

Agendapunt 6: Keuze n.a.v. de
haalbaarheidsstudie naar de alternatieven voor
een vaarroute ter verbetering van de
watersportrecreatie in de Oostelijke
Vechtplassen



Haalbaarheidsstudie watersportrecreatie Oostelijke Vechtplassen

Wouter de Waal, Fiona van der Burgt

24-3-2022

Management samenvatting



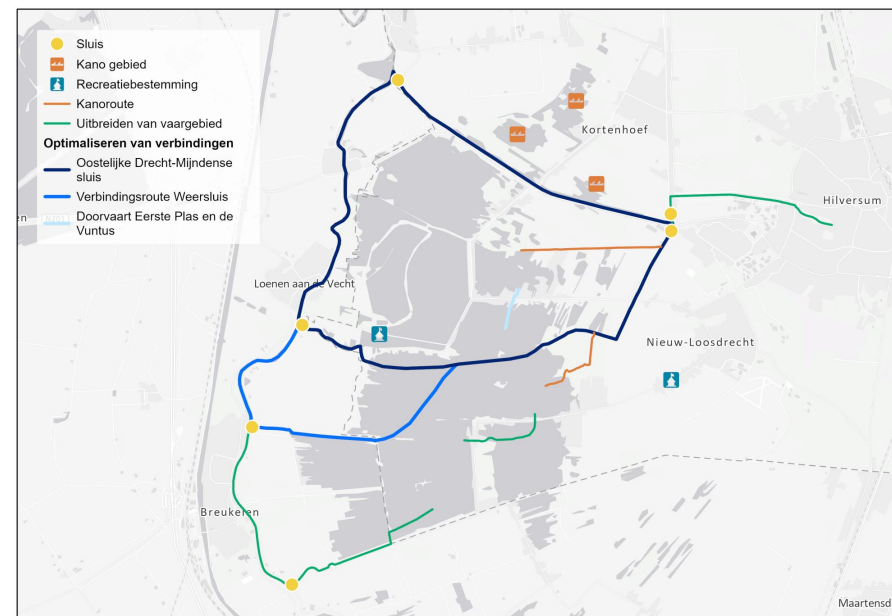
Management samenvatting

Dit is een adviesrapportage voor de verbetering van de watersportrecreatie in de Oostelijke Vechtplassen. In deze studie worden twaalf projecten ter versterking van de watersport in het gebied onder de loep genomen. Deze twaalf projecten zijn geformuleerd als alternatief voor de vaarverbinding Loosdrechtse Plassen-Hilversums kanaal.

In deze studie zijn zoveel mogelijk feiten verzameld met betrekking tot de twaalf alternatieven op het gebied van techniek, financiën, draagvlak, randvoorwaarden in wet- en regelgeving en natuurdoelen. Op basis daarvan is een inschatting gemaakt hoe haalbaar en wenselijk de alternatieven zijn.

Op basis van deze inventarisatie is het advies om:

1. Een keuze te maken in de te ontwikkelen vaarroutes/scenario's. Daarbij kan ingezet worden op het verbeteren van de bestaande routes en uitbreiden van nieuwe waardevolle routes langs bijvoorbeeld en Tienhovens kanaal. Op langere termijn kan uitgebreid worden met nieuwe bestemmingen, zoals Fort Spion en Kasteel Sypesteyn.
2. Parallel aan het verder ontwikkelen van vaarroutes, afspraken te maken over beheer en onderhoud van de vaarwegen in het gebied. Investeren in vaarwegen is vooral zinvol als ze ook op langere termijn duurzaam onderhouden worden.
3. Binnen de projectgroep is de wens om gezamenlijk projecten te gaan realiseren en samen successen te boeken die buiten in het gebied zichtbaar zijn. Zet daarom in op extra capaciteit zodat de stap naar de realisatiefase binnenkort gezet kan worden.



Inhoudsopgave

Management samenvatting.....	2
Introductie.....	5
Methode.....	10
De 12 alternatieven: een overzicht.....	14
De 12 alternatieven: de details.....	19
Scenario's.....	58
Conclusies en advies.....	72
Bijlagen.....	81



Introductie



Introductie

Voor u ligt een adviesrapportage voor de verbetering van de watersportrecreatie in de Oostelijke Vechtplassen. In deze studie worden twaalf projecten ter versterking van de watersport in het gebied onder de loep genomen.

In de zomer van 2021 is door de stuurgroep van het Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen (GA OVP) besloten niet verder te gaan met het onderzoek voor het project 'Vaarverbinding Loosdrechtse Plassen-Hilversums kanaal'. Dit is door de watersportsector in het gebied ervaren als een verlies van een langgekoesterde wens. In plaats daarvan heeft de sector een lijst met twaalf alternatieve projecten en maatregelen opgesteld, die de waterrecreatie en met name de vaarwegen en vaarverbindingen in het gebied ten goede komen. In deze studie is de haalbaarheid van deze lijst alternatieven verkend op basis van bestaande documentatie en verdiepende gesprekken met experts en partners in het gebied.



In deze studie is het centrale doel van het gebiedsakkoord als uitgangspunt genomen:

‘Voor een periode van 10 jaar (2017–2027) samen te werken aan een forse kwaliteitsverbetering van natuur en landschap, recreatie en toerisme en de leefomgeving in het gebied, waardoor de Oostelijke Vechtplassen verder ontwikkeld worden tot een aantrekkelijk en toegankelijk gebied, waar mensen graag wonen, werken en recreëren en waar recreatie en natuur goed samengaan en elkaar versterken.’

In deze rapportage is voor alle twaalf alternatieve projecten de haalbaarheid op een achttal indicatoren (wetgeving, draagvlak, organisatorisch, etc.) geanalyseerd. Waar mogelijk, is een kostenraming of –indicatie gemaakt. Voor projecten waarvoor in dit traject al concrete kansen zijn gebleken voor aanvullende financiering, worden deze kansen kort beschreven. Daarnaast is de zoektocht voor additionele financiering gemotiveerd.

De rapportage sluit af met een advies voor de optimale keuze voor combinaties van projecten aan de hand van scenario’s. Het doel is om een versterkend programma voor de watersport in het gebied te realiseren wat meer is dan de som van enkele losse projecten.



Uitgangspunten bij deze analyse

Er is gekozen voor een kort traject tussen januari en april 2022 met een pragmatische focus. Het is de uitdrukkelijke wens van de projectgroep om op korte termijn buiten dingen te gaan realiseren en samen successen te boeken. Bij het beschrijven van deze alternatieven is daar rekening gehouden; waar is het “laaghangend fruit”?

Het is daarbij belangrijk op te merken dat voor sommige alternatieven verder of diepgaander onderzoek nodig is, bijvoorbeeld met betrekking op de effecten op waterkwaliteit. Bij de alternatieven waar dat zo is, is dat aangegeven.

De informatie is zoveel mogelijk gebaseerd op feitelijke (beleids)documenten, kaarten, leggers etc. Deze feitelijke informatie is verder aangevuld of geduid in verdiepende gesprekken met experts en gebiedspartners. Waar verschillende bronnen niet in overeenstemming zijn, en er daardoor onzekerheid is in het eindoordeel over de haalbaarheid, is dat aangegeven.

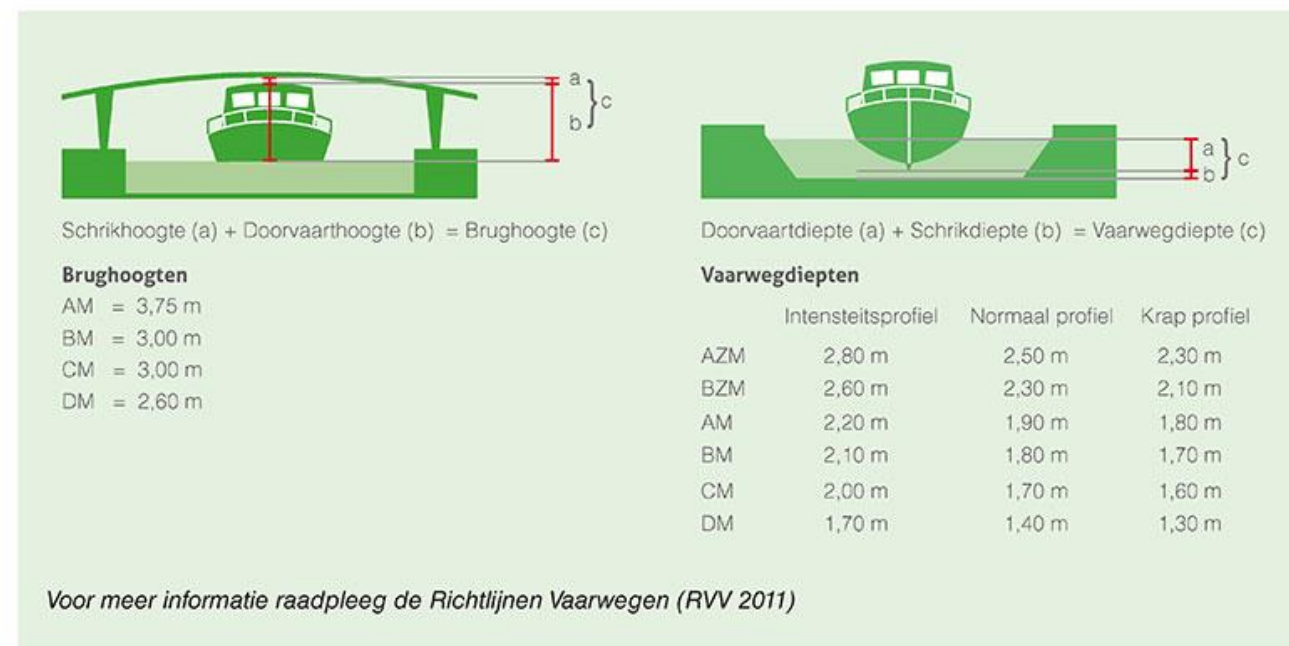


Uitgangspunten bij deze analyse (2/2)

Het uitgangspunt bij deze studie is (zoals ook het geval is bij de Vaarverbinding LP-HK) het verbeteren van vaarmogelijkheden voor motorboten BRTN-klasse DM. Dat wil zeggen dat de studie uitgaat van een minimale brughoogte van 2.60m en een minimale vaarwegdiepte van 1.40m.

Voor sommige locaties en alternatieven was al snel duidelijk was dat bovenstaande eisen grootschalige technische ingrepen vereisen, bijvoorbeeld aan brughoogten. Daarom is ook in kaart gebracht wat men zou moeten doen als men zich richt op kleinere sloepen.

Daarbij moet vermeld worden dat het voor verschillende alternatieven gaat om kleinere vaarroutes en extensieve recreatie: kano's, SUPs en kleine elektrische sloepjes.



Methode



Uitvoering en rol projectgroep

Deze verkenning is uitgevoerd door een bureaucombinatie van Over Morgen en ZKA-Strategy. Fiona van der Burgt van Over Morgen was coördinator van het proces. Wouter de Waal van ZKA-Strategy had de verantwoordelijkheid voor de inhoudelijke expertise op het vlak recreatie, kosten en aanleg van de maatregelen.

Ter uitvoering van de verkenning van alternatieven is een projectgroep vanuit het Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen samengeroepen. Deze rapportage is opgeleverd aan de betrokken projectgroep op 1 april 2022. In deze projectgroep nemen de verschillende stakeholders deel:

- De overheden: provincies Noord-Holland en Utrecht, gemeenten Wijdmeren, Stichtse Vecht en Hilversum, Waternet en waterschap Amstel Gooi en Vecht en het Plassenschap;
- De watersportsector: Hiswa-Recron, Watersportverbond, Jachthaven 'het Anker', Jachthaven de Uitkijk;
- Natuurmonumenten;
- Bewonersfederatie.

De projectgroep is regelmatig betrokken in deze verkenning in de rol van klankbord en het aanleveren van inhoudelijke informatie (via collega's binnen de organisaties). Gedurende het traject is de projectgroep driemaal samengekomen. De projectgroep kan op basis van deze rapportage een beslissing nemen over de vervolgstappen en dit voorleggen aan de regie- en stuurgroep van het gebiedsakkoord OVP.

Naast de projectgroep bijeenkomsten zijn er 14 verdiepende gesprekken gevoerd (zie bijlage 1). Een lijst met gebruikte documentatie is toegevoegd in bijlage 6.



Haalbaarheidsanalyse

De analyse is gedaan aan de hand van de haalbaarheid op de volgende aspecten:

1. Gedetailleerde omschrijving van het project, inclusief de fysiek ruimtelijke implicaties en civieltechnische werken;
2. Eerste raming van de (civieltechnische) kosten van de aanleg van de voorzieningen en waar mogelijk, beheer en onderhoud;
3. De implicaties op het toeristisch product en de economie:
 - De bijdrage aan de beleving van het gebied (welk knelpunt wordt opgelost);
 - De bijdrage van de voorziening aan het gehele watersport aanbod;
 - Additionele kansen (spin-off) / versterking van realisatiemogelijkheden (bijv. horeca, verbinding met wandel/fietsroutes);
4. Welke randvoorwaarden spelen er voor ecologie/natuurwaarden (naast bestaande wet- en regelgeving op dat vlak)?
5. Inventarisatie (minimale) eisen in wet- en regelgeving (RO-instrumentarium);
6. Organisatorisch: welke rollen spelen de overheden en andere partijen in de realisatie van een project en op welke termijn kan een project uitgevoerd worden?
7. Het draagvlak, welke primaire kansen en bezwaren zijn er in de omgeving?
8. Welke koppelkansen zien we met andere thema's zoals het versterken van de ecologie en waterkwaliteit, de bereikbaarheid van het gebied, duurzaamheid of subsidiemogelijkheden?



Kosten kentallen

Aan de hand van kentallen is een indicatie van de kosten gemaakt voor de alternatieven. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen de realisatiekosten en de kosten van beheer en onderhoud. De gebruikte kentallen staan in de tabel aan rechts. Deze zijn gebaseerd op documentatie en input van specialisten en betrokkenen.

In bijlage 3 is het volledige overzicht van de geraamde kosten opgenomen.

Maatregel	Kosten
Wachtplekken	€450 per meter
Steigers	€750 per meter
Bagger verwijderen - Categorie A/B	€12,5 per m ³
- Categorie NT	€50 per m ³
Kosten automatisering sluizen	€150.000- €200.000
Verhogen grote stenen bruggen	€300.000- €400.000
Verhogen eenvoudige fietsbruggen	€75.000

Personele inzet	Kosten jaarlijks
Extra inzet sluiswachters - 1 fte schaal 5, exclusief overhead	€12.000
Externe projectleider - 1 fte schaal 11, exclusief overhead	€60.000
Projectleider, ingehuurd bij overheid - 1 fte schaal 11, inclusief overhead	€100.000

De 12 alternatieven: een overzicht



De twaalf alternatieven

In deze studie zijn twaalf projecten of ideeën onder de loep genomen.

1. Optimalisatie bestaande sluisen
 - a. Optimalisatie Raaisluis;
 - b. Optimalisatie Sluis 't Hemeltje;
 - c. Optimaliseren Mijndensesluis;
2. Tienhovens kanaal en Kraaienestersluis;
3. Weersluis en weersloot;
4. Verbinding 's Gravelandsevaart op diepte brengen;
5. Fort Spion en Nieuwe Polderplas;
6. Route kasteel Sypesteyn toegankelijk maken;
7. Doorvaart Oostelijke Drecht Derde Plas;
8. Verbinding 's Gravelandsevaart/Gooisevaart;
9. Doorvaart Stille Plas naar Derde en Vierde Plas;
10. Doorvaart bij de Heul optimaliseren;
11. Raaisloot/Kromme Rade toegankelijk maken;
12. Kanoroute Kortenhoefse plassen verbeteren.

Voor alle alternatieven is uitgebreid feitelijke informatie opgehaald. Deze informatie is terug te vinden in het volgende hoofdstuk in deze rapportage: “de 12 alternatieven: de details”. Dit hoofdstuk geeft enkele algemene inzichten en een overzichtskaart. In bijlage 2 is een tabel ingevoegd met een overzicht van inschatting van de haalbaarheid van alle 12 alternatieven.





Verschillende “brillen” om naar deze alternatieven te kijken

Men kan naar deze lijst kijken met verschillende “brillen”

- 1. Bestaande routes verbeteren en optimaliseren.** Hierbij gaat het vooral om alternatieven 1 (Sluizen), 3 (Weersloot), 4 ('s Gravelandsevaart) en 10 (de Heul / Vuntus). Deze alternatieven zijn in principe “laaghangend fruit”. Hiermee verbeter je de capaciteit van en doorstroom op de al bestaande routes. Een aantal alternatieven in deze lijst gaat om achterstallig onderhoud. Hier kan dus eigenlijk niet gesproken worden van een volwaardig alternatief.
- 2. Nieuwe vaargebieden realiseren.** Hierbij gaat het vooral om alternatieven 2 (Tienhovens kanaal), 8 (Hilversum) en 9 (Stille Plas). Wanneer je inzet op deze alternatieven werk je aan een uitbreiding van de totale vaarcapaciteit in het gebied.
- 3. Nieuwe doelgroepen aanspreken.** Hierbij gaat het vooral om alternatieven 5 (fort Spion), 6 (kasteel Sypesteyn), 7, 11 en 12 (kanoroutes). Door hierop in te zetten richt je je op een andere doelgroep van extensieve recreatie. Met alleen deze alternatieven doe je niets voor de 10.000 sloepen in het gebied, waar Loosdrecht echt om bekend staat.



Achterstallig onderhoud

Zoals eerder genoemd gaat het bij een aantal projecten op de hier onderzochte lijst in feite om achterstallig onderhoud. Ze zijn daarmee eigenlijk niet een volwaardig *alternatief* te noemen. Daarmee bedoelen we met name:

- Verdiepen 's Gravelandsevaart (4): hierbij is aangegeven dat hier onderhoud wordt gepleegd door het Plassenschap, maar dat recreanten toch klachten hebben.
- De Heul (10): hierbij gaat het om het vervangen van de beschoeiing. Wanneer dit niet gebeurt, zal een belangrijke bestaande vaarverbinding in het gebied onbegaanbaar worden.

Daarnaast kunnen ook de volgende projecten als achterstallig onderhoud worden aangemerkt:

- Doorvaart oude Dijk (7): deze wordt op dit moment bewust niet opengehouden voor natuurdoeleinden
- Diepte Tienhovens kanaal (2): de Kraaijenestersluis is ca. 20 jaar geleden gerenoveerd, maar de huidige diepte van het kanaal (50cm) is veel minder dan de diepte van de sluis (70cm).
- Het oplossen/aanpakken van deze alternatieven zou dus structureel gefinancierd moeten worden. Het eenmalige budget voor nieuwe of alternatieve vaarverbindingen vanuit het GA-OVP kan dan ingezet worden voor daadwerkelijke alternatieven. In de kostenramingen van de scenario's in deze studie is hiermee rekening gehouden.



De 12 alternatieven: de details



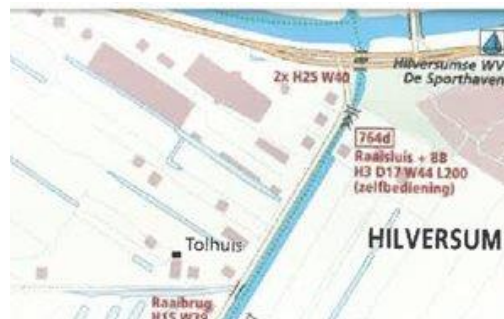
1A Optimaliseren Raaisluis

OMSCHRIJVING

De Raaisluis is een van de twee toegangen tot Loosdrechtse Plassegebied die in de DM klasse vallen en daarmee een cruciaal element in de ontsluiting van het gebied. De sluis is circa 20 jaar geleden geheel vernieuwd, waarbij de doorvaart is gebaseerd op de voor de sluis gelegen Vreelandseweg (N201). Daarbij is een toentertijd vooruitstrevend schutsysteem gerealiseerd dat door de gasten zelf bediend kan worden. Dit systeem bleek al snel storingsgevoelig. Destijds is technisch afgeschaald om beter bedienbaar te maken. Storingen zijn ook op afstand te verhelpen en de storingsdienst is altijd beschikbaar.

Uit de meldingen van storingen blijken er in 2019 19 storingen, waarvan 8 door gebruikers en 11 automatisch. 2020 17 storingen (3 gebruiker, 14 automatisch) 2021 8 storingen (5 gebruiker, 3 automatisch). Van alle 43 storingen sinds 2019 zijn er 9 (mede) veroorzaakt door drijvend vuil. De andere storingen betreffen technische zaken. In geval van storingen is er een noodoproep mogelijk waarna een monteur de storing verhelpt.

Het schutproces is voor de gebruikers langdurig en leidt op drukke zomerse dagen tot oponthoud. De schuttingstijden van de Raaisluis bedragen op rustige dagen 11-23 minuten en op drukke dagen 16-33 minuten, afhankelijk of de sluis invaardbaar is of niet. (Bron: Bouwstenen rapportage, Bureau Vrolijk). Daarnaast speelt de menselijke factor een rol. Het bedieningspaneel wordt niet door iedereen begrepen/goed gelezen. Inefficiënt invaren en schutten leidt dan tot commotie onder de watersporters. 's Zomers zijn er vaak lange wachtrijen waarbij de wachtgelegenheid aan beide zijden te beperkt is.



1A Optimaliseren Raaisluis

GEWENSTE SITUATIE

De gewenste situatie is: 1) verbeterd gebruiksgemak van de sluis en daarmee 2) verbeterde doorstroom. Gebruiksgemak richt zich op het beschikbaar hebben van voldoende wachtplekken en een werkbare/begrijpelijke bediening dan wel hulp bij het schutten door een 'host'.

GEVOLGEN VOOR DE BELEVING

De Raaisluis is onderdeel in het vaarrondje via het Hilversumskanaal, de Vecht, westelijke en oostelijke Drecht en de Loosdrechtse Plassen. Vergroting van de doorstroming maakt dit rondje daarmee aantrekkelijker en de beleving van het gebied waardevoller.

GEVOLGEN VOOR DE WATERSPORT

Het is een mooie bijdrage aan een rondje over het Hilversumskanaal, de Vecht en de Loosdrechtse plassen. Je krijgt spreiding van het aantal recreanten en daardoor ook minder druk door bezoekers.

GEVOLGEN VOOR OMGEVING

Meer schuttingen kunnen meer vermenging van water vanuit de 's Gravelandse Vaart en het Hilversumskanaal tot gevolg hebben. Mogelijk heeft dit gevolgen voor de waterkwaliteit. Het is niet gezegd dat verbeterde doorstroom tot meer schuttingen leidt, als de efficiëntie per schutting omhoog gaat.

Meer doorstroming kan zorgen voor verdere verspreiding van cabomba, die ten noorden van het Hilversumskanaal minder frequent voorkomt.

DRAAGVLAK

Er is draagvlak voor deze maatregel.

FACTS

- Vaarwegbeheerder: Plassenschap
- Nautisch beheerder: Plassenschap
- Eigenaar: Plassenschap
- Maten sluis: Diepte: 1,50m; kolk lengte: 20m; kolk breedte: 6m; doorvaarbreedte: 4,20m.
- Openingstijden ma t/m zo, 1 april-1 oktober 8.00-22.30; 1 oktober 11 april 8.00 – 18.00
- Aantal schuttingen: gemiddeld 9.370



1A Optimaliseren Raaisluis

MOGELIJKE OPLOSSINGEN

Om de gewenste situatie te bereiken:

Wachtsteigers Noordzijde: 20 meter steiger als uitbreiding bestaande steigers, eventueel nog in het Hilversumskanaal.

Wachtsteigers Zuidzijde: 20 meter steiger, er ligt een stuk remmingswerk dat met ca. 20 meter verlengd kan worden.

Bediening: verdere inventarisatie gebruiksgemak en storingsen en onderzoeken mogelijkheid veranderen van bedieningspaneel.

Optioneel: sluiswachter/host op hoogtijdagen.

Verminderen drijvend afval: inventarisatie mogelijkheden drijvend afval te verminderen, gebruikers en sluiswachter betrekken bij verwijderen waterplanten uit de sluis.

ADDITIONELE KANSEN

Niet bekend

VERDER ONDERZOEKEN

In bepaalde perioden is er zeer weinig peilverschil rond de sluis. Er zou onderzocht kunnen worden of de sluis periodiek open kan blijven staan om de doorvaart te verbeteren. Hierbij moet rekening worden gehouden met sterkere vermenging van water.

HAALBAARHEID

- Financieel: €47.000
 - 40 meter wachtsteiger a 750 (500-1000) strekkende meter: €30.000
 - Verbetering bedieningsgemak: €10.000 (inschatting)
 - Sluiswachter/host (minimum bruto loon 77,54 p/d, 90 dagen) €7.000
- Ruimtelijk: Ingrepen zijn ruimtelijk haalbaar
- Technisch: Ingrepen zijn technisch haalbaar, wel moet onderzocht worden hoe een sluiswachter op hoogtijdagen aangesteld kan worden
- Ecologie/natuurwaarden: verbeterde doorstroom leidt niet perse tot meer bewegingen, cabomba komt aan beide zijden al voor, dus verwaarloosbaar effect verspreiding cabomba verwacht.
- Waterkwaliteit: overkomelijk punten om rekening mee te houden
- Organisatorisch: afhankelijk van capaciteit Plassenschap.



1B Optimaliseren Sluis 't Hemeltje



OMSCHRIJVING

Sluis 't Hemeltje is een schutsluis tussen het Hilversumskanaal en de Vecht en onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Over de sluis loopt de vrij drukke ontsluitingsweg naar Nederhorst den Berg. De sluis is in 1998 vernieuwd nadat zelfs is overwogen de kolk dicht te storten, gezien de slechte bouwkundige situatie. Sluis 't Hemeltje is eigendom en van de gemeente Hilversum en zij voert ook het beheer, al ligt zij op grond van Gemeente Wijdmeren. 't Hemeltje is net als de Raaisluis een belangrijk onderdeel van het rondje Vecht-Drecht-Hilversumskanaal. De sluis maakt gebruik van schuivende sluisdeuren in plaats van de gebruikelijke draaiende deuren. Technisch is de sluis goed in orde.



1B Optimaliseren Sluis 't Hemeltje

GEWENSTE SITUATIE

Verruimde bedieningstijden tijdens het seizoen van 9.00 tot 21.00 (weekend en feestdagen), doordeweeks van 9.00 tot 19.00.

GEVOLGEN VOOR BELEVING

Sluis 't Hemeltje is ook onderdeel in het vaarrondje via het Hilversumskanaal, de Vecht, westelijke en oostelijke Drecht en de Loosdrechtse Plassen. Vergroting van de doorstroming maakt dit rondje daarmee aantrekkelijker en de beleving van het gebied waardevoller.

GEVOLGEN VOOR WATERSPORT

Watersportsector is gebaat bij een goed en aantrekkelijk te varen rondje.

GEVOLGEN VOOR OMGEVING

Mogelijk meer wachttijden voor het autoverkeer.

DRAAGVLAK

Er zijn weinig aanleidingen tot bezwaren rond de verruiming van de opentingstijden.

FACTS

- Vaarwegbeheerder: B&W Hilversum
- Nautisch beheerder: gemeente Hilversum
- Eigenaar: gemeente Hilversum, sluis bevindt zich op grond van Wijdemeren
- Maten sluis: diepte: 2,90 m; kolk lengte: 54m; kolk breedte: 7,50 m
- Openingstijden hoogseizoen (1-6/31-8)
 - Vr. za. Zo. Feestdagen: 9.00 – 12.30/13.00-18.00/19.00-21.00
 - Ma. Di. Woe. Do: 13.00-18.00
 - Rekening houden met de reistijd van de sluiswachter
- Aantal schuttingen: gemiddeld 12.221



1B Optimaliseren Sluis 't Hemeltje

MOGELIJKE OPLOSSINGEN

Verruimde bedieningstijden tijdens het seizoen van 9.00 tot 21.00, dus geen lunch en diner pauzes (weekend en feestdagen), doordeweeks van 9.00 tot 19.00.

ADDITIONELE KANSEN

Laadpunt voor elektrisch aangedreven vaartuigen.

Vuilwatervoorziening. Deze additionele kans wordt als niet haalbaar gezien. Zo ontbreekt een riool in de omgeving, is de aanleg zeer kostbaar (inclusief olieafzuiging €28.000 materiaalkosten) en zijn er gerede twijfels over de mate van gebruik.

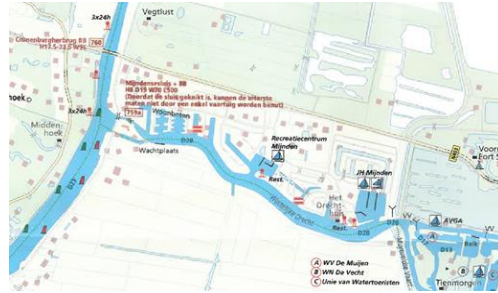
Overnachtingsplekken aan de binnenzijde van het remmingswerk zijn gemakkelijk aan te leggen. Alleen is de plek afgelegen en minder idyllisch dan andere locaties in het gebied.

HAALBAARHEID

- Financieel: €12.000 exclusief personeelskosten
 - Personele kosten verruiming openingstijden: €3.000
 - Steigers voor overnachting: €5.000 (inschatting)
 - Oplaadpunt elektrisch varen: €4.000 (inschatting)
- Ruimtelijk: Haalbaar
- Technisch: Haalbaar (behalve vuilwaterafgiftepunt)
- Ecologie/natuurwaarden: nihil door iets meer vaarbeweging en overnachtingen
- Waterkwaliteit: Geen impact op de haalbaarheid
- Organisatorisch: afhankelijk van de capaciteit gemeente Hilversum



1C Optimaliseren Mijndensesluis



OMSCHRIJVING

De Mijndense sluis ten zuiden van Loenen aan de Vecht is de meest belangrijke toegang tot de Loosdrechtse Plassen. Jaarlijks passeren zo'n 20.000 schepen de sluis. De sluis is in 1993 geheel vernieuwd en vergroot en zowel de sluis als de brug worden bediend. De sluis is in een slechte staat van onderhoud en er moet binnenkort regulier onderhoud worden uitgevoerd. Waarschijnlijk najaar 2022.

Er gelden tijdens het hoogseizoen wachttijden van soms wel 1,5 uur. Daarnaast is de betaling problematisch, aangezien dit alleen contant mogelijk is. De sluiswachter exploiteert ook een winkel op het terrein, waar bootbezitters souvenirs kunnen kopen. Er is 1,5 fte voor sluiswachters.

's Zomers is het een aantrekkelijke bijzondere plek die veel bezoekers trekt die komen kijken naar het gebeuren in en rond de sluis. Soms speelt Anna van Egmond er haar accordeon. Het winkeltje biedt bijzondere producten.



1C Optimaliseren Mijndensesluis

GEWENSTE SITUATIE

- Digitaal betalen sluisgelden (pin of app)
- Betere wachtplekken, primair tijdens hoogtijdagen.
- Toiletvoorzieningen
- Verruimde bedieningstijden tijdens het seizoen van 9.00 tot 21.00 (weekend en feestdagen), doordeweeks van 9.00 tot 19.00.

GEVOLGEN VOOR BELEVING

De Mijndensesluis is de directe toegang tot het de Vecht, een uniek en cultuurhistorisch onderscheidend vaargebied in Nederland. Verbetering van de service en dienstverlening leveren een belangrijke bijdrage aan de totale beleving van de regio.

GEVOLGEN VOOR WATERSPORT

Meer betaalgemak heeft vooral betrekking op de gastvrijheid van het gebied en meegaan met de technische ontwikkeling. Daarnaast kan de locatie zelf worden ontwikkeld tot een bijzondere en attractieve plek als geheel.

GEVOLGEN VOOR OMGEVING

Om vermenging van water uit de Vecht en vanuit de plassen te vermijden wordt water uit de kolk teruggepompt. Dit vergt veel energie, maar houdt het water beter gescheiden.

DRAAGVLAK

Mogelijk bezwaar rond uitbreiding van wachtplekken van bewoners.

FACTS

- Vaarwegbeheerder: Plassenschap
- Nautisch beheerder: Plassenschap
- Eigenaar: Plassenschap
- Sluis zelf ligt in Provincie Noord-Holland, het sluiswachtershuis en de brug in Provincie Utrecht
- Maten sluis: diepte: 1,90 m; kolk lengte: 50m; doorvaartbreedte: 7 m
- Openingstijden tijdens seizoen 9.00 tot 19.00 doordeweeks 21.00 weekend, 16.30-17.30 uur dicht
- Aantal schuttingen gemiddeld: 21.000 per jaar



1C Optimaliseren Mijndensesluis

MOGELIJKE OPLOSSINGEN

- Met huidige sluiswachter tot nieuwe overeenkomst komen voor betaalsysteem en openingstijden
- Na pensioen huidige sluiswachter nieuw betaalsysteem introduceren en openingstijden verruimen
- Extra sluiswachter inzetten op drukke dagen, omdat werkdagen voor 1,5 sluiswachter te lang zijn
- Bij renovatie van de sluis (verwacht 2023) extra aanlegmogelijkheden realiseren langs de Westelijke Drecht door het remmingwerk door te trekken. Langs de Vecht is een lang remmingswerk met voldoende wachtplekken.

ADDITIONELE KANSEN

De Mijndensesluis is een bekende en waardevolle spot in de regio. Bezoekers komen er kijken naar de schepen, er is reuring en een al lange tijd gewilde plek voor fietsers uit de omgeving. Van belang is deze positie te handhaven en mogelijk te versterken. Dat vergt een plan voor het gehele gebied waarbij gedacht kan worden aan horeca (theetuin) sfeervolle inrichting, toilet en douche.

HAALBAARHEID

- Financieel: €50.000 exclusief jaarlijkse personeelskosten
 - 100 meter verlenging remmingwerk: €45.000
 - Online betalingssysteem: €2.000 (inschatting)
 - Personele kosten extra sluiswachter: €3.000
- Ruimtelijk: Verlenging remmingwerk Westelijke Drecht haalbaar
- Technisch: Online betalingssysteem zeer haalbaar
- Ecologie/natuurwaarden: Mogelijk gevolgen voor natuurwaarden oever Westelijke Drecht
- Waterkwaliteit: Onbekend
- Organisatorisch: afhankelijk van de capaciteit Plassenschap



2 Tienhovens kanaal en Kraaienestersluis

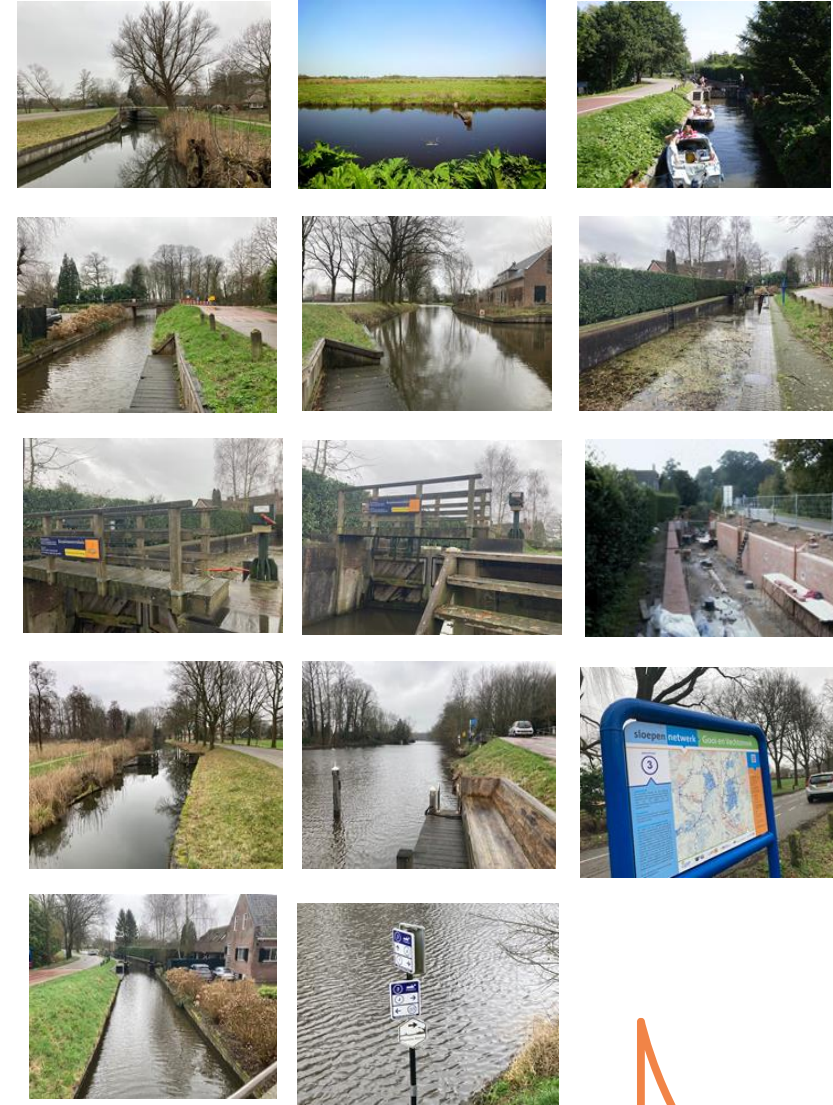


OMSCHRIJVING

Het Tienhovens kanaal is een in de 17e eeuw in de vaart genomen verbinding van de Kraaienestersluis tot aan Hilversum. Ook dit kanaal speelt een rol in de Nieuwe Hollandse Waterlinie, mede door de aanwezigheid van Fort Tienhoven. In 2002 is de sluit geheel gerestaureerd (€700.000).

Problematisch is de diepte van de vaarweg, deze is nu op 50 centimeter volgens de waterkaart, wat voor vaartuigen anders dan kano's en SUP's te weinig is. De originele diepte schijnt 70 centimeter te zijn.

Verdieping raakt een aantal punten: gevolgen voor de waterkwaliteit gezien de fosfaatrijke modder, de bak in de Kraaienestersluis, de (on-)mogelijkheden rond uitdiepen door de wegen en de waardevolle rietkragen langs de oevers. Er ontbreekt een toilet en aanlegplek. In het kanaal is de breedte beperkt door een voormalig cultureel beschermde voormalige sluis.



2 Tienhovens kanaal en Kraaienestersluis

GEWENSTE SITUATIE

Door het bevaarbaar maken van het Tienhovens kanaal en de Kraaienestersluis ontstaat een waardevol rondje dat bezoekers vanaf de Loosdrechtse Plassen langs de Westelijke Drecht, en de Vecht terugvoert naar de Vierde Plas.

Daarmee is deze route niet alleen aantrekkelijk als verbreding van het aanbod voor de bedrijven in het gebied, maar ook voor bewoners in de regio en bezoekers die naar het gebied komen. De route is afwisselend in landschap en (mits goed functionerend) een beleving gezien de twee sluisen die gepasseerd worden.

GEVOLGEN VOOR BELEVING

Het verbeteren van de doorvaart van de Tienhovens kanaal is een sleutel tot aanzienlijke verbetering van de beleving van het gehele gebied.

De Loosdrechtse Plassen worden verrijkt met een route langs de landelijk unieke gebieden, waardevol cultureel erfgoed, waardevolle natuur en de historisch kwaliteiten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

GEVOLGEN VOOR WATERSPORT

De gevolgen voor de watersportsector zijn groot. Het reguliere plassengebied wordt immers aangevuld met een waardevolle route, waarmee ondernemers hun aanbod kunnen versterken.

GEVOLGEN VOOR OMGEVING

De uitwerking gaan gepaard met impact op de omgeving:

- **Waterkwaliteit:** Het is Kaderrichtlijnwater gebied. Dus de waterkwaliteit mag niet achteruit gaan. Dit impliceert onder andere dat vechtwater in de Vecht moet blijven en de sluis voorzien moet worden van een retourbemaalingsinstallatie.
- **Cultuurhistorie:** Het kanaal maakt (net als de Vecht en de Westelijke Drecht) onderdeel uit van cultuurhistorische infrastructuur van de Hollandse Waterlinie.
- **Baggeren** kan niet dieper dan de klei en zandlagen.
- **Kwelwater:** Het beter bevaarbaar maken en het baggeren heeft mogelijk effect op kwalwater.
- **Natuurontwikkeling:** net voorbij Fort Tienhoven begint het Natura 2000 gebied met mogelijk de Grote Karekiet. Ook de rietoevers hebben natuurwaarden. Kwelregime kan veranderen met gevolgen voor natuurdoeltypen.



2 Tienhovens kanaal en Kraaienestersluis

DRAAGVLAK

Mogelijke bezwaar tegen de ontwikkelingen vanuit bewoners rond de Kraaienestersluis en vanuit jachthaven bij de Vierde Plas. Verhoging van de brug bij de Kraaienestersluis zal tot overlast zorgen door verminderde bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden.

FACTS

- Vaarwegbeheerder: geen beheerder
- Nautisch beheerder: Plassenschap
- Onderhoudsplichtige alleen voor drijfvuil en maaien: Plassenschap. Te onderhouden diepte: 0,60, breedte 3,00.
- Eigenaar en onderhoudsplichtige Kraaienestersluis: Plassenschap Loosdrecht
- Eigenaar Fort Tienhoven: Staatsbosbeheer
- Maten Kraaienestersluis: diepte: 0,7m; kolk lengte: 30m; doorvaartbreedte: 3,3m
- Kraaienestersluis is een zelfbedieningssluis maar niet geautomatiseerd
- Openingstijden tijdens seizoen ma/zo 8.00- 22.30 buiten seizoen 8.00-18.00
- Aantal schuttingen: gemiddeld 4.089

MOGELIJKE OPLOSSINGEN

Om de gewenste situatie te bereiken zijn de volgende werkzaamheden noodzakelijk:

- Retourbemaalingsinstallatie Kraaienestersluis
- Automatiseren Kraaienestersluis
- Verdieping Kraaienestersluis (sluis heeft een betonnen bak) van 0,7 m tot 1,40 m, mogelijk minder verdiepen voor een lagere categorie.
- Verdiepen van de Tienhovens kanaal tot 1,40 m (DM), mogelijk minder verdiepen en eventueel over bescherming van de rietkragen
- Verhoging van vijf bruggen tot DM hoogte:
 - Kraaienesterbrug 230 naar 260
 - Rietveldsebrug van 190 naar 260
 - Fietsbrug van 210 naar 260
 - Brug Tienhoven kanaal van 60 naar 260 (staat meestal open)
 - Jacquesbrug van 115 naar 260
- Er kan gekozen worden voor lagere doorvaart dan DM, door een beperkt aantal bruggen te verhogen. Als de brug over Tienhoven kanaal open staat bedraagt de minimale doorvaart 1,15m. Die kan toenemen tot 1,90m door ook de Jacquesbrug te verhogen.
- Verzorgen van toiletvoorzieningen en aanlegplekken Tienhoven kanaal
- Wachtplaatsen aan beide zijden Kraaienestersluis



2 Tienhovens kanaal en Kraaienestersluis

VERDER TE ONDERZOEKEN

- Er is een hydrologisch onderzoek nodig naar de effecten van verdieping van het kanaal op kwelstromen in de directe omgeving
- Er moet onderzocht worden waar de bagger gedeponeed kan worden.
- De ecologische effecten moeten in kaart worden gebracht.
- Cultureel historische effecten moeten in kaart worden gebracht (cultuur historische infrastructuur)

HAALBAARHEID

- Financieel: €1.788.000
 - Retourbemalingsinstallatie Kraaienestersluis € 20.000
 - Automatisering Kraaienestersluis € 200.000
 - Verdieping Kraaienestersluis van 70 naar 1,40m € 350.000 (helpt van eerdere restauratiekosten)
 - Uitbaggeren ca 2,1 km Tienhovens kanaal met 0,9m, categorie A/B. Eerste 500 meter categorie NT € 230.625
 - Verhogen van 5 bruggen voor DM doorvaarhoogte 2,60 m € 925.000
 - Toiletvoorziening Tienhoven kanaal (excl rioleringswerk) € 10.000 (inschatting)
 - Aanlegsteiger (10 meter) bij toiletvoorziening Tienhovens kanaal €7.500
 - Wachtplaatsen Kraaienestersluis zijde Tienhovens kanaal 50 meter (privé terrein) €22.500
 - Wachtplaatsen Vecht 50 meter €22.500
- Alternatief: Verhogen Jacquesbrug voor doorvaarhoogte 1,19 m (a €75.000)

- Ruimtelijk: haalbaar, op de aanleg van steigers na.
- Technisch: uitdagend gezien de recente restauratie van de Kraaienestersluis, de automatisering van de bediening van de sluis en de verhoging van de bruggen.
- Ecologie/natuurwaarden: rekening houden met grote karekiet (soortbescherming) en rietoevers en kweldruk naar omliggende natuur
- Waterkwaliteit: afhankelijk van onderzoek kwelwater en gebruik retourbemalingsinstallatie
- Organisatorisch: relatief gecompliceerd en fors project dat veel overleg met beheerders, omwonenden en overheden vergt. Er dienen afspraken gemaakt te worden over de verantwoordelijkheid en de instandhouding van de diepte op de langere termijn.

ADDITIONELE KANSEN

- Niet bekend

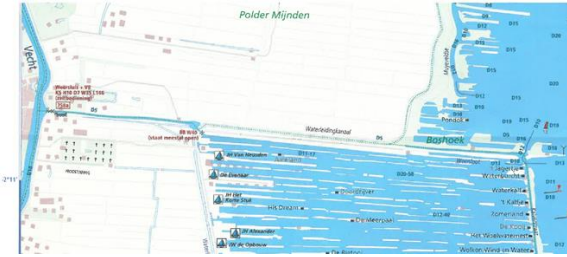


3 Westelijke Weersloot en Weersluis

OMSCHRIJVING

De Weersluis dateert uit het begin van de 17^e eeuw en vormt de verbinding tussen de Weersloot en de Vecht. De sluis is onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en in 1999 gerestaureerd ten behoeve van de kleine recreatievaart. Er is toen ook een zelfbedieningssysteem aangelegd. De brug net voor de Weersluis ligt op een verkeersgevoelig punt (smalle weg en in een bocht). In de Vecht is een wachtsteiger, de oever biedt weinig tot geen wachtgelegenheid. Naast de sluis ligt het woonhuis van de voormalig sluiswachter. Hier wordt overlast van wildplassers ervaren.

De Weersloot is een ondiepe sloot (0,5 m) van de Weersluis tot aan de Noordelijke Kievitsbuurt. De originele diepte is 70 centimeter, maar dit staat nergens officieel vermeld. De bij de toegang tot de Kievitsbuurt gelegen brug staat meestal open. De Weersloot heeft aan beide zijden privé eigendom, waaronder een monumentaal pand. Wachtende schepen liggen aan privé gronden.



3 Westelijke Weersloot en Weersluis

GEWENSTE SITUATIE

Het beter bevaarbaar maken van deze objecten biedt een klein maar mooi rondje rondom de Polder Mijnden.

GEVOLGEN VOOR BELEVING

De plannen voor de Weersloot en Weersluis bieden een kleiner en beter behapbaar rondje wat de beleving van het gebied vergroot. De route loop langs en door bijzondere gebieden, waaronder de kenmerkende Noordelijke Kievietsbuurt.

GEVOLGEN VOOR WATERSPORT

Een relatief klein rondje is interessant voor bezoekers met een (open) motorboot. Het rondje is tevens geschikt voor kano's, maar niet voor SUP'ers. Hiermee wordt het aanbod dat verhuurders van motorboten kunnen bieden aantrekkelijker.

GEVOLGEN VOOR OMGEVING

De plannen vergen gecompliceerde ingrepen in zowel de brug bij de Vecht als de in 1999 gerestaureerde Weersluis. De aan weerszijde gelegen privé eigendommen en de beperkte ruimte bieden niet veel opties.

Intensiever motorbootverkeer heeft mogelijke effecten op de natuur in de Noordelijke Kievietsbuurt.

De Vecht biedt voldoende ruimte om wachtplekken te realiseren.

Voorkomen moet worden dat Vechtwater in de Weersloot komt, dus ook hier is een retourbemalingsinstallatie vereist.

DRAAGVLAK

Hier geldt dat de sluis dicht op de voormalige sluiswachterswoning is gelegen. Ook verderop bevinden zich waanhuizen die mogelijk bezwaar kunnen maken. Daarnaast zal verhoging van de brug in het Zandpad tot overlast voor omwonenden zorgen door verminderde bereikbaarheid.

FACTS

- Vaarwegbeheerder: geen beheerder, Waterschap onderhoudt vaardiepte (0,60) en breedte (3,00)
- Nautisch beheerder: Plassenschap
- Eigenaar en onderhoudsplichtige: Plassenschap
- Maten Weersluis: diepte: 0,7m; kolk lengte: 14,6m; doorvaartbreedte: 3,5m
- Weersluis is een niet geautomatiseerde zelfbedieningsluis
- Openingstijden tijdens seizoen ma/zo 8.00- 22.30 buiten seizoen 8.00-18.00
- Aantal schuttingen: gemiddeld 7487



3 Westelijke Weersloot en Weersluis

MOGELIJKE OPLOSSINGEN

Om de gewenste situatie te bereiken:

- Retourbemaalingsinstallatie
- Verdiepen van 0,50m tot DM diepte (1.70m)
- Afmeerplekken in de Weersloot
- Extra wachtsteigers in de Weersloot
- Brug bij Weersluis verhogen tot 2,60m
- Openbaar toilet bij de Weersluis

VERDER ONDERZOEKEN

- Effecten op de waterkwaliteit

ADDITIONELE KANSEN

- Niet bekend

HAALBAARHEID

- Financieel: € 446.000
 - Retourbemaalingsinstallatie € 20.000
 - Verdiepen 750 m, tot DM diepte (1.40m) € 42.187
 - Afmeerplekken in de Weersloot ca 20 m € 15.000
 - Extra wachtsteigers 20m in de Weersloot € 9.000
 - Brug bij Weersluis verhogen tot 2,60m € 350.000
 - Openbaar toilet bij de Weersluis € 10.000 excl. Rioleringswerk (inschatting)
- Ruimtelijk: beperkt haalbaar, zeer dicht op privé eigendommen. Vaarwater is historische infrastructuur.
- Technisch: Aanleg retourbemaalingsinstallatie op beperkte ruimte, verhoging brug op Zandpad
- Ecologie/natuurwaarden: dit is geen natura 2000 gebied
- Waterkwaliteit: te onderzoeken
- Organisatorisch: er dienen afspraken gemaakt te worden over de verantwoordelijkheid en de instandhouding van de diepte op de langere termijn.



4 Verbinding 's Gravelandsevaart op diepte brengen

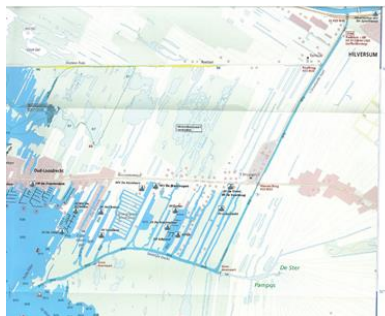
OMSCHRIJVING

De 's Gravelandsevaart vormt een essentiële vaarverbinding tussen het Hilversumskanaal en de Oostelijke Drecht, en daarmee een waardevolle ontsluiting van het vaargebied. De verbinding is 1,5 m diep (volgens de waterkaart) en in 2000 verdiept en verbreed. Ook zijn de oevers hersteld, tevens met nieuw riet. Er zijn natuurvriendelijke oevers aangelegd die zichzelf enigszins in stand houden door rietgroei aan de oever. Daarvoor is een flauw talud een vereiste.

In januari 2022 start beschoeiings-werkzaamheden tussen Oostelijke-Drecht en de brug in de Oud Loosdrechtse Dijk. De zuidelijke kant wordt dit jaar opnieuw beschoeid.

GEWENSTE SITUATIE

Gezien het belang van de vaart dient deze op de weergegeven diepte te zijn. Momenteel is de diepte volgens de kaart 1,5 m en dus niet op DM diepte (1,70). Onduidelijk is wat de daadwerkelijke diepte is: er zijn klachten gemeld, maar onderhoud heeft recent plaatsgevonden. Mogelijk is de vaart langs de oevers te ondiep om twee schepen te laten passeren. Uitdiepen valt onder regulier onderhoud door het Plassenschap. Hier wordt er vanuit gegaan dat de gewenste situatie momenteel bereikt is.



4 Verbinding 's Gravelandsevaart op diepte brengen

GEVOLGEN VOOR BELEVING

Nvt

GEVOLGEN VOOR WATERSPORT

Deze doorvaart is een belangrijk onderdeel van het rondje Loosdrecht, en moet dus goed bevaarbaar zijn en blijven.

GEVOLGEN VOOR OMGEVING

Als alsnog blijkt dat er verder uitgediept moet worden, moet onderzocht worden wat de effecten zijn op de kwelstromen in het naastgelegen gebied en het mogelijk effect op de Vuntus.

Mogelijke bagger kan op de oever worden uitgeslagen en na droging verspreid.

DRAAGVLAK

Geen consequenties bekend

MOGELIJKE OPLOSSINGEN

Om de gewenste situatie te behouden uitdiepen noodzakelijk maar deze valt onder regulier onderhoud van de vaarroute.

VERDER ONDERZOEKEN

Voor regulier uitdiepen is geen verder onderzoek nodig.

ADDITIONELE KANSEN

Niet bekend

FACTS

- Vaarwegbeheerder: Plassenschap
- Nautisch beheerder: Plassenschap

HAALBAARHEID

- Financieel: geen gevolgen
- Ruimtelijk: geen gevolgen
- Technisch: geen gevolgen
- Ecologie/natuurwaarden: geen gevolgen
- Waterkwaliteit: geen gevolgen
- Organisatorisch: valt onder regulier onderhoud door Plassenschap. Er dienen afspraken gemaakt te worden over de verantwoordelijkheid en de instandhouding van de diepte op de langere termijn.



5 Ontwikkeling Fort Spion

OMSCHRIJVING

Fort Spion is een in 1847 aangelegd verdedigingswerk dat momenteel functioneert als kleinschalig natuurkampeerterrain. Door verdere ontwikkeling kan het fort een nieuwe trekpleister worden voor (kleinschalige) recreatie op zowel het land als het water.

Om het Fort te ontwikkelen tot vaarbestemming moet het ontsloten worden via Nieuwe Polderplas. Deze is als onderdeel van het gebiedsakkoord door de Provincie aangekocht voor baggeropslag en natuurontwikkeling. Deze ideeën zijn binnen het gebiedsakkoord inmiddels van de baan, maar voor recreatie worden er nog volop kansen gezien voor horeca, excursies, wandelingen, parkeerfaciliteiten en Toeristisch Overstap Punt.

Waternet heeft interesse het fort verder te ontwikkelen en exploiteren. Hiervoor is een projectleider aangesteld. Er is inmiddels een aanvraag voor 50 parkeerplaatsen gedaan.

In het verleden hebben verschillende ideeën voor de gebiedsontwikkeling rondom de nieuwe polderplas de revue gepasseerd. Er heeft er een uitgebreide participatiesessie plaatsgevonden. Op dit moment worden deze ideeën niet verder uitgewerkt.



5 Ontwikkeling Fort Spion

GEWENSTE SITUATIE

Dat het fort ontsloten wordt voor recreatieve activiteiten en bereikbaar wordt via de nieuwe polderplas. Er moeten dan ook aanlegmogelijkheden komen bij het fort en een veilige voetgangersoversteekplaats.

GEVOLGEN VOOR BELEVING

De genoemde recreatieve ontwikkelingen kunnen veel bijdragen aan de beleving van het gebied. De Loosdrechtse Plassen worden verrijkt met een vaar, fiets- en wandelbestemming met de historisch kwaliteiten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, horeca, waardevolle natuur en de mogelijkheid tot excursies in het drinkwatergebied.

GEVOLGEN VOOR WATERSPORT

Voor de watersport is het fort een waardevolle nieuwe bestemming. Het breidt de vaarmogelijkheden uit en kan nieuwe doelgroepen trekken.

GEVOLGEN VOOR OMGEVING

De aanwonenden van het trekpad hebben moeite met recreatie op de Nieuwe Polderplas. Kleinschalige recreatie

DRAAGVLAK

Er is mogelijk bezwaar te verwachten van eigenaren van recreatieverblijven langs het Trekpad.

FACTS

- Nautisch beheer: Plassenschap
- Vaarwater beheer: geen.
- Eigenaar Nieuwe Polderplas: Provincie Noord-Holland (aangekocht voor bagger en natuurdoeleinden binnen GA OVP)
- Eigenaar Fort: Gemeente Amsterdam, Waternet beheert
- Bestemming omgeving: vanuit GA OVP is de plas aangekocht voor bagger en natuurdoeleinden. Momenteel is de plas geen openbaar vaarwater (want het is duurzaam afgesloten van de Loosdrechtse Plassen). Voor het openbaar maken is besluit gemeenteraad Wijdemeren vereist.
- Eigenaar en beheerder van de weg tussen Nieuwe Polderplas en het fort: Provincie Noord-Holland



5 Ontwikkeling Fort Spion

MOGELIJKE OPLOSSINGEN

De gewenste situatie moet eerst in kaart worden gebracht en bepaald met de belanghebbenden.

Ten behoeve van de waterrecreatie dienen aanlegplaatsen te worden gerealiseerd en de doorvaart door het trekpad goed bevaarbaar en (mogelijk) beschoeid moeten worden.

De aanpak vergt een frisse blik, al is al veel voorwerk verricht. Daarom liggen de kansen in een nieuw projectplan en projectleider die de aanpak integraal uitwerkt.

VERDER ONDERZOEKEN

Bescherming van de drinkwatervoorziening aan de andere kant van de plas

Mogelijkheid tot natuurontwikkeling in deel van de plas dat niet bevaren wordt richting het fort

ADDITIONELE KANSEN

- Natuurontwikkeling in deel van Nieuwe Polderplas
- Parkeergelegenheid bij het fort
- Mogelijk is er projectbudget voor dit alternatief te zoeken vanuit het programma Nieuwe Hollandse Waterlinie

HAALBAARHEID

- Financieel: financiering zal nader uitgewerkt moeten worden.
- Ruimtelijk: volgt na uitwerking
- Technisch: haalbaar
- Ecologie/natuurwaarden: het gehele gebied ligt is Natura 2000 gebied, wat ecologisch onderzoek vergt.
- Waterkwaliteit: haalbaar, mogelijk kwel richting Loenderveense plas
- Organisatorisch: haalbaar, maar onderdeel van een groter gebiedsontwikkelingsplan voor zowel Fort Spion als de Nieuwe Polderplas. Waternet heeft al een projectleider voor de ontwikkeling van Fort Spion aangesteld, het zou mooi zijn met deze werkzaamheden te koppelen.

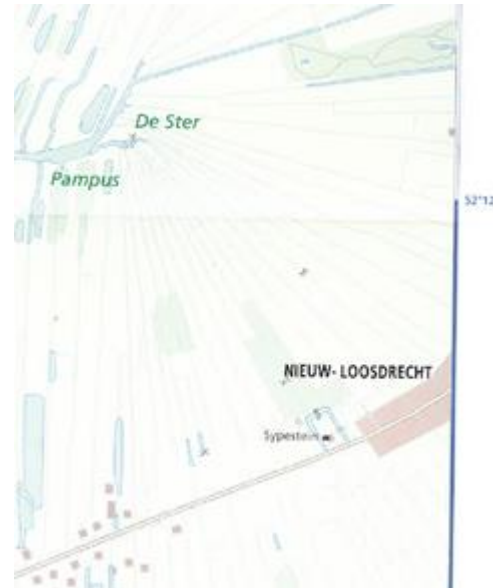


6 Route kasteel Sypesteyn toegankelijk maken

OMSCHRIJVING

Kasteel-Museum Sypesteyn is een belangrijke recreatieve parel in het Loosdrechtse gebied. Toeristen kunnen het kasteel-museum bezoeken, een rondleiding bijwonen en/of een wandeling maken door de kasteeltuin. Het kasteel is tot dusverre alleen over land bereikbaar (auto, fiets of wandelen), maar kan via een oorspronkelijke bestaande sloot ook (weer) via water bereikbaar gemaakt worden via de Ster. Op dit moment bevindt zich een elektrische schuifpoort in de Oostelijke Drecht, nabij de 's Gravelandsevaart. Deze poort, in eigendom van Vereniging De Ster, reguleert het exclusieve gebruik door leden van de Ster/gebruikers van land in de Ster. Overige passanten hebben geen doorgang.

Vereniging De Ster heeft een geactualiseerd gebiedsaanbod ontwikkeld; een plan voor de realisatie van natuurdoelen in het gebied. In dit plan wordt ook aandacht besteed aan recreatief aanbod in het gebied, waaronder vaarrecreatie. Met dit alternatieve project kan Kasteel Sypesteyn toegankelijk worden voor kano's, roeiboten, SUP's en kleine elektrische sloepen. Hiermee komt er een nieuwe bestemming bij in het gebied voor deze vaartuigen. Dit levert een impuls aan de levensvatbaarheid van Sypesteyn. Het kasteel kan hiermee een knooppunt worden in het kanoroutenetwerk en tevens een steunpunt bij de te ontwikkelen wandelroute door de Ster.



6 Route kasteel Sypesteyn toegankelijk maken

GEWENSTE SITUATIE

Kano's, roeiboten, SUP's en kleine elektrische sloepen kunnen vanaf Loosdrecht naar kasteel Sypesteyn varen.

GEVOLGEN VOOR BELEVING

Kasteel Sypesteyn is een toeristisch pareltje in het gebied. Nieuwe recreanten/bezoekers via het water dragen bij aan de instandhouding van het kasteel.

GEVOLGEN VOOR WATERSPORT

Een verbinding richting het kasteel is een waardevolle nieuwe bestemming voor kleinschalige, extensieve watersport.

GEVOLGEN VOOR OMGEVING

Het gebiedsaanbod van vereniging De Ster stelt dat voor alle recreatieve voorzieningen in het Stergebied geldt dat dit wenselijk is mits:

- ze geen overlast en afval met zich meebrengen
- ze een kleinschalig karakter hebben
- rekening wordt gehouden met het broedseizoen
- ze alleen tussen zonsopgang en zonsondergang zijn geopend
- het onderhoud van de voorzieningen kan worden gegarandeerd
- de eigenaren, op wiens grond de voorziening komt, hiermee akkoord zijn

Tot dusverre hebben we geen signalen ontvangen dat deze ontwikkelingen impact hebben op natuur of waterkwaliteit.

DRAAGVLAK

Vereniging De Ster is zeer enthousiast over dit plan. De route richting kasteel Sypesteyn loopt over en langs andere percelen, wat mogelijk tot bezwaren kan leiden. Eventueel zijn ook alternatieve routes denkbaar.

FACTS

- Vaarweg / nautisch beheerder: geen, er is geen vaarweg op dit moment
- Eigenaar poort: vereniging De Ster
- Eigenaar kasteel: Stichting Tot Behoud Van Kasteel Sypesteyn
- Betrokken partijen omgeving: particuliere eigenaren oevers en water
- Bestemming omgeving: natuurgebied (N2000 / NNN)



6 Route kasteel Sypesteyn toegankelijk maken

MOGELIJKE OPLOSSINGEN

Om de gewenste situatie te bereiken:

- Toegang via particulier land organiseren (of alternatieve route uitwerken die uitkomt aan de dorpsrand).
- De bestaande sloot zal weer op de oorspronkelijke breedte en diepte moeten worden gebracht. Hierdoor ontstaat een circa 500 m lang verbindingswater, dat geschikt is voor kleine boten met een maximale diepgang van 0,70 m.
- Het sluithek in de Drecht (in eigendom van ver De Ster) verwijderen/open maken.
- Aanlegmogelijkheden creëren bij het kasteel
- Instructiebord plaatsten met bezoekersregels

VERDER ONDERZOEKEN

- Mogelijkheid opkopen van de grond voor het aanleggen van de meest optimale vaarroute.
- Effect van verbreden/verdiepen bestaande sloot op lokale natuurwaarden.

ADDITIONELE KANSEN

- Activiteiten van het kasteel vragen uitbreiding om kasteel rendabel te houden.
- Stimuleren van elektrische, kleine sloepen

- Ontwikkelen van parkeergelegenheid bij het kasteel/achter de kerk, om vanuit daar richting Loosdrecht te varen.
- Te koppelen met aanleg van (nieuwe) wandelroutes door De Ster

HAALBAARHEID

- Financieel: 27.500
 - Uitdiepen bestaande sloot 750 m³ A/B categorie 9.500
 - Aanlegsteigers 20 meter 15.000
 - Bebording en hek: 3.000 (inschatting)
- Toestemming eigenaren particulier land: niet onhaalbaar, maar heeft waarschijnlijk aandacht en tijd nodig.
- Bestaande sloot (500 m) verbreden en verdiepen tot 0,70m: nader te onderzoeken
- Aanlegmogelijkheden bij kasteel: nader te onderzoeken
- Ruimtelijk: haalbaar
- Technisch: haalbaar
- Ecologie/natuurwaarden: haalbaar
- Waterkwaliteit: haalbaar
- Organisatorisch: redelijk haalbaar



7 Doorvaart Oostelijke Drecht naar Derde Plas bevaarbaar maken

GEWENSTE SITUATIE

De Oude dijk weer bevaarbaar maken voor de aller kleinste vaartuigen (sup's, kano's).

GEVOLGEN VOOR BELEVING

De ontsluiting biedt een sterke beleving van de natuur in dit deel van het plassegebied. Het is intiem, soms avontuurlijk, maar ook handig als afsteek richting de plassen.

GEVOLGEN VOOR WATERSPORT

Dit realiseert een mooie extra doorsteek voor extensieve recreatie (kano's/sup's), met name prettig als er op de plassen meer golfslag staat.

GEVOLGEN VOOR OMGEVING

Momenteel is de route op de waterkaart aangegeven als bevaarbaar voor niet gemotoriseerd verkeer. Toch is de vaarweg afgesloten. Natuurmonumenten ontwikkelt hier moerasbos met veel broedvogels.

DRAAGVLAK

Natuurmonumenten is geen voorstander van het verder ontsluiten van de vaarweg voor gemotoriseerde vaartuigen. Mogelijk problematisch voor nabijgelegen recreatiebedrijf.

FACTS

- Eigenaar: natuurmonumenten en eigenaar vakantiepark Van de Wetering. Het is niet duidelijk of het om openbaar vaarwater gaat of niet.
- Vaarwegbeheerder: geen
- Nautisch beheerder: plassenschap
- Bestemming omgeving: Natuur en Verblijfsrecreatie
- Zonering Natuurmonumenten: afgesloten gebied



7 Doorvaart Oostelijke Drecht naar Derde Plas bevaarbaar maken

MOGELIJKE OPLOSSINGEN

Om de gewenste situatie te bereiken:

- De balk handhaven, en zo aanleggen dat er alleen met kano's tussendoor gevaren kan worden (dus ook geen elektrische sloepen).
- Vaarweg openhouden van begroeiing.

VERDER ONDERZOEKEN

Effecten rond natuurwetgeving want de bevaarbaarheid is mogelijk strijdig met de doelstelling tot ontwikkeling van dit natuurdoeltype. N2000 regelgeving is hier van toepassing.

ADDITIONELE KANSEN

- Niet bekend

HAALBAARHEID

- Financieel: Geen
- Ruimtelijk: haalbaar
- Technisch: haalbaar
- Ecologie/natuurwaarden: conflict
- Waterkwaliteit: haalbaar
- Organisatorisch: haalbaar



8 Verbinding 's Gravelandsevaart / Gooisevaart bevaarbaar maken

OMSCHRIJVING

Dit plan behelst het opnieuw bevaarbaar maken van de vaarroute Hilversums kanaal naar de Oude Haven in Hilversum. De route loopt via de te verdiepen Zuidersluis via 7 bruggen, een zeer smal gedeelte bij 'De Oude Loswal' en een versmalling bij woonschepen naar de Oude Haven in Hilversum. Deze locatie ligt op 800 meter van het centrum van Hilversum. Het park zelf is geen toeristisch recreatieve trekker.



8 Verbinding 's Gravelandsevaart / Gooisevaart bevaarbaar maken

GEWENSTE SITUATIE

Om de route bevaarbaar te maken dient allereerst de historische Zuidersluis verdiept te worden. Daarnaast moet het riool in de Nieuwbrug verdiept (kosten 150.000) en moet een oplossing worden gerealiseerd bij de Oude Loswal, omdat boten daar niet kunnen passeren (wachtplekken, stoplichten, etc). Ook dient de doorvaart bij de woonschepen te worden verbreed.

GEVOLGEN VOOR BELEVING

Een deel van de vaart (tussen de Hondenbrug en de voetgangersbrug Oude Haven) is zeer lommerrijk om door te varen. De rest van de route is matig interessant, zeker in verhouding tot de andere vaarroutes in het gebied. De eindbestemming (Oude Haven) heeft een beperkte aantrekkingskracht en het ontbreken van een waardevol 'rondje' draagt ook niet bij aan de beleving van het gebied.

GEVOLGEN VOOR WATERSPORT

Extra vaarbestemming in Hilversum. Hiermee wordt de totale capaciteit van het gebied voor watersport uitgebreid.

GEVOLGEN VOOR OMGEVING

Aanzienlijk door de ingrijpende en kostbare verdieping van de Zuidersluis. Verbreding van de vaarweg bij de woonschepen.

DRAAGVLAK

Zeer beperkt vanuit de bewoners van het Zuidereinde. Mogelijk bezwaar vanuit woonschepen op de Gooise Vaart.

FACTS

- Vaarwegbeheerder: waterschap AGV
- Nautisch beheerder: waterschap AGV
- Bestemming omgeving: divers



8 Verbinding 's Gravelandsevaart / Gooisevaart bevaarbaar maken

MOGELIJKE OPLOSSINGEN

Om de gewenste situatie te bereiken:

- Uitdiepen Zuidersluis
- Verhogen Voetgangersbrug Gooise Vaart
- Verbeden doorvaart Woonschepen Gooise Vaart
- Riolering door De Nieuwe Brug door duiker
- Oplossing voor smalle deel Oude Loswal
- Ontwikkelen van toeristisch recreatieve punten Corverbos en Oude Haven
- Extra aanlegmogelijkheden

VERDER ONDERZOEKEN

- Politieke wensen voor verdere ontwikkeling bij Gemeente Hilversum

ADDITIONELE KANSEN

- De gemeente Hilversum geeft aan dat er mogelijkheden zijn om andere vaarbestemmingen binnen de gemeente te onderzoeken. Mogelijk is hier een verbinding te maken met het nieuwe programma Groen (in ontwikkeling).
- De locatie van dit alternatief ligt ten noorden van de N201. Daarmee kan het mogelijk aanspraak maken op financiering vanuit programma de Groene Uitweg van de provincie Noord-Holland.
- Binnen het Uitvoeringsprogramma OVP is er een ander project opgenomen: vaarverbinding 's Gravelandsevaart. Dit alternatief zou daar logisch mee te koppelen zijn.

HAALBAARHEID

- Financieel: niet haalbaar, gezien de beperkte meerwaarde aan de beleving van het watersportgebied.
- Ruimtelijk: beperkt gezien de smalle doorvaart bij de Oude Loswal
- Technisch: gecompliceerd door de verdieping van de Zuidersluis
- Ecologie/natuurwaarden: haalbaar
- Waterkwaliteit: Haalbaar
- Organisatorisch: gecompliceerd en afhankelijk van de politieke wil van Gemeente Hilversum



9 Doorvaart Stille Plas naar Derde en Vierde Plas

OMSCHRIJVING

De doorvaart van de Derde Plas naar de Stille Plas (Kostverloren vaart) is zeer ondiep (ca 0,40m) de brughoogte is 1,70m. Ook de doorvaart naar de Vierde Plas is slechts 40 centimeter diep en 1 meter hoog. Het is daarmee duidelijk waar de Stille Plas zijn naam aan ontleent. Al wordt de plas wel bevaren met bootjes vanuit de aangrenzende recreatiebedrijven, het is geen doorgaande route die tot veel vaarbewegingen leidt. De Kostverloren vaart is recentelijk vernieuwd.

Naast de Stille plas ligt een concentratie aan campings, de natuurgebieden liggen in de zuidoost- en zuidkant van de plas waar de diepgang ook beperkt is. Veel betrokken partijen zijn van mening dat de Stille Plas ook daadwerkelijk stil moet blijven. Er wordt aangegeven dat er een handhavingsprobleem is op kleine motorbootjes met voornamelijk jongeren die hard varen op de plas.



9 Doorvaart Stille Plas naar Derde en Vierde Plas

GEWENSTE SITUATIE

Een beter ontsloten Stille Plas zodat ook diepere en grotere schepen toegang hebben. Daar

GEVOLGEN VOOR BELEVING

Het beter bevaarbaar maken van de Stille Plas vergroot het vaargebied fors. Het is een extra te varen rondje in het gebied. Het zal wel deels ten koste gaan aan het stille karakter van de plas dat voor anderen weer een belangrijk belevingskenmerk is. Voor kano's en sup's zijn de aanpassingen niet noodzakelijk.

GEVOLGEN VOOR WATERSPORT

De het areaal aan vaarwater wordt vergroot en daarmee de keuzeopties voor de watersporters in het gebied. Recreanten in de zuidkant van de Boomhoek wordt toegang geboden tot het gehele plassen gebied.

GEVOLGEN VOOR OMGEVING

Doordat de logische barrière wordt geopend zal de plas meer bevaren worden wat door bewoners en natuurorganisaties niet als positief zal worden ervaren.

Twijfel bestaat of het mogelijk is de bruggen met 1 resp. 1,60m te verhogen aangezien dit tot fors steile weggedeelten kan leiden. Ook heeft het verhogen van de bruggen significante gevolgen voor de bereikbaarheid van de woonhuizen; afsluiting leidt tot een zeer forse omleiding.

DRAAGVLAK

Het draagvlak is zeer beperkt vanuit bewoners en natuur belang.

FACTS

- Verbinding onder de Herenweg/Breukeleveense Meentje:
 - Vaarwegbeheerder: geen
 - Nautisch beheerder: Plassenschap
 - Eigenaar water: familie Manten.
- Bestemming omgeving: wonen, horeca, recreatie en groen
- Eigendom: beide oevers particulier eigendom



9 Doorvaart Stille Plas naar Derde en Vierde Plas

MOGELIJKE OPLOSSINGEN

Om de gewenste situatie te bereiken:

- Verhogen van de doorvaarthoogte in de Kostverloren vaart met ca 1 meter (van 1.70 naar 2.60).
- Verhogen van de Weerbrug van 1 m naar 2,60 m.
- Verdiepen van de doorvaart van 0,40m naar 1,30m.
- Eventueel één richtingsverkeer van Stille Plas naar Vierde Plas al wordt ook aangegeven dat dit niet nodig is.

VERDER ONDERZOEKEN

- De mogelijkheden om de bruggen te verhogen
- De verkeerstechnische gevolgen
- De gevolgen voor de natuurwaarden

ADDITIONELE KANSEN

- Niet bekend

HAALBAARHEID

- Financieel: €707.500
 - Verhogen twee bruggen met respectievelijk 1 en 1,6 meter €700.000
 - Uitdiepen Kostverloren vaart en Weerbrug naar 1,40 m: €7.500
- Ruimtelijk: beperkt haalbaar maar met grote gevolgen voor de bereikbaarheid. De hogere bruggen hebben ook ruimtelijke effecten.
- Technisch: Beperkt haalbaar. Onderhoud aan de weg vindt dit jaar plaats en het is niet wenselijk op korte termijn de weg opnieuw open te leggen.
- Ecologie/natuurwaarden: mogelijk haalbaar maar niet gewenst door natuursector. Natura 2000 gebied. Naast verstoring (vogels) gaat het hier ook om bescherming t.b.v. waterplantontwikkeling (m.n. bij de westelijke ingang).
- Waterkwaliteit: haalbaar
- Organisatorisch: haalbaar



10 Doorvaart bij de Heul optimaliseren

OMSCHRIJVING

De doorvaart bij De Heul bestaat uit twee delen. Het bij de bouw van de Porseleinhaven vernieuwde en 's winters afsluitbare Horregat. En de meest oostelijk gelegen Heulsloot. Voor beide doorgangen geldt eenrichtingsverkeer. Beide doorgangen zijn 0,70m diep, 1,70 hoog en 2,60 breed. De bebouwing loopt praktisch tot het water. Het water van de Heulsloot is in eigendom van de bewoners.

Voor de watersportbedrijven op de Vuntus is de doorvaart van zeer groot belang. Want als de doorvaart verdwijnt, wordt een aanzienlijk deel van het watersportgebied afgesloten. Dat maakt dit project zeer urgent.

Gemeente Wijdmeren heeft met de particuliere aanliggende eigenaren in principe een overeenstemming om eigendom te verwerven. De gemeente bereidt beschoeiingsproject voor.

Feitelijk is de doorvaart achterstallig onderhoud. De (financiering van de) onderhoudssituatie is echter gecompliceerd, aangezien geen instantie (eigenaren, gemeente, plessenschap of provincie) hiertoe verplicht lijkt te zijn.



10 Doorvaart bij de Heul optimaliseren

GEWENSTE SITUATIE

Een beter en voor DM categorie geschikte doorvaart naar en van de Vuntus.

GEVOLGEN VOOR BELEVING

Een betere doorvaart voor meer typen schepen vergroot de beleving van het gebied significant doordat ook de Vuntus wordt ontsloten.

GEVOLGEN VOOR WATERSPORT

De doorvaart is van groot belang voor de aanwezige watersportbedrijven. Daarnaast biedt een extra plas een forse uitbreiding van het te bevaren areaal.

GEVOLGEN VOOR OMGEVING

De verhoging van de bruggen heeft aanzienlijke gevolgen voor de ontsluiting van Oud-Loosdrecht. Ook is de verhoging met 1-meter wellicht verkeerstechnisch gecompliceerd. De vraag is of verbreding mogelijk is, maar zeker is dat dit van grote invloed is op de woningen aan beide zijden.

DRAAGVLAK

Gemeente Wijdmeren is actief met het vinden van een oplossing. Deze is gecompliceerd gezien de eigendomsverhoudingen. Er is in zekere zin sprake van draagvlak voor een oplossing van de problematiek.

FACTS

- Vaarwegbeheerder: geen. Waterschap is onderhoudsplichtig voor drijfvuil en maaien. Na beschoeiingsproject de gemeente Wijdmeren al vaarwegbeheerder aanwijzen?
- Nautisch beheerder: Plassenschap
- Bestemming omgeving: Centrum en Wonen
- Eigendom: beide oevers particulier eigendom, willen geen grond afstaan voor verbreding tot op heden



10 Doorvaart bij de Heul optimaliseren

MOGELIJKE OPLOSSINGEN

Om de gewenste situatie te bereiken:

- Doorvaarthoogte van beide bruggen 1,70m naar 2,60 m
- Doorvaart tot 1,3m diepte
- Verbreden van doorvaart
- Een structurele oplossing voor het onderhoud.

VERDER ONDERZOEKEN

- Niet bekend

ADDITIONELE KANSEN

- Niet bekend

HAALBAARHEID

- Financieel: €1.353.000
 - Verhogen twee bruggen €700.000
 - Vervangen van de beschoeiing: €650.000 (onderhoud)
 - Verdiepen van de doorvaarten tot 1.4m, categorie A/B €3.500
- Ruimtelijk: Verbreding lijkt niet haalbaar gezien de bebouwing van de oevers. Verhoging van de bruggen is ruimtelijk haalbaar mits verkeerstechnisch veilig.
- Technisch: De beschoeiing is lastig te onderhouden of te vernieuwen doordat er geen grotere schepen de vaarten in kunnen.
- Ecologie/natuurwaarden: past niet in de zonering van Natuurmonumenten. Effecten
- Waterkwaliteit: mogelijk meer en vuiler water vanuit de plassen naar de Vuntus
- Organisatorisch: de eigendomsverhoudingen en onduidelijkheid over de verantwoordelijkheid voor het open houden van de doorvaart maken het proces complex.



11 Raaisloot/Kromme Rade toegankelijk maken

OMSCHRIJVING

De Raaisloot en Kromme Rade zijn beide vaarwater 'met vergunning' volgens de waterkaart van de ANWB. Ze zijn in beheer van het Plassenschap en vrijwilligers checken de route op bevaarbaarheid. Volgens het Plassenschap zijn beide routes bevaarbaar met sup's en kano's en is het geen probleem dit zo te houden. Bevaarbaar maken voor sloepen is niet alleen fysiek gecompliceerd, maar stuit zeker tot bezwaren vanuit bewoners en de natuurorganisaties.

Dit alternatief wordt daarom niet verder meegenomen in de analyse.

FACTS

- Vaarwegbeheerder: geen
- Nautisch beheerder: Plassenschap, ook eigenaar en onderhoudsplichtig op grond van legger voor drijfvuil en maaien. Er is een vaarverbod ingesteld voor motorvaart op grond van natuurwaarden.



12 Kanoroute door Natuurgebied Kortenhoefse plassen verbeteren

OMSCHRIJVING

De Kortenhoefse Plassen vormen een natuurlijk en avontuurlijk kano en sub gebied net boven de N201. Het gebied heeft een kanoroute. Kansen worden gezien in het verbeteren van de kanosteigers, een overdraagpunt bij de Wijdeblik, plekken om te rusten en te picknicken. Daarnaast zouden borden met uitleg over het gebied en de natuur de beleving versterken.

Natuurmonumenten heeft kanosteigers bij overdraagpunt gerealiseerd en in 2021 is de toegang tot de Wijde Blik nog verbeterd. Vanuit het watergebiedsplan Noordelijke Vechtplassen is budget gereserveerd voor het kano-passeerbaar maken van de Zanderijsluis. In principe door middel van een video camera voor de sluisbediener.

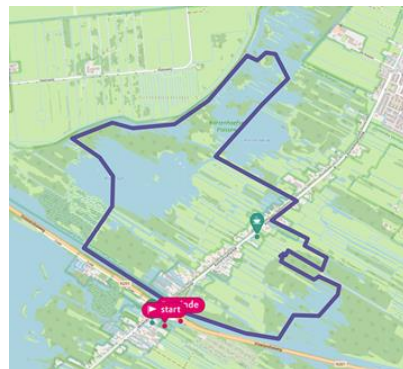
Dit alternatief vergt een nadere uitwerking. De kosten zullen marginaal zijn gezien het ontbreken van grote ingrijpende bouwkundige aanpassingen. Uitgegaan kan worden van circa 20.000 euro.

ADDITIONELE KANSEN

- De locatie van dit alternatief ligt ten noorden van de N201. Daarmee kan het mogelijk aanspraak maken op financiering vanuit programma de Groene Uitweg van de provincie Noord-Holland.

FACTS

- Vaarwegbeheerder: Natuurmonumenten
- Nautisch beheerder: Waterschap AGV. Thans verboden voor motorvaart.
- Eigendom water en land: Natuurmonumenten



Scenario's



Scenario's

Het doel van het uitvoeren van deze alternatieven is om de watersport in het gebied te realiseren. Bij voorkeur wordt dat gedaan aan de hand van een versterkend programma, dat meer is dan het uitvoeren van enkele losse projecten.

We schetsen hier zes scenario's waarbinnen de verschillende alternatieven ontwikkeld kunnen worden. Deze scenario's kunnen ook helpen om verschillende ontwikkelingen te prioriteren op kortere en langere termijn, en ze zouden dus ook gezien kunnen worden als verschillende "fasen" in de realisatie.

Voor ieder scenario is een kostenindicatie gegeven (voor zover mogelijk) en is daarbij aangegeven welk deel van de kosten een nieuwe realisatie betreft, en welk deel onderhoudskosten betreft.



Scenario 0: Soepele Sluizen

Dit scenario gaat om het optimaliseren van bestaande routes en sluizen. In dit scenario realiseren worden kansen gerealiseerd die voor het grijpen liggen. Oftewel, het “laaghangend fruit” en snel samen successen boeken. Het gaat daarbij om de alternatieven:

- 1. Optimalisatie bestaande sluizen
 - a. Optimalisatie Raaisluis
 - b. Optimalisatie Sluis 't Hemeltje
 - c. Optimaliseren Mijndensesluis
- 4. Verbinding ‘s Gravelandsevaart op diepte brengen/houden
- 10. De Heul uitdiepen en onderhoud beschoeiing op orde (exclusief. verhogen bruggen)

In dit scenario wordt ingezet op de verbeterde doorstroom in het bestaande rondje voor de BRTN-DM klasse. Er is één regime van openingstijden wat overal geldt.



Scenario 0: Soepele Sluizen

Maatregel	Kosten realisatie	Kosten t.g.v. (achterstallig) onderhoud
Maatregelen aan sluizen	€110.000	-
Beschoeiing de Heul	-	€650.000

- Voor de Heul geldt dat gemeente Wijdmeren inmiddels een traject is gestart om samen met bewoners de Heul te verbeteren. Hierbij wordt tevens een gedetailleerde kostencalculatie uitgewerkt.
- Kosten zijn exclusief:
 - Inhuur projectleider



Scenario 1: Waardevolle sloepenroutes

In dit scenario gaat het om het uitbreiden van vaarmogelijkheden voor sloepen met twee, eventueel 3 plekken die nu lastiger te bereiken zijn. Hiermee wordt ingezet op een vergroting van de capaciteit van het gebied, en ontstaan waardevolle nieuwe routes. Het gaat daarbij om de alternatieven:

- 2. Tienhovens Kanaal en Kraaienestersluis
- 3. Weersloot en weersluis
- Eventueel: 9. Uitdiepen doorsteek naar Stille Plas

Merk op dat bij dit scenario de technisch-financiële haalbaarheid van dit scenario keldert wanneer we focussen op BRTM-DM klasse (i.v.m. verhogen van 5 bruggen). Ook kunnen daarbij extra knelpunten ontstaan voor waterkwaliteit en kweldruk omdat DM-klasse een verder uitdieping vereist van het kanaal dan kleinere sloepen.



Scenario 1: Waardevolle sloepenroutes

Maatregel	Kosten realisatie	Kosten t.g.v. (achterstallig) onderhoud
Alternatief 2+3 DM klasse	€2.250.000	€ 237.000
Alternatief 2+3 (geen DM)	€1.400.000	€42.000

- Kosten zijn exclusief:
 - Inhuur projectleider
 - Onderzoekskosten waterkwaliteit en kweldruk
 - Eventuele extra kosten voor baggerdepositie



Scenario 2: Forten en kastelen

In dit scenario wordt ingezet op de ontwikkeling van nieuwe bestemmingen en nieuwe belevingen. Het gebied krijgt een stimulans van bestemmingen van cultuurhistorische waarde met een bijzonder verhaal. Dit biedt kansen voor het versterken van recreatieve verbindingen tussen water en land en het aantrekken van nieuwe doelgroepen. Het gaat daarbij om de alternatieven:

- 5. Fort Spion
- 6. Kasteel Sypesteyn

Let op, voor het alternatief Kasteel Sypesteyn zal het exclusief gaan om kano's, SUPs en eventueel kleine elektrische sloepen, dus geen BRTM-DM klasse. Voor fort Spion zijn er relatief weinig technische ingrepen nodig voor de DM-klasse. Daar is het belangrijk om met omwonenden het draagvlak voor deze vorm van recreatie te onderzoeken.



Scenario 2: Forten en kastelen

Maatregel	Kosten realisatie	Kosten t.g.v. (achterstallig) onderhoud
Sypesteyn. Uitdiepen, aanlegsteigers en bebording (excl. landaankoop)	€30.000	-

- Kostenindicatie vergt eerst verdere definitie van wat deze projecten inhouden.



Scenario 3: Klein maar fijn

Dit scenario bevat alle alternatieven en ideeën die specifiek gericht zijn op extensieve recreatie met kano's en SUPs. Hiermee wordt ingezet op nieuwe doelgroepen en het bevorderen van extensieve recreatie en natuurbeleving. Dit scenario koppelt aan de visie 2030. Scenario 3 gaat om de alternatieven:

- 6. Kasteel Sypesteyn
- 7. Doorvaart Oude Drecht
- 11. Kanoroute Raaisloot
- 12. Kanoroute (verbetering) Kortenhoef



Scenario 3: Klein maar fijn

Maatregel	Kosten realisatie	Kosten t.g.v. (achterstallig) onderhoud
Sypesteyn. Uitdiepen, aanlegsteigers en bebording (excl. landaankoop)	€30.000	-
Andere kosten	€20.000	

- Kostenindicatie vergt eerst verdere definitie van wat deze projecten inhouden.
- Kosten zijn exclusief:
 - Inhuur projectleider
 - Eventuele extra kosten voor baggerdepositie of benodigde landaankoop



Scenario 4: Gastvrij Loosdrecht

In dit scenario wordt ingezet op een gastvrij onthaal van alle watersporters. Daarbij gaat het om de volgende maatregelen:

- Raaisluis: bedieningsgemak en host
- Mijndense sluis: pinbetaling
- Voor alternatieven 9,11,12: verbeterde kano-aanlegplekken, route-aanwijzingen en welkomstborden
- Alle sluis- en brugtijden afstemmen op 1 regime
- Verbeterde toiletvoorzieningen, parkeervoorzieningen
- Verbeterde verbindingen tussen land/water met horeca, overstappunten etc.
- Optioneel: een Loosdrecht-app met routes, vaarbestemmingen, horeca, natuurtips, etc.



Scenario 4: Gastvrij Loosdrecht

Maatregel	Kosten realisatie	Kosten t.g.v. (achterstallig) onderhoud
Verbeterde betalingen en sluitingsregimes sluizen, gebruikersgemak, verbeterde informatievoorziening.	€51.000	-

- Kosten zijn exclusief:
 - Inhuur projectleider
 - Toilet- en parkeervoorzieningen
 - Ontwikkeling app



Scenario 5: Duurzame toekomst

In dit scenario wordt ingezet op jonge doelgroepen en duurzame elektrische sloepen en daarbij horende laadinfrastructuur.

Jonge mensen willen duurzaam leven en maken bewuste keuzes rondom duurzaamheid in hun vrije tijd. Deze groep (jonge) mensen is de gebruikersgroep van de toekomst en wil je graag aan je binden. In dit scenario kan worden ingezet op:

- Groeiend marktsegment elektrisch varen (mede door de verplichting in Amsterdam)
- Faciliteren van laadpunten in jachthavens of aanleglocaties.
- Innovatieve ondernemers die hiermee aan de slag willen
- Verbeteren van stilte en luchtkwaliteit
- (nieuwe) Vaarroutes in Loosdrecht elektric-only
- Stimuleringsmaatregelen zoals korting op een 'elektrische' overnachting.



Scenario 5: Duurzame toekomst

Bij de overgang naar elektrisch ligt een kip-ei discussie altijd op de loer: Wat is er eerst, laadpunten of voertuigen? De ervaring vanuit elektrische auto's leert dat een laadnetwerk randvoorwaardelijk is voor het laten slagen van een dergelijke transitie. Overheden zetten het terugdringen van emissies voort en het is aan de markt om zich daar op voor te bereiden. Dat geldt in deze ook voor aanlegplaatsen en jachthavens. Investeer voor de vraag uit en breid uit naar behoefte.

Voor meer toelichting over elektrisch varen, zie bijlage 4.



Conclusies en advies



Conclusies

In deze rapportage zijn twaalf project-ideeën ter versterking van de watersport en vaarverbindingen in het gebied van de Oostelijke Vechtplassen onder de loep genomen. Een groot deel van deze ideeën zien we als haalbaar en wenselijk, zoals het optimaliseren van sluizen, het ontwikkelen en verbeteren van routes langs bijvoorbeeld het Tienhovens kanaal of de Weersloot, of het ontwikkelen van nieuwe bestemmingen zoals fort Spion en kasteel Sypesteyn. Er is ook een aantal ideeën dat op basis van deze studie als minder haalbaar en/of wenselijk worden ingeschat. Dat zijn de verbinding richting Hilversum, de doorvaart Oude Drecht en de doorsteek naar de Stille plas voor boten in de DM klasse.

Een aantal van de genoemde alternatieven gaan in feite over achterstallig onderhoud. Het is belangrijk daarom onderscheid te maken tussen daadwerkelijke alternatieven voor een nieuwe vaarverbinding, en het oplossen van problemen die door gebrekkig onderhoud zijn ontstaan. Het is belangrijk om ook voor de toekomst afspraken te maken hoe dit onderhoud gerealiseerd wordt.



Conclusies

Met het huidige beschikbare budget van 2,2 miljoen euro is het niet mogelijk alle alternatieven uit te voeren. Het is wenselijk om op korte termijn een aantal alternatieven te realiseren, maar ook te kijken hoe op lange termijn een totaalpakket/programma opgetuigd kan worden waarvoor naar verdere aanvullende financiering gezocht moet worden.

In dit traject hebben we gekeken naar hoe realistisch het is om bepaalde alternatieven op korte termijn te realiseren. Voor een aantal zien we concrete kansen om snel successen te boeken (zie scenario 0). Voor een aantal andere zeer waardevolle alternatieven zal wat meer doorzettingsvermogen en capaciteit nodig zijn. Een voorbeeld daarvan is alternatief 2, langs het Tienhovens kanaal, waarvoor nog verder onderzoek vereist is. Voor de realisatiefase zien we nog wel enkele uitdagingen met betrekking tot capaciteit en verdeling van de verantwoordelijkheden. Veel alternatieven liggen op de provincie- en gemeentegrens, dit kan vergunningsproces beïnvloeden.

Het advies in deze rapportage bestaat uit drie elementen, die op de volgende pagina's verder zijn toegelicht:

1. Maak een keuze in de te ontwikkelen vaarroutes/scenario's;
2. Maak afspraken over beheer en onderhoud;
3. Maak snel de stap naar de realisatiefase.

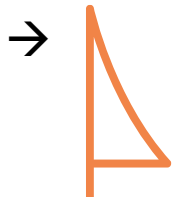


1. Maak een keuze in de te ontwikkelen vaarroutes/scenario's

De projectgroep kan op basis van deze rapportage een beslissing nemen over de vervolgstappen en dit voorleggen aan de regie- en stuurgroep van het gebiedsakkoord OVP. Met het huidige beschikbare budget kunnen niet alle alternatieven gerealiseerd worden. Daarom stellen we hier een fasering voor in de verschillende scenario's.

Met behulp van de huidige beschikbare financiering denken we dat het realistisch is om in te zetten op scenario 0 en 1

- In scenario 0 gaat het om het optimaliseren van bestaande sluizen en routes (voor de DM-klasse). Tussen 0 en 2 jaar is het haalbaar dit te realiseren. Budgetten voor achterstallig onderhoud (met name bij de Heul) zouden voor dit scenario uit een ander potje moeten komen.
- In scenario 1 zou het dan gaan om het beter toegankelijk maken van de route(s) langs het Tienhovens kanaal en de Weersloot, waarmee een nieuw rondje ontstaat voor sloepen. De DM-eis vraagt om het verhogen van een flink aantal bruggen en een significante verdieping. Wanneer deze eis losgelaten wordt schiet de haalbaarheid omhoog.



1. Maak een keuze in de te ontwikkelen vaarroutes/scenario's

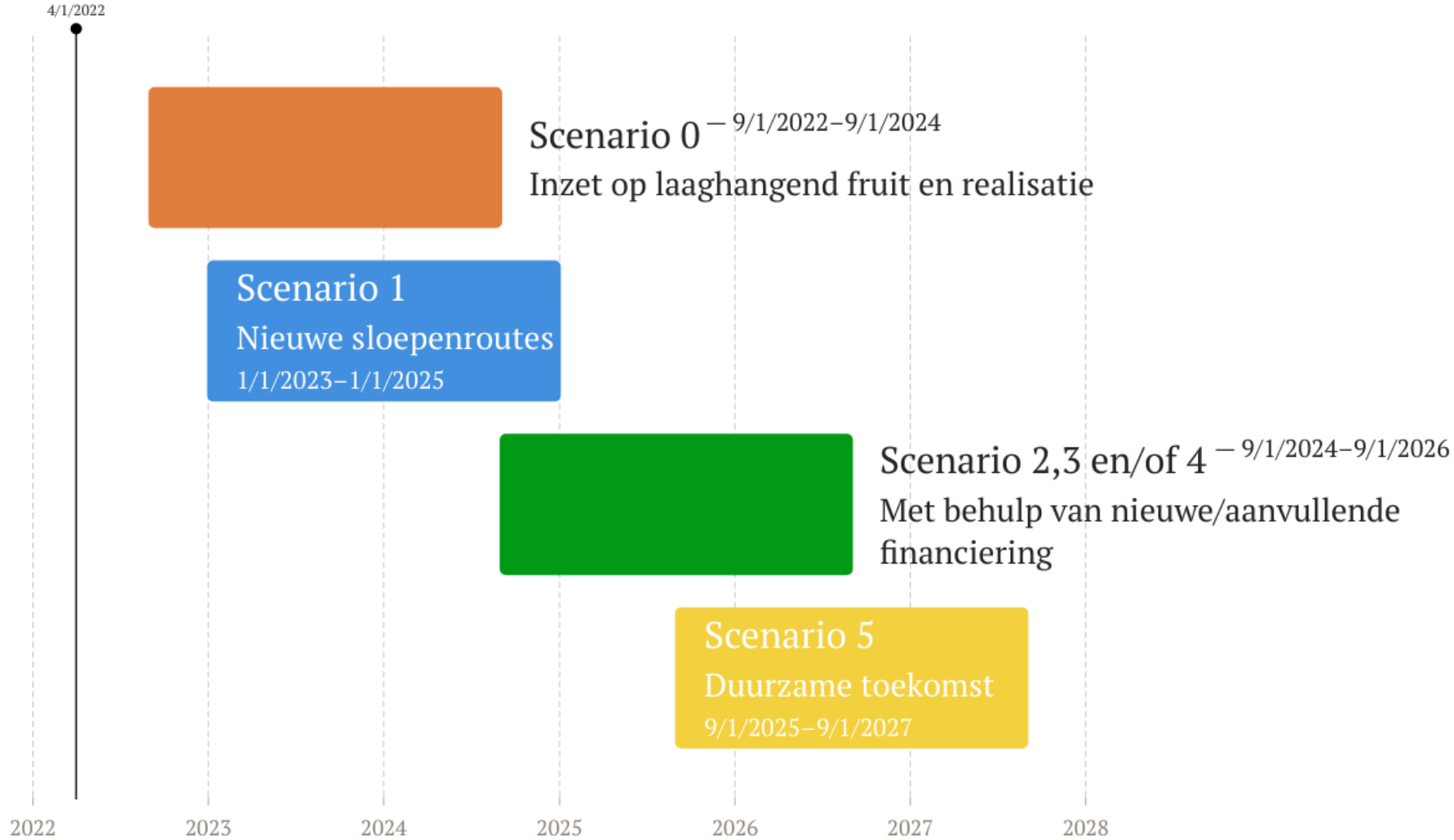
Met behulp van nieuwe of aanvullende financiering kan op de middellange termijn (2-4 jaar) ingezet worden op scenario 2, 3 en/of 4. Hiermee wordt dan echt werk gemaakt van de speerpunten als genoemd in de visie 2030 van het gebied en de visie waterrecreatie van de Provincie Noord-Holland: de beleving van het gebied, inzetten op kort verblijf, het aanspreken van nieuwe (jongere) doelgroepen, de versterking van horeca en het verbeteren van de verbinding tussen water/land.

Op de langere termijn (>3 jaar) liggen er voor de waterrecreatie in het gebied prachtige kansen om te verduurzamen en mee te gaan in de trend van elektrificatie. De voordelen en kansen daarvan zijn verder beschreven in scenario 5.



Oplevering
Haalbaarheid
sstudie

Scenario's als fasen in tijd



2. Maak afspraken over beheer en onderhoud

Zoals eerder besproken gaan een aantal alternatieven in feite over achterstallig onderhoud. Dit roept de vraag op hoe nu en in de toekomst voorkomen kan worden dat bestaande routes verdwijnen door gebrekkig onderhoud. De situatie op het water is complex: er zijn eigenaren, onderhoudsplichtigen, nautische- en vaarwegbeheerders etc. Voor verschillende waterlichamen in het gebied zijn dit weer verschillende partijen. Ook valt het op dat voor sommige waterlichamen er geen “harde” afspraken zijn over de diepte die noodzakelijk is om daar te kunnen varen en over hoe en door wie dat onderhouden wordt. De maatschappelijke functie van het water t.b.v. recreatie is daarmee in sommige gevallen het gedrang.

Op dit moment is er budget beschikbaar om een versterking te realiseren van de watersport en vaarverbindingen in het gebied. Om te voorkomen dat situaties als bij de Heul in de toekomst weer voordoen, nadat er eenmalig geïnvesteerd is, is het belangrijk in het gebied afspraken te maken wat vaarwegen zijn, en hoe diep die moeten zijn (voor welke boten toegankelijk). Dit kan vastgelegd worden in een gezamenlijk legger o.i.d. Vervolgens kan een partij aangesteld worden, die verantwoordelijk is deze afspraken te handhaven. Deze partij moet daar dan jaarlijks voldoende middelen voor beschikbaar gesteld krijgen. Op deze manier kan duidelijk en zakelijk geregeld worden welke waterlichamen wel en niet bevaren worden door welk type boten.

Bij voorkeur wordt zo snel mogelijk gestart met het maken van deze afspraken, parallel aan de realisatie van de scenario's/alternatieven als hiervoor voorgesteld.



3. Maak snel de stap naar de realisatiefase

De projectgroep heeft de wens uitgesproken om na lang onderzoek doen naar de wenselijkheid en haalbaarheid van vaarverbindingen, buiten dingen te gaan realiseren en samen successen te boeken. Daarom zou het mooi zijn om snel na deze rapportage en besluitvorming daarover de stap te maken naar de realisatiefase. Het is daarbij belangrijk dat er capaciteit beschikbaar is of komt om de realisatie aan te jagen (projectleider).

Tot dusverre zijn er in de verdiepende gesprekken die in dit traject gevoerd zijn nog geen harde toezeggingen gedaan dat er capaciteit beschikbaar kan komen. Er is op dit moment weinig capaciteit beschikbaar bij de betrokken overheden. De transitiefase waarin het Plassenschap zich nu bevindt is daarbij een andere uitdaging.

Het is belangrijk te onderzoeken hoe het beschikbare budget voor versterking van de watersport aangewend kan worden om nieuwe capaciteit te werven om de realisatiefase te starten.



Tot slot

Op basis van deze rapportage is het aan de projectgroep een besluit voor te stellen voor het vervolg en dit voor te leggen aan de Regiegroep en Stuurgroep van het GA-OVP. Onderstaande figuur schetst hoe het tijdspad van besluitvorming tot realisatie eruit kunnen zien.



Bijlagen



Overzicht bijlagen

1. Gevoerde gesprekken.....	83
2. Tabel overzicht haalbaarheid.....	84
3. Kosteninschatting per deelmaatregel.....	87
4. Elektrisch varen in Loosdrecht.....	90
5. Documentatie.....	93
6. Kaarten en Leggers.....	95



Bijlage 1: Gevoerde gesprekken

Datum	Organisatie	Namen
9 februari 2022	Bewonersfederatie	Rene Vierkant, Paul Linssen, Marije de Rooij
10 & 22 februari 2022	Provincie Noord Holland	Linda van Bakel, Maurits Bongenaar, Untung Buter
14 februari 2022	Waterschap AGV en Waternet	Jaap Hofstra, Eddy Yedema
15 februari 2022	Gemeente Stichtse Vecht	Klaas-Jan Onrust
16 februari 2022	Watersportsector	Jacob van der Meulen, Jasper Blom, Tom Fick
17 februari 2022	Natuurmonumenten	Saskia Wessels, Nynke van der Ploeg
17 februari 2022	Vereniging De Ster	Gert Schaap
18 februari 2022	Gemeente Wijdmeren	Louk Welter
21 februari & 3 maart 2022	Provincie Utrecht	Marieke Kuijer, Patricia Plaizir, Cor Grasmeijer
23 februari & 3 maart 2022	Plassenschap	Helga Hydra, Alex van der Heijden
3 maart 2022	Bureau Vrolijks	Rob Vrolijks
10 maart 2022	Gemeente Wijdmeren	Paul Portheine
11 maart 2022	Gemeente Hilversum	Marjolein van Dongen



Bijlage 2: Tabel overzicht haalbaarheid

De volgende tabel geeft een overzicht van de haalbaarheid van de onderzochte alternatieven. Deze tabel dient voor het overzicht. De precieze onderbouwing van de haalbaarheid en wenselijkheid is gegeven in het hoofdstuk over de alternatieven: de details.



	Alternatieven	Deelmaatregelen	Haalbaarheid	Wenselijkheid	Score
1a	Raaisluis	Wachtsteigers / aanlegpalen	3	2	6
		Bedieningsgemak	3	3	9
		Sluiswachter/Host op drukke dagen	3	3	9
1b	Hemeltje	Ruimere bedieningstijden zonder pauze	3	2	6
		Ligplaatsen achter ducdalven	2	1	2
1c	Mijnden	Digitale betaling sluisgelden	3	3	9
		Wachtplekken Vecht	2	1	2
		Wachtplekken Westelijke Drecht	2	2	4
		Ruimere bedieningstijden zonder pauze	3	3	9
		Gebiedsontwikkeling /toiletvoorzieningen	3	2	6
2	Tienhovens kanaal	Kraaienestersluis verdiepen tot 140 (DM)	2	2	4
		Verhogen vijf bruggen tot DM hoogte	1	2	2
		Verhogen Jacquesbrug tot 1,90	3	3	9
		Kanaal uitdiepen tot 70	2	3	6
		Kanaal uitdiepen tot 140 (DM)	1	1	1
		Bedieningsgemak (automatiseren)	3	3	9
		Retourbemaling	3	3	9
3	Weersluis en Weersloot	Bedieningsgemak Weersluis (automatiseren)	3	3	9
		Brug verhogen van 100 naar ca 190	2	2	4
		Brug verhogen naar 2,60 (DM)	1	1	1
		Weersloot verdiepen van 50 naar 70	3	3	9
		Weersloot verdiepen naar 140 (DM)	2	2	4
		Toiletfaciliteiten	2	3	6

	Alternatieven	Deelmaatregelen	Haalbaarheid	Wenselijkheid	Score
4	s Gravenlandsevaart	Op diepte houden van 150	3	3	9
5	Fort Spion	Projectleider	3	3	9
		Gebiedsontwikkeling opstarten	3	3	9
		Nieuwepolderplas behouden voor natuur en recreatie	2	3	6
6	Sypestein	Projectleider	3	3	9
		Projectplan formuleren en opstarten	3	3	9
7	Doorvaart Oudedijk	Toegankelijk maken voor kano en sub	3	2	6
		Opschonen vaarwater	2	2	4
8	Route Hilversum	Verschillende technische ingrepen	1	1	1
9	Doorvaart Stilleplas	Kostverloren vaart verdiepen van 40 naar 70	3	2	6
		Weersloot verdiepen van 40 naar 70	3	2	6
		Weerbrug verhogen van 100 naar 170	1	1	1
10	Heul	Duurzaam onderhoud realiseren	3	3	9
		Optie eenrichtingsverkeer met stoplichten	3	1	3
11	Kanoroute raaisloot	Onderhoud plegen	3	3	9
12	Kanoroute Kortenhoef	Behouden wat er is	3	3	9

Bijlage 3: Kosteninschatting per deelmaatregel

De volgende tabel geeft een overzicht van de kosten van een aantal van de onderzochte alternatieven op basis van de kentallen als omschreven in het hoofdsuk over de gehanteerde methode.

	Alternatieven	Deelmaatregelen realistisch	Kosten	Opmerking
1a	Raaisluis	40 m wachtsteiger	€ 30.000	
		Bedieningsgemak	€ 10.000	inschatting
		Host	€ 7.000	
		Totaal	€ 47.000	
1b	Hemeltje	Personele kosten	€ 3.000	1/4 fte 12000 per jaar
		Steigers overnachting	€ 5.000	inschatting
		Oplaadpunt	€ 4.000	inschatting
		Totaal	€ 12.000	
1c	Mijndense sluis	remmingwerk 100 m	€ 45.000	
		Online betaling	€ 2.000	inschatting
		personeel	€ 3.000	1/4 fte
		Totaal	€ 50.000	



	Alternatieven	Deelmaatregelen realistisch	Kosten	Opmerking	
2	Tienhovens kanaal	retourbemaling	€ 20.000		
		Automatisering	€ 200.000		
		Verdieping sluis	€ 350.000	<i>Inschatting: helft van historische restauratie kosten</i>	
		Uitbaggeren tot 140 (90cm)			
			500 m NT 2.250m ³	€ 112.500	<i>a 50 euro/m³</i>
			2,1 km A/B 9450m ³	€ 118.125	<i>a 12,5 euro/m³</i>
		Verhogen 5 bruggen			
			2 stenen bruggen	€ 700.000	<i>a 3-4 ton per brug</i>
			3 lichte bruggen	€ 225.000	<i>a 75.000 per brug</i>
		Toiletvoorziening		€ 10.000	<i>inschatting</i>
		Aanlegsteiger 10 m a 750		€ 7.500	
		Wachtplaats 50 meter a 450		€ 22.500	
		Wachtplaats 50 meter a 450 vecht		€ 22.500	
		Totaal		€ 1.788.125	
			Totaal alternatief 1 brug	€ 938.125	
3	Weersloot en weersluis	Retourbemaling	€ 20.000		
		Verdiepen 750m tot 140 (90cm)			
		3375 m ³ A/B	€ 42.187		
		Afmeerplekken 20 m a 750	€ 15.000		
		Wachtsteiger 20 m	€ 9.000		
		Brug bij Weersluis	€ 350.000		
		Openbaar toilet	€ 10.000	<i>inschatting excl. rioolwerk</i>	
		Totaal		€ 446.187	

	Alternatieven	Deelmaatregelen realistisch	Kosten	Opmerking
6	Sypesteyn	uitdiepen sloot 750m3 AB	€ 9.500	
		Aanlegsteigers 20 m	€ 15.000	
		Bebording en hek	€ 3.000	<i>Inschatting</i>
		Totaal	€ 27.500	
9	Stille Plas	Verhogen 2 bruggen	€ 700.000	
		Uitdiepen naar 140	€ 7.500	
		Totaal	€ 707.500	
10	Doorvaart Heul	Verhogen twee bruggen	€ 700.000	
		Vervangen beschroeiing	€ 650.000	
		Verdiepen tot 140	€ 3.500	
		Totaal	€ 1.353.500	
12	Kanoroute	Nieuwe borden en communicatie	€ 20.000	<i>inschatting</i>

Bijlage 4: Elektrisch varen in Loosdrecht

Elektrisch varen is de trend van dit decennium. Na de stijgende vraag van elektrische auto's en de ontwikkelingen die op dit gebied plaatsvinden, zien we deze ontwikkeling ook terug in de recreatievaart. Groei wordt aangedreven door twee hoofdfactoren. De eerste is het stimuleren van elektrisch varen door middel van beleid en subsidies. De tweede is de technologische vooruitgang die wordt geboekt op het gebied van accu's en oplaadtechniek, waardoor het steeds aantrekkelijker wordt om over te stappen op elektrisch varen.

Impact op mens en milieu

Elektrisch varen heeft als voordeel dat het stil is. Dit komt doordat een elektromotor nagenoeg stil is tijdens het varen en geen trillingen veroorzaakt. Tijdens het varen hoor je het water rustig kabbelen tegen de romp en kun je de omgeving om je heen in rust aanschouwen. Dit maakt de beleving van het varen in natura 2000 gebieden zoals de Oostelijke Vechtplassen compleet.

Elektrisch varen is duurzaam. Er is geen vervuilende uitstoot, zoals CO₂, Stik- en fijnstof, die de omliggende omgeving en de luchtkwaliteit benadeeld. De voordelen voor de luchtkwaliteit zijn voor lokale overheden dé drijfveer om in te zetten op elektrisch varen. Het komt de gezondheid van de natuur en de recreanten ten goede.



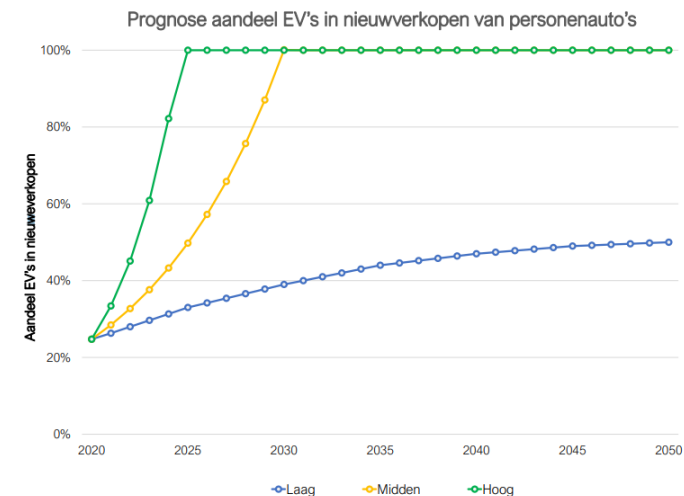
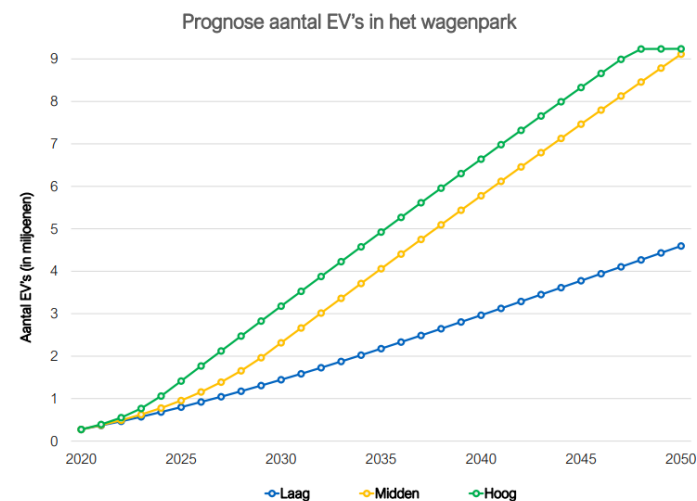
Beleid

De groei aan populariteit is mede te danken aan gevoerd beleid en beschikbare subsidies. Denk hierbij aan korting op binnenhaven geld in steden, elektrisch only vaarroutes in Friesland of gebiedsbeperkingen in (vooral nog) grote steden als Amsterdam. Door gevoerd beleid in combinatie met gunstige marktontwikkelingen ondergaat de EV markt voor auto's een snelle transitie naar volledig elektrisch (zie figuren aan rechts).

Rendement en onderhoud

De ontwikkeling in batterijtechnologie en de overgang van de traditionele loodzuur, AGM of gelaccus's naar lithium is ingezet. Deze nieuwe batterijen zijn veiliger en lichter. Mede door deze ontwikkelingen wordt elektrisch varen niet alleen betaalbaarder bij aanschaf, maar ook de gebruikskosten liggen lager dan bij conventioneel varen. Zeker gezien de huidige ontwikkelingen van de brandstofprijzen. Een elektromotor is vele malen efficiënter dan een dieselmotor en resulteert daardoor in lagere gebruikskosten; een factor 2 á 3.

Tot slot is een bijkomend voordeel van de elektrische aandrijving dat de motor niet winterklaar hoeft te worden gemaakt. Er hoeven geen tanks en slangen te worden leeggepompt. Een elektromotor vraagt minder onderhoud, bespaart daarmee gemoeide kosten en voorkomt een het onderhoud aan het eind van het vaarseizoen.



Mis de boot niet

Jonge mensen willen duurzaam leven en maken bewuste keuzes rondom duurzaamheid in hun vrije tijd. Deze groep (jonge) mensen is de gebruikersgroep van de toekomst en wil je graag aan het gebied binden. Speel daarom in op de behoeften van de groeiende groep die duurzaam wil varen en bereid je voor door middel van het faciliteren van laadpunten in jachthavens of aanleglocaties. Hier zijn specifieke laadpunten voor nodig om een adequate laadsnelheid te behalen. Reguliere stopcontacten, die vaak al aanwezig zijn in jachthavens, zijn hiervoor niet afdoende.

In deze situatie ligt een kip-ei discussie altijd op de loer: Wat is er eerst, laadpunten of voertuigen? De ervaring vanuit elektrische auto's leert dat een laadnetwerk randvoorwaardelijk is voor het laten slagen van een dergelijke transitie. Overheden zetten het terugdringen van emissies voort en het is aan de markt om zich daar op voor te bereiden. Dat geldt in deze ook voor aanlegplaatsen en jachthavens. Investeer voor de vraag uit en breid uit naar behoefte.

Om de vraag te stimuleren kan er aan gedacht worden om (nieuwe) vaarroutes in Loosdrecht elektrisch only te maken en daarmee de impact op mens en milieu te beperken. Hiermee stimuleer je de overstap naar elektrisch varen door middel van rustige en uniek toegankelijke routes. Ook kan er gedacht worden aan andere stimuleringsmaatregelen zoals korting op een 'elektrische' overnachting.

Concluderend kan gesteld worden dat de vraag naar elektrische vaartuigen gaat toenemen door enerzijds de vraag vanuit de gebruikers en anderzijds vanuit beleid vanuit overheden. Dit is een positieve ontwikkeling voor mens en milieu, maar vraagt een investering in adequate laadoplossingen.



Bijlage 5: Documentatie

- Uitvoeringsprogramma Oostelijke Vechtplassen, Haarlem, december 2017
- Toekomstbeeld Loosdrechts plassen gebied: Sfeerbeelden en ontwikkelstrategie, juli 2021
- Vaarverbinding Loosdrechts Plassen – Hilversums kanaal Milieueffectrapport, Plan en Project MER, Sweco, 2019
- Vaart in de Vaart - Het Wensbeeld van de Watersportpartners, mei 2010
- Gebiedsvisie recreatie & toerisme Loosdrechts Plassen gebied - Bouwsteen Masterplan Oostelijke Vechtplassen, ZKA & Vrolijk, februari 2016
- Bouwstenenrapportage Waterrecreatie MER Vaarverbinding LPHK, Projectbureau Vrolijk, september 2019
- Verkenningen Waterrecreatie Noord-Holland, Provincie Noord Holland, 2016
- Omgevingswetprogramma recreatie & toerisme 2022 – 2025, Provincie Utrecht, December 2021
- Ondersteuning Natuurmonumenten bij beoordeling onderdelen recreatie en economie, Bureau Buiten, maart 2020
- Natuurvisie Vechtplassen 2018 – 2036, Natuurmonumenten, december 2018
- Fort Spion - Plan van aanpak voor het verzilveren van de economische en cultuurhistorische waarde Fort Spion, Oktober 2018



- CONCEPT Gebiedsaanbod Vereniging De Weersloot, januari 2022
- Ster van Loosdrecht - Geactualiseerd gebiedsaanbod aan de provincie Noord-Holland, september 2021
- Verschillende werkdocumenten rondom alternatief 8: vaarverbinding Oude Haven Hilversum
- Memo restauratie de Heul, 26 januari 2022
- Online informatiebronnen over de bedieningstijden van sluisen:
 - <https://recreatiemiddennederland.nl/rondje-loosdrecht/>
 - <https://loosdrechtsplasseengebied.nl/zien-doen/bezienswaardigheden/sluis-t-hemeltje/>

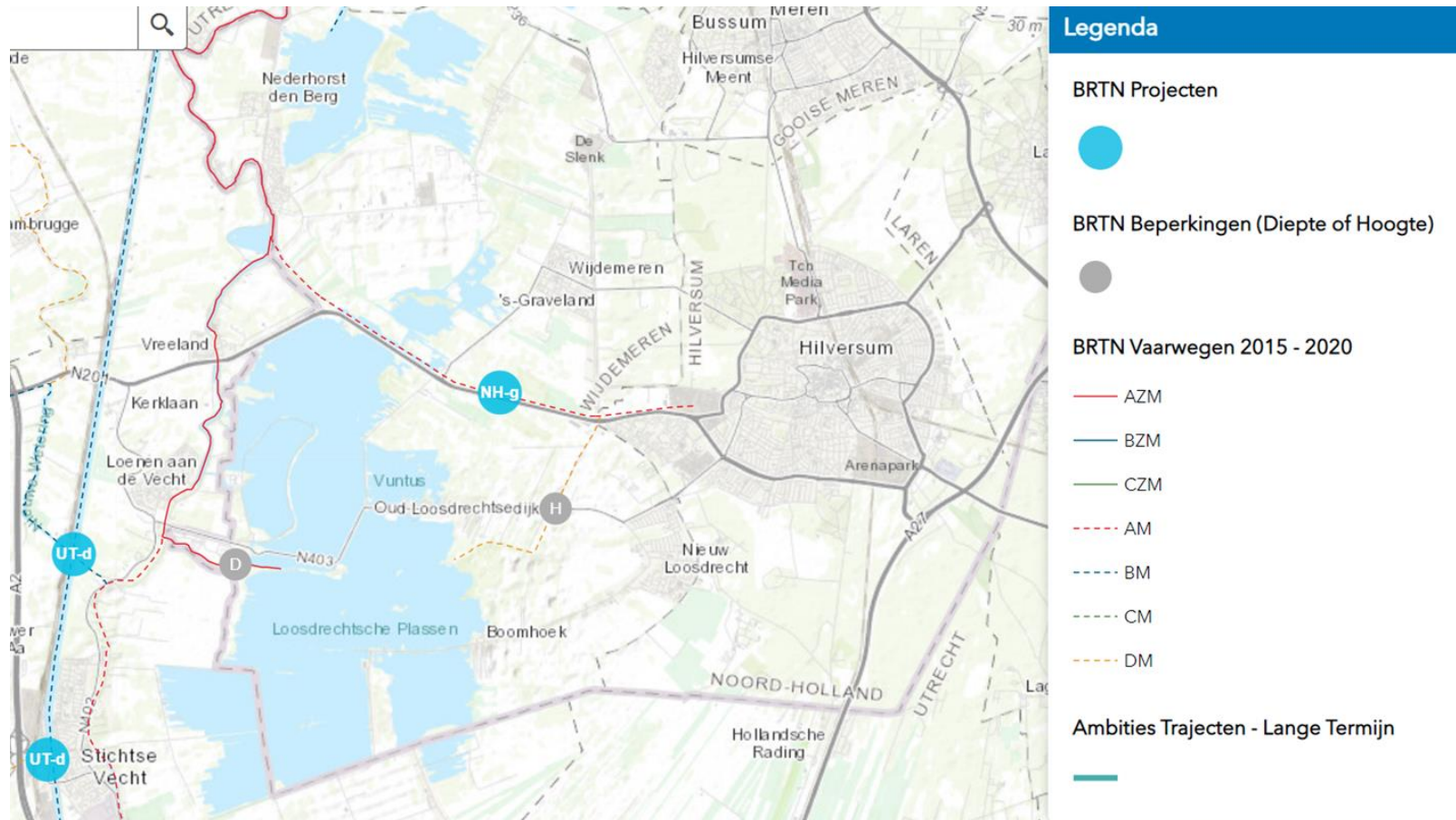


Bijlage 6: Kaarten en leggers

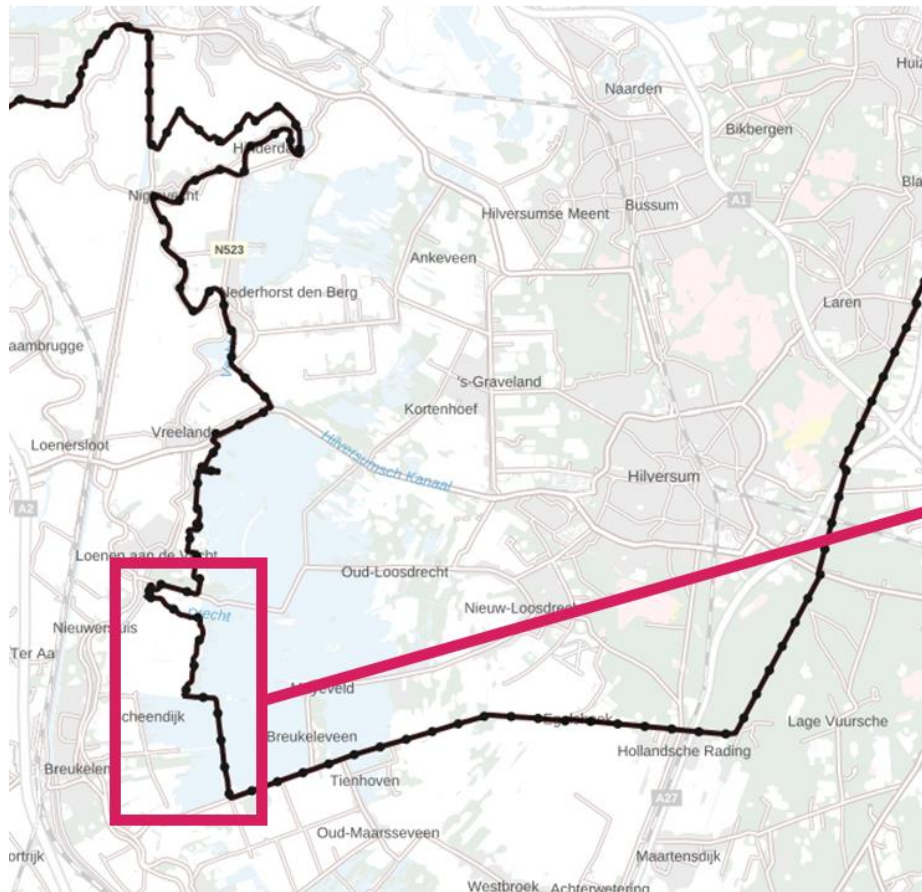
- Provincie Utrecht
 - Besluit doorvaarthoogten: <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR378788/1>
 - Viewer: <https://webkaart.provincie-utrecht.nl/viewer/app/Webkaart>
 - Cultuurhistorische infrastructuur: <https://webkaart.provincie-utrecht.nl/viewer/app/Webkaart> (kaartlaag cultuurhistorie / nr. 6 Historische infrastructuur.)
- Provincie Noord Holland
 - Wetgeving en viewer: <https://noord-holland-extern.tercera-ro.nl/MapView/> (selecteer vaarweggebied: 2.4-2.7)
- AGV
 - <https://waternet.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=07b1c0250a1043bab51a4584b129a4e1>



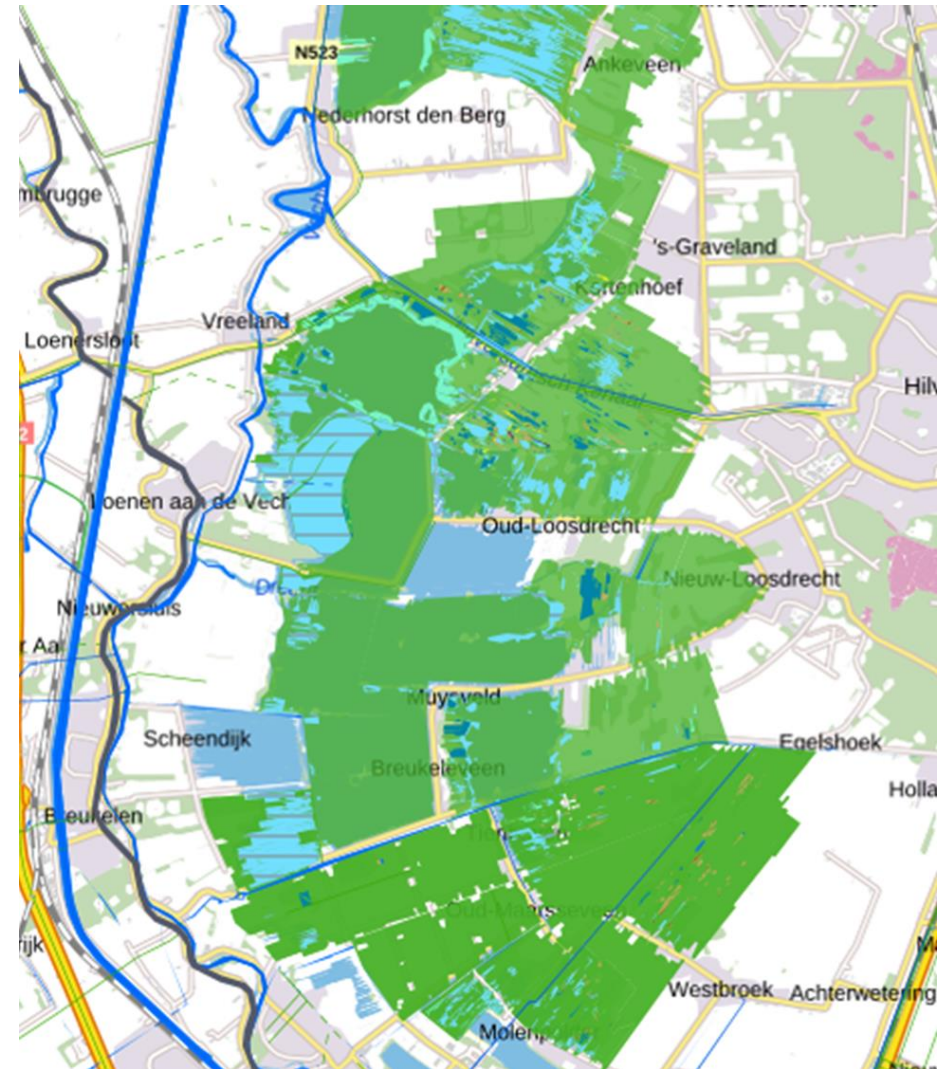
BRTN projecten, beperkingen en vaarwegen



Provinciegrenzen



Natura2000



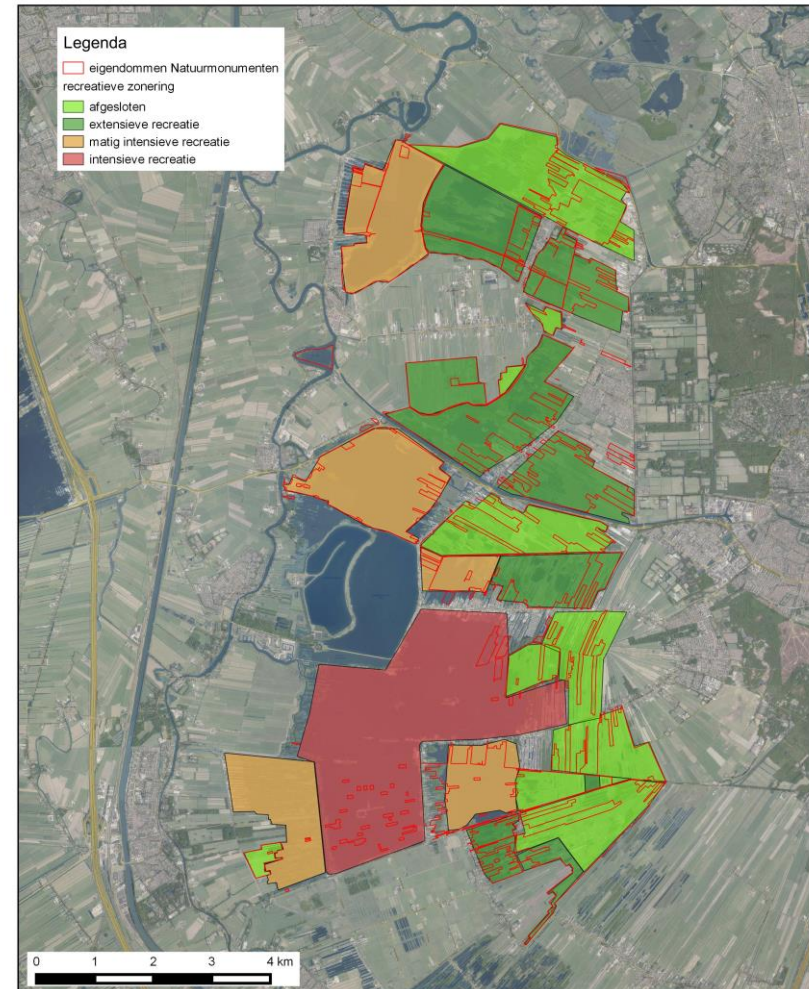
Bron:

[Webkaart \(provincie-utrecht.nl\)](http://provincie-utrecht.nl)



Recreatieve zonering Natuurmonumenten

Vechtplassen
recreatieve zonering



Bronnen:
© Vereniging Natuurmonumenten
© dienst Kadaster en openbare registers, Apeldoorn
© Publieke Dienstverlening op de Kaart (PDOK)

1-3-2021

