buiten het centrum is toegankelijkheid voor kajuitboten (doorvaarthoogte 3 meter). Uiteraard wordt met de positionering van de aanlegplekken rekening gehouden met de omgeving (o.a. precieze ligging) welke zijde van de vaart en een goede landschappelijke inpassing.*

- Ophaalbrug noordzijde optimaal? (wachtijd/situering)  
*Uitgangspunt voor de delen buiten het centrum is toegankelijkheid voor kajuitboten (doorvaarthoogte 3 meter). Dit stelt eisen aan de brug over de Nieuwe Vecht.*

*Er zijn twee oplossingen denkbaar:*

vaste brug

*Nieuwe Vecht altijd doorvaarbaar/oversteekbaar. Lange (ca 65 meter) en hoge taluds nodig om het hoogteverschil te overbruggen. Taluds brengen een groot ruimtebeslag met zich mee, dat maakt het water minder zichtbaar.*



Benodigde taluds bij vaste brug (oranje)

#### ophaalbrug

Wachttijd voor verkeer/boten. Goede ruimtelijke inpasbaarheid. Relatief hoge kosten voor bediening. Wachttijd kan beperkt worden door een goede afstemming met de verderop gelegen 'Ballastbrug'.

Op dit moment worden beide opties opgehouden. Bij nadere uitwerking zal de keuze worden gemaakt, waarbij ook de precieze ligging van de brug aan de orde komt.

- Alternatieve indeling noordzijde  
Zie afweging verderop

#### En verder

- Verplaatsen AH naar andere locatie (bijvoorbeeld Jozefschool of tapijthoeve)
- IJsbaan verplaatsen naar de Brillhoek
- Muziektent verplaatsen naar kasteel
- Functie muziektent combineren met voetgangersbrug in het centrum (muziek maken boven het water)

De Nieuwe Vecht is een ontwikkeling die ook weer nieuwe ideeën en ontwikkelingen in de omgeving zal losmaken. De visie biedt hier nog voldoende ruimte aan. Bovenstaande opmerkingen kunnen hun plaats krijgen bij een verdere uitwerking van de plannen.

#### **Uitwerking discussiepunt wegtracé zuidzijde**

Voor het zuidelijk deel van het wegtracé is het alternatief geopperd om de ligging van de doorgaande verkeersroute en de vaart om te draaien. De belangrijkste motieven zijn:

- doorgaande route dan verder van de bestaande woningen (geluid/trilling)
- woningen krijgen (meer) ligging aan het water

#### Verkeerskundig

Onderstaand zijn de verkeerskundige alternatieven in beeld gebracht.

#### *Alternatief 1:*

De doorgaande route wordt 'naar de overzijde' wordt gebracht. De bestaande parallelweg (Overmeerseweg) gaat een functie vervullen als ontsluiting voor de woningen in de Blijkpolder.

Het voordeel van een grotere afstand van het doorgaande verkeer heeft als nadeel dat een groot aandeel van het 'lokale' verkeer dichterbij komt dan in de huidige situatie.

#### *Alternatief 2:*

De doorgaande route wordt 'naar de overzijde' gebracht. Woningen langs de Overmeerseweg en in de Blijkpolder worden bereikbaar gemaakt door een extra brug (bijvoorbeeld t.h.v. de Blijklaan). Een extra brug betekent dat, komende vanuit het zuiden, de vaart twee keer overgestoken moet worden. Op beide plekken moet er daarbij voor gezorgd worden dat zowel voor wegverkeer als vaarverkeer een goede doorgang is. Dit brengt grote ruimtelijke en financiële gevolgen met zich mee.

#### Inpassing bruggen

#### *Alternatief 1:*

In dit alternatief zou de brug bij de Brillhoek zal een meer ingewikkelde verkeersknoep worden. Dit is eigenlijk niet goed inpasbaar op die locatie en stuit op ruimtelijke en technische beperkingen.

#### *Alternatief 2:*

In alternatief 2 is een extra brug aan de orde. Een dergelijke brug moet voldoende doorvaarbaar zijn voor kajuitboten. Dus een hoge brug of een ophaalbrug. Een hoge brug heeft hoge en lange taluds langs de vaart tot gevolg. Dit heeft een groot ruimtebeslag en maakt het water minder zichtbaar. Een ophaalbrug betekent een extra wachttijd voor weg- en vaarverkeer. Met enige afstemming is eventuele wachttijd voor openstaande bruggen overigens wel te beperken. Een extra brug brengt een aanzienlijke kostenpost (aanleg, onderhoud, bediening) met zich mee.

#### Hinder

In de huidige situatie ligt de wegwand circa 28 meter van de woningen. In de voorgestelde situatie zou dat circa 21 à 23 meter worden. Tussen de Overmeerseweg en de nieuwe doorgaande route blijft een groenstrook van 7,5 à 9,5 meter.

In de huidige situatie wordt hinder ondervonden van met name geluid en daarnaast trilling.

In de nieuwe situatie zal de weg geheel opnieuw aangelegd worden. In het wegontwerp kan rekening gehouden worden met maatregelen om hinder te beperken. Dit zit in stijl asfalt en een goede fundering (i.v.m. voorkomen van trilling).

Daarnaast kan in het wegontwerp aandacht besteed worden aan de rijsnelheid. De snelheid is bepalend voor de mate van hinder. De huidige mate van geluidshinder wordt mede bepaald door een te hoge snelheid, uitgelokt door de huidige ruime dimensionering van de weg (racebaan). Door een smallere rijbaan en een kleinschaliger wegontwerp kan dit worden veranderd.

#### Landschappelijk

Vanuit landschappelijk perspectief verdient het veruit de voorkeur de vaart tegen het bestaande dijkje van de Slotlaan te leggen. Op die manier gaan de weidse polder, het karakteristieke dijkje en de 'Nieuwe Vecht' een samenspel aan, waarbij de landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteit maximaal tot uitdrukking komt.

Ten opzichte van de huidige situatie zal het uitzicht vanuit de woningen verbeteren doordat de huidige, vrij karakterloze invulling van de groenstrook met bomenrijen wordt vervangen door een mooi samenspel van open water, groene oevers en bermen en weids uitzicht over het landschap.

#### **Afweging**

Vanuit verkeerskundig en landschappelijk perspectief verdient de voorgestelde ligging de voorkeur. We zijn van mening dat het dorp als geheel het meest gebaat is bij de voorgestelde ligging.

We zijn van mening dat de bezwaren t.a.v. de woningen een groot deel zijn weg te nemen door:

- geheel nieuwe aanleg met nieuwste technische mogelijkheden op gebied van geluid en trilling
- een goed wegontwerp, afgestemd op een lage rijsnelheid
- een goed landschappelijk ontwerp (met name invulling groenstrook)

De voorgestelde ligging wordt als uitgangspunt gehanteerd. De plannen zullen in een volgend stadium verder worden uitgewerkt.

In het vervoltraject komt meer informatie beschikbaar over de uitvoerbaarheid en kosten van bijvoorbeeld de uitvoering en bediening van bruggen.

Bij verder studie kan er aanleiding zijn de plannen aan te passen en een ander alternatief te kiezen.

Op basis van de huidige stand van zaken is er nog geen aanleiding om de uitgangspunten aan te passen.

#### **Uitwerking alternatieve indeling wegtracé noordzijde**

Voor het noordelijk deel van het wegtracé is het alternatief geopperd om de ligging van de doorgaande verkeersroute en de vaart om te draaien. Daarbij wordt de bestaande Dammerweg de doorgaande route. De vaart wordt tegen het oude dijkje (Reeweg) aangelegd. Voorstel is een brug te maken ter hoogte van tankstation de Haan (vrije doorvaart, 3 meter hoogte). De Reeweg wordt een parallelweg voor auto- en vrachtverkeer. Daarmee worden de bedrijven langs de Reeweg en de percelen langs de Eilandseweg bereikbaar gemaakt.

#### Verkeerskundig

Aanpassing betekent een mindere bereikbaarheid van de bestaande bedrijvigheid langs de Reeweg, waaronder het tankstation de wasserij en enkele agrarische percelen. Bovendien zou het aanhouden van het tracé van de Dammerweg als hoofdroute er toe leiden dat de parkeervoorzieningen (met name voor de jachthavens en zeilvereniging) direct langs de doorgaande route ligt. Dit leidt tot hinder omdat doorgaand verkeer en parkeren/manoeuvreren voor de jachthavens samenkomen. Voordeel is dat het dorp vanuit het noorden rechtstreeks bereikbaar is.

#### Inpassing bruggen

De brug op de aangegeven locatie (de Haan) moet doorvaarbaar zijn voor kajuitboten. De afstand tot het centrum is behoorlijk groot, dus het is geen optie hier reeds een zwaaiakom te maken voor dit soort vaarverkeer.

Dat betekent ofwel een hoge brug met hoge taluds, ofwel een ophaalbrug. Vanwege de benodigde hoogte/lenget evan taluds verdient een vaste hoge brug vanuit ruimtelijk perspectief niet de voorkeur.

Het voorgestelde alternatief betekent wel dat met een brug minder volstaan kan worden.

#### Hinder

Het benutten van het tracé van de Dammerweg als doorgaande route heeft (in het uiterst noordelijke deel) het nadeel dat het doorgaande verkeer direct voor de woningen langsgaat. Dit zou oplosbaar zijn door in het meest noordelijke deel de parallelstructuur in stand te houden (zie alternatief 2). Hiervoor is net voldoende ruimte aanwezig in het meest noordelijke deel van het profiel.

#### Stedenbouwkundig

Vanuit stedenbouwkundig perspectief ligt het het meest voor de hand de doorgaande route aan de westzijde te leggen, als goede ontsluiting van de bedrijvigheid. De Dammerweg kan dan over de hele lengte een rustige parallelstructuur worden voor de aanliggende lintbebouwing, met voldoende ruimte t.b.v. verkeer en parkeren van de jachthavens.

#### **Afweging**

Uit oogpunt van verkeer is het voorgestelde alternatief (alternatief 1) niet wenselijk omdat het op de Dammerweg tot conflicten leidt. Alternatief 2 kan zijn om in het noordelijk deel

de parallelstructuur in stand te houden. Vanuit stedenbouwkundig perspectief verdient het oorspronkelijke alternatief echter de voorkeur.

De voorgestelde ligging wordt als uitgangspunt gehanteerd.  
De plannen zullen in een volgend stadium verder worden uitgewerkt.

In het vervolgtraject komt meer informatie beschikbaar over de uitvoerbaarheid en kosten van bijvoorbeeld de uitvoering en bediening van bruggen.

Bij verder studie kan er aanleiding zijn de plannen aan te passen en een ander alternatief te kiezen.

Op basis van de huidige stand van zaken is er nog geen aanleiding om de uitgangspunten aan te passen.

#### Vervolg n.a.v. publieksavond

In het vervolg zijn nog enkele onderwerpen nader ter sprake gekomen:

7/11 Harmé Ploeger

- kritisch gekeken moet worden naar de toename van de geluidsoverlast en de daarmee gemoeide extra kosten van geluidbeperkende maatregelen  
*Bovenstaand reeds gemotiveerd*
- vraagt motivatie van beoogde ligging tracé en de kosten van de verschillende alternatieven (kosten geluidbeperkende maatregelen en bruggen)  
*PM Tauw?*

14/11 Herman de Liefde.

- Vraagt uitwerking van beide varianten (damwand en groene oever)  
*PM Tauw?*
- Vraagt motivatie waarom haventje Brilhoek niet mogelijk is  
*Reeds gemotiveerd n.a.v. verhalenavond, zie notitie*
- Vraagt gegevens over uitvoering en doorvaarthoogte bruggen  
*Wordt opgenomen in verkenningnota, uitgangspunt bekend, varianten mogelijk in vervolgtraject*
- Vraagt maatvoering waterkering in centrum  
*Het plein zal voldoende hoogte hebben om als waterkering te dienen.*
- Vraagt de verkenningnota beschikbaar te stellen  
*Even geduld AUB*

16/11 Vendig Waternet

- De kosten voor een ophaalbrug zijn zonder meer 'fors'. Zoeken naar alternatieven (bediening combineren met zanderijsluis/of vaste brug  
*Voorkeur heeft een ophaalbrug, n.a.v. verdere studie/info kunnen andere alternatieven gekozen worden*

18/11 verzet Bouwman

- Verzet t.a.v. verdwijnen groen/bomen, ligging weg t.o.v. huizen, lawaai en luchtvervuiling  
*Het stichtingsbestuur heeft met 2 aanwonende de situatie van hun woning bekeken. Zij wonen aan de zuidelijkste woningen. Daar waar de weg 14 meter breed is door de vluchtheuvel. Het blijkt dat de weg aan de zuidkant voor ca. dertig meter nauwelijks opschuift. Door de huidige breedte van 14 meter terug te brengen naar 6 meter wordt voldoende ruimte voor het water gecreëerd. Hierdoor zal de rijsnelheid terug gaan en de geluidshinder minder zijn dan nu. Voorts zal dit geholpen worden door een rotonde bij Overmeerseweg en Randweg. Dhr. Bouwman wil dat de weg geen meter zijn richting opschuift waar redelijkerwijs aan kan worden voldaan.*

4/12 Bart Gerrit/Peer Maas

- Hoogte kering +0.60 aanhouden (in plaats van +0,10)  
*In de visie is het uitgangspunt een optimale variant, met kades op +0.10. Verhoging kades heeft grote ruimtelijke consequenties. De discussie met waternet krijgt een plek in de nota (interactie en afstemming). Zowel de mogelijke extra hoge kades brengen we daar naar voeren, als een alternatief met een balkenkering. De rest van de discussie/afweging volgt in een evt. vervolgonderzoek.*



Voorstel ligging water en wegen  
(zuidzijde)



Alternatief 1



Alternatief 2



Voorstel ligging water en wegen  
(noordzijde)



Alternatief 1



Alternatief 2

