

An aerial photograph showing a vast expanse of water with numerous small, tree-covered islands. In the background, a city skyline is visible under a clear sky. The water is a deep blue, and the islands are covered in green and brown trees. A white text box is overlaid on the middle of the image.

**Onafhankelijk, niet-bindend advies verder onderzoek
vaarverbinding Loosdrechtse Plassen – Hilversums Kanaal**

Bart Krol, Fiona van der Burgt



Foto waterrecreatie uit gebiedsvisie recreatie & toerisme (ZKA & Bureau Vrolijk)

Inhoudsopgave

1.	Management Samenvatting	3
1.1.	<i>Leeswijzer</i>	3
2.	Introductie	4
2.1.	<i>Methode</i>	5
3.	Niet-bindend advies onderzoek vaarverbinding	6
3.1.	<i>Vaarverbindingen in en rond de OVP</i>	6
3.2.	<i>MER-traject</i>	6
3.3.	<i>Doel, nut en noodzaak</i>	7
3.4.	<i>Conclusie</i>	8
4.	Alternatieven	9
4.1.	<i>Overzicht financiering</i>	9
4.2.	<i>Randvoorwaarden</i>	10
4.3.	<i>Alternatieve wensen recreatie op het water</i>	10
4.4.	<i>Overige wensen</i>	12
5.	Governance	13
5.1.	<i>Verbeteren implementatie MGA</i>	13
5.2.	<i>Toekomstige uitdagingen: drinkwatervoorziening</i>	14
6.	Conclusies en reflecties	15
	Bijlage I: Gesprekken	16
	Bijlage II: Documenten	17

1. Management Samenvatting

Binnen de Stuurgroep van het gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen is een geschil ontstaan over het wel of niet verder onderzoeken van de mogelijkheid van een vaarverbinding Loosdrechtse Plassen Hilversums Kanaal (LP-HK). Dit document is een onafhankelijk, niet-bindend advies over dit geschil, opgesteld door Bart Krol, bureau SpaarSaam en Fiona van der Burgt, bureau Over Morgen. Het document is tot stand gekomen aan de hand van 28 gesprekken met de partijen uit het gebiedsakkoord. We beantwoorden hierin drie vragen:

1. Moet de Stuurgroep wel of niet doorgaan met het onderzoek/verkenning/MER-procedure voor de vaarverbinding LP-HK?
2. Welke alternatieven zijn er voor de vaarverbinding die een impuls geven aan de (water)recreatie in het gebied?
3. Wat leert dit traject over de samenwerking? Wat kan hier in de toekomst aan verbeterd worden?

Met betrekking tot vraag één concluderen wij dat het advies van de commissie MER duidelijk is: als men de mogelijkheid van een vaarverbinding open wil houden, zal het huidige MER gecompleteerd en verbeterd moeten worden. Wij vinden het completeren van het MER een logische vervolgstap in het proces. Wij constateren echter dat een besluit tot vervolgonderzoek in de Stuurgroep niet genomen gaat worden. De huidige opvattingen van deelnemers in de Stuurgroep in combinatie met de huidige governance-structuur maken dat onmogelijk. Daarom adviseren we de Stuurgroep te focussen op alternatieven.

Hoewel de watersportsector van mening is dat het onderzoek naar de vaarverbinding voortgang zou moeten krijgen, hebben zij een lijst met alternatieve maatregelen ten behoeve van de watersport opgesteld. Deze maatregelen zijn veelal een verbetering van bestaande verbindingen; “quick-wins”: snel te realiseren. Om deze maatregelen succesvol uit te voeren adviseren wij om 1) vast te houden aan de huidige gealloceerde budgetten voor de watersport in het gebiedsakkoord, 2) commitment en daadkracht te laten zien op realisatie ervan en 3) additionele financiering te zoeken. Met het huidige gealloceerde budget kunnen de ambities in het akkoord of de voorgestelde alternatieven immers niet gerealiseerd worden. Daarbij constateren wij dat er in de afgelopen jaren meerdere watersportprojecten in het gebied en omstreken geen doorgang hebben gekregen (Naardertrekvaart en 's Gravelandsevaart), en dat hier een mogelijkheid zou kunnen liggen voor alternatieve financiering.

Als laatste delen we enkele bevindingen rondom de governance structuur van het gebiedsakkoord. Er zitten kwetsbaarheden in de manier waarop de MGA tot stand is gekomen in het GA OVP. De governance van het GA OVP zou een onderwerp van nader gesprek moeten zijn. De escalatie via artikel 13 van het GA zou nader bezien moeten worden.

Er komt nog veel op de samenwerking af, zoals de discussie over de mogelijke uitbreiding van de drinkwatervoorziening. Wij wensen de partijen toe dat zij in de toekomst met hernieuwde energie, vertrouwen en een goed toegeruste governance structuur dergelijke uitdagingen samen aan kunnen gaan.

1.1. Leeswijzer

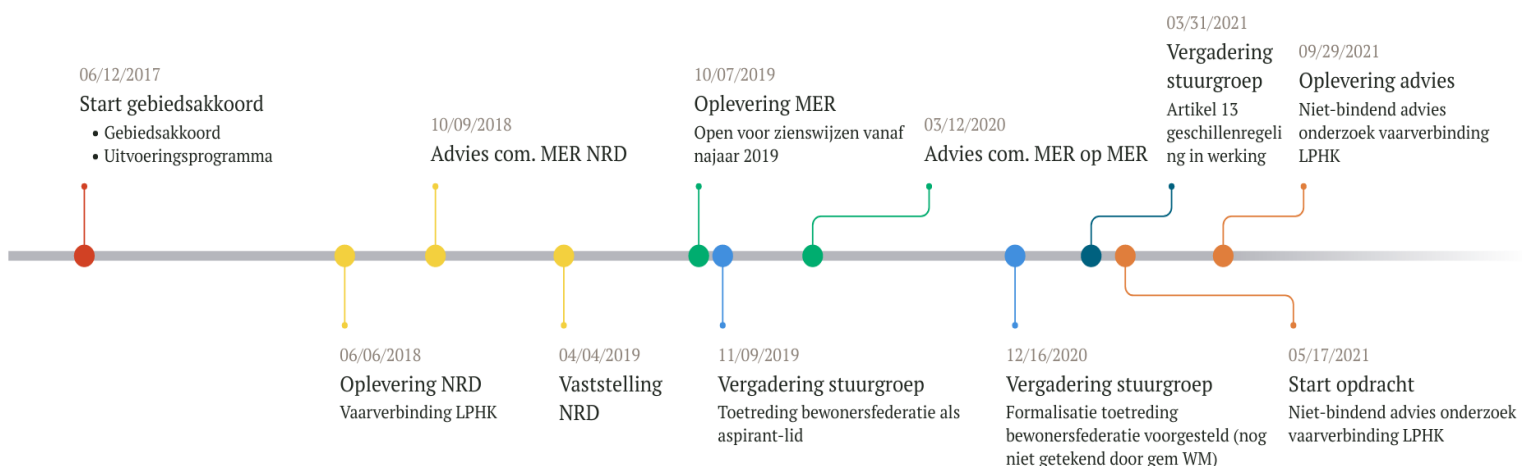
In hoofdstuk 2 bespreken we de methode en vraagstelling in ons onderzoek. In hoofdstuk 3 lichten wij ons advies inzage het onderzoek vaarverbinding Loosdrechtse Plassen Hilversums Kanaal toe. Hoofdstuk 4 beschrijft een pakket van alternatieve maatregelen voor de vaarverbinding. Hoofdstuk 5 gaat in op onze bevindingen over de samenwerking. Tot slot eindigen we met onze conclusies en reflecties op het proces in hoofdstuk 6.

2. Introductie

Voor u ligt een onafhankelijk, niet-bindend advies over het onderzoek vaarverbinding Loosdrechtse Plassen Hilversums kanaal (LP-HK), opgesteld door Bart Krol, bureau SpaarSaam en Fiona van der Burgt, bureau Over Morgen.

Op basis van het Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen (GA OVP, dec 2017) werken 21 partijen samen aan het verbeteren van het gebied van de Oostelijke Vechtplassen [1]. In dit gebiedsakkoord beogen de samenwerkende partijen de waarden van het gebied te versterken, zowel op economisch, sociaal als ecologisch vlak. De partijen werken samen volgens de *mutual gains approach* (MGA). Met deze benadering worden projecten gedefinieerd die in samenhang de belangen voor natuur, waterkwaliteit en recreatie beogen te bevorderen.

Een van de doelen in het GA OVP is het verbeteren van de recreatieve routestructuur in de Oostelijke Vechtplassen, zowel op het land met fiets- en wandelpaden, als op het water met verbeterde watersportvoorzieningen. De vaarverbinding Oostelijke Vechtplassen – Hilversums kanaal (project 1.3 van het uitvoeringsprogramma [2]) is een van de projecten die in dat kader afgesproken is. Ter voorbereiding hiervan, zijn in de afgelopen jaren een notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) en een Milieu Effect Rapportage (MER) opgesteld, waarin verschillende alternatieven voor de vaarverbinding zijn onderzocht. Het MER is ter inzage gelegd voor zienswijzen, en de commissie MER heeft hier een advies over uitgebracht [3,4,5,6]. Op 31 maart 2021 is de Stuurgroep van het gebiedsprogramma bijeengekomen, om op basis van voorgaande stappen te beslissen of het onderzoek naar de vaarverbinding een vervolg moest krijgen. De meningen daarover binnen de Stuurgroep verschilden. Met name de overheidspartijen en de watersportrecreatie deelnemers in de Stuurgroep vinden dat vervolgonderzoek noodzakelijk is om de mogelijkheid van een vaarverbinding open te houden. Daarentegen vinden met name de bewonersfederatie en Natuurmonumenten dat deze MER voldoende informatie verstrekt over de (on)haalbaarheid van de vaarverbinding, en dat verder onderzoeken zinloos is. Er kon op dit punt geen consensus bereikt worden in de Stuurgroep, en ze heeft besloten artikel 13 “geschillenregeling” in werking te laten treden [17]. Daarom is een derde neutrale partij uitgenodigd om een niet-bindend advies uit te brengen over het vervolg van dit onderzoek. In onderstaande tijdslijn zijn deze momenten gevisualiseerd. Dit document is het niet-bindende advies wat in dit kader is opgesteld.



Figuur 1: tijdslijn geschil vaarverbinding

2.1. Methode

Gedurende dit traject hebben wij (Bart Krol, Fiona van der Burgt) met alle betrokken partijen bilaterale gesprekken gevoerd (28 gesprekken in de periode 18 mei tot 22 september 2021, zie bijlage I). Wij hebben inzicht gehad in alle documentatie rondom de vaarverbinding (MER-documentatie, notulen, notities, etc., zie bijlage II).

Het vertrekpunt op 31 maart 2021 waren twee opties waarover in de Stuurgroep geen consensus was bereikt.

- Optie 1: Geen verder onderzoek te doen naar een nieuwe vaarverbinding tussen de Loosdrechtse Plassen en het Hilversums kanaal via de Wijde Blik. In plaats van verder onderzoek naar een nieuwe vaarverbinding in samenwerking met de watersportsector een plan van aanpak te formuleren voor een vervangend project dat een impuls levert voor de waterrecreatie in het gebied en de in het gebiedsakkoord beschikbare middelen voor deze vaarverbinding te reserveren voor dit vervangende project(en). De gemeenteraad van Wijdmeren, als bevoegd gezag voor de MER-procedure, met bijgaande brief te adviseren de MER-procedure met inachtneming van bovenstaande af te handelen.
- Optie 2: De verkenning naar een nieuwe vaarverbinding voort te zetten, gericht op het alternatief via Vuntus en de Loenderveense Plas, teneinde meer duidelijkheid te krijgen over de (on)haalbaarheid van dit alternatief. Deze denkrichting nog verder uit te werken wat betreft scope, doorlooptijd en kosten van dit verdiepend onderzoek. Parallel hieraan in samenwerking met de watersportsector vervangende projecten te verkennen voor een impuls voor de waterrecreatie in het gebied. De gemeenteraad van Wijdmeren, als bevoegd gezag voor de MER-procedure, met bijgaande brief te adviseren de zienswijzen te beantwoorden en te verwijzen naar het vervolgonderzoek als aanvulling op de MER.

We hebben de opdracht zo geïnterpreteerd dat we niet alleen op het “smalle” deel adviseren om wel/niet verder te gaan met het onderzoek van de vaarbinding met een voortzetting van het MER traject, maar dat we ook kijken naar mogelijke alternatieven om tot consensus te komen, en verdere bevindingen rondom de samenwerking. We kunnen onze onderzoeksvragen dus als volgt formuleren:

1. Moet de Stuurgroep wel of niet doorgaan met het onderzoek/verkenning/MER-procedure voor de vaarverbinding LP-HK? Het antwoord hierop wordt besproken in hoofdstuk 3.
2. Welke alternatieven zijn er voor de vaarverbinding die een impuls geven aan de (water)recreatie in het gebied? Het antwoord hierop wordt besproken in hoofdstuk 4.
3. Wat leert dit traject over de samenwerking? Wat kan hier in de toekomst aan verbeterd worden? Het antwoord hierop wordt besproken in hoofdstuk 5.

Op basis van alle verstrekte informatie en documenten, en in goede samenwerking met de partijen uit het gebiedsakkoord, zijn wij tot een advies gekomen inzake bovenstaande drie vragen.

3. Niet-bindend advies onderzoek vaarverbinding

Moet de Stuurgroep wel of niet doorgaan met het onderzoek/verkenning/MER-procedure voor de vaarverbinding LP-HK?

Het antwoord op deze vraag ligt genuanceerd. Wij hebben met alle partijen uit het gebiedsakkoord OVP gesproken. Op basis van deze gesprekken heeft er geen verandering plaatsgevonden in de standpunten van de betrokken partijen. We delen hieronder de belangrijkste bevindingen uit deze gesprekken.

3.1. Vaarverbindingen in en rond de OVP

De vaarverbinding LP-HK is al sinds de jaren '70 een wens van de watersportsector. Het biedt de mogelijkheid om rechtsom of linksom een korter rondje door de plassen te maken. De recreatiesector verandert: er komt steeds meer verhuur van sloepjes, waarmee mensen graag een gedeelte van de dag op het water zijn. De mogelijkheid om een korter rondje te varen moet het gebied aantrekkelijker maken voor deze recreanten.

Het project vaarverbinding LP-HK moet daarnaast in perspectief geplaatst worden met twee andere ontwikkelingen van de afgelopen periode in de omgeving van de OVP:

- Ten eerste heeft het project Naardertrekvaart onder het programma 'Naarden buiten de Vesting' geen doorgang gevonden omdat er geen politiek draagvlak meer voor was bij de gemeente Gooise Meren. De vaarverbinding zou bij realisatie veel duurder uitvallen dan initieel gereserveerd.
- Ten tweede is besloten het project vaarverbinding 's Gravelandsevaart (project 1.2 in het GA OVP) te verbreden tot het project '(water)recreatie 's Graveland/Kortenhoe' en het een bredere insteek te geven dan de oorspronkelijk geplande vaarverbinding.

Door het wegvallen van deze andere vaarverbindingenprojecten is het belang van de vaarverbinding LP-HK voor de watersportrecreatie deelnemers in de Stuurgroep sterk toegenomen. De vertegenwoordigers van de watersportrecreatie zijn van mening, dat bij de uitvoering van het GA de voortgang voor recreatiesector tot nu toe achterloopt bij de andere twee pijlers van het akkoord; natuur en waterkwaliteit.

3.2. MER-traject

Uit het traject rondom deze vaarverbinding is gebleken hoe lastig het is om een integraal programma ook integraal te houden in een uitvoeringsfase met aparte projecten. Er is gekozen het MER-traject nauw in te steken op de vaarverbinding. Hiermee is mogelijk een deel van de integraliteit van het gebiedsakkoord verloren gegaan en dit heeft consequenties gehad voor de onderbouwing van doel, nut en noodzaak van de verbinding. Gedurende het proces lijkt er onduidelijkheid te zijn ontstaan bij de partijen rondom de MER procedure. Was het altijd al de bedoeling dat de MER een vervolg zou krijgen, of was dat het niet? Was dit een "plan-MER" of een "project-MER", met details waarop een omgevingsvergunning verleend zou kunnen worden? Dit heeft aan de basis gestaan van het huidige geschil, waarbij een aantal partijen beweren dat er voldoende duidelijk is over de verbinding, terwijl andere partijen de verbinding nog niet als uitgesloten zien.

Het advies van de commissie MER geeft een aantal feiten, op basis waarvan we kunnen concluderen dat de MER niet in orde is om de verdere vergunningsprocedure in te gaan. Als het bevoegd gezag verder wil gaan met deze

procedure, zal zij *hoe dan ook* de MER moeten aanscherpen en de punten van de commissie MER in orde moeten maken. In dat geval ontstaat er dus een tweede fase, waarin de huidige MER wordt gecorrigeerd en gecompleteerd.

We willen daarbij opmerken dat het bijzonder ingewikkeld lijkt om de vaarverbinding daadwerkelijk te realiseren. Hiervan is iedereen met wie wij gesproken hebben zich bewust. De Natura 2000 regelgeving maakt het buitengewoon complex wanneer leefgebieden van zeer beschermde (doel)soorten in het gedrang komen¹. Echter, men weet de (on)mogelijkheid van mitigerende maatregelen pas zeker als het ook wordt uitgezocht in een éénduidige MER. Het huidige MER is wat dat betreft niet af en geeft een te optimistische presentatie van effecten, aldus het advies van de commissie MER.

3.3. Doel, nut en noodzaak

Een belangrijk punt van kritiek van de commissie MER wat opgelost zou moeten worden, is het beter formuleren van het doel, nut en noodzaak van de vaarverbinding. Het doel van de betreffende vaarverbinding (project 1.3) wordt op verschillende manieren geformuleerd.

- Het MER zegt daarover: “de variatie aan routes moeten vergroten met ook kortere vaarroutes”
- Het Uitvoeringsprogramma benoemt de doelen:
 - Inspelen op de trend van toenemende sloepenvaart door het bieden van mogelijkheden om meer en kortere rondjes te kunnen varen.
 - Bevorderen van de energietransitie/terugdringen gebruik fossiele brandstoffen.
 - Het stimuleren van ‘stille’ sloepenvaart.
- In de gesprekken wordt veel gevraagd om vooral te kijken naar de bredere doelstelling van het GA: *“De komende jaren wordt het Vechtplassengebied verder ontwikkeld tot ‘vrijtijdslandschap’, een aantrekkelijk en toegankelijk groengebied waar mensen graag wonen, werken en recreëren. Met een breed aanbod aan vrijetijdsactiviteiten, met publieke en private recreatieve voorzieningen van goede kwaliteit en met talrijke mogelijkheden om het gevarieerde waterrijke (cultuur) landschap, met topnatuur en sporen van een rijke historie, volop te beleven”*.

Uit onderzoek is gebleken dat met name het stimuleren van de verblijfsrecreatie een goede stimulans is voor de economie van het gebied [11]. Hoe verhoudt dit zich tot het verbeteren van de vaarverbindingen, en waar kan hier een win-win situatie gevonden worden? Partijen zijn het erover eens dat het versterken van de recreatie in het gebied een belangrijk en samenhangend onderdeel is van het GA OVP.

Ons advies aan de Stuurgroep is om met alle betrokken partijen goed naar de (uiteenlopende) doelstellingen, die geformuleerd zijn met betrekking tot de vaarverbinding, te kijken. Wat is daarin de kern van wat jullie willen bereiken? Welke sub-doelen willen jullie nog meer behalen, zoals het stimuleren van fossiel-vrije recreatie? Daarna volgt de vraag: zijn de genoemde alternatieve projecten de juiste “methoden” om deze doestelling(en) te behalen? Het varen van kortere rondjes is dan meer een middel dan een doel op zich. Op basis van de gesprekken denken wij dat het mogelijk is tot een eenduidig doel te komen, waar consensus over bestaat tussen de partijen in de Stuurgroep.

¹ Om bijvoorbeeld het effect van mitigerende maatregelen voor de natuur te kwantificeren, zijn meerdere jaren nodig om te onderzoeken of deze maatregelen daadwerkelijk effect hebben, voordat ze als mitigerend aangewezen kunnen worden.



Figuur 2: Foto van een *kleine karekiet*

3.4. Conclusie

Op basis van bovenstaande constateren wij dat de gevoeligheid rond de vaarverbinding LP-HK voor de watersportsector in het perspectief geplaatst moet worden van het wegvallen van eerdere watersportprojecten in het gebied (Naardertrekvaart en vaarverbinding 's Gravelandsevaart). Het project is daardoor extra belangrijk geworden voor de watersportsector.

Vanuit een onafhankelijk perspectief is het helder dat het MER voor de vaarverbinding LP-HK zoals die er nu ligt onvoldoende is om verder te kunnen gaan. Met name het doel, nut en noodzaak van de vaarverbinding moet beter onderbouwd worden. Voor het beter onderbouwen en/of onderzoeken hiervan zou zelfs consensus kunnen zijn onder de partijen in de Stuurgroep. Het vervolg van het MER-onderzoek is niet afhankelijk van of er in eerste instantie een plan was om een vervolg-MER te doen, maar is een essentiële stap voor de verdere procedure als men de mogelijkheid van de vaarverbinding open wil houden. Wij vinden het completeren van het MER een logische vervolgstap in het proces: het biedt de mogelijkheid doel, nut en noodzaak van de vaarverbinding verder uit te werken en het is de enige mogelijkheid de (on)haalbaarheid van de vaarverbinding definitief vast te stellen. Wel is het essentieel om daarbij duidelijke afspraken te maken dat het corrigeren van de MER de laatste stap in het onderzoeksproces is. Nieuw onderzoek levert immers altijd nieuwe vragen op.

Wij constateren echter ook dat het advies om het MER af te maken niet tot een doorbraak zal leiden. Er zal daarover immers geen consensus ontstaan in de Stuurgroep. De houding van sommige partijen in de Stuurgroep en de manier waarop de samenwerking vorm is gegeven, blokkeert de voortgang van het onderzoek hoe dan ook. Onder de streep blijft het resultaat hetzelfde: het vervolgonderzoek komt er niet. Dit is voor sommige partijen in de samenwerking lastig te accepteren. De samenwerking is hiermee niet verder geholpen. Wij hebben ons daarom geconcentreerd op alternatieven en het zoeken naar oplossingsmogelijkheden om de samenwerking te verbeteren in het volgende hoofdstuk. Wij adviseren de Stuurgroep met deze alternatieven aan de slag te gaan.

4. Alternatieven

Welke alternatieven zijn er om een impuls te geven aan de (water)recreatie in het gebied?

Vraag één levert een patstelling op, vandaar dat er veel tijd en energie is gestoken in vraag twee: het formuleren van alternatieven die door alle deelnemers van de Stuurgroep gedragen kunnen worden. In dit hoofdstuk schetsen we een aantal ideeën en voorwaarden die gedragen worden door de partijen in de Stuurgroep, en waarmee de huidige patstelling doorbroken kan worden.

4.1. Overzicht financiering

We starten met een overzicht van de beschikbare financiering voor de vaarverbindingenprojecten in het GA OVP: 's Gravelandse vaart en LP-HK.

Tabel 1: Begroting recreatie volgens bijlage 1b van het uitvoeringsprogramma, en realisatie² t/m aug 2021.

		Totaal gebudgetteerd	Totaal gealloceerd (zie tabel 2)	Budget-verschuivingen (in mindering op budget gebracht)	Reeds uitgegeven (t/m 31 aug 2021)	Beschikbaar budget sept 2021
Vaarverbindingen	's Gravelandse-vaart	€5.750.000	€5.750.000	€245.000*	€110.376	€5.394.624
	LP-HK	€5.700.000	€2.950.000	€100.000**	€576.715	€2.273.285
	Totaal	€11.450.000³	€8.700.000	€345.000	€687.091	€7.667.909

* SG besluit 20/11/19: €130k t.b.v. capaciteit WM, €100k communicatie; SG 12/7/19 €15k t.b.v. capaciteit WM.

** SG besluit 20/11/19: €100k t.b.v. programma-brede communicatie.

Tabel 2: originele budgettering per betrokken partij volgens bijlage 1b van het uitvoeringsprogramma.

		Provincie Noord Holland	Wijdmeren	Hilversum	Waterschap AGV	Groene uitweg
Vaarverbindingen	's Gravelandse-vaart	€1.100.000	€400.000	€250.000	€200.000	€3.800.000
	LP-HK	€2.850.000				€100.000 (MER proces)

Het is opvallend, dat voor de vaarverbinding LP-HK veel minder budget gealloceerd ("hard gemaakt") is, dan in eerste instantie begroot. Voor overheidspartijen is het wellicht logisch dat er een verschil is tussen totaal gebudgetteerd en totaal gealloceerd, maar in samenwerking met partijen van buiten de overheid constateren wij dat dit bevreemding kan opwekken. De originele begroting schept immers wel een bepaalde verwachting.

² Zoals opgeleverd door de Provincie Noord-Holland op 28-9-2021, wijzigingen voorbehouden.

³ Dit zijn slechts de budgetten in de categorie "varen". In de categorieën "wandelen" en "overige recreatie" zijn budgetten gealloceerd van 1.380.000 en 1.422.000 respectievelijk, waarmee het totaalbudget voor recreatie uitkomt op 14.252.000.

Het project ververbinding 's Gravelandsevaart is verbreed tot het project '(water)recreatie 's Graveland/Kortenhoef'. Of het geraamde bedrag van € 5.750.000,- hiervoor nodig is, is op dit moment nog niet duidelijk. Zoals in de tabel te zien is, is de dekking van dit bedrag opgebracht door Provincie Noord Holland, gemeenten Wijdemeren en Hilversum, Waterschap Amstel Gooi en Vecht en fonds de Groene Uitweg. Als dit gealloceerde budget niet wordt uitgegeven voor het doel waarvoor het gelabeld is, zullen al deze partijen moeten meebeslissen over een nieuwe bestemming voor dat geld. Daarbij geldt dat de Groene Uitweg-gelden een fonds is waarover de hele regio Gooi en Vechtstreek beslist. Deze financiering is alleen beschikbaar voor deze regio (ten noorden van de N201).

4.2. Randvoorwaarden

Investerings in droge en natte recreatie staan onder druk vanwege BTW-problematiek, doorlopende ambtelijke kosten en budgetverschuivingen, zonder dat er daadwerkelijk dingen gerealiseerd worden. Voor de watersportrecreatie deelnemers in de stuur- en regiegroep bestaan er grote zorgen dat de budgetten die gereserveerd zijn voor watersportrecreatieprojecten, de komende tijd steeds verder zullen afnemen, of zelfs terugvloeien naar de grote pot. Zeker omdat projecten die gerelateerd zijn aan wettelijke taken van met name de provincie altijd doorgang moeten vinden. Dit is een gegronde zorg, gezien de ontwikkelingen van de afgelopen jaren met de andere vaarverbindingen.

Wij adviseren daarom de volgende randvoorwaarden nader af te spreken in de Stuurgroep van het GA:

Door met elkaar in de Stuurgroep afspraken te maken over **het vastzetten van de gealloceerde budgetten** voor de watersportsector, en daarbij ook afspraken te maken over de alternatieve projecten die ten behoeve van recreatie samen zouden kunnen worden uitgevoerd. Met een vast budget en alternatieven is het mogelijk weer met elkaar aan de slag te gaan in dit gebied. Bij het realiseren van alternatieve projecten.

Om tot gedragen alternatieven te komen, moet er niet alleen commitment komen op deze budgetten, maar het gaat ook om **commitment aan de realisatie en uitvoeringskracht** bij alle deelnemers. Er is bij veel partijen behoefte om niet alleen samen te praten maar echt samen verder te komen in het gebied. Met het doorbreken van deze patstelling rondom de LP-HK ontstaat er een kans om weer samen de schouders eronder te zetten. Wij willen de betrokken overheden adviseren om serieus aan de slag te gaan met de realisatie van (een deel van de) genoemde alternatieven.

Tot slot adviseren we dringend om gezamenlijk te **zoeken naar alternatieve financieringen** om het originele begrote budget hard te maken. Met het huidige budget wat nog resteert (€2,2 miljoen) kunnen de ambities in het akkoord of de voorgestelde alternatieven niet allemaal gerealiseerd worden. Mogelijk kunnen de middelen die gereserveerd waren voor de Naardertrekvaart en of het project 's Gravelandsevaart⁴ deels op een andere manier ingezet worden om deze alternatieven te realiseren. In de lijst met alternatieven zijn ook een aantal nieuwe projecten die door meerdere gebiedspartijen als idee gedragen worden. Hopelijk kan er voor deze projecten commitment gevonden worden bij alle betrokken partijen, zodat deze gedragen worden door meerdere partijen zowel in realisatie (mankracht) als financiering. Een voorbeeld daarvan is "Fort Spion" waar Waternet ook een stevige recreatieve ambitie heeft [15].

4.3. Alternatieve wensen recreatie op het water

Vanuit de gesprekken blijkt dat de partijen op zoek zijn naar "quick-wins"; projecten die snel realiseerbaar zijn, en niet al te duur. Als belangrijkste alternatieven worden genoemd om de huidige bestaande

⁴ Financiering vanuit de Groene Uitweg kan uiteraard alleen voor alternatieven die boven de N201 liggen.

vaarverbindingen te verbeteren en sluiscapaciteit te optimaliseren voor betere doorstroming. Enkele van deze alternatieve wensen zijn eerder al opgenomen in het Rapport 'Vaart in de Vaart' [10]. Andere wensen kunnen gezien worden als ontstaan door achterstallig onderhoud. Een aantal zijn ook al onderdeel van de 0-plus variant van het MER, dus daar kan bij verder onderzoek naar de mogelijkheden gebruik van gemaakt worden. Er is uitgegaan – zoals ook bij de Vaarverbinding LP-HK – van het verbeteren van vaarmogelijkheden voor vaartuigen in de zogenaamde BRTN-klasse DM. Dat zijn de motorboten met een maximale hoogte van 2.40 meter. Bij kleinere vaarwegen gaat het om verbeterde vaarmogelijkheden voor kano's, roeiboten, SUP's (Standing Up Paddling) en kleine (elektrische) sloepen. Concreet is de volgende lijst opgesteld door de watersport⁵, in volgorde van belangrijkheid:

- Het optimaliseren van de bestaande Raaisluis, 't Hemeltje en Mijndense sluis⁶ om betere doorstroming te bereiken. De service van de Mijndense sluis en 't Hemeltje aanpassen aan de huidige tijd met mogelijkheid tot pinbetaling en geen sluiting meer in de spits.
- Het Tienhovens kanaal ten westen van Kalverstraat en de Kraaienester sluis verdiepen tot 1,3m, de Kraaienester sluis elektrisch bedienbaar maken en de toegang bij de Vecht verbreden. Wachtsteigers plaatsen bij het kanaal en de Vecht. De Rietveldsebrug en de Jacques's brug verhogen tot doorgang van 2,4m en de schuttingstijd verkorten.
- De Westelijke Weersloot en Weersluis verdiepen tot 1,3m, de sluis elektrisch bedienbaar maken en wachtsteigers plaatsen bij de sloot en de Vecht. De brug bij Weersluis verhogen tot doorgang van 2,4m.
- De verbinding 's-Gravelandsevaart tussen Oostelijke Drecht en Hilversums kanaal op diepte brengen tot 1.3m. De bruggen daar hebben al een doorvaart van 2.4m.
- Het toegankelijk maken van het Fort Spion over water via de Nieuwe Polderplas. Het Fort ontsluiten voor verdere recreatieve doelstellingen (horeca, excursies), aanlegmogelijkheden creëren en een bredere doorvaart realiseren richting de Nieuwe Polderplas. Hiervoor ligt al een plan dat in een participatietraject met inwoners van het gebied is opgesteld.
- De route naar kasteel Sypesteyn toegankelijk maken voor kano's, roeiboten, SUP's en kleine elektrische sloepen.
- Doorvaart van de Oostelijke Drecht naar de Derde Plas, 'de Oude Dijk', weer bevaarbaar maken voor kleine vaartuigen (m.n. kano's en SUP's, kleine elektrische sloepen).
- De verbinding 's-Gravelandsevaart tussen de Zuidersluis en de Kroontjesbrug weer bevaarbaar maken voor kleine vaartuigen voor een vaartocht naar Hilversum via de Gooische Vaart.
- De doorvaart van de Derde Plas naar de Stille plas en van de Stille Plas naar de Vierde Plas toegankelijker maken met bruggendoorvaart van 2.4m en diepgang van 1.3m met één richtingsverkeer van de Stille Plas naar de Vierde Plas.
- Bij de Heul de doorvaarten tussen de Eerste Plas en de Vuntus optimaliseren. Daarvoor moet de doorvaarthoogte naar 2.4m en moet de doorvaart verbreed worden.
- Raaisloot / Kromme Rade toegankelijk maken voor kano's en SUP's.
- Extra kano route door natuurgebied Kortenhoefse plassen en verbeterde (toegang tot) kanosteigers bij overdraagpunt Wijde Blik-Vuntus en bij de Zanderijluis.

In dit rapport ontbreekt nog een gedegen en volledige financiële onderbouwing van bovenstaande alternatieven. Dat vereist verdere deskundigheid en tijd om de maatregelen specifieker uit te werken. Wel

⁵ Een groot deel van deze alternatieven zijn besproken met de bewonersfederatie en Natuurmonumenten. Voor alle alternatieven geldt dat er verdere onderbouwing en onderzoek nodig is voor wat er precies gaat gebeuren.

⁶ Raaisluis en Mijndense sluis onderdeel van het Nulplusalternatief in het MER vaarverbinding LP-HK.

hebben we enkele referentiebedragen die indicatief zijn voor de orde van grootte van de benodigde investering. Deze referentiebedragen komen uit het rapport “Vaart in de vaart” [10].

Tabel 3: Indicatieve kosten voor alternatieven.

Omschrijving	Geschatte investering	Opmerking
Sypesteyn fase 1	€500.000,-	Dit is een stelpost om de situatie van de bruggetjes nader uit te werken. Dit hangt samen met mogelijke grondruil.
Verhogen van bruggen	Min. €400.000,- per brug	Op basis van raming verhogen bruggen in de Karnemelksesloot.
Elektrisch maken van sluisen	Min. €100.000,- per sluis	Op basis van raming voor Zuidersluis en Uitermeersluis
Beheerskosten voor zelfbediening	€ 6.000,- per jaar per sluis	Op basis van raming voor Uitermeersluis

De grove inschatting van de watersportsector is dat met een budget van ca. € 15 miljoen een groot deel van bovenstaande wensen uitgevoerd moeten kunnen worden. Dat bedrag is op dit moment overigens nog niet beschikbaar.

Het is wenselijk dat deze lijst met alternatieven nader onderzocht wordt met behulp van partijen uit de Stuurgroep. Hiervoor kan een task-force opgericht worden van bijvoorbeeld AGV, de provincie Noord-Holland, de gemeente Wijdmeren, de watersportsector en een onafhankelijke partij. Deze task-force zou de haalbaarheid van deze lijst moeten onderzoeken en concrete doelstellingen formuleren voor de planning, de wet en regelgeving en de verschillende rollen en verantwoordelijkheden van de overheden in de realisatie van deze ambities. Tegelijkertijd kan dan ook verder naar financiering gezocht worden⁷.

4.4. Overige wensen

Overige wensen die genoemd zijn in onze gesprekken met zowel de watersportrecreatie deelnemers in de Stuurgroep als ook overige betrokkenen (bijv. gemeenten Stichtse Vecht en Wijdmeren, Vechtplassencommissie en Natuurmonumenten):

- Verbetering van de verkeerssituatie: met name meer openbare parkeerplaatsen en toeristische overstapplaatsen (TOPS);
- Uitvoering geven aan het project de Gouden Greep (Icoon van Loosdrecht);
- Meer en fatsoenlijke sanitaire voorzieningen (openbare toiletten) bij sluisen en op eilanden;
- Herstel/onderhoud/renovatie recreatieve voorzieningen op de eilanden in het OVP-gebied. Verbetering en herstel van stranden. Betere handhaving op regelgeving en gebruik;
- Ontwikkelen van een nieuwe bestemming voor de leegstaande Nederlands Hervormde Kerk in Loosdrecht;
- Ontwikkelen van “eco-lodges” voor verblijfsrecreatie en kleinschalige recreatie in het gebied zoals kanoën en wandelen;
- Nieuwe horeca- en aanlegmogelijkheden aan het Hilversums kanaal en op de Wijde Blik.

⁷ Een voorbeeld hiervoor is het conceptplan Inrichtings- en Herstelplan van het Hol, waarvan gevraagd werd het voorlopig ontwerp alvast goed te keuren, zodat het plan uitgewerkt kon worden in de deelprojecten en naar verdere financiering gezocht kon worden.

5. Governance

Wat leert dit traject over de samenwerking? Wat kan hier in de toekomst aan verbeterd worden?

Het gebiedsakkoord is met de *mutual gains approach* (MGA) tot stand is gekomen. Het idee is dat je met de MGA probeert rekening te houden met elkaars belangen, waarden, wensen of behoeften. Meerdere partijen boeken daarmee vooruitgang op hun doelen waarbij iedereen iets 'wint'. In ons proces hebben wij drie zwakke plekken geconstateerd in de samenwerking met betrekking tot de MGA.

De kern van MGA is om "begrip te krijgen voor elkaars *belangen*, in plaats van energie te steken in het bij elkaar brengen van niet te verzoenen *standpunten*"⁸. Een eerste belangrijke voorwaarde voor een succesvolle MGA benadering lijkt ons daarom, dat alle partijen een bepaald doel en belang nastreven in het akkoord, zij het op het versterken van de natuur, op het verbeteren van de drinkwatervoorziening of het runnen van een rendabel bedrijf in de watersport. Als partijen niet noodzakelijk een eigen doel nastreven met een eigen project of activiteit, is dat een kwetsbaarheid in het systeem: er is voor hen onvoldoende te winnen bij een te-ontwikkelen project (belang) van een andere partij. Wij menen dat de rol van de bewonersfederatie een voorbeeld is van deze kwetsbaarheid. Omdat zij geen eigen project of activiteit in het akkoord nastreven, en als voornaamste belang hebben om prettig te wonen, is er voor hen weinig te winnen; er is vooral iets te verliezen. Het resultaat van de MGA benadering is dan niet een win-win, maar een verlies-verlies.

Een tweede belangrijke voorwaarde is dat partijen elkaar iets gunnen en soms deels over hun eigen belang heen kunnen stappen. Ze kunnen met elkaar tot *consensus* komen. Dat betekent niet dat ze het altijd helemaal met elkaar eens zijn. Uit onze gesprekken krijgen wij de indruk dat deze essentiële voorwaarde voor een succesvolle MGA samenwerking lastiger te realiseren lijkt te zijn voor organisaties met een achterban zoals bijvoorbeeld de bewonersfederatie, Natuurmonumenten, maar ook de watersportverenigingen. De achterban is immers vaak niet goed op de hoogte van de MGA, en zal de bestuurder van de vereniging weinig speelruimte bieden voor het bereiken van consensus met andere partijen binnen het gebiedsakkoord.

Ten derde is artikel 13 een vreemde eend in de bijt in een samenwerking gebaseerd op MGA. De kern van de MGA is immers dat je met elkaar onderhandelt over bepaalde besluiten en dat de uiteindelijke oplossing aan alle belangen tegemoet komt.

5.1. Verbeteren implementatie MGA

Wij adviseren de Stuurgroep om later dit jaar met elkaar het gesprek te voeren over de governance, de samenwerking en het type besluiten die genomen zijn en nog genomen moeten worden, zodat het vastlopen in een toekomstig geschil minder snel kan voorkomen. Als de partijen gezamenlijk tot de conclusie komen dat dit Gebiedsakkoord en de MGA waardevol is en blijft, dan adviseren wij om:

- De MGA in de samenwerking voort te zetten hoe deze oorspronkelijk bedoeld is, en daartoe de escalatiemogelijkheid als vastgelegd in artikel 13 te verwijderen.
- Enkele weeffouten in het akkoord recht te trekken. "In MGA staat het begrip *consensus* centraal. Dit staat niet voor een compromis en al evenmin is het synoniem voor unanimiteit. Het is het gezamenlijke zoekproces en de gezamenlijke vaststelling van duurzame oplossingen. De partijen ondersteunen de oplossingen omdat deze een

⁸ <http://www.mga-netwerk.nl/>

*meerwaarde hebben voor hun eigen belang*⁹. In het huidige gebiedsakkoord lopen unanimiteit en consensus door elkaar heen. Het is bij MGA niet de bedoeling om unaniem tot een besluit te komen, maar om met elkaar tot consensus te komen. Consensus betekent dat partijen het nog steeds niet eens kunnen zijn met een beslissing, maar omwille van het grotere geheel de voortgang niet blokkeren. In het gebiedsakkoord [1] staat een beslissing op basis van unanimiteit (art. 8.1.2 en 8.2.3). Ook het Arcadis evaluatierapport van 2021 [7] gaat uit van unanimiteit. Dit is echter niet in overeenstemming met de MGA.

- Te overwegen of de werkvorm waarbij een van de partijen uit het gebiedsakkoord ook voorzitter van de Stuurgroep is (in dit geval de provincie NH), de juiste vorm is. Een onafhankelijke partij op die positie zou het MGA proces mogelijk versterken, en biedt bovendien de provincie NH de mogelijkheid om de eigen belangen beter in te kunnen brengen als lid van de Stuurgroep, in plaats van als voorzitter.
- Te overwegen of de bewonersfederatie een eigen project of activiteit kan gaan ontwikkelen binnen het akkoord. Een voorbeeld wat zij zelf hebben aangedragen bij het bespreken van alternatieven is een nieuwe bestemming ontwikkelen voor de leegstaande Nederlands Hervormde Kerk in Loosdrecht, bijvoorbeeld met markt of horeca, en daarbij een koppeling te maken met wateractiviteiten.



Figuur 3: zicht op de Loenderveense Plas, Waterleidingplas en Wijde Blik (foto van Waternet)

5.2. Toekomstige uitdagingen: drinkwatervoorziening

Het gebiedsakkoord is ambitieus gestart maar heeft nog niet veel van haar doelstellingen behaald. Daarover bestaat teleurstelling bij de partijen die wij hebben gesproken. Het doorbreken van de impasse rondom de vaarverbinding LP-HK biedt een kans om met nieuwe energie, samen de schouders eronder te zetten.

Het is essentieel om een soepele manier van samenwerken te (her)vinden. De partijen hebben immers nog heel veel te doen in deze samenwerking en in het gebied. Zo is het bijvoorbeeld in de gesprekken duidelijk geworden dat binnen afzienbare tijd (maximaal 10 jaar) de capaciteit van de Loenderveense plas voor drinkwatervoorziening uitgebreid zal gaan worden [13,14]. Daartoe zal het water in de oostelijke helft van de plas, wat nu nog alleen als buffer gebruikt wordt, volledig benut gaan worden. Het drinkwater moet dan beschermd worden tegen aflopend water vanaf de N403 en de Horndijk. De juridische route binnen de regelgeving rondom N2000 is voor drinkwatervoorziening anders dan voor een vaarverbinding¹⁰. De kans dat de bewoners van de Horndijk alsnog geconfronteerd worden met een idee over een dijkje langs de rand van de plas is dus zeer reëel. Ook is er een kans dat de watersportsector op dat moment kansen zal zien ontstaan om te varen, en dat de discussie over de vaarverbinding terugkomt [16].

⁹ http://www.mga-netwerk.nl/mga/index.php?option=com_content&view=article&id=60&Itemid=70&lang=nl

¹⁰ Drinkwatervoorziening kan een dwingende reden van openbaar belang zijn.

6. Conclusies en reflecties

De Stuurgroep GA OVP heeft aan ons de vraag gesteld om een onafhankelijk, niet-bindend advies te geven over het wel of niet doorgaan met verder onderzoek naar een vaarverbinding LP-HK.

We stellen als eerste vast dat wat ons ook advies ook zal zijn, het de bestaande impasse niet zal doorbreken, ondanks de vele gesprekken die gevoerd zijn. Er zijn aan de ene kant partijen die vinden dat verder onderzoek nodig is en tegelijk zijn er aan de andere kant partijen die verder onderzoek overbodig en verspillend vinden.

Vanuit een onafhankelijk perspectief is het helder dat het MER zoals die er nu ligt onvoldoende is om verder te kunnen gaan en een planologische procedure te starten. Als jullie met de vaarverbinding verder willen dan zal het MER gecompliceerd, gecorrigeerd en aangevuld moeten worden. Als je er zo naar kijkt zou vervolgonderzoek dus noodzakelijk zijn om de mogelijkheid van een vaarverbinding open te houden. Dat vinden met name de overheidspartijen en de watersportrecreatie deelnemers in de Stuurgroep. Evenzo vinden met name natuurmonumenten en de bewonersfederatie dat het nu wel voldoende duidelijk is dat de vaarverbinding tegen grote (natuur)belemmeringen aanloopt en dat verder onderzoek daarom geen zin heeft. Op basis van het advies van de commissie MER, vinden wij het logisch om het MER-proces eenmalig vervolg te geven. Wij constateren echter ook dat een besluit tot vervolgonderzoek in deze Stuurgroep, niet genomen gaat worden. De huidige opvattingen van deelnemers in de Stuurgroep in combinatie met de huidige governance-structuur maken dat onmogelijk. Daarom adviseren wij de Stuurgroep om in te zetten op alternatieven voor de vaarverbinding.

De vraag was of er alternatieven voor de vaarverbinding te bedenken zouden zijn die het doel -verbeteren van de recreatieve structuur in het gebied- ook zouden kunnen bereiken. Dat blijkt zo te zijn: een lijst is opgeleverd in dit rapport. Voor de watersportrecreatie deelnemers in de stuur- en regiegroep bestaan er grote zorgen dat de budgetten die gereserveerd zijn voor watersportrecreatieprojecten, de komende tijd steeds verder zullen afnemen. Door onderzoek en ambtelijke kosten nemen de bedragen voor waterrecreatie in het GA namelijk af. Door met elkaar in de Stuurgroep afspraken te maken over het vastzetten van die budgetten en daarbij ook afspraken te maken over de alternatieve projecten die ten behoeve van recreatie samen zouden kunnen worden uitgevoerd is het mogelijk weer met elkaar aan de slag te gaan in dit gebied. Er is bij veel partijen behoefte aan commitment aan realisatie en daadkracht, om niet alleen samen te praten maar echt samen verder te komen in het gebied.

Het traject rondom het onderzoek naar deze vaarverbinding heeft laten zien dat er kwetsbaarheden zitten in de manier waarop de MGA tot stand is gekomen in het GA OVP. Een les is, ons inziens, dat de governance van het GA OVP een onderwerp van nader gesprek met elkaar zou moeten zijn. In de huidige samenwerking op basis van MGA is er alleen maar de mogelijkheid om te escaleren naar een onafhankelijk, niet-bindend advies als je er samen niet uitkomt, zoals het huidige traject heeft laten zien. In onze optiek is het wenselijk dat jullie daar met elkaar een nader gesprek over voeren. Daarbij zou de escalatie via artikel 13 van het GA nader bezien moeten worden.

Hoe dan ook, moet er een vorm gevonden worden waarbij de partijen samen verder kunnen en weer vertrouwen krijgen in de samenwerking. Er komt nog veel op de samenwerking af, zoals de discussie over de mogelijke uitbreiding van de drinkwatervoorziening. De trots op het gebied de Oostelijke Vechtplassen bindt de partijen. Er is de wil om samen echt aan de slag te gaan, en mooie projecten te realiseren. Wij wensen de partijen daarom toe dat het geschil rondom artikel 13 snel afgerond kan worden.

We willen afsluiten met de opmerking, dat het passend zou zijn om gezamenlijk tot een neutrale formulering te komen hoe dit traject afgerond wordt. Er moet voor gewaakt worden, dat een van de partijen nu de vlag hijst voor het einde van het onderzoek naar de vaarverbinding. Zoek elkaar daarom op in het gemeenschappelijke doel van een florerend OVP op het gebied van recreatie, natuur en leefbaarheid, en zoek naar een nieuwe basis van samenwerking in vertrouwen.

Bart Krol, Fiona van der Burgt, 28-9-2021

Bijlage I: Gesprekken

<i>Datum</i>	<i>Organisatie</i>	<i>Wie</i>
18-5-2021	gemeente Wijdmeren	Jan Jaap de Kloet, Gerlinde van der Meer
19-5-2021	Bewonersfederatie	Marije de Rooij, Rene Vierkant, Paul Linssen
20-5-2021	Vechtplassencommissie	Charlotte Smit, Luuc Mur
20-5-2021	AGV	Arjan van Rijn, Jaap Hofstra
25-5-2021	Natuurmonumenten	Willem Hellevoort
27-5-2021	Provincie Noord-Holland	Cees Loggen
1-6-2021	HISWA, Watersportverbond, jachthaven 't Anker	Jasper Blom, Tom Fick, Jacob van der Meulen
4-6-2021	Waternet/gemeente Amsterdam	Eddy Yedema, Ed Cousin
24-6-2021	gemeente Stichtse Vecht	Maarten van Dijk
24-6-2021	gemeente Hilversum	Bart Heller
22-6-2021	Vereniging Kievitsbuurten	Dienke van der Werf, Tom Bax
24-6-2021	LTO Noord	Cor Veldhuisen
24-6-2021	TKBN (toeristische kanobond Nederland)	Martin Wolters
24-6-2021	Platform Recreatie en Toerisme WM	Peter op de Beek
24-6-2021	Verenigde Bedrijven Boomhoek	Rien van der Broeke
25-6-2021	n.v.t.	Frans Evers
7-7-2021	gemeente Wijdmeren	Irene Quakkelaar
26-7-2021	Plassenschap Loosdrecht	Crys Larson
19-8-2021	Bewonersfederatie	Marije de Rooij, Rene Vierkant, Paul Linssen
23-8-2021	HISWA, Watersportverbond, jachthaven 't Anker	Jasper Blom, Tom Fick, Jacob van der Meulen
26-8-2021	Provincie Noord-Holland	Cees Loggen
31-8-2021	Natuurmonumenten	Willem Hellevoort, Quirin Smelee
1-9-2021	Waternet/gemeente Amsterdam	Eddy Yedema, Ed Cousin
8-9-2021	SWECO – MER projectteam	Matthijs Vrij Peerdeman (+ kort telefonisch met Marc Laeven op 20-8-2021)
16-9-2021	HISWA, Watersportverbond, jachthaven 't Anker	Jasper Blom, Tom Fick, Jacob van der Meulen
16-9-2021	gemeente Wijdmeren	Gerlinde van der Meer
21-9-2021	Bewonersfederatie	Marije de Rooij, Rene Vierkant, Paul Linssen
22-9-2021	Provincie Noord-Holland	Cees Loggen
emailcontact	ANWB	Jonathan Weegink

Naast deze gesprekken met de gebiedspartijen, hebben er vijf voortgangsgesprekken plaatsgevonden met Nanette van Goor, programmaleider Oostelijke Vechtplassen van de Provincie Noord Holland, opdrachtgever namens de Stuurgroep voor dit adviestraject.

We hebben schriftelijke correspondentie gevoerd met een aantal betrokkenen over de details rondom alternatieven, budgetten en MGA. Deze correspondentie citeren wij niet letterlijk, maar is veelal verwerkt in dit document.

Bijlage II: Documenten

1. Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen, Haarlem, december 2017
2. Uitvoeringsprogramma Oostelijke Vechtplassen, Haarlem, december 2017
3. Notitie reikwijdte en detailniveau Vaarverbinding Loosdrechtse Plassen – Hilversums kanaal
4. Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport Vaarverbinding Loosdrechtse Plassen – Hilversums kanaal, commissie MER, oktober 2018
5. Vaarverbinding Loosdrechtse Plassen – Hilversums kanaal Milieueffectrapport, Plan en Project MER, Sweco, 2019
6. Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Vaarverbinding Loosdrechtse Plassen – Hilversums kanaal, commissie MER, maart 2020
7. Tussentijdse evaluatie Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen, Arcadis, mei 2021
8. Ondersteuning Natuurmonumenten bij beoordeling onderdelen recreatie en economie, Bureau Buiten, maart 2020
9. Natuurvisie Vechtplassen 2018 – 2036, Natuurmonumenten, december 2018
10. Vaart in de Vaart - Het Wensbeeld van de Watersportpartners, mei 2010
11. Gebiedsvisie recreatie & toerisme Loosdrechts Plassengebied - Bouwsteen Masterplan Oostelijke Vechtplassen, ZKA & Vrolijk, februari 2016
12. Verkenningen Waterrecreatie Noord-Holland, Provincie Noord Holland, 2016
13. Beleidsnota drinkwater 2021 – 2026, Ministerie van infrastructuur en Milieu, april 2021
14. Memo Inzet oppervlaktewater en brak/verzilt grondwater als bron voor drinkwater – Waterbesparing, Eddy Yedema, oktober 2017
15. Fort Spion - Plan van aanpak voor het verzilveren van de economische en cultuurhistorische waarde Fort Spion, Oktober 2018
16. Loenderveense Plas Oost en de vaarverbinding, Presentatie integratiesessie 24 januari 2018, Waternet
17. Notulen en agendastukken van stuur- en regiegroep vergaderingen van de periode 2018-2021