

ESTHETISCH PROGRAMMA VAN EISEN

Overnachtingshaven Spijk



LO
LA

Landscape
Architects

6 maart 2019

In opdracht van:
Rijkswaterstaat

Door:
LOLA Landschapsarchitecten

In onderaanneming van:
Royal HaskoningDHV

ESTHETISCH PROGRAMMA VAN EISEN

① INLEIDING

1.1	Projectbeschrijving	5
1.2	Doel en status	5
1.3	Leeswijzer	5

② VISIE RUIMTELIJKE KWALITEIT

2.1.	Het landschapsplan	6
2.2	Landschappelijke kernkwaliteiten	9
2.3	Ruimtelijke inpassing	11
2.4	Duurzaamheid	13

③ ESTHETISCHE EISEN PER OBJECTGROEP

3.1	Gebieden	19
3.1.1	Havenkom en haventalud	20
3.1.2	Havenmond en havendammen	22
3.1.3	Het oostelijke uitloopgebied	24
3.1.4	De westelijke landschapszone	26
3.1.5	De Spijksedijk	28
3.2	Infrastructuur	31
3.2.1	Havenontsluitingsweg	32
3.2.2.	Fiets- /wandelpad Spijksedijk	36
3.2.3	Wandelpaden uitloopgebied	38
3.2.4	Wandelpaden op langsdam	40
3.2.5	Camperopstelplaatsen	42
3.2.6	Loopbruggen	44
3.2.7	Pontons	46
3.2.8	Ongelijkvloerse kruisingen geul	48
3.2.9	Trappen	50
3.3	Objecten	53
3.3.1	Radarpost	54
3.3.2	Lichtopstanden	56
3.3.3	Straatverlichting	58
3.3.4	Afvalbakken	60
3.3.5	Banken	62
3.3.6	Picknicksets	64
3.3.7	Tribune	66

1. INLEIDING

1.1 Projectbeschrijving

Op de Waal, tussen Tiel en de Duitse grens, is er een tekort aan ligplaatsen voor de binnenvaart. Het Rijk wil in de grote rivieren om de 30 kilometer overnachtingshavens aanleggen, zodat schippers tijdig kunnen rusten conform de binnenvaartwet. Deze overnachtingshavens dragen bij aan een veilige en vlotte doorstroming van het scheepsvaartverkeer op de rivier. De voorkeurslocatie voor een nieuwe overnachtingshaven is in juli 2014 vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst van het Rijk en gemeente Zevenaar. Dit is de locatie bij Spijk.

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft de provincie Gelderland de opdracht gegeven om samen met de gemeente Zevenaar en Rijkswaterstaat een plan uit te werken voor een nieuwe overnachtingsvoorzieningen bij Spijk. RoyalHaskoningDHV heeft opdracht verworven om het plan verder uit te werken en werkt daarin samen met LOLA Landscape Architects.

De opgave is om voor de overnachtingshaven Spijk een Esthetisch Programma van Eisen (E-PvE) op te stellen. Dit om op deze plek, binnen de contouren van het projectgebied, de ruimtelijke en esthetische kaders te stellen voor een goed ingepaste haven, met zo min mogelijk aantasting van de bestaande ruimtelijke kwaliteit. Het streven is een E-PVE op te stellen dat voldoet aan de eisen en randvoorwaarden van RWS en dat kan rekenen op voldoende draagvlak bij de omgeving.

1.2 Doel en Status

Het Esthetisch Programma van Eisen (E-PvE) heeft tot doel de projectambities met betrekking tot ruimtelijke kwaliteit en vormgeving te vertalen in een kwaliteitskader met daaraan gekoppelde eisen. De opdrachtnemer dient op basis van dit E-PvE een integraal ontwerp te maken en te realiseren waarbij alle onderdelen een samenhangend geheel vormen.

Het E-PvE is een onderdeel van de uitvraag aan marktpartijen. Het document dient als ontwerp kader voor de Opdrachtnemer en als toetskader voor de Opdrachtgever, betrokken stakeholders en vergunningverleners; het E-PVE heeft een bindende status. Indien de opdrachtnemer, om welke reden dan ook, andere kunstwerken moet ontwerpen en realiseren dan aangegeven in dit document, dan wel randvoorwaarden ontbreken, dan dienen deze met in acht name van de bepalingen in dit document en naar de geest van de inhoud daarvan dient te worden ontworpen en gerealiseerd.

Het E-PvE is opgebouwd uit een samenvatting van de visie op de ruimtelijke kwaliteit, gefilterd uit het eerder opgestelde Landschapsplan en Provinciaal Inpassingsplan (PIP) en uit per objectgroep gestelde eisen. De eisen zijn in overleg met betrokken omgevingspartijen opgesteld.

1.3 Leeswijzer

In het document vindt u na het inleidende hoofdstuk, het hoofdstuk visie ruimtelijke kwaliteit. Deze verwoordt beknopt de gewenste ruimtelijke kwaliteit van het project op het niveau van een inpassingsvisie.

De inpassingsvisie wordt vervolgens in hoofdstuk 3 vertaald naar esthetische eisen per objectgroep met daaraan gekoppelde eisen waaraan de oplossingen van de Opdrachtnemer minimaal moeten voldoen.

De esthetische eisen per objectgroep en object zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en moeten als één esthetisch programma van eisen dient te worden beschouwd. Het E-PVE is opgesteld conform de Leidraad Handreiking Esthetisch Programma van Eisen (E-PVE) in maart 2016 uitgegeven door Rijkswaterstaat.

2. VISIE RUIMTELIJKE KWALITEIT

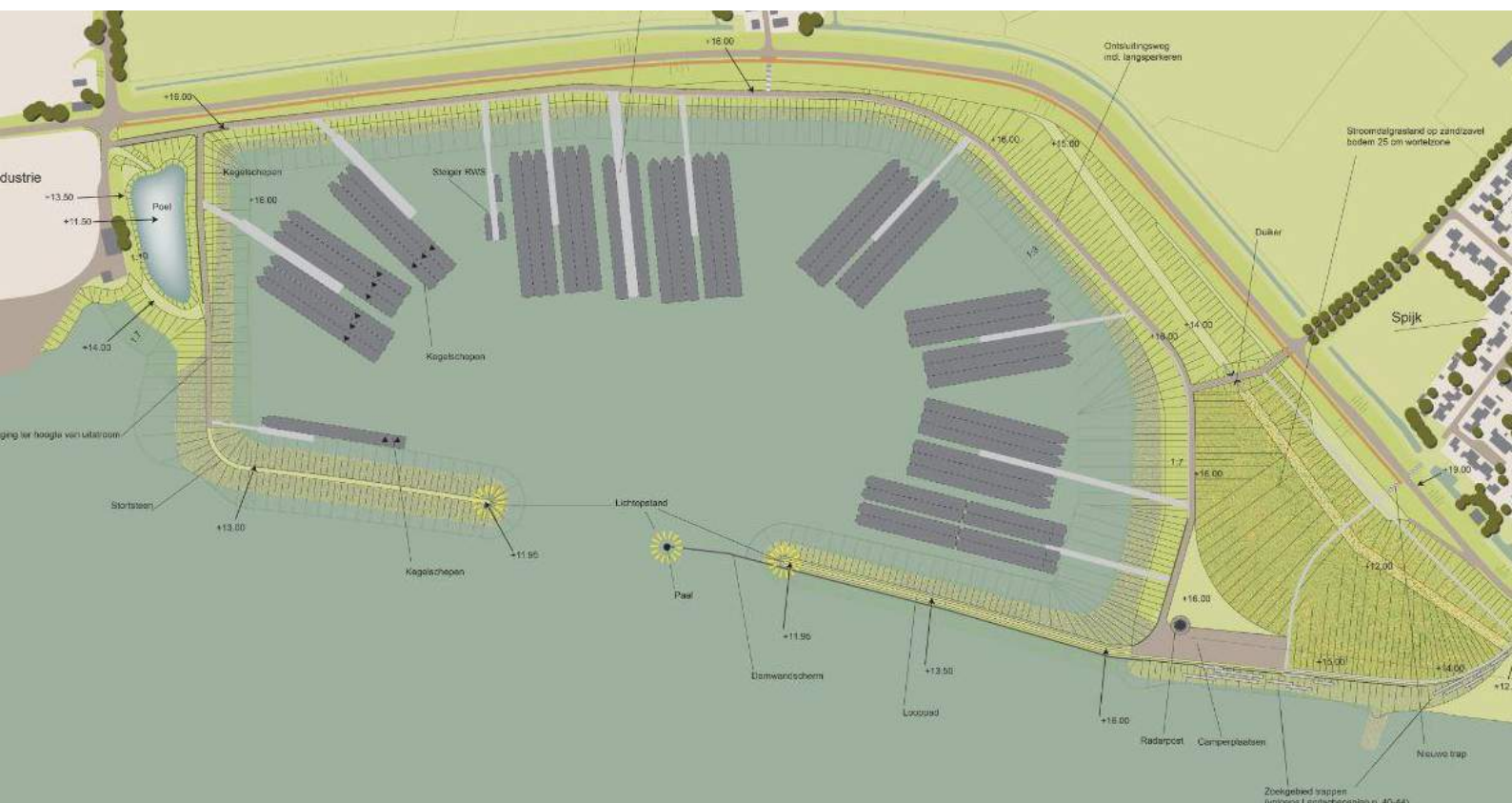
De visie ruimtelijke kwaliteit is opgebouwd uit vier delen:

1. Landschapsplan. Het landschapsplan is het op het plangebied geprojecteerde ontwerp. De visie beschrijft de hoofdonderdelen van het landschapsplan.
2. Landschappelijke kernkwaliteiten. In de ruimtelijke analyse worden de landschappelijke kernkwaliteiten beschreven op basis van documentanalyse, kaartanalyse en veldanalyse.
3. Ruimtelijke inpassing. In deze paragraaf wordt beschreven hoe de ruimtelijke inpassing middels het E-PvE tot stand kan worden gebracht.
4. Duurzaamheid. Duurzaamheid bestaat uit duurzame gebiedsontwikkeling, energie en klimaat en circulaire economie. In de visie wordt aan deze onderwerpen invulling gegeven.

2.1 Het landschapsplan

De Overnachtingshaven Spijk kent een traject waarin een reeks eerder ontwikkelde rapporten met onderzoeken en plannen aan ten grondslag liggen, waarvan voor het E-PVE de volgende het meest relevant zijn: het Landschapsplan, het Inpassingsplan en het Voorstel Referentieontwerp. Deze documenten vormen de basis voor dit Esthetisch Programma van Eisen.

- Het Voorstel Referentieontwerp Overnachtingshaven Spijk is een ontwerpvoorstel voor de aanleg van de overnachtingshaven (mei 2015). In de voorgestelde plannen van de overnachtingshaven wordt het grootste deel van de uiterwaard uitgegraven. Dit bedraagt 53 hectare aan uiterwaarden inclusief de kribvakken. De overnachtingshaven is gepositioneerd op 50 meter van de zandoverslag en op 150 meter van het dorp Spijk.



Referentieontwerp zoals gepresenteerd in het Landschapsplan.

- Het Landschapsplan Overnachtingshaven Spijk beschrijft een visie en een ruimtelijke uitwerking voor de overnachtingshaven in de Beijerswaard op basis van het Voorstel Referentieontwerp Overnachtingshaven Spijk. Er worden deelgebieden onderscheiden en ontwerpprincipes gegeven. Onderdeel van het landschapsplan is een ruimtelijke uitwerking in een plank kaart met doorsnedes en collages (mei 2016).
- Het Provinciaal Inpassingsplan Overnachtingshaven Lobith gaat in op inpassing met betrekking procedure en regels, maar gaat niet in op een verdere landschappelijke inpassing (juni 2016).

Het Esthetisch Programma van Eisen is opgesteld op basis van het Landschapsplan. Alle ontwerpdoelstellingen en ruimtelijke specificaties in hoofdstuk 3 zijn herleidbaar naar dit plan. Het Landschapsplan is onder te verdelen in de volgende hoofdonderdelen:

- 2.1.1 De Spijksedijk
- 2.1.2 De havenkom en havendijken
- 2.1.3 De havendammen en havenmonding
- 2.1.4 Het oostelijke uitloopgebied
- 2.1.5 Het westelijke landschappelijke terrein

2.1.1 De Spijksedijk

Een verbreding van het dijkprofiel van de Spijksedijk maakt het mogelijk om een vrijliggend fietspad toe te voegen. Het vrijliggende fietspad verbetert de veiligheid voor de schoolgaande jeugd en draagt bij aan een verbetering van het recreatief routenetwerk voor fietsers en Pieterpadlopers.

Inrichtingsmaatregelen zijn er allereerst op gericht om de Spijksedijk te behouden als een primaire waterkering. Daarnaast is het een groene verbindende schakel tussen de dorpen en de verschillende landschapstypen. Ten derde moet het omliggende landschap beleefbaar blijven voor de recreant.

2.1.2 De havenkom en havendijken

De haven is gelegen in het meer westelijke gedeelte van het plangebied. De haven is een grote kom omringd door dijken. Binnen deze kom kunnen 30-55 schepen aanleggen. Via pontons en loopbruggen zijn de schepen verbonden met het land.

Inrichtingsmaatregelen zijn gericht op het behouden van de rustige, groene, landschappelijke uitstraling van de Beijerswaard. Dit is mogelijk door een groene natuurlijke inrichting van de havendijken. Deze inrichting moet dan aansluiten op de natuurlijke vegetatie van de omgeving.

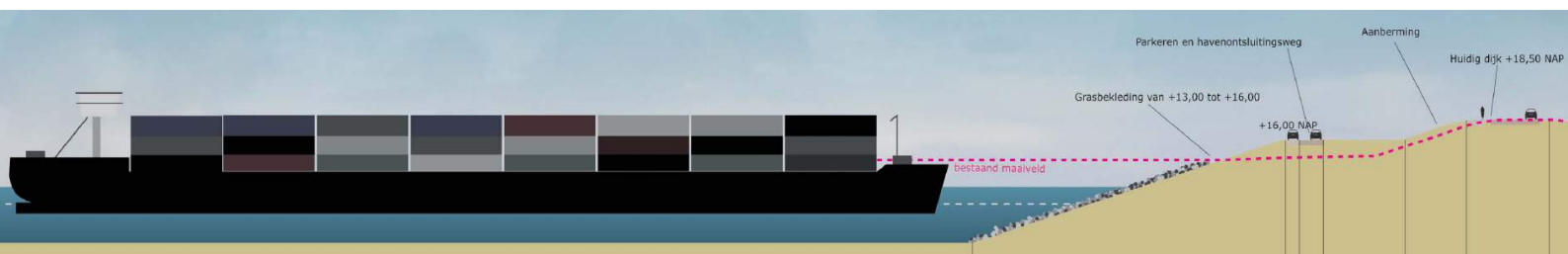
Daarnaast zorgt de lege havenkom voor het behoud van de openheid van de uiterwaard door het zicht vanaf de dijk op de rivier te behouden en het vrijhouden van belangrijke zichtlijnen van obstakels en grondlichamen.

De havenontsluitingsweg die op de havendijken komt te liggen, heeft een hoogte van +16 meter NAP. De weg is hiermee slechts 6 dagen per jaar bij hoogwater onbereikbaar. Dit wordt onderschreven uit Het Landschapsplan Overnachtingshaven Spijk (mei 2016).

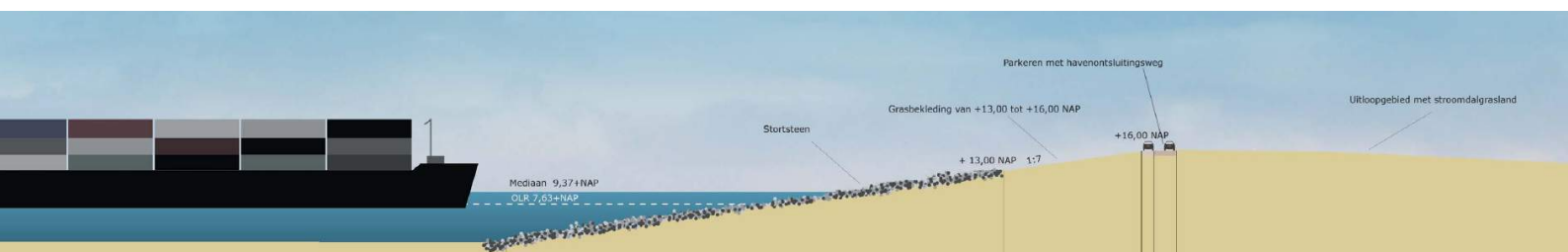
2.1.3 De havendammen en havenmonding

Aan de benedenstroomse zijde liggen twee havendammen behorend bij de havenmonding. De breedte van de havenmond is bepalend voor het zicht op de rivier. Een groene landschappelijke uitstraling en goed zicht op de rivier zijn essentieel voor een goede ruimtelijke inpassing van deze haven.

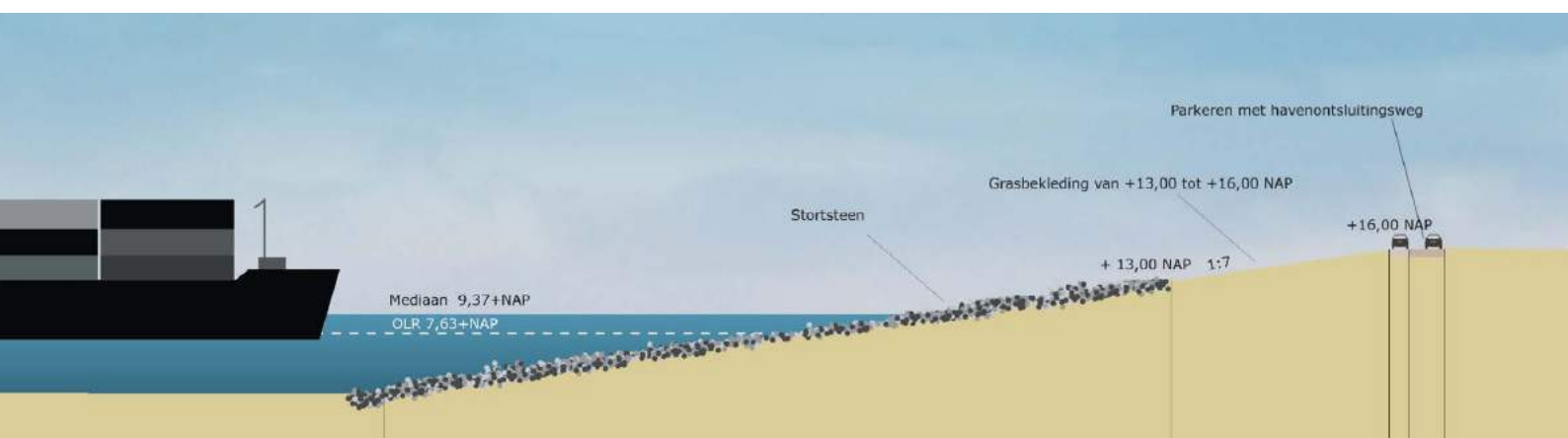
Inrichtingsmaatregelen zijn gericht op het minimaliseren van de hoogte van de havendammen. De langsdammen mogen dan ook niet te hoog zijn in verband met het blokkeren van zichtlijnen richting de rivier. Vanaf de rivier gezien zijn inrichtingsmaatregelen gericht op het onttrekken van een mogelijke damwand aan het zicht van de voortbijvarende schippers. De hoogte van de langsdammen beïnvloedt het zicht vanaf de dijk op de rivier.



Doorsnede uit het landschapsplan met aanduiding van de ingreep in het bestaande maaiveld.



Doorsnede uit het landschapsplan visualiseert de ruimtelijke relatie tussen havenkom en het uitloopgebied.



Het hoogste deel van het talud wordt bedekt met grasbekleding.



Bij een gemiddelde waterstand steekt de benedenstroomse langsdam met de kruin boven het water uit.

Aan de benedenstroomse zijde van de haven blijft vanaf de dijk de rivier zichtbaar. De rivier wordt aan de bovenstroomse zijde van de haven gedeeltelijk aan het zicht onttrokken door het hoge deel van de langsdam en geleidedam.

2.1.4 Het oostelijke uitloopgebied

Ten oosten van de haven, ter hoogte van Spijk, komt een uitloopgebied voor onder andere de bewoners van Spijk, de schippers die verblijven in de overnachtingshaven, en bezoekers. Dit uitloopgebied krijgt een natuurlijke uitstraling om het karakter van Spijk als groen dorp in de polder te behouden en om een goede landschappelijke inpassing van de haven na te streven.

Inrichtingsmaatregelen voor dit gebied zijn het toelaten van dynamiek, het versterken en zo veel mogelijk behouden van de strandjes tussen de kribben en het aansluiten van de vegetatie op de natuurlijke vegetatietypes van het rivierengebied. In het uitloopgebied komen wandelpaden en blijven de strandjes en de rivier toegankelijk. Recreatieve voorzieningen, zoals de camperplaatsen en de oplaadpalen voor elektrische fietsen, worden gecombineerd met de radarpost.

2.1.5 Het westelijke landschappelijke terrein

Het westelijke landschappelijke terrein bestaat uit een poel waar een klein deel van de compensatie van KRW-doelen mogelijk is. Het westelijke landschappelijke terrein is ontstaan door ruimte te creëren tussen de laad- en loswal van de firma A. Wezendonk en de overnachtingshaven.

Inrichtingsmaatregelen van het westelijke landschappelijke terrein betreffen de aanleg van een natuurlijk ingerichte poel. De landschappelijke uitstraling van deze zone wordt versterkt met de begroeiing van de westelijke oever van de poel. De dwarsdammen nemen relatief veel ruimte in met een talud van 1:7 aan de benedenstroomse zijde.

2.2 Landschappelijke kernkwaliteiten

Op basis van documentanalyse, kaartanalyse en veldanalyse zijn meerdere ruimtelijke kernkwaliteiten onderscheiden. Deze kernkwaliteiten zijn aanvullend op andere kernkwaliteiten, zoals de meer algemene kernkwaliteiten benoemd in Handreiking Ruimtelijke Kwaliteit voor de Boven Rijn (Terra Incognita, 2009), en de kernkwaliteiten van het nationale landschap de Gelderse Poort, welke gehanteerd is in het Landschapsplan.

Ontwerppuntgangspunten bij het opstellen van het Inpassingsplan passend bij deze algemene kernkwaliteiten waren:

- Het realiseren van een zo klein mogelijke haven;
- Het aansluiten op de bestaande landschappelijke en cultuurhistorische structuren;
- Het beperken van verharding;
- Het beperken van de hoogte van de havendammen;
- Het behouden van zicht vanaf de dijk op de rivier;
- Het aanleggen van de haven zo ver mogelijk van de bebouwingskernen Spijk en Ameidsdam (Landschapsplan Overnachtingshaven Spijk (mei 2016).

De aanvullende kernkwaliteiten in het E-PvE zijn meer specifiek voor het plangebied van de Overnachtingshaven Spijk. Hierin spelen verscheidene aanwezige landschapselementen een belangrijke rol. Ondanks dat het projectgebied onderdeel uitmaakt van een dynamisch rivierlandschap zijn er nog steeds historische landschapselementen in het plangebied aanwezig. Voor het E-PVE zijn de volgende aanwezige ruimtelijke kwaliteiten relevant:

- Het dijkenstelsel
- De terpen
- De oude strang en de leidam
- Het rivierstrand
- De verbinding met Spijk

2.2.1 Kernkwaliteit 1: het dijkensysteem

Het meest kenmerkend als kernkwaliteit is de huidige Spijksedijk als groene verbinding tussen Spijk en Tolkamer. Daarnaast wordt de Ameidsedam gezien als een belangrijke kernkwaliteit. Dit is een oude zomerdijk gelegen in het plangebied, die stamt uit ca. 1741. Mogelijk is de huidige vorm nog authentiek. De Ameidsedam heeft een hoge belevingswaarde, vermoedelijk een hoge gaafheid (fysieke kwaliteit) en een hoge cultuurhistorische kwaliteit vanwege de samenhang met het noordelijke deel van de Ameidsedam, de samenhang met de bandijk en de representativiteit voor de strijd tegen het water. Dit is tevens onderschreven in onder andere Zoekgebieden Nieuwe Overnachtingshaven Lobith, Archeologische en Cultuurhistorische Inventarisatie (2014) en het Ontwerp Inpassingsplan Overnachtingshaven (18 november 2015). De Ameidsedam is niet beschermd door beleid (monument o.i.d.).



De Ameidsedam

2.2.2 Kernkwaliteit 2: de terpen

Deze verhogingen in het landschap bevinden zich zowel aan de zijde van de Rijnstrangen als in de Beijenwaard. De terp aan het uiterste puntje van Ameidsedijk in de Beijenwaard die op dit moment bewoond wordt, biedt vandaag de dag nog steeds bescherming tegen het hoge water. Deze terp gelegen in het projectgebied is zichtbaar op de kaarten vanaf 1855 en neemt een zichtbare plek in het landschap in door zijn hoge ligging en bomen. Hier staat nog een voormalige steenfabriekswoning. Dit is onderschreven in het Landschapsplan Overnachtingshaven Spijk (mei 2016).



2.2.3 Kernkwaliteit 3: de oude strang en leidam

De strang staat nog steeds in verbinding met de Boven Rijn. Feitelijk is het de oude loop van de Boven Rijn. Naast de strang ligt een oude langsdam. Door de tijd heen is de vorm van de strang veranderd, maar de strang is gebleven. Naast een historische waarde heeft hij ook een ecologische waarde voor flora en fauna vanwege de slikkige oevers. Tevens onderschreven in het Zoekgebieden Nieuwe Overnachtingshaven Lobith, Archeologische en Cultuurhistorische Inventarisatie (2014) en Landschapsplan Overnachtingshaven Spijk (mei 2016).

2.2.4 Kernkwaliteit 4: het rivierstrand

Het strandje heeft een belangrijk gebruiks- en belevingswaarde voor de bewoners van Spijk. Het is het bestaande uitloopgebied. In de zomer worden de strandjes veelvuldig gebruikt door jong en oud. Tevens ligt het strand op een loopafstand van Spijk wat de bereikbaarheid ten goede komt.

2.2.5 Kernkwaliteit 5: de verbinding met Spijk

De trappenpartij aan de dorpkant van de Spijkse Dijk en de dijkopgang aan de andere verbinden het strand met Spijk. Deze verbinding wordt regelmatig gebruikt door bewoners van Spijk als de snelste route naar de rivier voor een recreatief wandelrondje of een bezoek aan het strand.

2.3 Ruimtelijke inpassing

De aanleg van de overnachtingshaven heeft grote ruimtelijke gevolgen: van een uiterwaard met dijken, stranden en een strang, naar een havenkom met ligplaatsen voor grote schepen. Ruimtelijke inpassing kan tot stand komen door:

- voortzetting van landschapsstructuren
- integratie van landschapselementen
- contextuele vormgeving van inrichtingselementen
- contextuele materialisatie en beplanting



een van de binnendijkse terpen in de omgeving van Spijk



het wilgenvloedbos in de oude strang



het rivierstrandje heeft een hoge gebruikswaarde



trap vormt de verbinding tussen Spijk en het strand

Voor een geslaagde ruimtelijke inpassing met een voortzetting van landschapsstructuren en de integratie van landschapselementen is ruimte nodig. Die ruimte wordt benut om aan te sluiten op landschappelijke structuren. In de overnachtingshaven Spijk is er weinig ruimte voor landschappelijke inpassing op het niveau van landschapsstructuren en landschapselementen.

Bij overnachtingshaven Spijk heeft landschappelijke inpassing daarom vooral betrekking op de vormgeving van inrichtingselementen en materialisatie van verharding, van objecten en van beplanting. Daarbij is gebiedseigen materialisatie en beplanting van belang. Vanuit het oogpunt van inpassing zijn voor overnachtingshaven Spijk twee onderwerpen maatgevend: 1. Het natuurlijke landschap en 2. Het post-industriële karakter.

2.3.1. Het natuurlijke landschap

Ruimtelijke inpassing kan deels tot stand gebracht worden door in vormgeving en materialisatie aan te sluiten bij het natuurlijke landschap van rivier, uiterwaarden en strangen. Het plangebied is onmiskenbaar onderdeel van de Boven Rijn en blijft dat ook, ook met de komst van de overnachtingshaven. De Boven Rijn kenmerkt zich door de kracht van het water, dat de uiterwaarden en strangelandschap gevormd heeft.

Kenmerkend voor het uiterwaarden en strangelandschap zijn de landschapsvormende processen. Denk daarbij aan wisselende waterstanden, maar ook actieve sedimentatie en erosieprocessen. Daarnaast zijn er een aantal kenmerkende landschapselementen te benoemen, zoals dijken en terpen met bijvoorbeeld steenfabrieken. Tot slot is de vegetatie kenmerkend. Vaak open, met een jonge beplanting van pioniersvegetaties, zoals zachthout, grassen en ruigtes. Denk daarbij aan stroomdalgraslanden, maar ook aan vloedbossen.

De inpassing van deze processen, toepassing van deze landschapselementen en de keuze voor de lokale beplanting kan leiden tot een goede inpassing van de overnachtingshaven.

2.3.2. Het postindustriële karakter

De culturele invloed op het plangebied is met name afkomstig uit de geschiedenis van zand- en kleiwinning. Zoals bekend heeft er in de uiterwaarden een baksteenfabriek gestaan en is er ook een archeologische verwachting met betrekking op dit gebruik. In de directe omgeving staan ook meerdere bouwkundige constructies die met zand- en kleiwinning te maken hebben. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de in ere herstelde oude kraan ten oosten van Spijk, of aan de schoorsteen ten westen van Spijk. Zand- en kleiwinning is nog steeds in grote mate aanwezig tussen Tolkamer en Spijk.

Zand- en kleiwinning zit in de geschiedkundige en culturele haarvaten van het plangebied en omgeving. Het biedt de aanleiding voor



Millingerwaard als natuurlijk rivierlandschap.



Het Rijnstrangen landschap in de omgeving.

de inpassing van de meer bouwkundige elementen. Denk daarbij aan gietijzeren constructies, zware houten deuren, bakstenen met een specifieke afmeting, kleur en porositeit uit de regio, zand met specifieke kleur uit de regio, etc. Ook voor verharding bieden de postindustriële eigenschappen van het plangebied veel aanleiding voor inpassing: lokale klinkers voor wandelpaden, of tot granulaat vermalen afgedankte klinkers als halfverharding, lokaal gewonnen zand als voegzand.

De lokaal gewonnen klei heeft een vrij rode kleur. Klei stroomafwaarts bij de mondingen naar de zee resulteert in een gele baksteen, terwijl klei stroomopwaarts bij de Rijn en Waal vaak een rode baksteen geeft. De oude boerderijen in de omgeving van Spijk hebben daarom ook vaak een rode steen.

2.4. Duurzaamheid

In dit hoofdstuk wordt de duurzaamheidsambitie beschreven voor de nieuw in te richten overnachtingshaven bij Spijk. Deze komen ook overeen met de gestelde doelen door Rijkswaterstaat in Kader Ruimtelijke Kwaliteit en Vormgeving van 21 augustus 2017.

2.4.1 Duurzame gebiedsontwikkeling

Met duurzame gebiedsontwikkeling wordt ingezet op een schone, groene en prettige leefomgeving, ook voor volgende generaties. Door functies zoals waterveiligheid, economie of recreatie slim te combineren ontstaat een meerwaarde voor meerdere gebruikersgroepen. Daarnaast biedt het ruimte voor het integreren van duurzame ideeën.

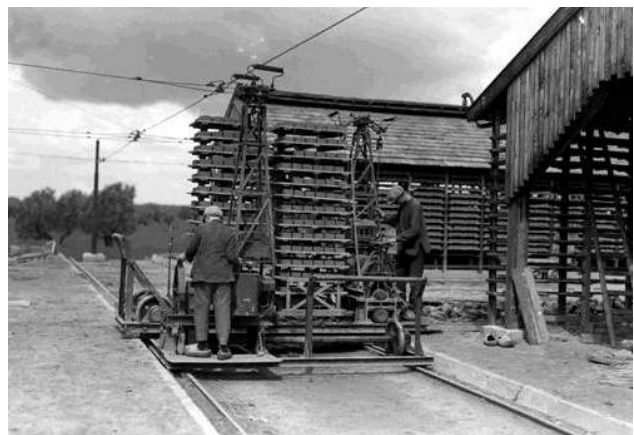
Voor de visie ruimtelijke kwaliteit overnachtingshaven Spijk betekent dit dat inrichtingsmaatregelen zoveel mogelijk gericht zijn op het vergoten van de ecologische waarde van de overnachtingshaven door de barrièrewerking te minimaliseren en het aantal nest- en foerageermogelijkheden van de haven zo groot mogelijk te maken.



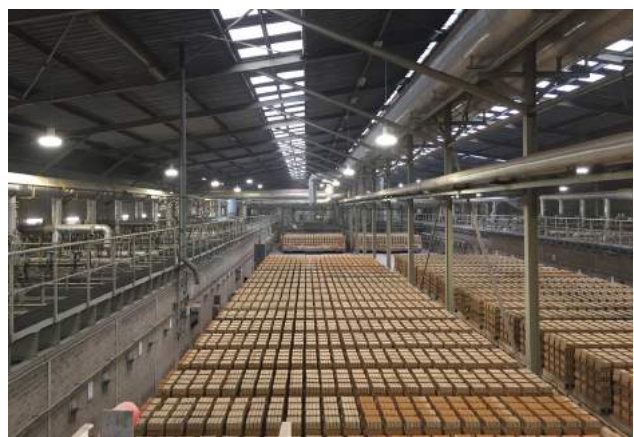
Voormalige baksteenfabriek Spijk in volle glorie.



De overslagkraan tussen de schepen en de fabriek.



Innovatieve productiemethoden.



De huidige moderne baksteenfabriek bij Spijk.

In het kader van duurzame gebiedsontwikkeling is het ook denkbaar de haven te faseren. Met meerdere fases is het mogelijk de omvang van de haven beter af te stemmen op de behoefte. Daarnaast is het aan te bevelen om gebiedseigen producten als zand, klei en baksteen te gebruiken.

2.4.2 Energie en klimaat

Met een verantwoorde manier omgaan met energie is een opgave binnen het plangebied. Energie besparen en vergroenen is een belangrijke maatregel om de CO₂-uitstoot te verminderen. Rijkswaterstaat heeft als doel om 2030 energieneutraal te zijn. Hierbij kijken ze ook naar de opties om energie te genereren binnen hun eigen beheersgebieden. Voor de overnachtingshaven biedt dit ook kansen om Spijk te voorzien met energie. Klimaatadaptief betekent dat een ontwerp kan omgaan met de toekomstige klimaatveranderingen. Daarnaast is het van belang dat bij hoogwater de schepen bereikbaar blijven.

Voor de visie ruimtelijke kwaliteit overnachtingshaven Spijk betekent dit dat inrichtingsmaatregelen erop gericht zijn om zoveel mogelijk van de benodigde energie op te wekken uit duurzame bronnen, zoals zonne-energie, of de rivierenergie van de Rijn. Gebruik lokaal gewonnen energie om installaties (bijvoorbeeld verlichting) van elektriciteit te voorzien.

2.4.3 Circulaire economie

Voor de overnachtinghaven streeft RWS naar gesloten materiaalkringlopen. Het uitgangspunt is dat afval niet bestaat en elke reststroom een waarde heeft voor nieuw producten. Daarnaast kunnen reststromen worden gescheiden en hergebruikt in een biologische en technische kringloop. Een circulaire economie staat ook voor het hergebruik van materialen. Materialen die vrijkomen bij de aanleg van de haven zouden zoveel mogelijk weer hergebruikt moeten worden. Onderdeel van de circulaire economie zijn de gesloten kringlopen, CO₂-afdruk, duurzaam materiaalgebruik en duurzaam beheer.

Gesloten kringlopen

Voor de visie ruimtelijke kwaliteit overnachtingshaven Spijk betekent dit dat inrichtingsmaatregelen gericht zijn op het sluiten van kringlopen en zorg daarbij voor korte kringlopen. Zorg voor de scheiding en verwerking van afval zoveel mogelijk op de Overnachtingshaven zelf. Zet afval om in energie door bijvoorbeeld vergisting en compostering.

CO₂ voetafdruk

Voor de visie ruimtelijke kwaliteit overnachtingshaven Spijk betekent dit dat inrichtingsmaatregelen worden ingezet op materialen met een lage CO₂ waarde. Hout en houtproducten zijn vooral producten die in vergelijking met reguliere bouw materialen een lage CO₂ waarde hebben. Grotere elementen in de grond-, weg- en waterbouw zoals bruggen en damwanden kunnen uitgevoerd worden in hout en beperken daarmee de milieu belastende waarde van reguliere materialen.

Ander middel voor het beperken van de CO₂ voetafdruk is het beperken van transport naar het projectgebied. Met het selecteren van lokale partijen zal een minder grote reisafstand afgelegd moeten worden. Daarnaast is het af- en aanvoeren van zand een belangrijke factor voor de CO₂ uitstoot. Door dit op te lossen in de regio worden de verkeersbewegingen beperkt. Dit draagt tevens bij aan de verkeersveiligheid en overlast.

Duurzame materialen

Voor de visie ruimtelijke kwaliteit overnachtingshaven Spijk betekent dit streven naar zo veel mogelijk duurzame materialen. Dit betekent dat de materialen een lange levensduur hebben. Dit voorkomt dat producten op termijn vervangen moeten worden. Daarnaast is het belangrijk dat er wordt gekozen voor niet-giftige, duurzaam geproduceerde of gerecyclede bouwmaterialen die weinig energie vergen bij de verwerking. Hoe minder energie er gebruikt wordt tijdens het productie proces hoe lager de milieubelastende waarde. Belangrijk is dat de transportkilometers

van de materialen zo laag mogelijk zijn door bijvoorbeeld materialen uit het gebied zelf te (her-) gebruiken.

Duurzaam beheer

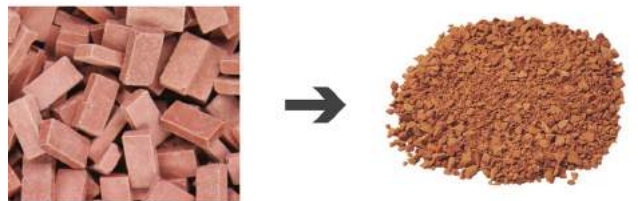
Voor de visie ruimtelijke kwaliteit overnachtingshaven Spijk betekent dit dat het beheer op een verantwoorde en duurzame manier uitgevoerd wordt. Voor de openbare ruimte dienen er geen chemische middelen gebruikt te worden. Tevens mogen er alleen indien noodzakelijk natuurlijke meststoffen toegevoegd worden. Dit voorkomt vervuiling van de bodem en het grondwater. Gebruikte materialen dienen ook goed te verouderen, zodat de kwaliteit in de toekomst gewaarborgd blijft. Tot slot dient het beheer van de overnachtingshaven Spijk gericht te zijn op een zo hoog mogelijke biodiversiteit en landschappelijke inpassing. Dit heeft betrekking op met name het maaibeheer.



Duurzame gebiedsontwikkeling.



Klimaat en energie.



Duurzame materialen.

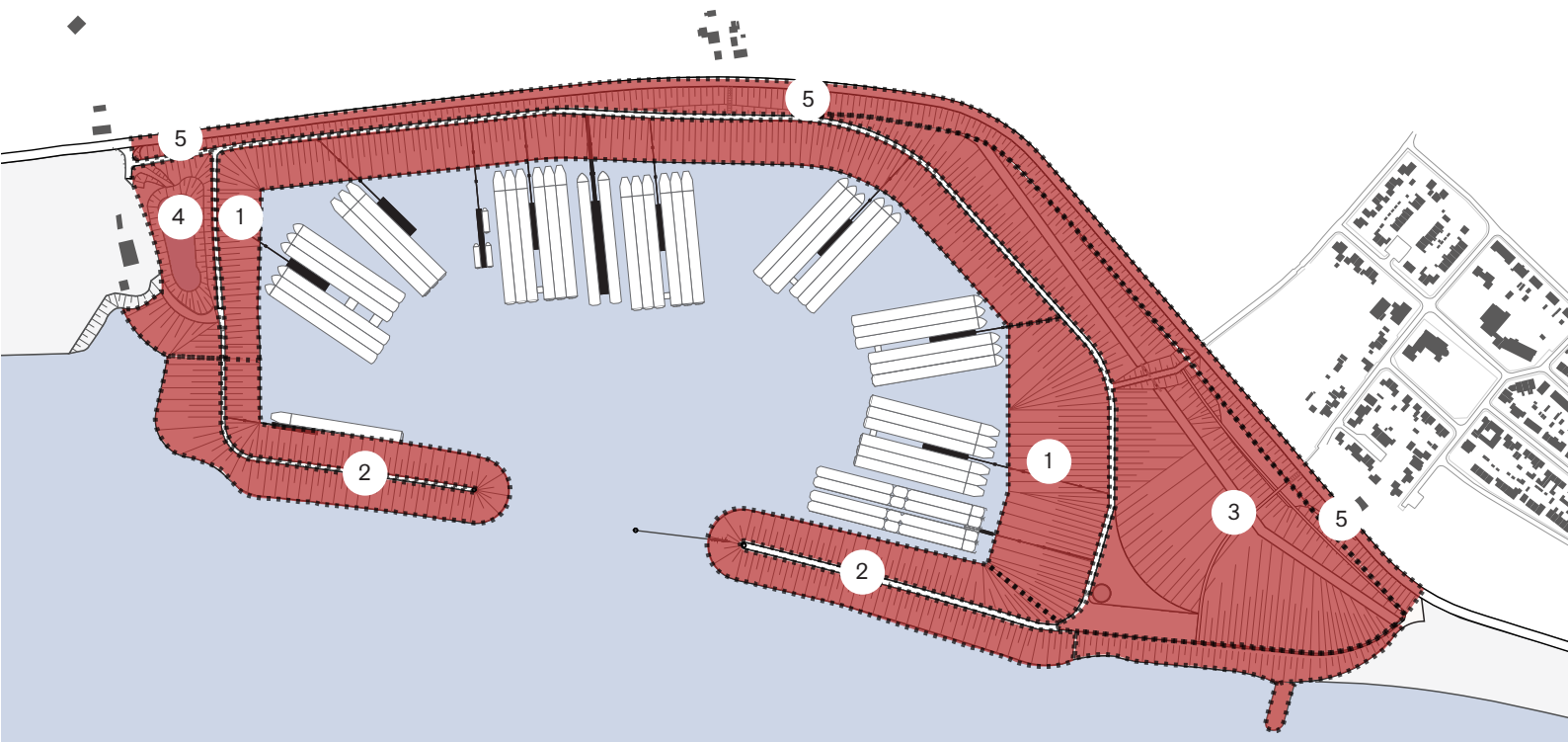


Gesloten kringlopen.



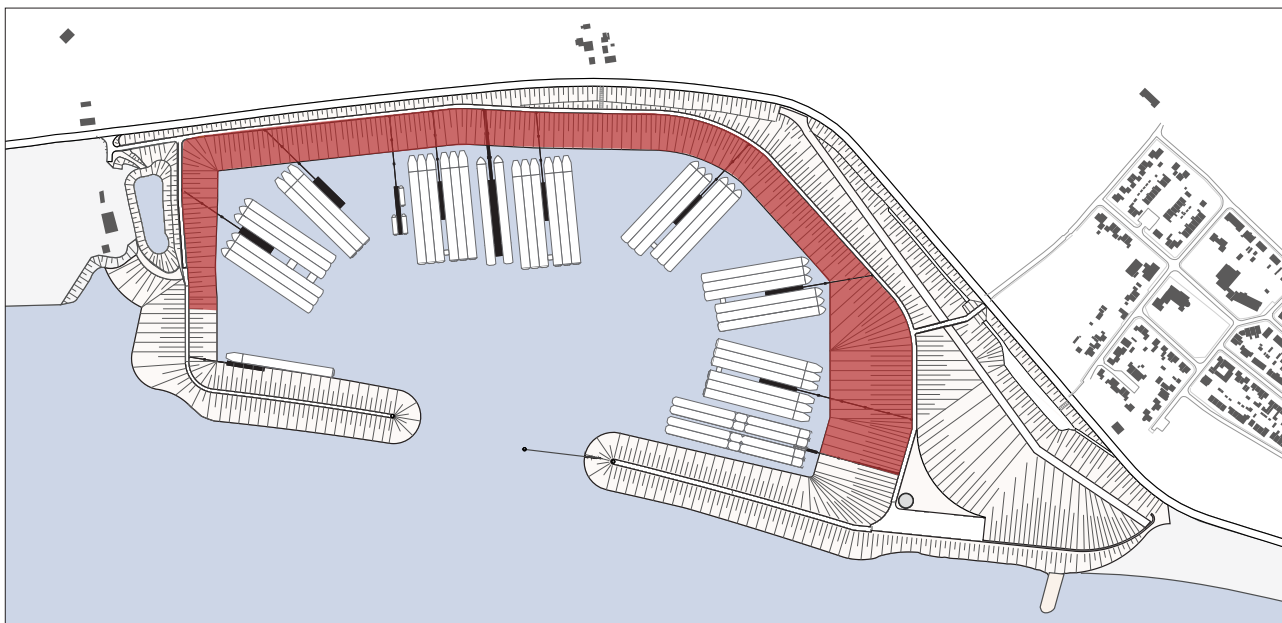
Sfeerbeeld voormalig baksteenfabriek nabij Spijk in zeer vervallen staat.

3.1 GEBIEDEN



- 1 - de havenkom en havenkades
- 2 - de havenmond en langsdammen
- 3 - het oostelijke uitloopgebied
- 4 - de westelijke landschapszone
- 5 - de Spijksedijk

3.1.1 Havenkom en haventalud



Objectdefinitie

De havenkom met haventaluds dient te worden begrensd door de havenontsluitingsweg in het noorden en de havenmonding in het zuiden van het plangebied. Tussen kom en waterspiegel ligt het haventalud dat afwisselend geheel of gedeeltelijk onder het waterniveau verdwijnt. Het haventalud moet bestand zijn tegen de constante druk van het waterlichaam. Voor schippers fungeren de havenkom en -taluds als een rustige binnenplaats waar uitgerust kan worden na een lange vaart. Daarnaast is de haven voor hen een plek waar goederen aan boord gebracht kunnen worden, eventuele afvalstoffen achtergelaten kunnen worden en bij nood reparaties aan het schip kunnen worden gepleegd.

Ruimtelijke identiteit en ontwerpuitgangspunten

Het haventalud langs de havenkom vormt de laagste dijkkring binnen het plangebied en vormt daardoor de eerste barrière tegen het water. Om de constante waterdruk te kunnen weerstaan dient deze bekleed te worden met robuuste en stevige materialen (steenbestorting en zetsteen). Door algengroei kan de steenbestorting in de loop der tijd een meer groen karakter krijgen. De zetstenen op het hoger gelegen deel van het talud dienen voldoende robuust te zijn tegen tijdelijke

waterdruk vanuit de rivier en tevens een zo veel mogelijk neutrale uitstraling te hebben. De vijfhoekige zetstenen worden in drie verschillende maten toegepast, waardoor het uiterlijk een semi-natuurlijk karakter krijgt. Op de kruin van het haventalud treft men de havenontsluitingsweg met langspaarkeerplaatsen en verbindingen met de loopbruggen aan. Op de kruin van de haventaluds vindt laad- en losverkeer plaats, waardoor deze locatie af en toe ook een logistiek karakter kan hebben.

Bereikbaarheid

Op de kruin van het haventalud, onder de kruin van de Spijksedijk, bevindt zich de havenontsluitingsweg. Hier is ruimte voor parkeren in de berm of op een van de verharde langspaarkeerplaatsen rondom de aanlandingen van de loopbruggen.

Duurzaamheid

Zo veel mogelijk van de bestaande bodem wordt toegepast in de toekomstige toplaag van de haventaluds. Zo wordt met de bestaande zaadbank de toekomstige begroeiing op de haventaluds gestimuleerd. De toevoer aan materialen benodigd voor bovenop het talud, zoals de steenbestorting en de zetstenen, komen zoveel mogelijk vanuit de regio. Het

beheer van het talud is minimaal waarmee een energieneutrale haven wordt nagestreefd. De openingen tussen de zetstenen biedt voor de lokale natuur de mogelijkheid om zich te vestigen en verder te ontwikkelen. Het talud krijgt hierdoor een groen uiterlijk en sluit daarmee aan op het landschappelijke karakter van de omgeving.

Esthetische eisen

3.1.1.1 Het haventalud wordt, opvolgend van bodem tot kruin, bekleed met steenbestorting en zetsteen. Het laatste gedeelte tussen zetsteen en kruin wordt ingezaaid met bloemrijk grasmengsel, om het natuurlijke buitendijkse karakter van de omgeving te benadrukken.

3.1.1.2 Het haventalud dient zich vrij te houden van zichtbelemmerende obstakels zoals bomen, bosschages of bebording met uitzondering van verkeersborden.

3.1.1.3 Bij de verbreding van de Spijksedijk dient het daaruit ontstane haventalud zoveel mogelijk evenwijdig aan het voormalige dijktaalud te liggen. Het haventalud rondom de havenkom dient opgevat te worden als een zuivere verbreding van de bestaande Spijksedijk vanaf drie meter onder diens kruin.

3.1.1.4 De fractie van de steenbestorting varieert en wordt gemixt toegepast



3.1.1.4 Referentiebeeld steenbestorting bij haven in Lobith.

conform de kleurstelling en grootte in het haventalud van de overnachtingshaven van Lobith om de natuurlijke kleuren uit het plangebied terug te laten komen en voor eenduidigheid te zorgen.

3.1.1.5 De zetstenen bestaan basalt en bedekt met een eco-deklaag ter bevordering van natuurlijke overwoekering.

3.1.1.6 De vijfhoekige zetstenen worden in drie verschillende maten toegepast. Deze dienen in een gradiënt van groot naar klein aangebracht te worden, zodat pioniersoorten en opvolgende successiestadia zich tussen de stenen kunnen vestigen, waardoor het talud van de haven een semi-natuurlijk karakter krijgt dat begint met grof gesteente en eindigt in rijk overgroeïend groen.

3.1.1.7 De openingen tussen de zetstenen worden ingeveegd met donkergrijs tot zwarte split fractie 4-8mm, zodat de vijfhoekige vorm geaccentueerd wordt zolang ze nog niet overwoekerd worden door groen.

Aanbeveling(en) beheer

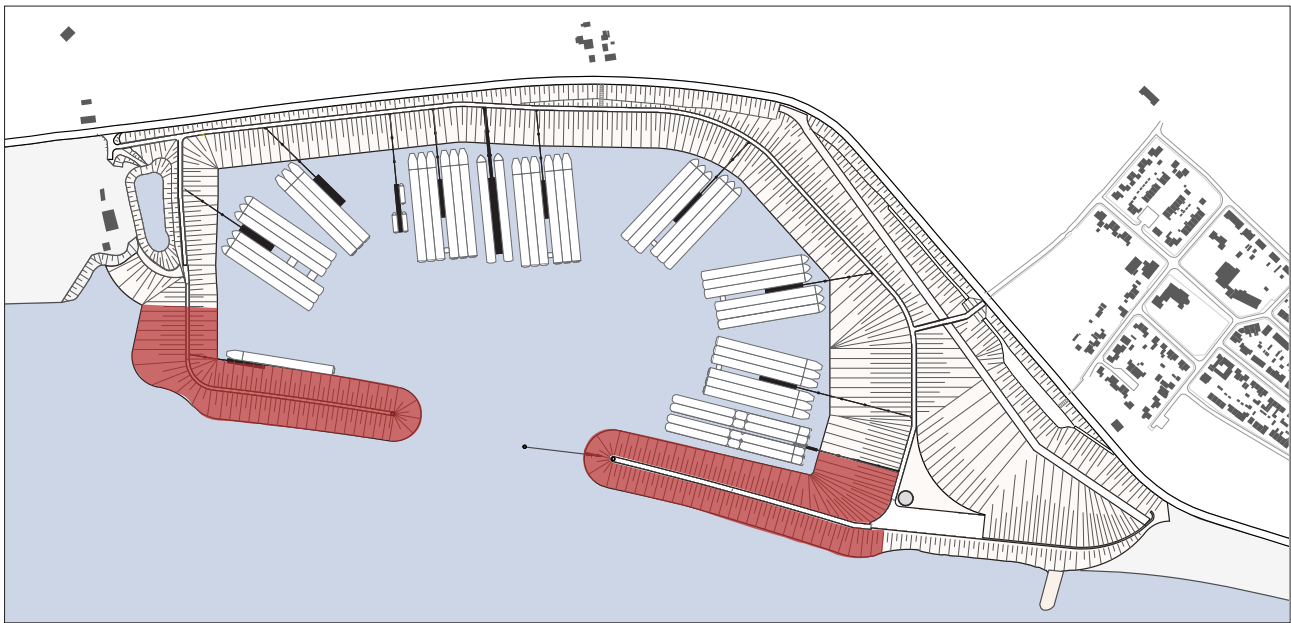
Zetstenen worden, tenzij beschadigd, niet beheerd.

Algenvorming op de steenbestorting is toegestaan en wordt niet beheerd.



3.1.1.6 Verschillende fracties zetsteen.

3.1.2 Havenmond en havendammen



Objectdefinitie

De langsdammen vormen samen met de damwand de havenmond. De dammen vormen met de Spijksedijk een hoefijzervormige kom waarin de schepen liggen. De twee langsdammen naderen elkaar tot omstreeks 150 meter, zodat de dammen voor voldoende luwte tegen de golven zorgen in de havenkom, maar de schepen tegelijk veilig en comfortabel in en uit kunnen varen. Vanaf de havenmonding lopen de langsdammen afzonderlijk van elkaar omhoog richting de Spijksedijk. Qua kleurstelling en type materiaal sluiten de havendammen aan op de haventaluds.

Ruimtelijke identiteit en ontwerpuitgangspunten

Vanaf de hoger gelegen Spijksedijk kan men tegelijkertijd de langsdammen en de Boven Rijn waarnemen. Zo is goed te zien hoe de langsdammen fungeren en door het stromende water en de golven van de scheepvaart op de Boven Rijn buiten de haven houden. Hierdoor hebben de langsdammen met steenbestorting een beschermend karakter. Om de stromingen en golven van de Boven Rijn te kunnen weerstaan is het noodzakelijk grote en massieve steenbestorting toe te passen. Dit geeft de langsdam een robuust karakter. Bij een gemiddelde waterstand liggen de

langsdammen geheel boven water in het zicht. Naarmate de waterstand van de rivier omhoog gaat komen de langsdammen langzaam maar zeker onder water te liggen en verdwijnen daarmee in toenemende mate uit het zicht.

Het proces van verdwijning en verschijning van de langsdammen geeft de havenkom een dynamisch aanzicht. Op het hoogste punt van de langsdammen gaan zij vloeiend over in de kruisende Spijksedijk.

Duurzaamheid

In het kader van de duurzaamheid wordt het materiaal van de steenbestorting zoveel mogelijk uit de regio aangevoerd. De steensoort komt daarmee niet uit het plangebied, maar is welonderhoudsarm, wat beheerkosten tot een minimum beperkt.

Esthetische eisen

3.1.2.1 De langsdammen steken niet verder de rivier in dan de naastgelegen kribben, zodat vanaf de rivier gezien de haven niet uitsteekt en daarmee de lineariteit van de watergang eenduidig blijft.

3.1.2.2 Het haventalud wordt, opvolgend van bodem tot kruin, bekleed met steenbestorting en zetsteen.

3.1.2.3 Tussen de steenbestorting is open ruimte aanwezig, zodat pioniersoorten zich kunnen vestigen en kunnen doorontwikkelen in opvolgende successiestadia.

3.1.2.4 De kleurstelling van de steenbestorting varieert en wordt gemixt toegepast conform de kleurstelling van de overnachtingshaven van Lobith om de natuurlijke kleuren uit het plangebied terug te laten komen en voor eenduidigheid te zorgen.

3.1.2.5 De vijfhoekige zetstenen worden in drie verschillende maten toegepast. Deze dienen in een gradiënt van groot naar klein aangebracht te worden, zodat pioniersoorten en opvolgende successiestadia zich tussen de stenen kunnen vestigen, waardoor het talud van de haven een semi-natuurlijk karakter krijgt dat begint met grof gesteente en eindigt in rijk overgroeïend groen.

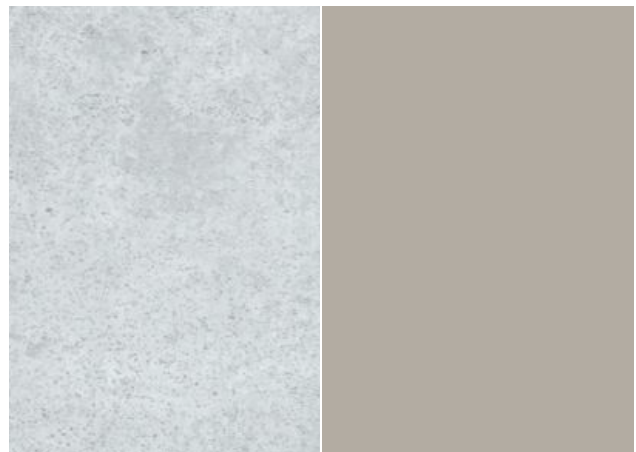
Aanbeveling(en) beheer

Eventuele algengroei en de daarop opvolgend ontwikkelende organismen op de stenen is toegestaan en wordt niet beheerd.

De steenbestorting en zetsteen dient zich vrij te houden van zicht belemmerende obstakels zoals bomen en bosschages ter garantie van overzicht van in- en uitgaand scheepvaartverkeer.

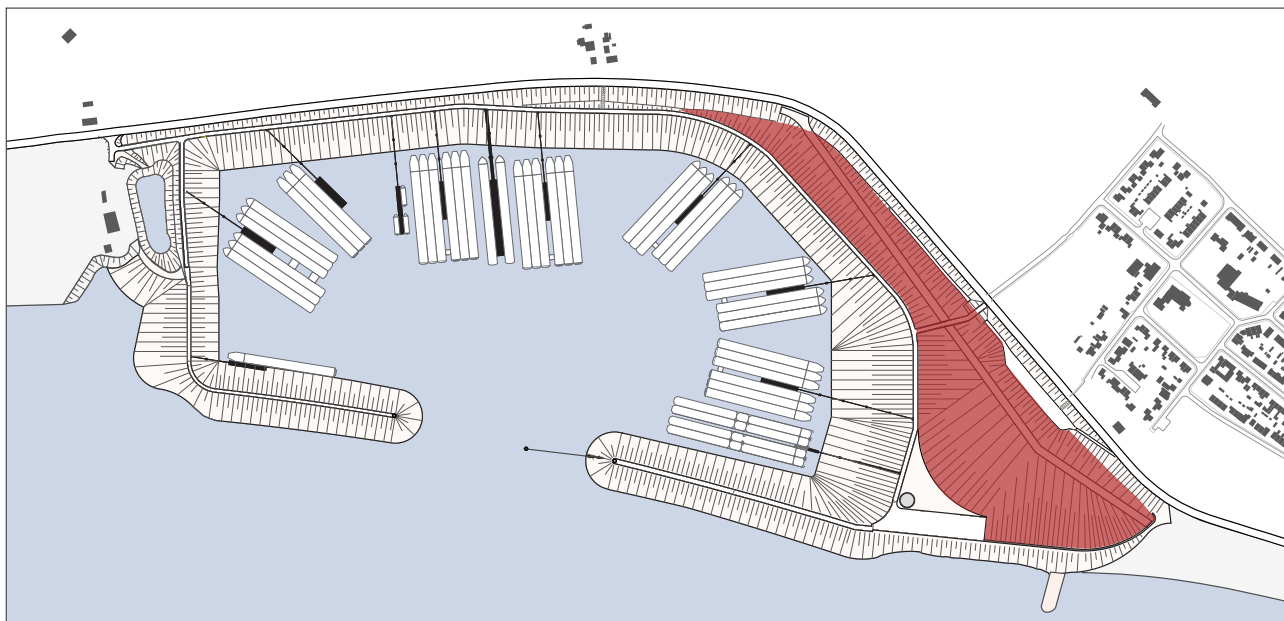


3.1.2.4 Voldoende open tussen de zetstenen.



Referentiekleur, licht grijze beton tint en natuurlijke kleur.

3.1.3 Het oostelijk uitloopgebied



Objectdefinitie

Het oostelijke uitloopgebied ligt ten zuidwesten van het dorp Spijk ingesloten tussen de Spijksedijk en de haven. Het gebied kenmerkt zich door een knik in het maaiveld, wat vanaf de Spijksedijk resulteert in een naar beneden gaand talud richting het midden van het uitloopgebied en vervolgens een opgaand talud richting havenontsluitingsweg en rivier. Vanwege de laaggelegen knik met flauwe taluds ondervindt het uitloopgebied periodieke overstroming, zodat zich hier de bedreigde biotoop 'stroomdalgrasland' kan ontwikkelen. Zowel vanaf de Spijksedijk als vanaf de havenontsluitingsweg overziet men het gehele gebied, dat als uitloopgebied voor passanten en inwoners van Spijk fungeert.

Ruimtelijke identiteit en ontwerpuitgangspunten

De biotoop stroomdalgrasland bestaat voornamelijk uit een pioniersvegetatie. Door overstroming worden de grassen en bloemen periodiek uitgedund en vindt sedimentatie van zand en met name klei plaats. Hierdoor heeft het stroomdalgrasland een dynamisch ruig natuurlijk karakter. De flauwe taluds en de brede midden geul in de knik maken het gebied overzichtelijk en toegankelijk. Ten tijde van hoogwater overstroomt het gebied en biedt het een interessante dynamische gradiënt tussen land en rivier.

Bereikbaarheid

Het gebied is enkel bereikbaar voor voetgangers via struinpaden die gerealiseerd worden door middel van periodiek maaien om het natuurlijk karakter zoveel mogelijk te behouden. Er wordt echter geen afrastering geplaatst om bezoekers elders in het uitloopgebied te weren. De struinpaden verbinden het dorp Spijk met de camperopstelplaats en de radarpost. Tussen de Spijksedijk en de knik is evenwijdig aan de dijk tevens een voetgangersverbinding gelegen, die een rondgang van het uitloopgebied mogelijk maakt voor wandelaars en sporters. Wanneer het water laag genoeg staat is het gebied ook te doorkruisen. Via het uitloopgebied zijn de aangelegde rivierstranden bereikbaar voor wandelaars.

Duurzaamheid

Zo veel mogelijk van de bestaande bodem wordt toegepast in de toekomstige toplaag van het uitloopgebied. Zo wordt met de bestaande zaadbank de begroeiing in het uitloopgebied gestimuleerd. De beplantingstypen zijn inheems en sluiten gedeeltelijk aan bij de beplanting uit de omgeving. Verder wordt hier een stroomdalgraslandvegetatie nagestreefd, waarmee het gebied ecologisch potentieel een bijzonder toegevoegde waarde krijgt.

Esthetische eisen

3.1.3.1 Het buitendijkse talud van de Spijksedijk is ter hoogte van het uitloopgebied, net zoals in de rest van het plangebied, ingezaaid met stroomdalgrasland mengsel.

3.1.3.2 De knik/geul dient evenwijdig aan de kruin van de Spijksedijk aangelegd te worden, zodat het talud tussen knik en kruin deze cultureel hoogwaardige landschapsstructuur accentueert.

Aanbeveling(en) beheer

Het uitloopgebied dient niet beheerd te worden, met uitzondering van de struipaden en het zuidelijke talud van de Spijksedijk, om de stroomdalgraslandbiotoop niet te verstoren.

Door middel van een periodiek maaieregime worden de struipaden permanent toegankelijk gemaakt voor wandelaars.



3.1.3.1 Met name de geul wordt ingericht als stroomdalgrasland omdat overstroming hier het meest plaatsvindt.

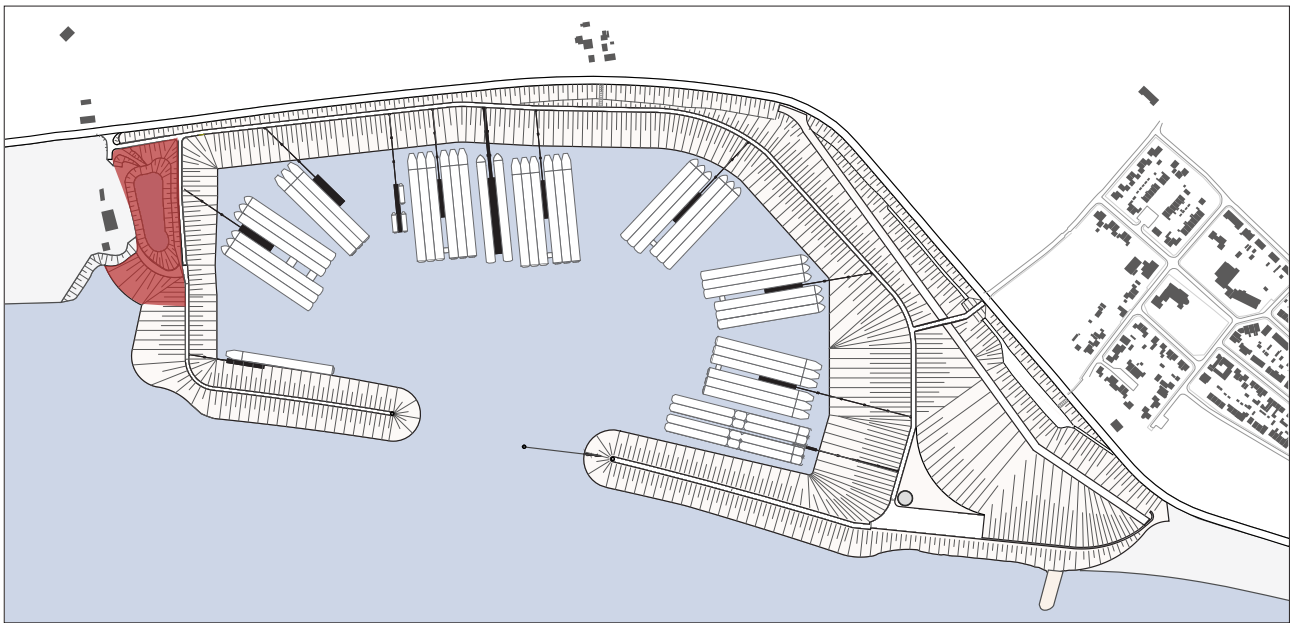


Referentiebeeld van stroomdalgrasland



Referentiebeeld van stroomdalgrasland.

3.1.4 De westelijke landschapszone



Objectdefinitie

De westelijke landschapszone is gelegen tussen de westelijke langsdam en de oprit met laad- en loslocatie van de firma A. Wezendonk. Het gebied kent een landschappelijk karakter en biedt passanten kijkgroen vanaf de aangrenzende dijken. Voor bezoekers is het mogelijk door de grassen op de taluds te struinen en op de zuidelijke dijkkruin te verpozen.

Ruimtelijke identiteit en ontwerpuitgangspunten

De poel ligt als laagste punt in het westelijk gebied en wordt omringd door grasrijke taluds. Vanwege de lage ligging is de poel vanuit alle aangrenzende gebieden te zien. Op de westelijke oever van de poel is ruimte voor zichtontnemend groen zoals bomen en hoge bosschages. Hiermee biedt de westelijke oever privacy voor de firma A. Wezendonk. Het zuidelijke talud is met een kruinhoogte van 14 meter + NAP dermate laag dat deze ieder jaar bij een hoge regenwaterafvoer van de rivier kan overstromen. De beplanting wordt minimaal beheerd, zodat ruigere vegetatie de ruimte en tijd krijgt zich te ontwikkelen.

Bereikbaarheid

De westelijke landschapszone is toegankelijk vanuit de havenontsluitingsweg. De grasrijke taluds bieden de mogelijkheid om tussen de lage begroeiing door te struinen en eventueel te verpozen.

Duurzaamheid

De benodigde grond voor ophoging komt uit het plangebied. Zo veel mogelijk van de bestaande bodem wordt toegepast in de toekomstige toplaag van de westelijke landschapszone. Zo wordt met de bestaande zaadbank de toekomstige begroeiing in de westelijke landschapszone gestimuleerd. De toegepaste beplantingstypen sluiten aan op de inheemse beplantingen uit de directe omgeving, zodat de ecologische waarde van de westelijke landschapszone wordt vergroot.

Esthetische eisen

3.1.4.1 Ter bevordering van de privacy van het erf van firma A. Wezendonk wordt op het westelijke talud gebiedseigen beplanting geplaatst met uitzondering van het opritgedeelte. Dit kunnen zowel bomen als heesters zijn die eventueel worden aangevuld met grassen. Hier wordt geen sierbeplanting geplaatst maar alleen gebiedseigen landschappelijke beplanting.

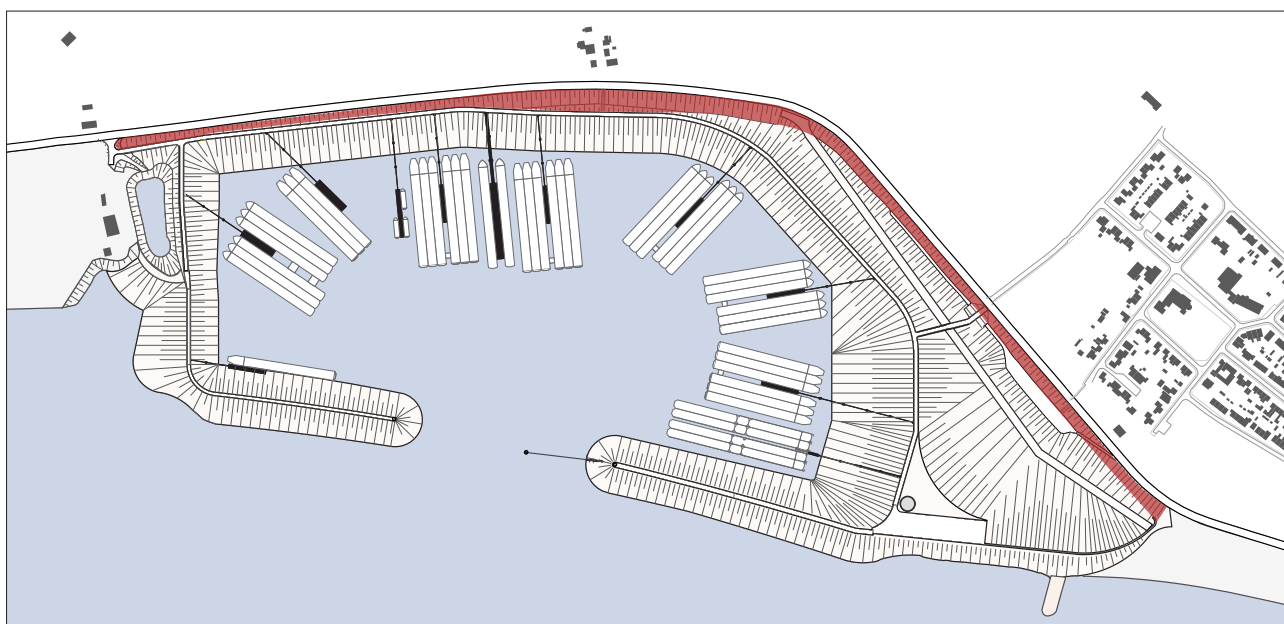
Aanbeveling(en) beheer

De groene omgeving van de poel dient semi toegankelijk te zien voor publiek om in te vertoeven. Op nader te bepalen locaties rondom de poel wordt door middel van beheer gezorgd voor open en toegankelijke gebieden.



Referentiebeeld van een poel met aan alle zijde opgaande beplanting.

3.1.5 De Spijksedijk



Objectdefinitie

De Spijksedijk begrenst de noordzijde van het plangebied en fungeert in eerste instantie al eeuwenlang als winterdijk tussen rivier en komgronden en in tweede instantie als verkeersader. Alleen in extreme situaties zal het rivierwater de voet van deze dijk bereiken. De kans op overstroming is nihil. De hoge ligging van de Spijksedijk biedt voor passanten in alle richtingen uitgestrekte vergezichten met af en toe een boerenerf of boomgroep die voor afwisseling zorgt. De Spijksedijk is daarnaast voor zowel gemotoriseerd – als langzaam verkeer een hoofdverbinding tussen de dorpen Spijk en Tolkamer.

Ruimtelijke identiteit en ontwerpuitgangspunten

De Spijksedijk vormt oorspronkelijk de grens tussen de agrarische komgronden aan zijn noordzijde en het natuurlijke landschap aan zijn zuidzijde. Tegenwoordig vormt het het westelijke deel van de Spijksedijk in het plangebied een grens tussen de toekomstige haven en een voormalige zandwinlocatie. Het oostelijke deel van de Spijksedijk zal de verbinding vormen tussen dorp en haven. De Spijksedijk wordt aan de havenzijde zoveel mogelijk ingepast in het natuurlijke karakter van de uiterwaarden. Op het talud wordt dit natuurlijke karakter benadrukt door de

inzet van ruige grasvegetatie, waardoor het tevens fungeert als groene buffer tussen dijk en havengebied. Glanshaver hooiland is een kansrijk vegetatietype en sluit goed aan bij de natuurlijke uitstraling van de omgeving. De worteldiepte van deze vegetatie biedt tevens kansen het talud van de dijk te verstevigen.

Bereikbaarheid

De kruin van de Spijksedijk is door middel van de geasfalteerde weg bereikbaar voor zowel gemotoriseerde als langzaam verkeer. De haven en de Spijksedijk worden op drie verschillende locaties met elkaar verbonden middels rijwegen en trappen. In het meest westelijke deel van het plangebied en in het oostelijke deel nabij het dorp Spijk wordt het talud doorsneden door rijwegen voor alle typen verkeer. Ter hoogte van de Ameidsedam komen trappen die de kruin van de Spijksedijk met de haven verbindt voor wandelaars van onder andere de Pieterpadroute.

Duurzaamheid

Zo veel mogelijk van de bestaande bodem wordt toegepast in de toekomstige toplaag van het dijktaalud. Zo wordt met de bestaande zaadbank de begroeiing op het talud gestimuleerd. De vegetatiesoort 'Glanshaver hooilanden' komt van nature voor op kleiige

bodem en heeft daardoor geen extra bemesting nodig. Deze vegetatiesoort is onderhoudsarm en wordt derhalve slechts tweemaal per jaar beheerd. Hiermee wordt een energieneutrale beplanting zo veel mogelijk nagestreefd.

Esthetische eisen

3.1.5.1 Het dijklichaam dient zich vrij te houden van zicht belemmerende obstakels zoals bomen, bosschages of bebording met uitzondering van verkeersborden.

3.1.5.2 Bij de verbreding van de dijk dient het nieuwe talud zoveel mogelijk evenwijdig aan het voormalige talud te liggen. De nieuwe dijk dient opgevat te worden als een zuivere verbreding van de bestaande Spijksedijk vanaf drie meter onder de kruin.

3.1.5.3 Op het zuidelijk talud van de Spijksedijk worden bloemrijke zaadmengsels ingezaaid om aan te sluiten bij het natuurlijke karakter van de aansluitende uiterwaarden van het plangebied.

3.1.5.4 Er dient gestreefd te worden naar een goede doorworteling en een dichte zode. Dit zijn sterke dijkgraslanden, die vanuit het oogpunt van ecologie (flora, insecten en andere fauna) en visuele aantrekkelijkheid (bloemrijkheid) goed

scoren. Hogere plantendiversiteit is dan vaak nog wel mogelijk, maar draagt niet bij aan verdere toename van de sterkte en kan zelfs op termijn tot een iets te open zode leiden, waardoor ingrepen in het beheer nodig zijn.

3.1.5.5 Zowel bij hooi- als weidebeheer dient de vegetatie op het talud kort (5-10 cm hoog) de winter in te gaan. Als er bij weidebeheer aan het eind van het groeiseizoen nog stukken met hoge, weinig of niet begraasde vegetatie over zijn, moet de grasmatt via bloten en weidesleep egaal worden gemaakt.

3.1.5.6 Maaien onder natte omstandigheden en belasting door zware voertuigen dient vermeden te worden. Dit leidt tot gaten en zwakke plekken in de grasmatt.

Aanbeveling(en) beheer

De ingezaaide vegetatie op het talud dient niet hoger te groeien dan 1.2 m, zodat in samenhang met het talud buiten het plangebied over de gehele dijkroute verre zichtlijnen richting de rivier aanwezig zijn. Hiertoe dient het talud tweemaal per jaar gemaaid te worden. Bij een voedselarme situatie kan worden volstaan met jaarlijks éénmaal maaien. In voedselrijke situaties of enkele jaren na aanleg kan driemaal per jaar maaien nodig zijn. Na het maaien dient het maaisel steeds direct of binnen een week wordt afgevoerd.



Referentiebeeld bloemrijke graslanden enkele jaren na inzaaiing.

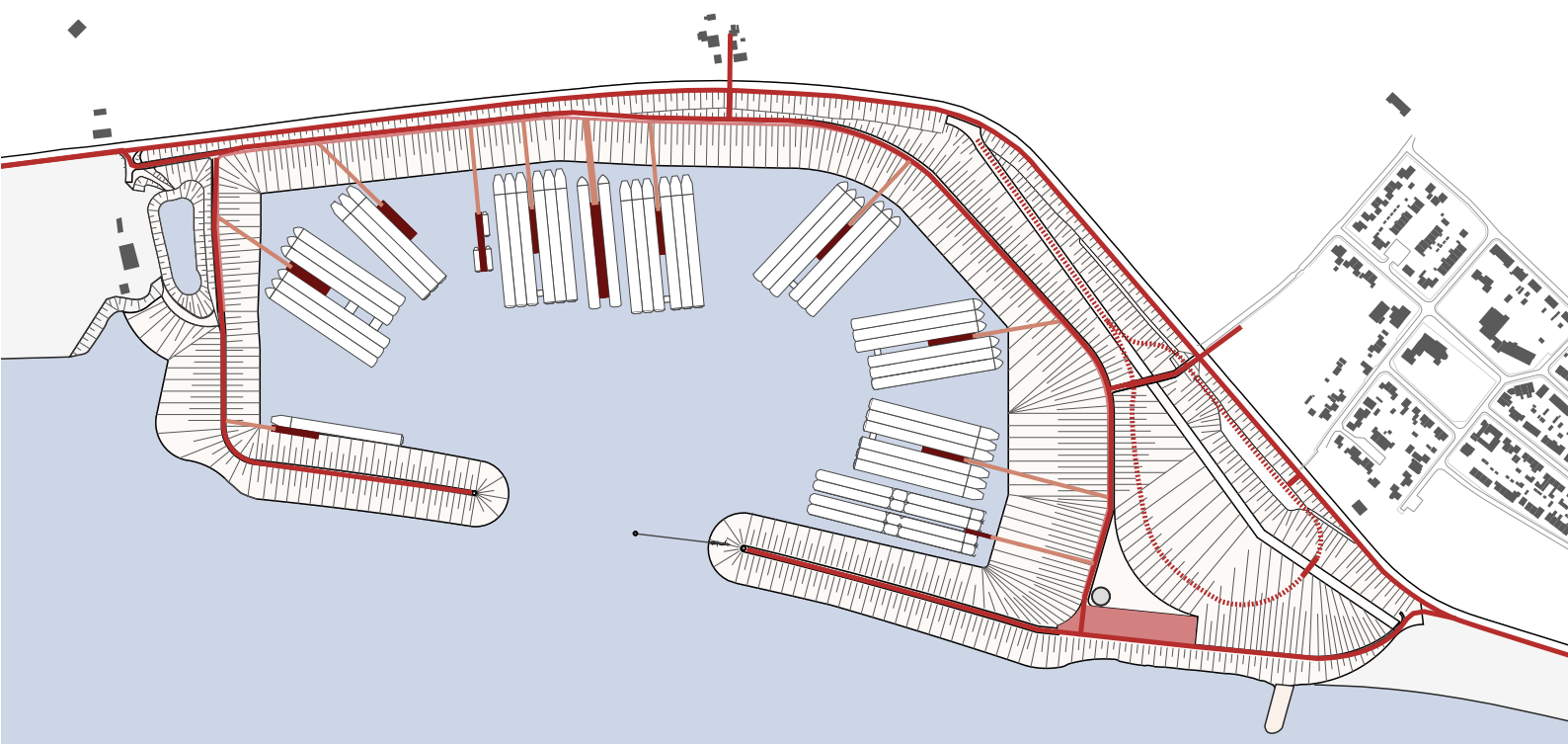


Referentiebeeld bloemrijke graslanden op talud 1e jaar na inzaaiing.



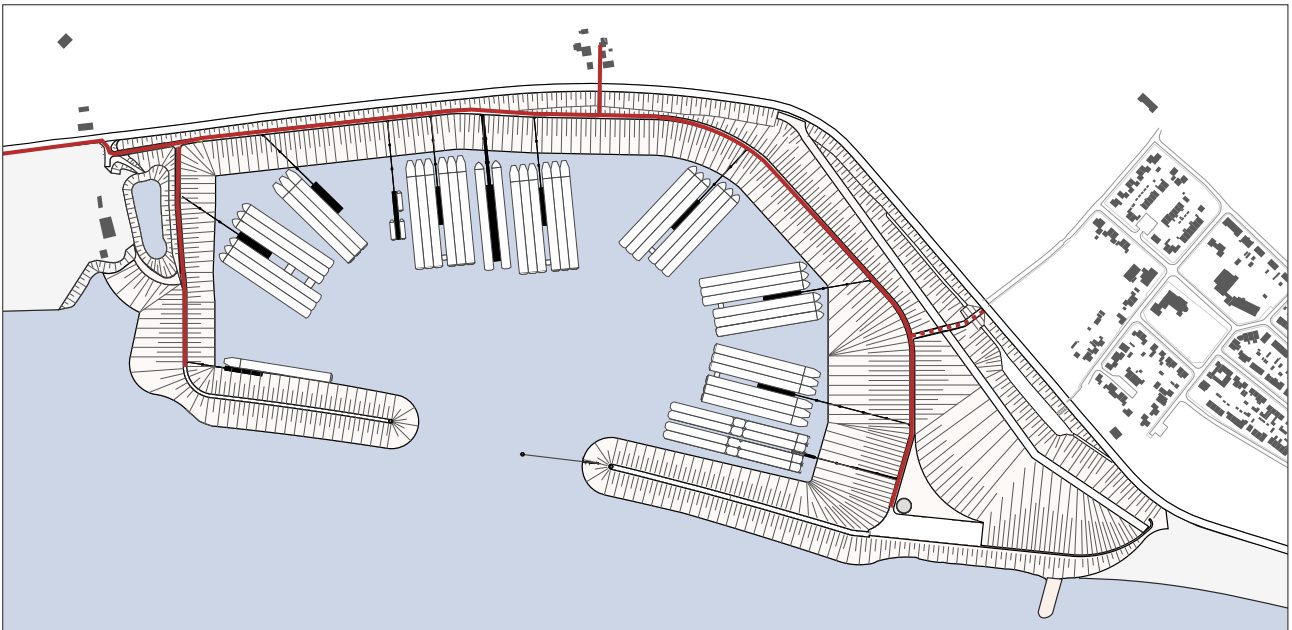
Referentiebeeld bloemrijke graslanden op talud 3e jaar na inzaaiing.

3.2 INFRASTRUCTUUR



- rijwegen, fiets- en wandelpaden
- wandelpaden langs dam
- loopbruggen
- steigers
- trappen
- camperopstelplaats
- wandelpaden uitloopgebied

3.2.1 Havenontsluitingsweg



Objectdefinitie

De havenontsluitingsweg ligt als centraal verkeersnetwerk tussen de loopbruggen en de Spijksedijk in. Het vormt enerzijds de verbinding tussen de haven en de Spijksedijk en anderszijds tussen de Spijksedijk en het uitloopgebied met camperplaats. De havenontsluitingsweg stopt ter hoogte van de langsdammen alwaar het grenst aan de wandelpaden op de kruinen van deze dammen. De ontsluitingsweg geldt als een eenrichtingsweg voor auto's en andere gemotoriseerde voertuigen. Elkaar passeren is mogelijk door gedeeltelijk van de bermen en/of parkeerplaatsen gebruik te maken. Ter hoogte van de loopbruggen is er aan de havenontsluitingsweg ruimte voor een laad- en losmoment alsmede voor langsparkeren van de auto's van de schippers. Deze parkeerstrook wordt naast het parkeren ook gebruikt om op te keren. Aan het oostelijke uiteinde van de havenontsluitingsweg ligt een grotere parkeerplaats voor recreanten en bezoekers van het gebied.

Ruimtelijke identiteit en ontwerpuitgangspunten

Vanaf de Spijksedijk is goed te zien dat de havenontsluitingsweg een ondergeschikte weg vormt als schakel tussen de schepen en het vaste land. De ontsluitingsweg loopt

grotendeels parallel met de Spijksedijk, maar bevindt zich op een lager niveau en is smaller van profiel. De weg loopt via een talud naar beneden tot + 16 meter NAP. Dit betekent dat de weg enkele malen per jaar zal overstromen en de primaire dijk zal accentueren. Op de ontsluitingsweg bevindt het primaire dijklichaam zich aan de ene zijde en ervaart men de omvang van de haven aan de andere zijde. Er wordt naar gestreefd om de weg vrij te houden van onnodige bebording of objecten die het open karakter kunnen verstoren. De havenontsluitingsweg zal uitgevoerd worden in gebakken straatbakstenen, dat aansluit bij de historie van het plangebied. Aan weerszijden van de weg komen beton banden met een donkere antraciet kleur om de impact op het landschap te beperken.

Vanaf de Spijksedijk gezien vormen de rondom de loopbruggen geclusterde geparkeerde auto's langs de havenontsluitingsweg geen zichtbare barrière richting het rivierwater. Naar verwachting blijft een groot deel van de parkeerplaatsen overdag leeg. Tegen de avond zal er meer activiteit zijn als gevolg van arriverende schepen. Vanwege de lage gebruiksfrequentie is het mogelijk om de parkeerplaatsen landschappelijk in te passen. Er wordt voor grasdoorlatend materiaal gekozen, zodat een groen beeld ontstaat dat coherent is met het dijklichaam. Wanneer

er onverwacht sprake is van een hogere parkeerdruk kan de berm van de weg gebruikt worden.

Bereikbaarheid

De havenontsluitingsweg en parkeerplaatsen is vanaf het water bereikbaar via de elf loopbruggen. Vanaf de Spijksedijk is de ontsluitingsweg voor gemotoriseerd verkeer bereikbaar via de westelijke - en oostelijke kruising alsmede voor voetgangers vanaf de Ameidsedam.

Duurzaamheid

De keuze voor straatbakstenen voor de havenontsluitingsweg komt voort uit het historische karakter van het plangebied. Het materiaal werd in het gebied zelf gedolven en de stenen worden nog steeds in de nabije omgeving geproduceerd. Straatbakstenen staan er daarnaast om bekend dat zij een

lange periode meegaan en hebben daarmee een duurzaam karakter. Vanuit het oogpunt van een circulaire economie horen materialen tegenwoordig recyclebaar te zijn indien de haven wordt afgebroken. Met het oog op hoge waterstanden is het daarnaast van noodzakelijk belang, dat het materiaal zijn kwaliteit op de lange termijn blijft behouden.. De keuze voor grasdoorlatende bestrating voor de parkeerplaatsen zal positieve effecten hebben voor het lokale klimaat. Zo warmt het materiaal in warme dagen minder op door de stralingswarmte van de zon. Ook laat het regenwater en achterblijvend hoogwater sneller infiltreren in de bodem dan reguliere bestrating. Het doorlaten van het onderliggende landschap heeft daarnaast vanzelfsprekend ook een positief effect op de lokale flora van het plangebied. Voor het creëren van de natuurlijke parkeerplaatsen is het mogelijk om materialen te gebruiken die niet uit een lokale fabriek komen. Het is echter wel belangrijk, dat de materialen duurzaam zijn



3.2.1.5 in keperverband aangelegd straatpatroon met twee strekken in de dezelfde steensoort geeft de rijweg een landelijke uitstraling.

in de zin van houdbaarheid, zodat ze voor een langere periode mee kunnen gaan.

Esthetische eisen

3.2.11 De bestrating dient opgebouwd te zijn uit een straatbaksteen met een rood/paarse kleur met verschillende kleurtinten in zowel de individuele steen, als tussen de stenen. Deze “genuanceerde” kleurstelling is typerend voor de gebakken stenen uit de lokale klei en legt daarmee een verband met de historische zand- en kleiwinning binnen het plangebied.

3.2.12 De havenontsluitingsweg dient zoveel mogelijk evenwijdig aan de Spijksedijk aangelegd worden om de primaire dijk te accentueren en daarmee de havenontsluitingsweg visueel zo ondergeschikt mogelijk te maken.

3.2.13 Om de steen een geleefde uitstraling te geven en daarmee beter in te laten passen in het landschap dient de steen bezand en getrommeld te zijn.

3.2.14 De weg heeft aan weerszijden twee streklagen om het landelijke karakter van de havenkom te benadrukken.

3.2.15 De weg wordt gelegd in keperverband om de weerbaarheid tegen overstroming en belasting van zwaardere voertuigen te garanderen.

3.2.16 De weg heeft aan weerszijden een smalle afsluitband in antraciet kleur voor een neutrale overgang van weg en open grond, zodat de baksteen benadrukt word en goed in zijn verband blijft liggen.

3.2.17 De langsparkeerplaatsen dienen aan de havenzijde van de havenontsluitingsweg geclusterd te worden rond de loopbruggen om het open karakter tussen dijk kruin en waterspiegel zo veel mogelijk vrij te houden en om het dijklichaam als vrij liggende landschappelijke structuur in stand te houden.

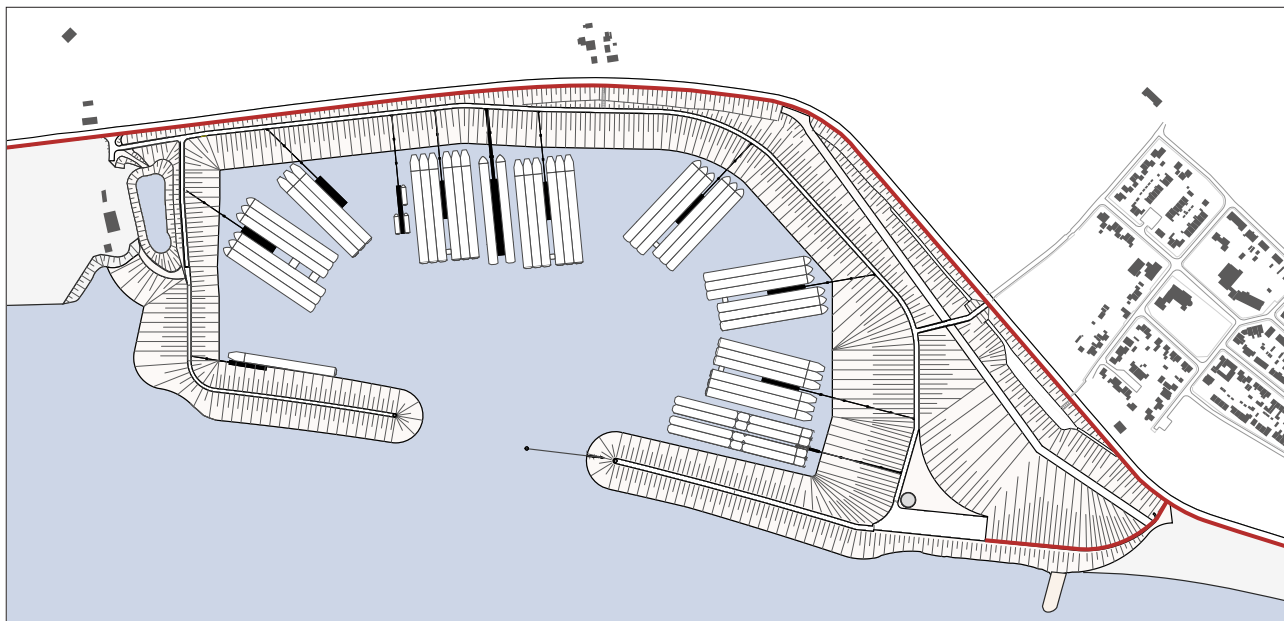
3.2.18 De parkeerplaatsbestrating dient minimaal 30% aan gras door te laten om zowel de belasting van de voertuigen aan te kunnen als genoeg ruimte te bieden aan het gras om een voldoende ingepast groen beeld te creëren.

3.2.19 De parkeerplaatsbestrating dient een grijze/antraciete kleur te hebben om op neutrale wijze af te wijken van de rood/paarse kleur van de havenontsluitingsweg, zodat de zichtbare parkeerplaatsen visueel onderschikt zijn aan de lineariteit van de ontsluitingsweg.



3.2.1.1 straatbaksteen met een rood/paarse kleur met verschillende kleurtinten in zowel de individuele steen, als tussen de stenen

3.2.2 Fiets- /wandelpad Spijksedijk (realisatie door gemeente Zevenaar)



Objectdefinitie

Het vrij liggende fiets- /wandelpad ligt op de zuidzijde van de Spijksedijk. Het fietspad wordt aan de noordzijde begrensd door een berm die fietspad en rijweg van elkaar scheidt en aan de zuidzijde door het grastalud van de dijk richting de havenontsluitingsweg. Door de afstand tot de rijweg kunnen passanten hier veilig over de Spijksedijk voortbewegen zonder het snelverkeer in de gaten te hoeven houden.

Ruimtelijke identiteit en ontwerpuitgangspunten

Het vrij liggende fiets- /wandelpad is gelegen op het hoogste punt in de directe omgeving. Voor het langzaam verkeer biedt het fiets- / wandelpad een zeer geschikte mogelijkheid om de haven en het landschappelijke gebied vanuit meerdere perspectieven te bekijken. Hierdoor heeft het fiets- / wandelpad een rijk recreatief karakter. Het materiaal- en kleurgebruik is in overeenstemming met het industriële verleden van het plangebied en haar omgeving.

Bereikbaarheid

Het fiets- /wandelpad is vanuit de omgeving op vier verschillende momenten te bereiken voor langzaamverkeer. Via de trap en kruising nabij het dorp Spijk, via de trap en kruising bij de Ameidsedam en via de kruising bij de oprit van de firma A. Wezendonk.

Duurzaamheid

Duurzaamheid staat voor het hergebruik van materiaal, de lange houdbaarheidsduur van een product alsmede voor een ogenschijnlijk vanzelfsprekende tijdloze ingreep, zoals een geslaagde ruimtelijke inpassing. Voor het materiaal van het fietspad valt de keuze daarom op een materiaal dat aansluit bij de historie van zowel het plangebied als haar omgeving. Dit is bij voorkeur hergebruikt asfalt uit de omgeving.

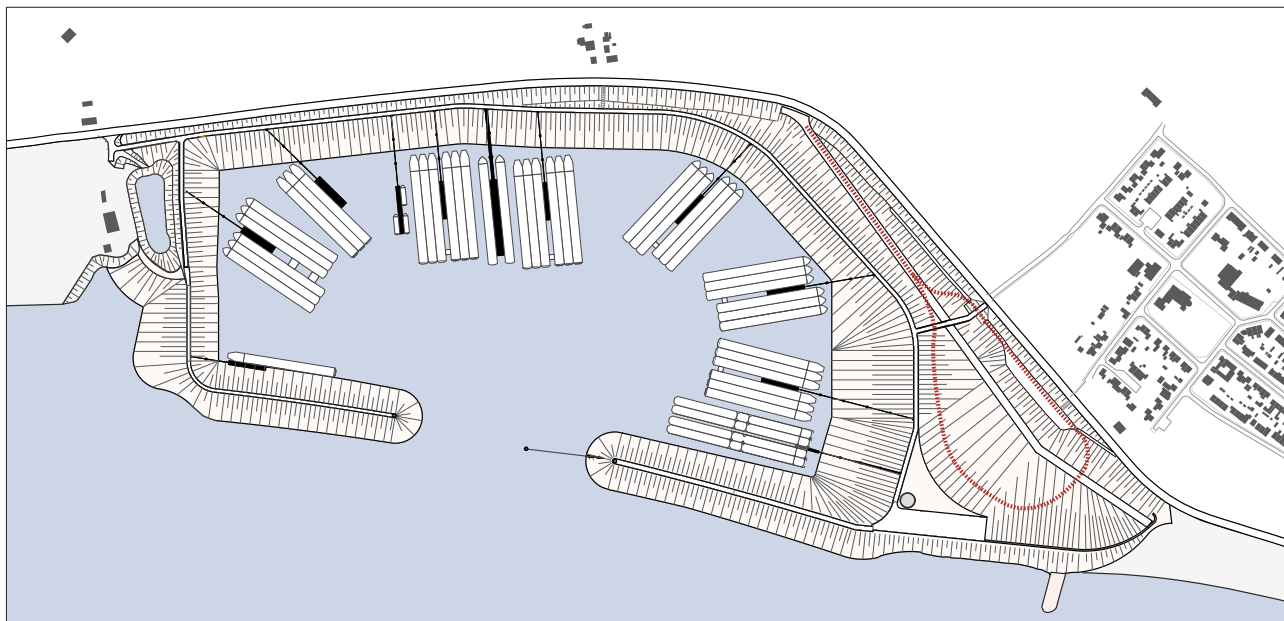
Esthetische eisen

- 3.2.2.1 Het vrij liggende fiets- /wandelpad op de Spijksedijk wordt enkel binnen het plangebied gerealiseerd mits deze ook structureel op de Spijksedijk wordt aangelegd buiten de plangrenzen, zodat het een langzaamverkeersverbinding wordt tussen dorpen en uiterwaarden in plaats van enkel tussen de uiteinden van het relatief kleinschalige plangebied.
- 3.2.2.2 Het fiets- /wandelpadmateriaal dient een rood paarse basiskleur te hebben, zodat het refereert naar de lokale klei in de uiterwaarden en het delving verleden ervan in het plangebied .
- 3.2.2.3 Het fiets- /wandelpad dient 2,5 meter breed te zijn, zodat fietsers, voetgangers en brommers elkaar veilig tot comfortabel kunnen passeren.
- 3.2.2.4 De afstand tussen het fiets- /wandelpad en de rijweg is minimaal 1 meter, zodat gebruik van het pad veilig aandoet ten opzichte van het snelverkeer op de rijweg.
- 3.2.2.5 De afstand tussen het fiets- /wandelpad en het groene talud is minimaal 0,5 meter, zodat de rand van het fietspad niet zichtbaar is vanaf de havenontsluitingsweg.
- 3.2.2.6 De bermen aan beide zijden van het fiets- /wandelpad liggen op gelijk hoogte voor een eenduidige uitstraling.
- 3.2.2.7 De bermen aan beide zijden van het fiets- /wandelpad zijn beplant met grassen, zodat de dijkuitstraling van de Spijksedijk ook in de kruin wordt doorgezet.
- 3.2.2.8 Het fiets- /wandelpad is geheel vrij van overige beplanting, zoals bosschages, heesters en bomen om beschadiging van de onderliggende waterkering uitgesloten wordt en het zicht op de omgeving onverstoord blijft.
- 3.2.2.9 Op het fiets- wandelpad dienen geen symbolen te worden aangebracht om verstoren van het landelijke beeld te voorkomen.



3.2.2.7 ook op de kruin aan weerszijde beplant met grassen.

3.2.3 Wandelpaden



Objectdefinitie

De wandelpaden bevinden zich ten zuiden van het dorp Spijk in het oostelijk uitloopgebied. De paden bestrijken zowel het centrum als de rand van het uitloopgebied en komen samen bij de trap richting Spijk. De wandelpaden vormen een geheel met elkaar en het uitloopgebied. Ruimtelijke identiteit en ontwerpuitgangspunten

Ruimtelijk identiteit en ontwerpuitgangspunten

De wandelpaden ontspringen vanuit de trap van de kruin van de Spijksedijk het uitloopgebied in. Vanaf de trap is padenstructuur goed te overzien. Één wandelpad doorkruist het uitloopgebied als rechtstreekse verbinding tussen het dorp en de camperopstelplaatsen en één wandelpad volgt de contouren van het uitloopgebied. De paden sluiten aan bij het natuurlijke karakter van het uitloopgebied.

Bereikbaarheid

De wandelpaden kunnen bereikt worden vanaf het strand, de trap bij Spijk, de trap bij de Ameidsedam, de kruising en de camperopstelplaats. Hiermee verbinden de wandelpaden de omliggende locaties van het uitloopgebied met elkaar en ook kan een ronde gelopen worden binnen het uitloopgebied zelf.

Duurzaamheid

Voor een tijdloze ruimtelijke inpassing worden de wandelpaden zo veel mogelijk in samenhang met de natuurlijke situatie van het uitloopgebied gehouden, zodat er minimale verstoring van het bedreigde stroomdalgrasland plaatsvindt.

Esthetische eisen

3.2.3.1 Er wordt voor de wandelpaden erosiebestendige halfverharding in frijs toegepast, zodat de paden opgaan in het natuurlijke karakter van het stroomdalgrasland, maar tegelijk robuust genoeg zijn om inundatie van het uitloopgebied te weerstaan.

3.2.3.2 Voor de fundering onder de halfverharding bij voorkeur gerecycled puin toepassen, bij voorkeur uit materiaal dat vrijkomt uit het eigen werk.

Aanbeveling(en) beheer

Indien minder dan 80 procent van de wandelpaden betreedbaar dreigt te raken, dan wordt alle verhinderende beplanting verwijderd uit de wandelpaden.



Indien meer dan 80% van het pad begroeid raakt wordt de verhinderende beplanting verwijderd.

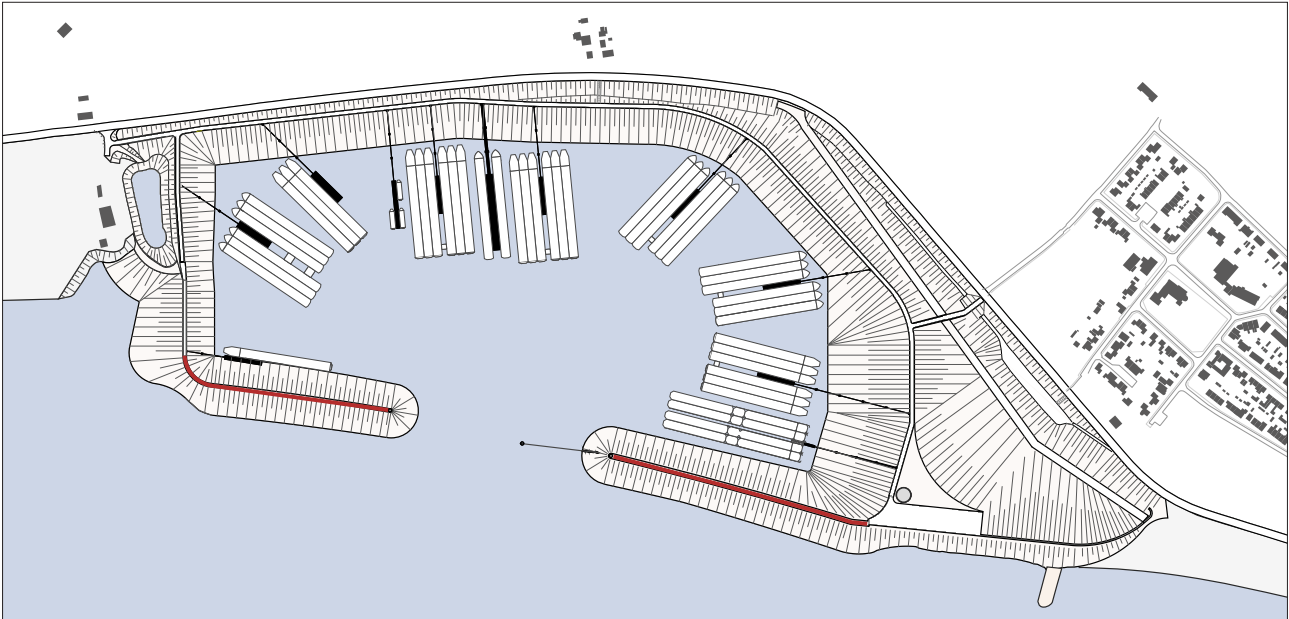


3.2.3.2 Gefundeerd met puin en organische stoffen.



3.2.3.1. Referentiebeeld erosiebestendige halfverharding.

3.2.4 Wandelpaden op langsdam



Objectdefinitie

De wandelpaden op de langsdammen maken het voor recreanten mogelijk om dichtbij de havenmonding en de as van de rivier te komen. De wandelpaden liggen op de kruin van de langsdammen en fungeren als een route voor bezoekers die nieuwsgierig zijn naar de scheepvaart. Vanaf de wandelpaden is het op- en afvarende scheepverkeer over de Boven Rijn goed te aanschouwen. Bij de havenmonding zijn de spectaculaire manoeuvres van de schepen om de haven in of uit te varen interessant om te zien.

Duurzaamheid

Het betonnen materiaal bestaat uit gerecyclede elementen, zoals stelconplaten. De transportafstand wordt zo veel mogelijk geminimaliseerd om de CO2 uitstoot te beperken. De straatbakstenen zijn afkomstig van baksteenfabrieken uit de directe omgeving.

Ruimtelijk identiteit en ontwerpuitgangspunten

De wandelpaden liggen op de kruin van de langsdammen en bieden bezoekers de mogelijkheid de haven vanuit rivierperspectief te bekijken. De langsdammen met de wandelpaden lopen af richting de havenmond, waardoor ze bij hoogwater gedeeltelijk uit het zicht verdwijnen. Dit afwisselende beeld geeft de langsdammen met wandelpaden een dynamisch karakter. Het wandelpad moet de krachten van het stromende water kunnen weerstaan, waardoor het pad alleen in grote massieve elementen uitgevoerd kunnen worden. Stelconplaten sluiten goed aan bij het robuuste en industriële karakter van de overnachtingshaven. Dit geeft de wandelpaden een eenduidige kleurtint met de langsdammen.

Esthetische eisen

3.2.4.1 Het wandelpad is twee meter breed om comfortabel de omgeving te kunnen aanschouwen en voldoende ruimte te hebben om elkaar te passeren.

3.2.4.2 De kleur van het wandelpad sluit aan op de kleur van de steenbestorting op de langsdammen, zodat de langsdammen een eenduidige uitstraling hebben.

3.2.4.3 De deklaag van de stelconplaten is geborsteld voor een egale uitstraling.

3.2.4.4 Tussen de stelconplaten wordt een kopse strek laag straatbakstenen aangebracht.

3.2.4.5 De kleuren van de straatbakstenen zijn in overeenstemming met de kleuren straatbakstenen gebruikt voor de havenonsluitingsweg.



3.2.4.4 Betonplaten met daartussen stroken met straatbakstenen.

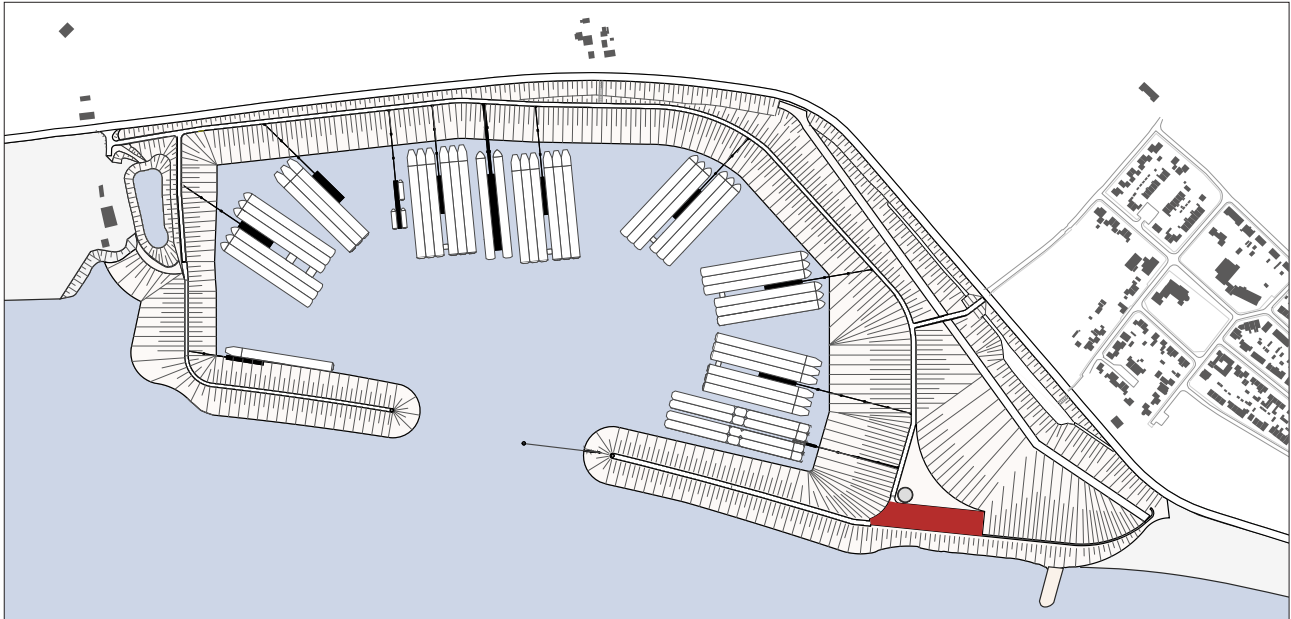


3.2.4.5 Kleur overeenkomend met havenonsluitingsweg.



Referentiebeeld licht grijs beton als referentiekleur.

3.2.5 Camperopstelplaatsen



Objectdefinitie

De camperopstelplaats ligt aan de oostzijde van het plangebied aan het uiteinde van de havenontsluitingsweg. Het kampeerterrein wordt gedeeld met de parkeerplaatsen voor bezoekers en radartoren. Verder grenst de camperopstelplaats direct aan het dijklichaam en de trappen die naar het water lopen. De campers staan aan de zuidrand van de parkeerplaats en hebben daardoor een vrij zicht over de Rijn. De parkeerplaatsen zullen grotendeels in de zomer- en nazomer maanden gebruikt worden.

Ruimtelijk identiteit en ontwerpuitgangspunten

De campers zullen vanaf de Spijksedijk en de Rijn duidelijk zichtbaar zijn. Ondanks dat het terrein drie meter lager ligt dan de Spijksedijk. Vanaf de Spijksedijk gezien zullen de campers echter minder aanwezig zijn dan vanaf de Rijn, omdat er daarbij nog minimaal 150 meter afstand tussen zit. Vanaf de Rijn gezien zijn de campers beduidend meer aanwezig door de directe ligging aan de rivier. Vanwege de lage gebruiksintensiteit en de groene uitstraling wordt gekozen voor gras doorlatend materiaal.

Duurzaamheid

Gras doorlatende bestrating heeft positieve effecten voor het lokale klimaat. Zo warmt het materiaal in warme dagen minder op door de stralingswarmte van de zon. Ook laat het regenwater en achterblijvend hoogwater sneller infiltreren in de bodem dan reguliere bestrating. Het doorlaten van het onderliggende landschap heeft daarnaast vanzelfsprekend ook een positief effect op de lokale flora van het plangebied. Voor het creëren van een natuurlijke parkeerplaats is het mogelijk dat er materialen gebruikt worden die niet uit een lokale fabriek komen. Het is echter wel belangrijk, dat de materialen duurzaam zijn als het gaat om de houdbaarheid, zodat ze voor een langere periode mee kunnen gaan.

Esthetische eisen

3.2.5.1 De bestrating van de camper- en bezoekersparkeerplaatsen dient opgebouwd te zijn uit straatstenen in combinatie met grasbetonkeien. De parkeerplaatsen passen zo beter in het landschap en dragen tegelijkertijd bij aan de ecologie en het klimaat.

3.2.5.2 De bestrating dient minimaal 30% aan gras door te laten.

3.2.5.3 De bestrating dient aan te sluiten op de rood/paarse kleur van de havenontsluitingsweg om een samenhangend en rustig beeld te creëren.

3.2.5.4 De individuele camperopstelplaatsen kennen een maatgeving van 5m bij 8m (b x l) om voldoende ruimte per camper te garanderen.

3.2.5.5 Hetzelfde materiaal dient consequent toegepast te worden in een aaneengesloten reeks op de camperopstelplaats.

3.2.5.6 De grasbetonkeien worden omsloten door rood/paarse straatbakstenen die aansluiten op de havenontsluitingsweg

Aanbeveling(en) beheer

Bij beschadiging van de bestrating dient binnen een tijdsbestek van drie maanden na melding het verband gerepareerd te worden en/of de stenen vervangen te worden in coherentie met de op dat moment aanwezige steensoort.

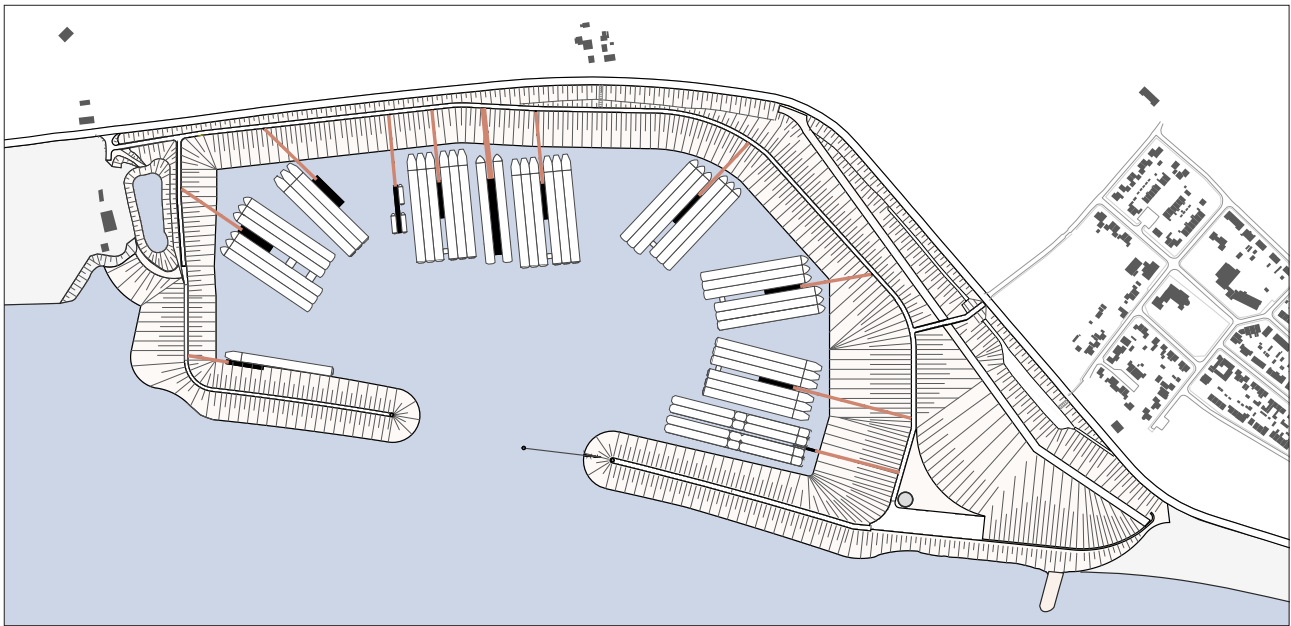


3.2.5.3 Kleur aansluitend op havenontsluitingsweg.



3.2.5.3 Ook een grasbetonkeien sluiten aan op havenweg.

3.2.6 Loopbruggen



Objectdefinitie

Een belangrijk karakteriserend onderdeel van de havenkom zijn de loopbruggen. De loopbruggen verbinden de drijvende pontons met de havenontsluitingsweg. In het midden van de haven is een bredere brug gelegen die de mogelijkheid geeft om auto's en andere faciliteiten af te zetten. Op deze steiger zullen dan ook auto's rijden. De andere steigers zijn enkel te voet begaanbaar.

Ruimtelijke identiteit en ontwerpuitgangspunten

Het open karakter van de haven heeft als gevolg dat de loopbruggen nadrukkelijk in het zicht liggen. De continu veranderende waterspiegel maakt de loopbruggen tot dynamisch objecten, die bij hoogwater een meer horizontale positie zullen innemen in tegenstelling tot de meer diagonale positie bij laagwater. De nieuwe haven van Spijk betekent een nieuw hoofdstuk in de industriële ontwikkeling van het plangebied. De vakwerk verbindingen komen zowel terug in de oude kranen uit de omgeving als in de haven van Tolkamer. De materialen bestaan uit wit gecoat metaal en de eerder genoemde vakwerk verbindingen. Op deze wijze wordt een overeenstemmend beeld gecreëerd dat recht doet aan het grootschaligere landschap waar het deel van is.

Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van de boten is afhankelijk van een goede verbinding. Het is daarom essentieel dat de loopbruggen dermate degelijk gemaakt zijn dat zij ook bij extreme weersomstandigheden blijven functioneren.

Duurzaamheid

Voor de constructie van de loopbruggen wordt er gebruik gemaakt van composiet kunststof. Naast kunststof wordt er gebruik gemaakt van stalen roosters voor de vloer. De loopbruggen worden blootgesteld aan extreme omstandigheden, maar moeten desondanks lang mee gaan. Robuuste en sterke materialen zijn daarom essentieel. Op het gebied van energieopwekking kan de brug een nevenfunctie vervullen doormiddel van de integratie van zonnepanelen. Deze energie kan terug geleverd worden aan het net, de plaatselijke lantarenpalen of als walstroom aan de afgemeerde schepen.

Esthetische eisen

3.2.6.1 De vloer dient een stalen rooster te zijn en voorzien van een anti-slip laag om zo ook veiligheid te garanderen bij natte omstandigheden. Dit geldt niet voor de brug naar de faciliteitensteiger omdat deze ook geschikt moet zijn voor gemotoriseerd verkeer.

3.2.6.2 De brug naar de faciliteitenponton wordt uitgevoerd in staal en is in overeenstemming met de vakwerkstructuur van de dragende constructie.

3.2.6.3 Op de stalen constructie van de brug naar de faciliteitenponton wordt een witte coating aangebracht.

3.2.6.4 De dragende constructie van de loopbruggen dient te bestaan uit een open vakwerkstructuur om een lokaal-industriële uitstraling te garanderen dat past bij het zand- en kleiwinning verleden van het plangebied.

3.2.6.5 Op de stalen vakwerk verbindingen dient een witte coating aangebracht te worden, zodat de loopbruggen visueel een bescheiden rol in de havenkom vervullen. Zo wordt de havenkom ervaren als een onderdeel van het landschap zonder objecten die nadrukkelijk de aandacht opeisen.

3.2.6.6 Brugleuningen dienen niet hoger te zijn dan 1.5m vanaf de beloopbare vloer.



3.2.6.2 Vakwerkstructuur doorgevoerd in de loopbruggen.

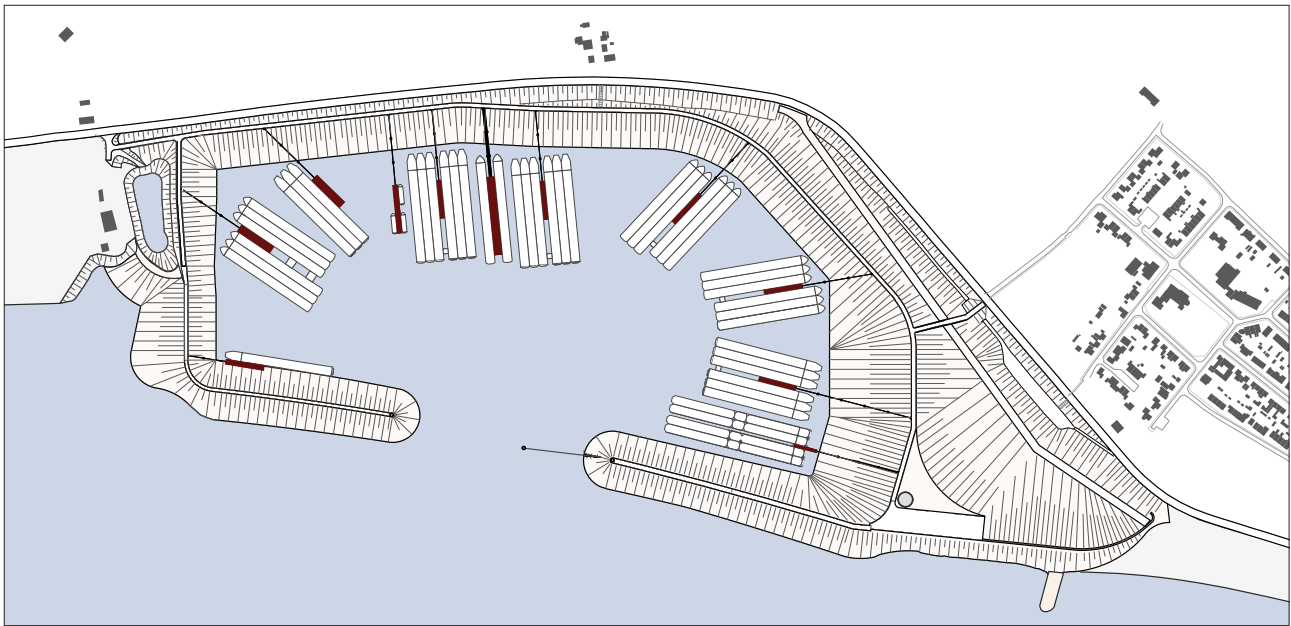


Referentiebeeld horizontale en verticale structuur.



Referentiebeeld vakwerkstructuur uit de haven van tuindorp.

3.2.7 Pontons



Objectdefinitie

De pontons verbinden de schepen via de loopbruggen met het vaste land. De pontons staan niet op palen, maar zijn drijvend om mee te kunnen bewegen met de wisselende waterspiegel van de Boven Rijn. Geleidingspalen zorgen ervoor dat de pontons met de daaraan afgemeerde schepen op hun plek worden gehouden. In het midden van de haven is een breder ponton gelegen, waarop zich faciliteiten voor de schippers bevinden en die de mogelijkheid geeft om auto's af te zetten. Op deze ponton zullen dan ook stapvoets auto's rijden. De andere pontons zijn enkel te voet bereikbaar.

Ruimtelijke identiteit en ontwerpuitgangspunten

Het open karakter van de havenkom heeft als gevolg dat de pontons nadrukkelijk in het zicht liggen. De continu veranderende waterspiegel verandert het zicht op de pontons, die met de afgemeerde schepen bij hoogwater hoger in beeld zullen liggen en lager bij een laagwatersituatie. De materialen van ponton en geleidingspalen bestaan uit zwart gecoat metaal. Op deze wijze wordt de beweging van de loopbruggen eenduidig doorgetrokken over het wateroppervlak, waarmee het beeld van de havenkom als onderdeel van het grootschaligere landschap zal overheersen.

Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van het vaste land is afhankelijk van een goede afmeerlocatie. Om deze reden is het belangrijk dat de pontons zowel voor schepen met – als zonder vracht toegankelijk zijn.

Duurzaamheid

Het is essentieel dat de pontons dermate degelijk gemaakt zijn dat zij ook bij een combinatie van extreme weersomstandigheden en afmerende vrachtschepen een robuuste ligplaats vormen. De pontons bestaan daarom uit gegalvaniseerde metalen bakken die rondom afgewerkt zijn met een zwarte coating en zwarte slijtblokken van hard kunststof. De zogenaamde slijtblokken zorgen ervoor, dat de metalen romp van het schip minimaal in aanraking komt met het metaal van het ponton. In totaliteit zorgen deze maatregelen voor een betrouwbare afmeerlocatie met een lange levensduur en minimaal onderhoud, doordat roestvorming voor een langere termijn voorkomen wordt.

Esthetische eisen

3.2.7.1 De vloer op het ponton dient een anti-sliplaag te bevatten om zo ook veiligheid te garanderen bij natte omstandigheden.

3.2.7.2 De vloer dient van gerecycled donkergrijs composiet kunststof te zijn en dient voorzien te zijn van een anti-slip laag om zo ook veiligheid te garanderen bij natte omstandigheden.

3.2.7.3 De vloer op het ponton dient dezelfde donkergrijze kleurtint te hebben als de vloer van de loopbruggen voor een rustig samenhangend beeld.

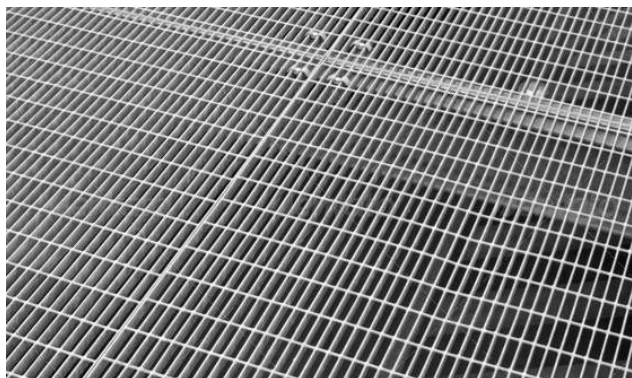
3.2.7.4 De pontons en geleidingspalen dienen, behalve de vloer op het ponton, volledig zwart gecoat te worden in dezelfde RAL-kleur als het zwart van de loopbrug, zodat de pontons in samenhang met de loopbruggen visueel een bescheiden rol in de havenkom vervullen. Op de palen dienen nummers te worden geschilderd om de steigers aan te duiden. Zo wordt de havenkom ervaren als een onderdeel van het landschap zonder objecten die nadrukkelijk de aandacht opeisen.

3.2.7.5 De drenkelingladders worden uitgevoerd in de RAL-kleur zwavelgeel.

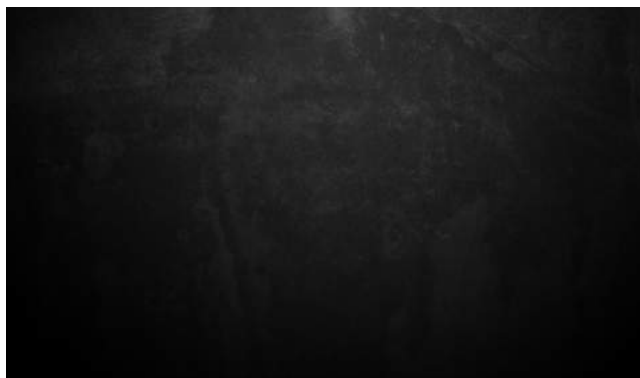
3.2.7.6 De verlichting op het ponton (niet zijnde de nautische verlichting) dient LED-verlichting te zijn met een kleurtint tussen de 2500K en 3500K voor een natuurlijke uitstraling.

3.2.7.7 De kleurtint van de optionele LED-verlichting dient dezelfde te zijn als de verlichting van de loopbrug om een samenhangend verlichtingsplan van de haven te verzorgen.

3.2.7.8 Het bredere centraal gelegen auto- en faciliteitenponton dient volgens dezelfde bovenstaande esthetische eisen uitgevoerd te worden als voor de overige pontons.

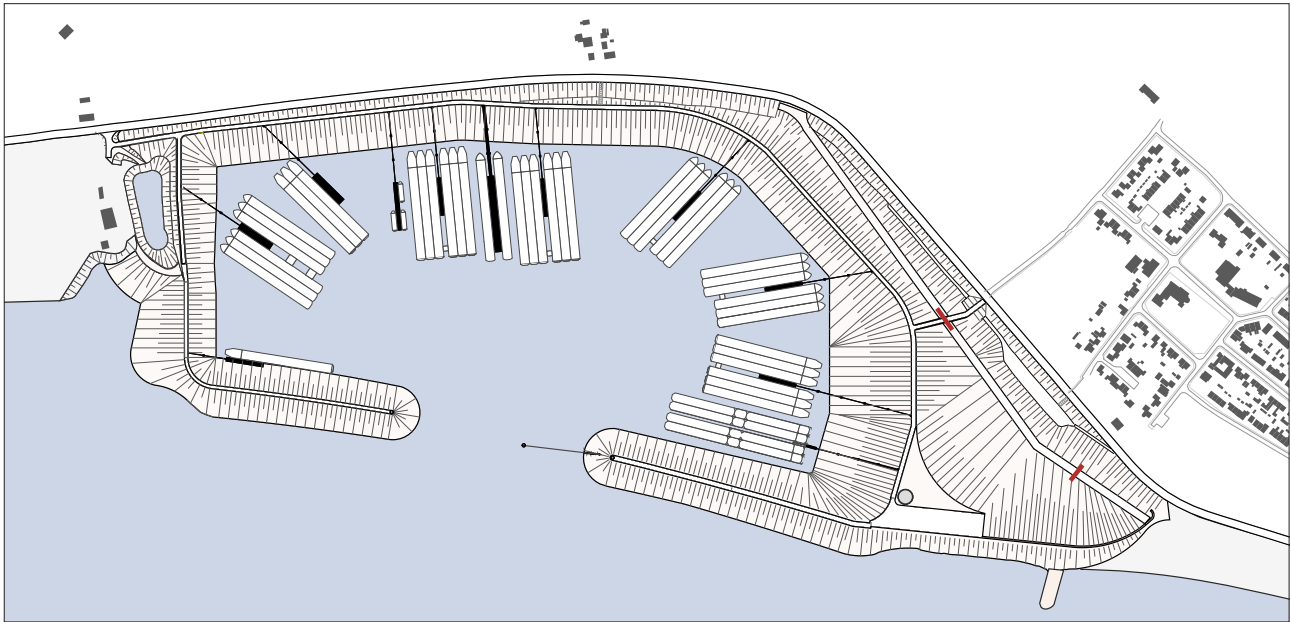


3.2.7.1 Een anti-sliplaag is noodzakelijk voor de veiligheid.



3.2.7.4 Zwarte RAL kleur in overeenstemming met ponton

3.2.8 Ongelijkvloerse kruisingen geul



Objectdefinitie

De oostelijke verbinding tussen de Spijksedijk en de havenontsluitingsweg doorkruist het uitloopgebied. Deze kruising overspand de geul van het uitloopgebied en is geschikt voor langzaam- en calamiteitenverkeer. De geul wordt aan weerszijde van de kruising met elkaar verbonden met door duiker. Zuidelijk in het uitloopgebied is een voetgangersbrug die de geul overspant zodat wandelaars ook bij hoog water een rondje door het gebied kunnen maken.

Ruimtelijke identiteit en ontwerpuitgangspunten

De duiker onder de kruising dient zo onopvallend in het landschap te worden opgenomen. De voetgangersbrug wordt zoveel mogelijk ingepast in de natuurlijke uitstraling van het uitloopgebied. Dit betekent dat de houten onderdelen van de brug bestaan uit duurzaam hout. Ook de randbeveiliging voor wandelaars wordt aan weerszijde van de brug uitgevoerd in duurzaam hout en is tegelijkertijd een droge natuurpassagevoorziening. Door de vorm van de natuurleuning krijgt de brug een slank, maar tegelijkertijd robuust profiel dat past bij de gewenste beeldkwaliteit van het uitloopgebied. De brug vormt een spannend element om overheen te wandelen. Door de

brug smal en groen van karakter te houden vormt het voor de fauna geen obstakel maar juist een foerageerpassage.

Bereikbaarheid

Via de Spijksedijk en het wandelpad in het uitloopgebied is de brug bereikbaar en oversteekbaar voor wandelend verkeer. Voor wandelaars is het mogelijk over de brug door te struinen zodat het gehele uitloopgebied met elkaar verbonden is.

Duurzaamheid

Het houten materiaal van de brug bestaat uit duurzaamheidsklasse 1. De brug is demontabel en de materialen zijn geschikt voor hergebruik.



Referentiebeeld kleur houtige materialen opgaand in groen.

Esthetische eisen

3.2.8.1 De houttextuur van de brug dient overeen te komen met het materiaal, oftewel het hout dient niet met een dekkende gekleurde coating of – lak overgeverfd te worden. Afhankelijk van de houtsoort (hard- of loofhout) dient een kleurloze coating aangebracht te worden ter bevordering van de levensduur van het hout.

3.2.8.3 De houtsoort waarvan onderdelen van de brug gemaakt zijn komt overeen met de houtsoort van de houten lantaarnpalen rondom de loopbruggen.

3.2.8.4 Voor de brug dient duurzaam geproduceerd hout gebruikt te worden.

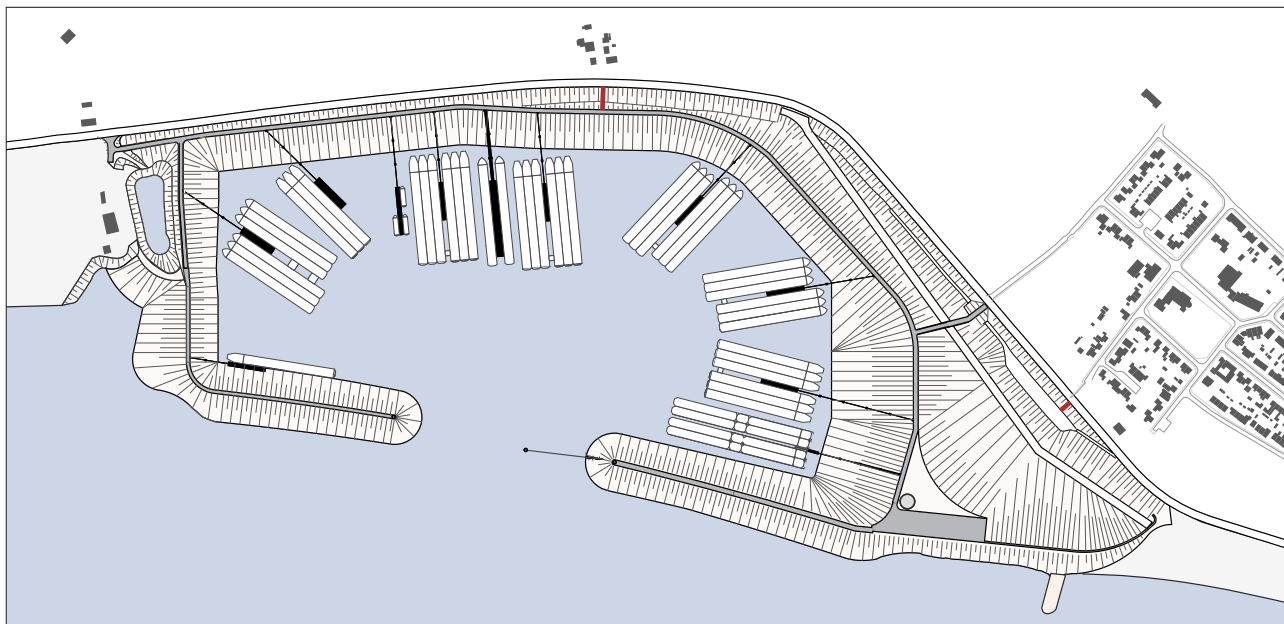
3.2.8.5 De constructie van de brug wordt zo transparant mogelijk uitgevoerd, zodat de brug ook vanuit een zij aanzicht een open karakter behoudt.

3.2.8.6 De brug dienen de verlaging in het maaiveld zonder tussensteunpunten te overspannen.



Referentiebeeld voetgangersbrug.

3.2.9 Trappen



Objectdefinitie

Het plangebied wordt voor voetgangers op twee locaties verbonden met de binnendijkse komgronden door middel van trappen. Centraal bevindt zich een trap tussen de havenontsluitingsweg en het vrijliggende fietspad op de Spijksedijk, dat het plangebied rechtstreeks verbindt met de Ameidsedam. Aan de oostzijde van het plangebied bevindt zich een trap die het uitloopgebied en verder geleden camperopstelplaatsen direct verbindt met de centrale Kerkstraat van het dorp Spijk.

Ruimtelijke identiteit en ontwerpuitgangspunten

De twee trappen zijn essentieel om betreding van het plangebied ook veilig en laagdrempelig te maken voor voetgangers. De verschijningsvorm van de trappen refereren in hun tijdloze uitstraling bescheiden naar de historische functie van het plangebied. De trappen bestaan uit rood-paarse gebakken klinkers die typisch zijn voor de klei uit het plangebied dat daar zo'n 70 jaar geleden gedolven werd. Daarmee genereert de trap een samenhangend beeld met de havenontsluitingsweg, die uit hetzelfde materiaal zal bestaan. De bakstenen klinkers markeren zo het nutsverleden van de bodem. Dit zal een duidelijk leesbaar contrast opleveren met de plastisch-industrieel metalen

werkelijkheid van de nieuwe havenfunctie van het plangebied, dat in zijn specifieke verschijningsvorm weer terug zal refereren naar de werktuigen die gebruikt werden bij het delvingproces van diezelfde bodem.

Bereikbaarheid

De centraal gelegen trap zal vanuit de Ameidsedam bereikbaar zijn vanaf de Spijksedijk en andersom vanaf de havenontsluitingsweg. De trap aan de oostzijde maakt het uitloopgebied en de haven toegankelijk voor voetgangers afkomstig van de Kerkstraat. Andersom is deze trap van belang voor schippers die het dorp willen bezoeken.

Duurzaamheid

De keuze voor straatbakstenen voor de trappen is niet alleen duurzaam vanuit een historisch-landschappelijk perspectief, maar tevens vanuit minimaal transport van het materiaal. De stenen worden nog steeds in de nabije omgeving geproduceerd. Straatbakstenen staan er daarnaast om bekend, dat zij een lange periode meegaan. Met het oog op hoge waterstanden is het daarnaast van noodzakelijk belang, dat het materiaal zijn kwaliteit op de lange termijn blijft behouden.

Esthetische eisen

3.2.9.1 De trappen dienen opgebouwd te zijn uit een straatbaksteen met een rood/paarse kleur met verschillende kleurtinten in zowel de individuele steen, als tussen de stenen. Deze “genuanceerde” kleurstelling is typerend voor de gebakken stenen uit de lokale klei en legt daarmee een verband met de historische zand- en kleiwinning binnen het plangebied

3.2.9.2 Om de steen een geleefde uitstraling te geven en daarmee beter in te laten passen in het landschap dient de steen bezand en getrommeld te zijn.

3.2.9.3 De trap heeft aan weerszijden een brede hellende afsluitband in antraciet kleur voor een neutrale overgang van trap/gras en zodat de band tevens gebruikt kan worden om een fiets langs te geleiden.

3.2.9.4 De uitstraling van de optionele leuning dient overeen te komen met het materiaal, oftewel het hout dient niet met een dekkende gekleurde coating of lak overgeverfd te worden. Afhankelijk van de houtsoort (hard- of loofhout) dient een kleurloze coating aangebracht te worden ter bevordering van de levensduur van het hout.

Aanbeveling(en) beheer

Bij beschadiging van de trap dient binnen een tijdsbestek van drie maanden na melding de baksteen vervangen te worden in coherentie met de op dat moment aanwezige steensoort.

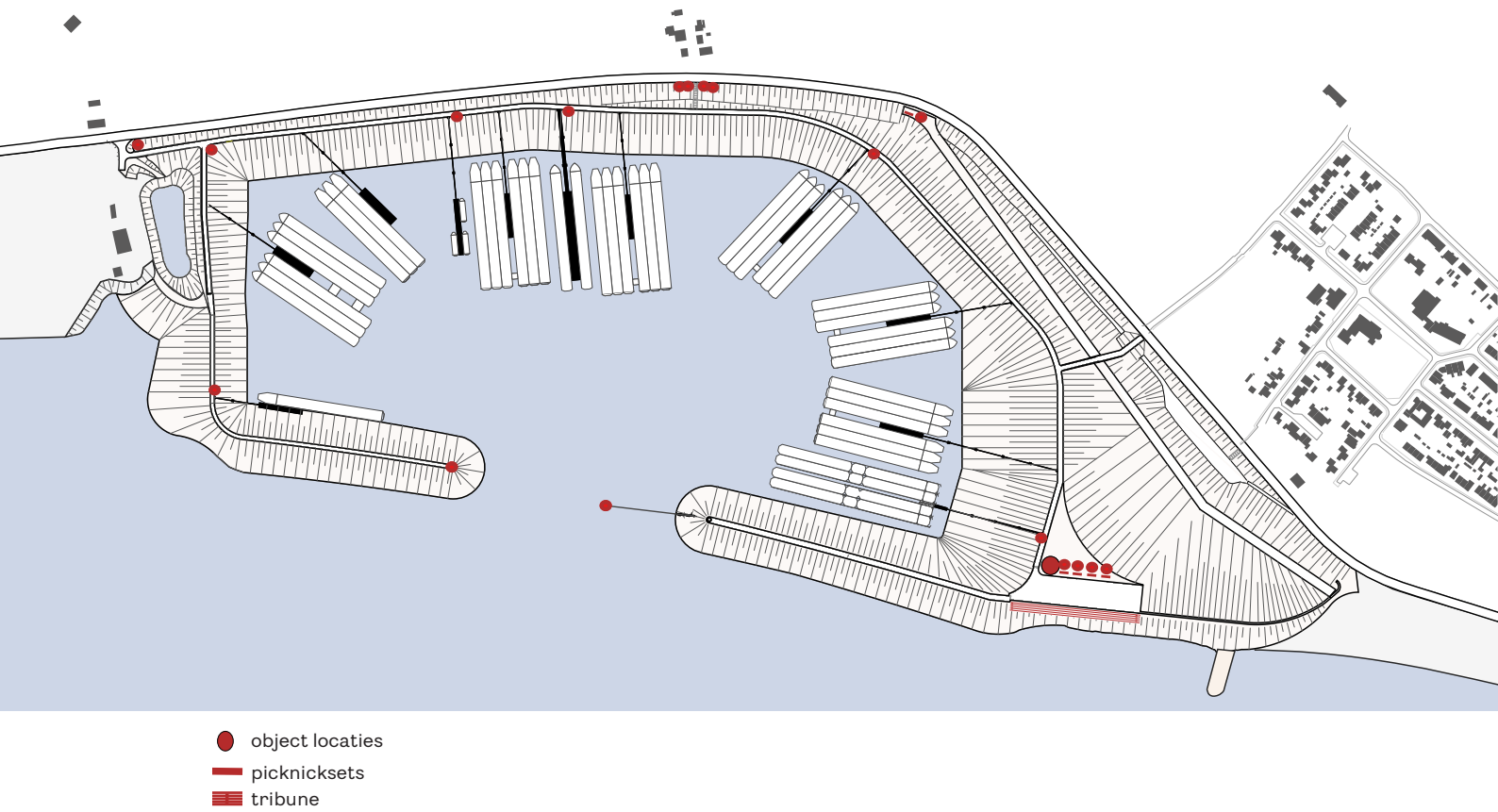


3.2.9.1 Kleur overeenkomend met havenontsluitingsweg.

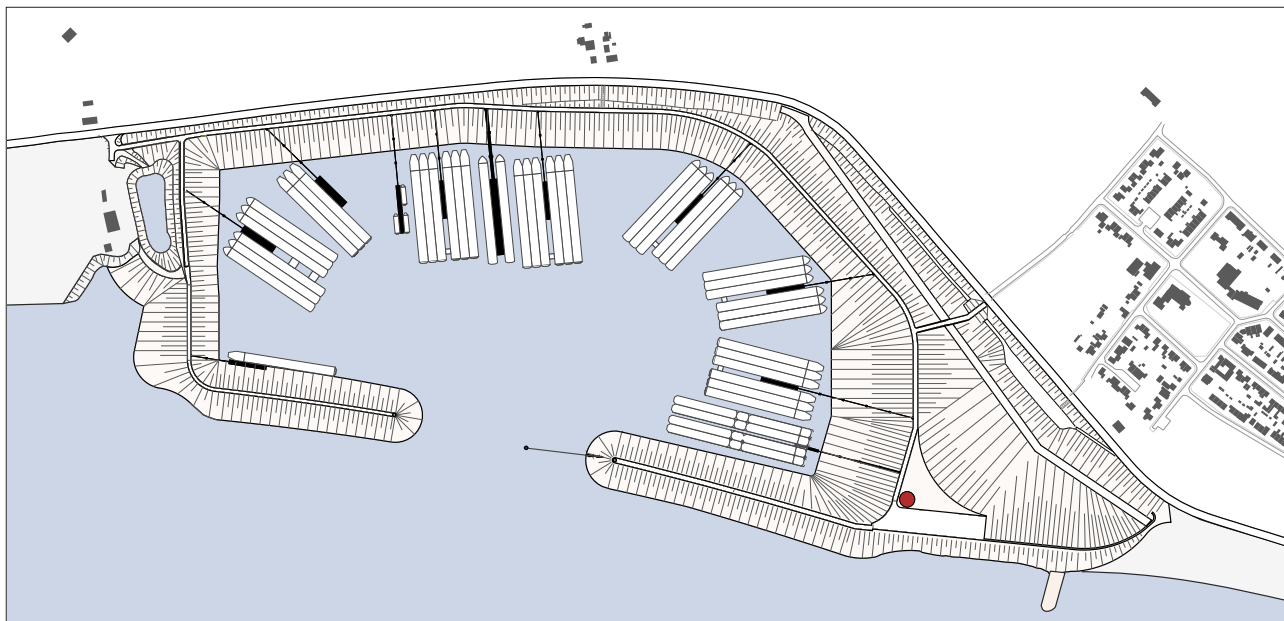


3.2.9.2 Stenen met een geleefde uitstraling.

3.3 OBJECTEN



3.3.1 Radarpost



Objectdefinitie

Waar 's avonds en 's nachts de lichtopstanden de landmarks vormen is overdag de radarpost het meest markante object van plangebied en omgeving. De radarpost peilt de locaties van schepen en stuurt deze door naar de verkeersbegeleiders van de Boven Rijn. De post is daarmee in samenhang met de nautische functie van het plangebied. De radarpost bestaat uit een paal of een constructie met daarop een actieve ronddraaiende antenne.

Ruimtelijke identiteit en ontwerpuitgangspunten

Vanaf dit punt is de regionale landschapsvorming voelbaar door de gemakkelijk waarneembare overgangen die het resultaat zijn van een lange ontstaansgeschiedenis. Om eenheid in het gebied te creëren wordt gebruik gemaakt van een vakwerkstructuur waarop de radarantenne zal rusten. Deze stijl sluit aan op het postindustriële karakter van het plangebied met betrekking tot de werktuigen die werden gebruikt bij de zand- en kleiwinning. Het vakwerk materiaal heeft daarnaast een minimale impact op het landschap doordat de open vakken tussen de dunne spijlen zicht op het achterliggende landschap garanderen. Door de spijlen en wenteltrap te coaten in een zwarte kleur wordt de radarpost bovendien geen overheersend nautisch object voor de omgeving.

Bereikbaarheid

De radarpost is voor zowel Rijkswaterstaat als de recreant bereikbaar. Voor Rijkswaterstaat is de post via de havenontsluitingsweg te bereiken, terwijl deze voor de recreant aanvullend via de struinpaden vanuit Spijk toegankelijk is.

Duurzaamheid

De radarpost zal boven het dorp uittorenen langs open water, waarmee de post volledig is overgeleverd aan de elementen. Aangezien de post tegelijk met de haven en de daarmee in samenhang ontworpen andere objecten wordt gerealiseerd hoort deze net zo lang mee te gaan als de betreffende objecten. Voor de haven wordt een levensduur nagestreefd van zo'n 50 jaar. Om een tijdloze ruimtelijke inpassing te garanderen wordt de constructie transparant toegepast. Om deze redenen dienen de materialen voor een lange periode mee te gaan en voldoende beschermd te zijn tegen de extreme weersomstandigheden.

Esthetische eisen

3.3.1.1 De constructie van de radarpost dient aan te sluiten bij de vakwerkstructuur die eveneens wordt gebruikt voor de loopbruggen voor een rustig eenduidig beeld, dat refereert naar het zand- en kleiwinning karakter van het plangebied.

3.3.1.2 De verticale spijlen van de constructie hebben een grotere dikte dan de diagonale spijlen.

3.3.1.3 De radarpost dient niet hoger te zijn 26,5 meter boven NAP, zodat de kerk van Spijk vanaf de Spijksedijk niet alleen dominant blijft vanwege haar volumineuze aanzicht, maar tevens door haar hoogte.

3.3.1.4 De dragende constructie van de radarpost/uitkijktoren loopt van beneden naar boven taps toe, zodat het constructief robuust is, maar bovenal om de constructie ook in vorm ondergeschikt te maken aan het achterliggende landschap.

3.3.1.5 De radarpost dient geen verlichting te hebben, zodat de toren bij duisternis verdwijnt en niet onnodig verstorend is voor scheepvaart of een vreemd object is in het landschap.



3.3.1.1 Vakwerkstructuur is van veraf te herkennen.



3.3.1.5 De constructie loopt taps toe naar boven.

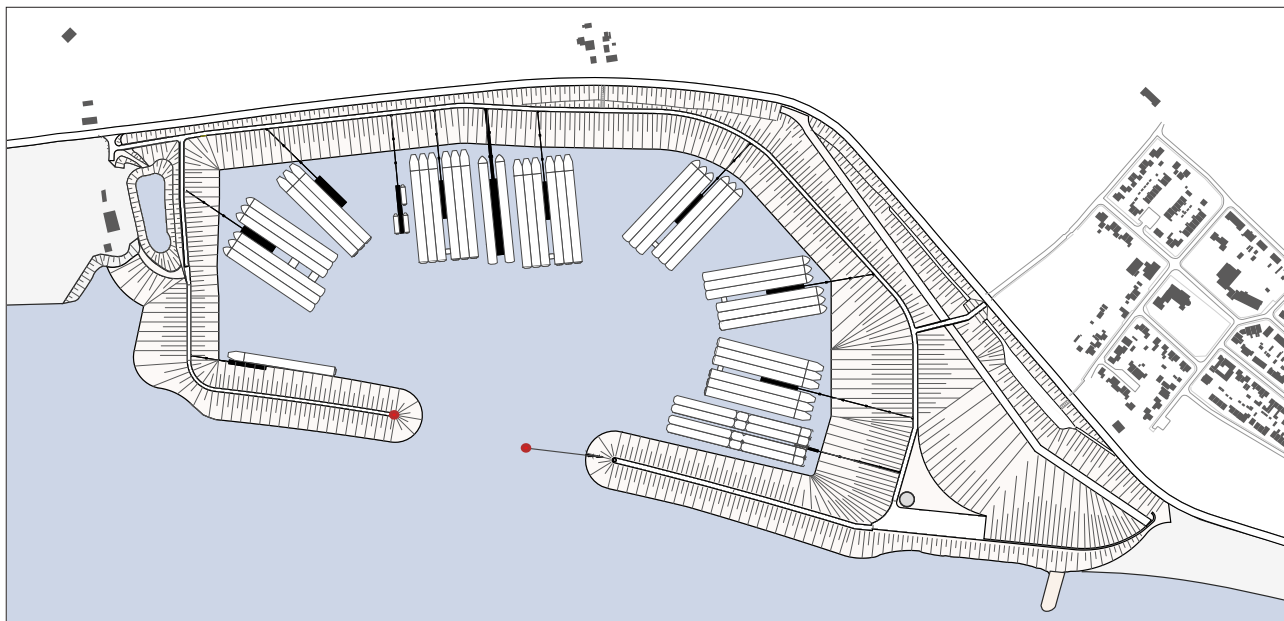


3.3.1.2 Kleur in overeenstemming met andere objecten.



3.3.1.3 Verticale spijlen zijn forser dan diagonale spijlen.

3.3.2 Lichtopstanden



Objectdefinitie

De havenmonding is voor de scheepvaart één van de meest markante momenten van de haven. Voor een veilige navigatie van de in- en uitvaart wordt de monding aan weerszijden uitgerust met een lichtopstand. De lichtopstanden bestaan uit palen of constructies met daarop een lichtbaken. In de overnachtingshaven bevinden zich twee lichtopstanden op de langsdammen. De lichtopstanden dienen voor schepen van 135m om te kunnen keren.

Ruimtelijke identiteit en ontwerpuitgangspunten

Voor schippers zijn de lichtopstanden markeerpunten om de haven veilig in- en uit te kunnen varen. Om de veiligheid te vergroten hebben alle lichtopstanden nabij de Nederlandse havens eenzelfde uitstraling. Rijkswaterstaat heeft richtlijnen opgesteld om deze eenduidigheid in lichtopstanden te bewaken. Om de eenduidigheid en daarmee de veiligheid voor de schippers te optimaliseren wordt eenzelfde type lichtopstand toegepast als in de haven bij Tuindorp.

Bereikbaarheid

De lichtopstanden zijn zowel voor Rijkswaterstaat als de recreant bereikbaar via het voetpad op de twee langsdammen.

Duurzaamheid

De lichtbakens in de lichtopstanden maken gebruik van energiezuinige LED-verlichting. Doormiddel van zonnepanelen en/of een kleinschalige windmolen kan energie opgewekt worden. Materialen dienen voor een lange periode mee te gaan en dienen daarom voldoende beschermd te zijn tegen extreme weersomstandigheden.

Esthetische eisen

3.3.2.1 Het staal dient rood/groen en wit gecoat te zijn in dezelfde RAL-tint als de lichtopstanden in de overnachtingshaven bij Tuindorp.

3.3.2.2 De lichtbakens op de lichtopstanden dienen te bestaan uit LED-verlichting. LED-verlichting is energiezuinig, betrouwbaarder, gaat langer mee en is beter zichtbaar voor de scheepvaart dan andersoortige verlichting.

3.3.2.3 Kleuren van de LED-verlichtingen zijn conform de richtlijnen vaarwegen.

3.3.2.4 Voor het opwekken van energie worden er zonnepanelen en/of een kleinschalige windmolen geïntegreerd in de lichtopstand, zodat de lichtbakens zelfvoorzienend en daarmee onafhankelijk van het net zijn. Bijkomend voordeel is dat bij een potentiële storing op het net, de lichtbakens van de haven blijven branden en een veilige navigatie van in- en uitgaande scheepvaart garandeert.

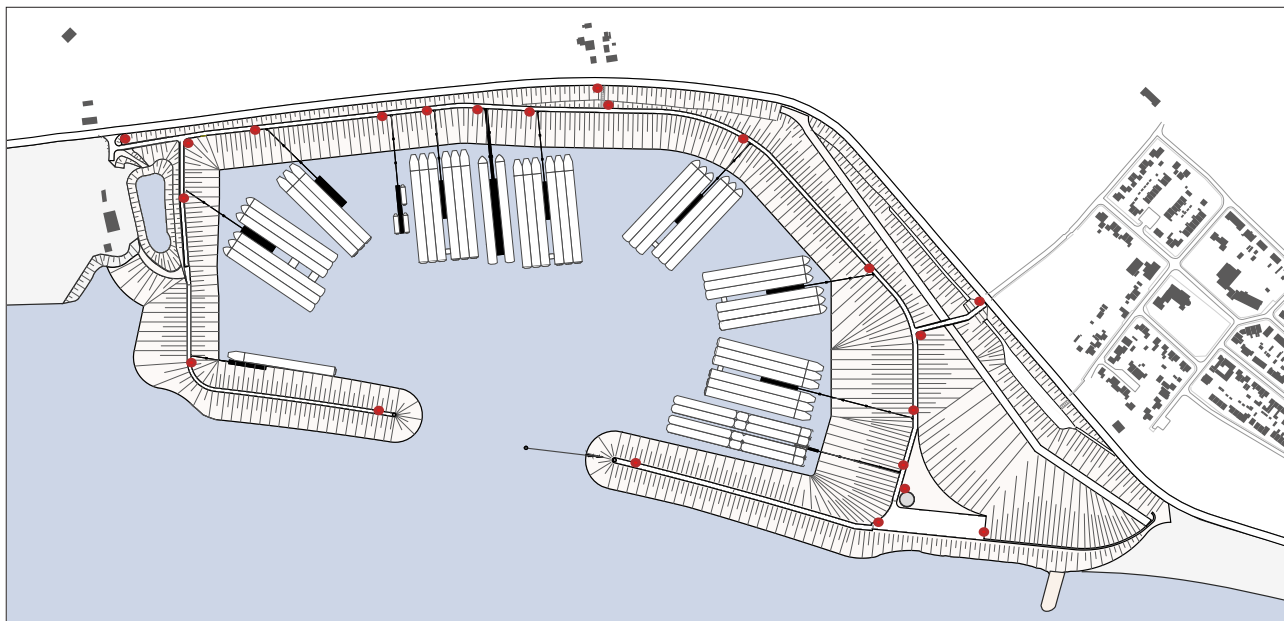


3.3.2.2 Energie zuinige en betrouwbare LED-verlichting.



3.3.2.1 Kleur in overeenstemming met andere objecten.

3.3.3 Straatverlichting



Objectdefinitie

Straatverlichting is gepositioneerd rondom de kruisingen van de Spijksedijk en de havenontsluitingsweg. De westelijke kruising maakt gebruik van de bestaande oprit van de firma A. Wezendonk. Aan de oostzijde sluit de havenontsluitingsweg aan op de Spijksedijk in het verlengde van de Spijkerweg. De lantaarnpalen worden geplaatst om een overzichtelijke- en veilige verkeerssituatie te creëren. Tevens worden aan de uiteinden van de loopbruggen lantaarnpalen geplaatst zodat de land- en water verbinding altijd duidelijk zichtbaar is.

Ruimtelijke identiteit en ontwerpuitgangspunten

De haven is omgeven door een open landschap. Voor een goede landschappelijke inpassing is het daarom van belang om de haven efficiënt te belichten. Met het plaatsen van verlichtingsarmaturen bij de kruisingen wordt aangesloten bij het landschappelijke ritme in de omgeving. Verlichtingsarmaturen worden ritmisch binnen de havenkom geplaatst zodat het beeld eenduidige en gestructureerde uitstraling heeft.

Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van de boten is tijdens avond- en nachturen afhankelijk van een

goede verlichting. De begeleiding van de in- en uitgangen van de loopbruggen met verlichtingsarmaturen vergemakkelijkt de toegankelijkheid in duisternis en verhoogt de gebruiksveiligheid van deze land-water verbindingen.

Duurzaamheid

Als lantaarnpaal behuizing wordt gekozen voor hout. Het hout dient duurzaam te zijn of worden gemaakt en dient vaker hergebruikt te kunnen worden.

Esthetische eisen

3.3.3.1 De verlichtingsarmaturen gepositioneerd langs de kruisingen dienen permanent verlicht te zijn vanwege de kruisende verkeerstromen.

3.3.3.2 De verlichtingsarmaturen langs de kruisingen dienen aan te sluiten op de structuur van het bestaande landschappelijke verlichtingsplan om een overzichtelijke situatie te creëren.

3.3.3.3 De hoogtes van de straatverlichting dienen de zichtlijnen van passanten vanaf de Spijksedijk niet te belemmeren en waar de Spijksedijk en de havenontsluitingsweg parallel lopen is de straatverlichting niet hoger dan 1.2m boven maaiveld.

3.3.3.4 De verlichting rond de loopbruggen dient LED-verlichting te zijn met een kleurtint tussen de 2500K en 3500K voor een natuurlijke uitstraling.

3.3.3.5 Verlichtingsarmaturen rond de loopbruggen dienen bij iedere loopbrug op dezelfde afstand van de brug geplaatst te worden en structureel aan de linker of rechterkant van iedere brug.

3.3.3.6 Voor de verlichtingsarmaturen dienen duurzaam geproduceerd hout gebruikt te worden.

3.3.3.7 De behuizing van de verlichtingsarmatuur dient overeen te komen met het materiaal, oftewel het hout dient niet met een dekkende zwarte coating of – lak overgeverfd te worden. Afhankelijk van de houtsoort (hard- of loofhout) dient een kleurloze coating aangebracht te worden ter bevordering van de levensduur van het hout.



3.3.3.7 De paal bestaat uit duurzaam geproduceerd hout.

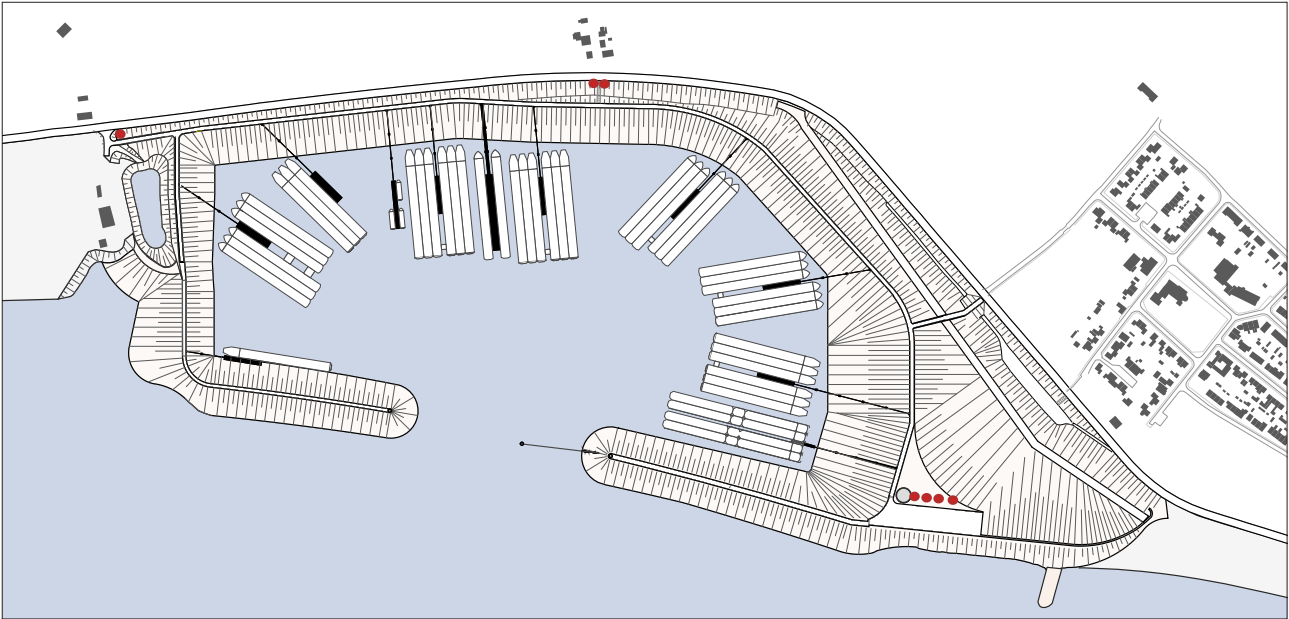


Referentiebeeld aansluiting armatuur op de mast.



3.3.3.8 Natuurlijke uitstraling met dekkende lak.

3.3.4 Afvalbakken



Objectdefinitie

De afvalbakken zijn in het plangebied gesitueerd nabij de banken in het plangebied en op strategische punten op de parkeerplaats. Om mensen te stimuleren het havengebied schoon te houden worden de afvalbakken in het zicht geplaatst. De afvalbakken zijn fraai vormgegeven waarmee ze direct in het oog springen en een aanwinst zijn voor het straatbeeld in de haven. Afvalcontainers voor aanmerende schippers om het grotere afval in te deponeren is gesitueerd bij de ingang van de haven en dient zoveel mogelijk uit het zicht te worden genomen.

Ruimtelijke identiteit en ontwerpuitgangspunten

De esthetiek van de afvalbakken is in overeenstemming met de naastgelegen banken en de andere kleuren in de haven. Dit betekent dat de afvalbakken een robuuste uitstraling hebben en zwart worden gecoat. De afvalbak wordt uitgevoerd in geometrisch hoekige vormen en is daarmee esthetisch in overeenstemming met objecten elders in het havengebied. De vormgeving sluit ook aan bij het industriële karakter van de haven. De omvang en inhoud is royaal zodat overvolle afvalbakken het beeld in de haven niet verstoren. Daarnaast zijn de afvalbakken uitnodigend en ergonomisch om het gebruik

ervan te bevorderen. De afvalcontainers stimuleren het scheiden van afval en zodoende ze ook onderscheidend in kleur. De gebruikte kleuren blijven binnen de natuurlijke kleurtinten van de landschappelijke omgeving.

Duurzaamheid

De afvalbakken zijn modulair opgebouwd waardoor de onderdelen eenvoudig en verantwoord kunnen worden gerecycled. De gewenste kleur wordt door middel van poedercoaten aangebracht op de afvalbakken. Poedercoaten is een duurzame manier om metaal van een kleur te voorzien. Er komen geen schadelijke stoffen vrij en de pure grondstof wordt 100% gebruikt.

Esthetische eisen

3.3.4.1 Voor een zo coherent mogelijk straatbeeld worden de afvalbakken uitgevoerd in dezelfde kleur als de voet van de banken.

3.3.4.2 Het metaal van de afvalbakken wordt zwart gecoat om zo de duurzaamheid en eenduidigheid van de havenobjecten te garanderen.

3.3.4.3 Om het gebruik van de afvalbakken te stimuleren is de afstand tussen de afvalbakken en de picknicksets is maximaal 5 meter.

3.3.4.4 Om het gebruik voor iedereen ergonomisch geschikt te maken is de hoogte van de afvalbakken is maximaal 1.1 meter.

3.3.4.5 De constructie wordt zoveel mogelijk opgebouwd uit één soort materiaal.

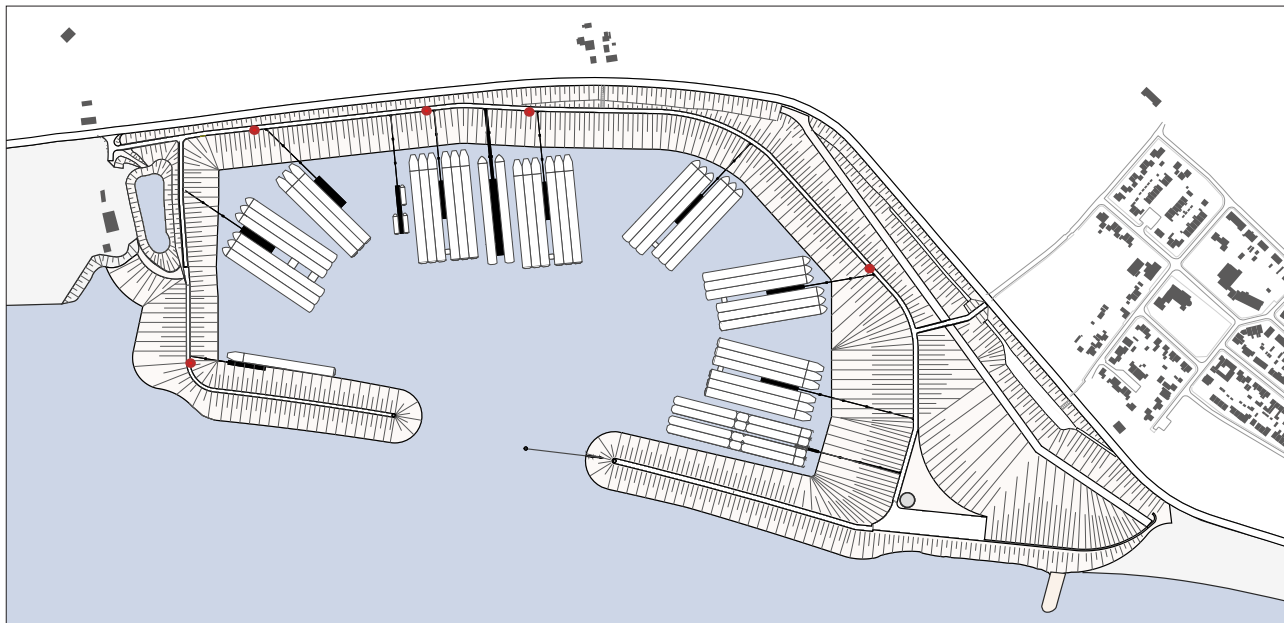
3.3.4.6 De betonnen fundering waarop de afvalbak geplaatst wordt ligt minimaal 0.1 meter onder maaiveld niveau.

3.3.4.7 De betonnen fundering wordt uit het zicht genomen door een grondlaag met grasvegetatie.



Referentiebeeld van een esthetisch gevormde afvalbak en komt overeen met de andere objecten in de haven.

3.3.5 Banken



Objectdefinitie

De banken zijn in het plangebied gelegen nabij de aanlanding van de loopbrug op het haventalud en aan de rand van de havenontsluitingsweg. Per 2 loopbrug-aanlandingen treft men een bank aan. Voor schippers en wandelaars bieden de banken rustpunten binnen de haven en de mogelijkheid om spullen in- en uit te laden.

Ruimtelijke identiteit en ontwerpuitgangspunten

De haven wordt gekenmerkt door veel natuurlijke tinten zoals te zien is in de steenbestorting, de zetstenen en het groen op het talud van de Spijksedijk. Het uiterlijk van de banken sluit aan bij deze omgeving en worden uitgevoerd in hout. Om niet weg te vallen bij de zware industriële objecten van de haven worden de banken uitgevoerd in massief hout. De poten worden uitgevoerd in zwart gegalvaniseerd staal en worden gefundeerd in een betonvoet. De betonvoet wordt zoveel mogelijk uit het zicht ontnomen door groen.

Duurzaamheid

Het houten materiaal van de bank bestaat uit duurzaamheidsklasse 1. De bank is demontabel en de materialen zijn geschikt voor hergebruik.

Esthetische eisen

3.3.5.1 De textuur van de bank dient overeen te komen met het materiaal, oftewel het hout dient niet met een dekkende gekleurde coating of – lak geleverd te worden. Afhankelijk van de houtsoort (hard- of loofhout) dient een kleurloze coating aangebracht te worden ter bevordering van de levensduur van het hout.

3.3.5.2 De houtsoort waarvan de bank gemaakt is komt overeen met de houtsoort van de behuizing van de lantaarnpalen en de houten brug over het uitloopegebied.

3.3.5.3 Voor de bank dient duurzaam geproduceerd hout gebruikt te worden.

3.3.5.4 De constructie wordt zoveel mogelijk uitgevoerd in een massief houten blok.

3.3.5.5 De metalen voet van de bank dient in dezelfde zwarte RAL-kleur gecoat te worden als de afvalbakken, loopbruggen, pontons en radarpostconstructie om eenduidigheid van de objecten in de haven te bewerkstelligen

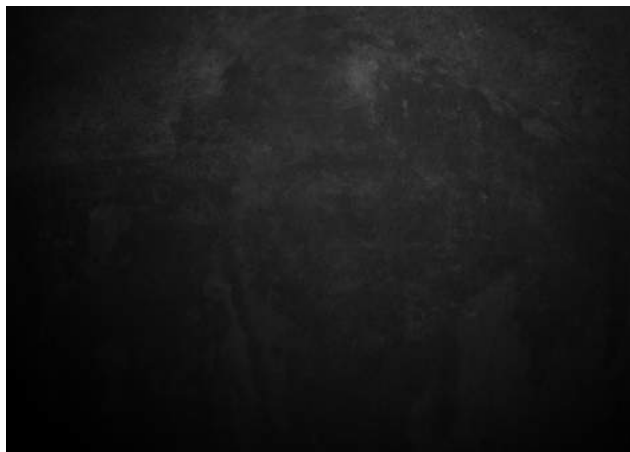
3.3.5.6 De bank heeft een lengte tussen de 4 á 5 meter, zodat het past bij de maat van de overige objecten in binnen de havenkom.

3.3.5.7 Het zitvlak heeft een breedte tussen de 0,4 a 0,5 meter voor een comfortabele zit.

3.3.5.8 De hoogte van het zitvlak ten opzichte van maaiveld is 0,4 meter, zodat het door zowel kleinere als grotere mensen gebruikt kan worden en is voorzien van een rugleuning.



Referentiebeeld de textuur van de zitbanken is puur en zo min mogelijk behandeld. De bank is voorzien van rugleuning.

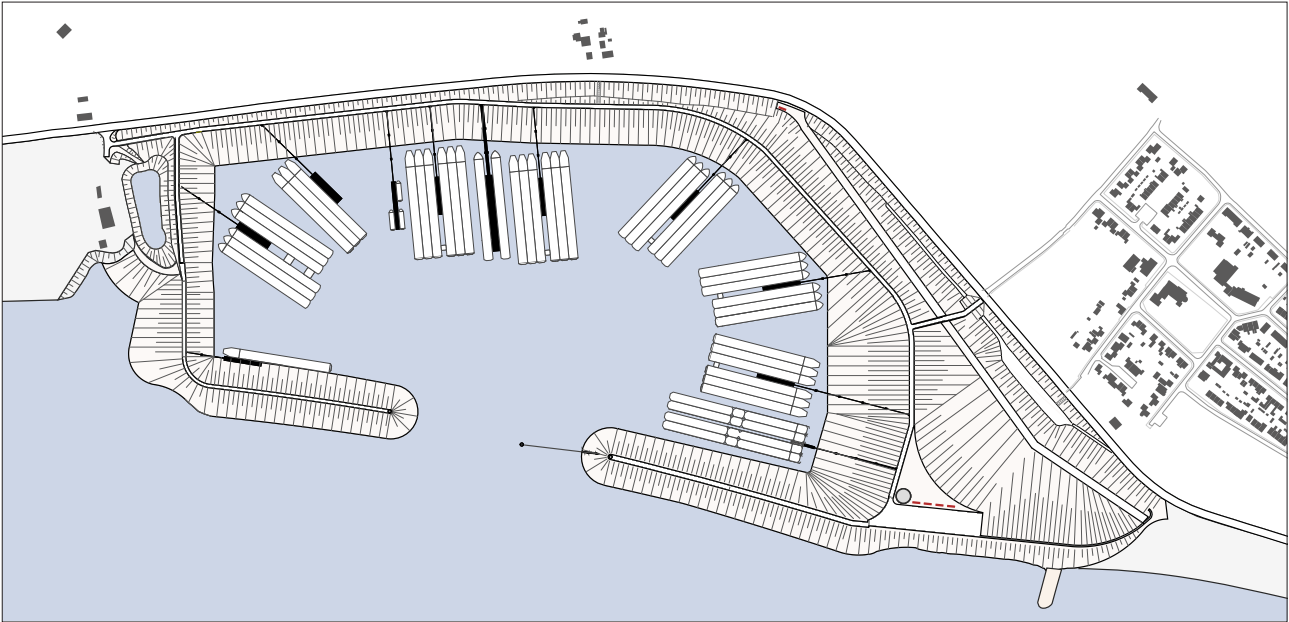


Referentiekleur de zwarte RAL-kleur van de bankvoet.



Hout correspondeert met het hout van de lantarenpalen.

3.3.6 Picknicksets



Objectdefinitie

De picknicksets staan verspreid over het oostelijk deel van de haven. Één groep picknicksets staat aan de noordelijke zijde van de camperparkeerplaats. En één picknickset op het uitkijkpunt in de bocht van de spijkse dijk. Voor schippers, kampeerders en andere wandelaars bieden de picknicksets in de vorm van zitelementen rustpunten in de haven van waaruit de recreant het landschappelijk verhaal van de omgeving in zich op kan nemen.

Ruimtelijke identiteit en ontwerpuitgangspunten

De uitkijkpunten worden gekenmerkt door veel natuurgetrouwe kleuren, zoals deze voorkomen in de grasland taluds van het uitloopgebied en de het bloemrijk grassig talud van de Spijksedijk. De meest dominante kleur zijn de rood/paarse tinten van de straatbakstenen van de trappen en de aansluitende havenontsluitingsweg. De kleurstelling van de zitelementen sluiten aan bij deze kleuren uit de directe omgeving, zodat de landschappelijke zitelementen nieuwsgierigheid opwekken, maar de aandacht niet nadrukkelijk opeisen. De picknicksets nodigen de recreant uit tot verdieping in de omgeving evenals tot een bijzonder multifunctioneel gebruik door mens en natuur.

Duurzaamheid

Duurzaamheid staat voor het hergebruik van materiaal, de lange houdbaarheidsduur van een product, maar bovenal voor een ogenschijnlijk vanzelfsprekende ingreep die daarmee tijdloos is: een geslaagde ruimtelijke inpassing. Van het materiaal wordt dezelfde robuustheid gevraagd alsmede dat deze een introverte uitstraling heeft en daarmee eerder de omgeving activeert dan ondergeschikt maakt aan het object.

Esthetische eisen

3.3.6.1 De picknicksets dienen naast hun utilitaire functie ook een kunstuiting van het omliggende landschap te zijn. Dit betekent dat het een relatie dient aan te gaan met één of meerdere nabijgelegen landschapsentiteiten, zoals het dorp Spijk, de Spijksedijk, de uiterwaarden, historisch-landschappelijke kenmerken van het plangebied, de flora en/of fauna van de rivier enzovoorts.

3.3.6.2 De picknicktafelsets dienen specifiek geproduceerd te worden. Met andere woorden, het dient een uniek ontwerp te zijn dat aansluiting op de kermerken van de haven en de natuurlijke omgeving.

3.3.6.3 De picknicksets dienen visueel uit dezelfde vorm- en materiaalfamilie te bestaan, maar dienen niet hetzelfde te zijn.

3.3.6.4 De picknicksets dienen een natuurlijke basiskleur te hebben om niet overheersend te zijn ten opzichte van de omgeving.

3.3.6.5 De picknicksets dienen bij de maat en schaal van de andere objecten in het plangebied aan te sluiten. Denk hierbij aan het straatmeubilair en de lichtopstanden.

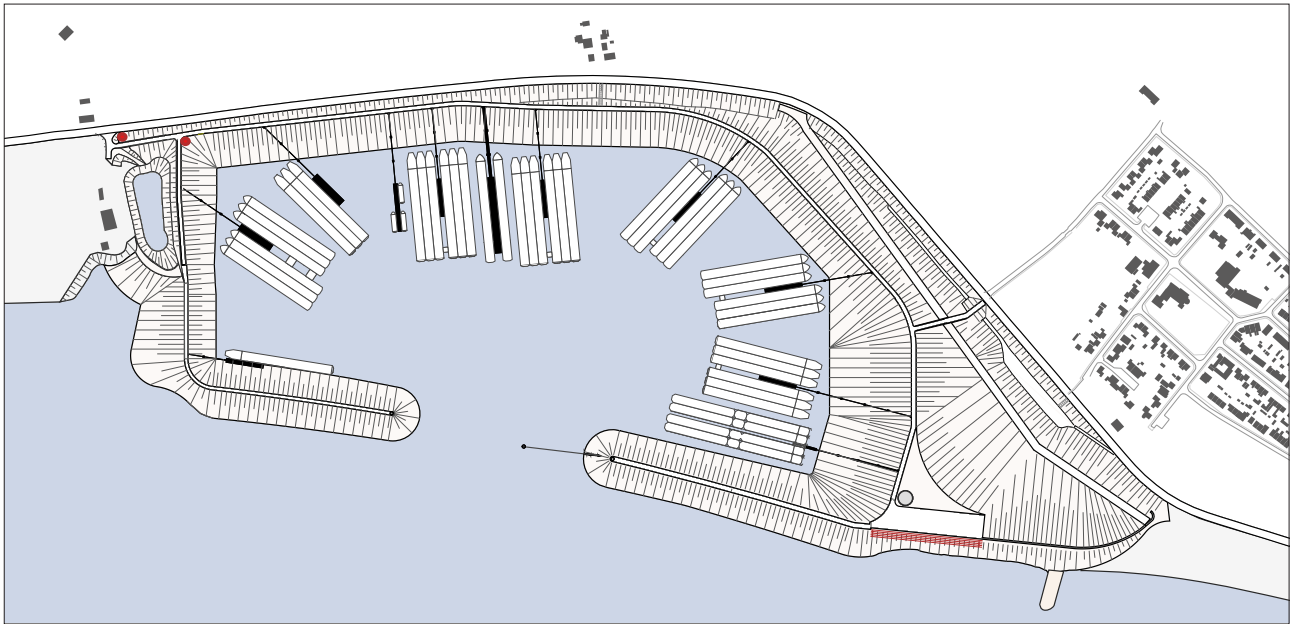


Referentiebeeld specifiek geproduceerde picknickset



Sferbeeld van dezelfde vorm- en materiaalfamilie

3.3.7 Tribune



Objectdefinitie

In het Landschapsplan is voorzien in een bijzondere zitplek nabij de camperopstelplaats. Deze zitplek wordt in het Esthetisch Programma van Eisen gedefinieerd als een tribune langs de Rijn. De tribune op het zuidelijk talud van het uitloopgebied biedt bezoekers de mogelijkheid om dichtbij de rivier te kunnen genieten van de passerenden scheepvaart. De tribune strekt zich uit over de lengte van de camperopstelplaats. De brede opzet van de tribune biedt zowel aan individuen als groepen de mogelijkheid te recreëren aan het water. Voor schippers, kampeersers en andere wandelaars bieden de landschapskunstwerken in de vorm van zitelementen rustpunten in de haven die de recreant een landschappelijk verhaal vertellen over de omgeving. Op een paar locaties is het mogelijk om via de tribune een trap naar beneden te nemen om zo dichtbij het wateroppervlak van de rivier te kunnen komen

Ruimtelijke identiteit en ontwerpuitgangspunten

De uitstraling van de tribune kenmerkt zich door de vierkante en rechthoekige vormen. Door de ligging van de tribune in de organische structuur van de steenbestorting ontstaat een in het oog springend contrast tussen lange rechte lijnen en natuurlijk structuur van de sortstenen. Vanuit de rivier gezien, voor de schippers en andere

opvarenden, is de tribune een opvallend element in het landschap. Het vormt als het ware een landmark bij het binnen- en uitvaren van Nederland. In dit kader is een ontwerp van de naam "Spijk" in de tribune een kans om de tribune als landmark extra kracht mee te geven. Het betonnen element waaruit de tribune bestaat wordt op regelmatige afstand onderbroken door een kopse strek laag van bakstenen. Het materiaalgebruik stemt hiermee overeen met dat van de wandelpaden op de langsdammen (betonnen stelconplaten met een kopse strek laag van bakstenen).

Duurzaamheid

Duurzaamheid staat voor het hergebruik van materiaal, de lange houdbaarheidsduur van een product, maar bovenal voor een ogenschijnlijk vanzelfsprekende ingreep die daarmee tijdloos is: een geslaagde ruimtelijke inpassing. Om dit te bewerkstelligen geldt voor de zitelementen dat zowel zij zelf als hun fundering in de grond bestand zijn tegen de sterke stromingen van het rivierwater wanneer de waterspiegel stijgt. Van het materiaal wordt dezelfde robuustheid gevraagd alsmede dat deze een introverte uitstraling heeft en daarmee eerder de omgeving activeert dan ondergeschikt maakt aan het object. De bakstenen komen zo veel mogelijk uit de baksteenfabrieken uit de omgeving van Spijk zodat de co2 uitstoot minimaal blijft.

Esthetische eisen

3.3.7.1 De kleur van het beton is in overeenstemming met de betonkleur van de wandelpaden op de langsdammen

3.3.7.2 De kleur van de bakstenen is in overeenstemming met baksteenkleuren gebruikt op de wandelpaden op de langsdammen.

3.3.7.3 De kopse streklaag van bakstenen wordt in de breedte richting om de 5 meter aangebracht op de tribune.

3.3.7.4 De zitvlakken van de tribune zijn 1 meter breed. De aantrede van de tribune is 0,5 meter hoog.

3.3.7.5 In de tribune wordt de naam "Spijk" op een esthetisch aantrekkelijke manier verwerkt zodat het voor schippers vanaf

750 meter afstand waar te nemen is (grens nederland-duitsland vanaf de rivier) De tekst "Spijk" dient massief te worden verwerkt in de tribune in materialen die aansluiten op de materialen van de tribune. De tekst dient gerealiseerd te worden tussen +14.00 nap en +16.00 nap.

3.3.7.6 De trappen worden in hetzelfde materiaal als dat van de tribune doorgezet.

3.3.7.7 De trappen lopen naar beneden door tot aan een niveau van +10.00 nap.



3.3.7.4 1 Meter brede aantrede voor recreatie.



3.3.7.3 Om de 5 meter een kopse straklaag van bakstenen.



3d impressie van spijk tekst op de tribune.



Sfeerreferentiebeeld verhouding traptreden tot tribune.

