

Zienswijze: MER Vaarverbinding Loosdrechtse Plassen – Hilversums kanaal

Datum 11 februari 2020

Geacht college,

Inleiding

Wij zijn partner van het gebiedsakkoord, omdat we geloven dat met een integrale aanpak van het gebied zowel de natuur, economie, recreatie als de waterkwaliteit er beter van worden. Per saldo is het gebiedsakkoord beter voor de natuur en beter voor het Vechtplassengebied. Onderzoek naar een nieuwe vaarverbinding tussen de Loosdrechtse plassen en het Hilversums kanaal is onderdeel van het gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen.

In het gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen is de wens opgenomen om te onderzoeken of een vaarverbinding tussen de Loosdrechtse Plassen en het Hilversums kanaal mogelijk is. Natuurmonumenten heeft vóórafgaand aan de ondertekening van het Gebiedsakkoord uitgesproken, dat wij grote zorgen hebben over de aanleg van een dergelijke vaarverbinding vanwege de effecten op natuur, landschap, stilte en de rust van het gebied. Hierbij hebben wij gezegd dat wij niet op voorhand instemmen met een nieuwe vaarverbinding. Alle partijen onderschreven het belang om eerst de effecten te onderzoeken. Daarom is er een milieu effect rapportage (MER) opgesteld, waarin verschillende alternatieve tracé's onderzocht zijn. De MER is nu klaar. Deze zienswijze geeft de reactie van Natuurmonumenten op de MER én ons standpunt ten aanzien van de aanleg van een nieuwe vaarverbinding.

Natuurmonumenten baseert haar zienswijze op drie bouwstenen: de uitkomsten van de MER, een eigen beschouwing door onze deskundigen en de mening van onze leden. Het bestuderen van de MER en onze eigen beschouwing is gedaan door medewerkers van Natuurmonumenten met expertise op het gebied van ecologie, cultuurhistorie, landschap en recreatie. We hebben ook gebruik gemaakt van expert judgement van recreatiedeskundigen van Bureau Buiten.

Bescherm natuur en rust: géén nieuwe vaarverbinding, wél investeren in natuurbeleving

Alle onderzochte alternatieven voor een nieuwe vaarverbinding veroorzaken grote schade aan natuur, landschap, cultureel erfgoed, rust en recreatieve beleving. Dit blijkt ook uit de conclusies van de MER, waarbij wij deze conclusies nog te rooskleurig vinden. Onze zorgen over een nieuwe vaarverbinding zijn door de MER dan ook zeker niet weggelaten. De meerwaarde van een nieuwe vaarverbinding wordt in de MER evenmin aangetoond. Daarom zijn wij tegen de aanleg van een nieuwe vaarverbinding.

Negatieve effecten op natuur en landschap

De negatieve effecten die wij verwachten voor de natuurwaarden, het landschap en cultuurhistorie in het gebied, zijn groot. We gaan in bijlage 1 van deze zienswijze hier nader op in. In het kort gaat het om:

- Verstoring van broedvogels als de bedreigde grote karekiet. Daarnaast verliezen wintergasten, zoals smient, krakeend, tafeleend en nonnetje een relatief rustig gebied en verminderen de mogelijkheden om broedgebied te herstellen voor de grote karekiet.

- Aantasting van waardevolle trilvenen en veenmosrietlanden, door golfslag, oeverbeschoeiing en betreding bij een route door het Hol.
- Bij alle varianten zorgt opwoeling van de bodem door een groter aantal vaarbewegingen voor troebel water en dit heeft daarmee negatieve effecten op de waterkwaliteit en aanwezige flora en fauna in het water.
- De aanwezige waardevolle kranswiervegetaties in het water van de Wijde Blik zullen schade ondervinden van het toegenomen aantal vaarbewegingen op het water. Schroeven van boten beschadigen deze planten. De Wijde Blik is binnen de Oostelijke Vechtplassen een van de belangrijkste groeiplaatsen van deze vegetaties (65% van het voorkomen in de Oostelijke Vechtplassen).
- Op de Vuntus zullen er door het toegenomen aantal vaarbewegingen ook negatieve effecten zijn op de aanwezige watervegetaties. Door de grote kans dat meer motorboten het afgesloten oostelijke deel zullen bevaren, wordt ook de natuurwaarde van het oostelijke deel bedreigd (o.a. veenmosrietlanden en moerasvogels als porseleinhoen, snor, rietzanger, blauwborst en kleine karekiet).
- Aantasting van de historische kades van de Horndijk en de Lambertskade, bij het maken van een doorvaartroute. Een damwand in de Loenderveenseplas tast het vrije uitzicht aan.

Recreatieve zonering verdwijnt

Een nieuwe vaarverbinding betekent het doorbreken van de recreatieve zonering in het Oostelijke Vechtplassengebied. Nu zijn de Loosdrechtse plassen in het zuiden druk, de Vuntus en Wijde Blik zijn relatief rustig en bij Kortenhoef en Ankeveen is alleen extensieve (water)recreatie aanwezig. Dit betekent dat er wat te kiezen is voor de recreant: gezellige drukte, rustiger vaarwater of echte rust. Bij het maken van een nieuwe doorsteek naar de Wijde Blik, verdwijnt deze keuzemogelijkheid en gaan gebieden meer op elkaar lijken. Voor de recreant die op zoek is naar rust en stilte is dit negatief. Zwemmers, suppers, zeilers en kanoërs vinden nu een rustige recreatieplek op de Wijde Blik, en ook voor wandelaars en fietsers verdwijnen rustige routes.

Geen onderbouwing nut en noodzaak

De MER geeft geen onderbouwing van de nut en noodzaak van een nieuwe vaarverbinding. Uit de MER blijkt dat een vaarroute een beperkte en onzekere economische bijdrage aan het gebied levert. De in de MER berekende economische impact kan alleen gerealiseerd worden, als de recreatieve voorzieningen en kwaliteit van het gebied op orde zijn. Wij zijn van mening dat een vaarverbinding niet de meest effectieve maatregel is om het gebied te revitaliseren. Landelijke trends en ervaring in andere watersportgebieden laten zien dat vernieuwing van verblijfsrecreaties, horeca en andere watersportvoorzieningen nodig zijn om een gebied te revitaliseren. Dit betekent voor de Vechtplassen bijvoorbeeld verbeteren van de openbare ruimte en verbeteren van de kwaliteit van de verblijfsrecreatie.

Steun van leden

Natuurmonumenten koestert de unieke rust en natuur van de Vechtplassen, dit is heel waardevol midden in de drukke Randstad. Dit werd gesteund door de leden tijdens twee ledenavonden over de vaarroute (zie bijlage 2 voor resultaten). De leden uit de omgeving roemen de rust, natuurwaarde, ruimte en weidsheid van het gebied. Zij maken zich zorgen over een nieuwe vaarroute, omdat zij vrezen dat dit ten koste gaat van natuur, landschap en rust. De ruime meerderheid van de aanwezige leden wil géén nieuwe vaarverbinding in het gebied. Vrijwel alle leden willen wel het gebied recreatief toegankelijk houden.

Wel investeren in natuurbeleving

Dit betekent dat wij pleiten voor investeren in alternatieve mogelijkheden om natuurgerichte recreatie in het gebied aantrekkelijker te maken, passend bij natuur, landschap en rust van het gebied. Deze mogelijkheden willen wij graag samen met de gebiedspartners en omgeving verder verkennen. Wij staan namelijk nog steeds achter de ambitie uit het gebiedsakkoord "*ontwikkelen en versterken van de Oostelijke Vechtplassen als 'vrijtijdslandschap' zodat bewoners en bezoekers de unieke kwaliteiten (historisch landschap, natuur, cultuur, water) van het gebied volop kunnen beleven*". Een nieuwe vaarverbinding is volgens ons echter strijdig met de andere ambitie van het gebiedsakkoord

"Het versterken van de ecologische waarde van het gebied". We zien volop mogelijkheden om aan de ambitie voor het 'vrijtijdslandschap' te blijven werken en willen dit graag verder verkennen samen met alle gebiedspartners en de omgeving.

Samenvattend

Natuurmonumenten is tegen een vaarverbinding, vanwege te grote impact op natuur, landschap, cultuurhistorie, rust en recreatieve beleving. Wij willen graag samen met partners alternatieven voor natuurbeleving onderzoeken, passend bij het gebied. Zodat we ook in de verre toekomst deze unieke natuurparel, midden in de drukke randstad, zullen behouden.

Wij adviseren om de MER voor kennisgeving aan te nemen en te besluiten om geen nader onderzoek te doen naar een nieuwe vaarverbinding tussen Loosdrechts Plassen en Hilversumse kanaal. Wij zijn graag bereid onze zienswijze nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in black ink that reads "A. Bak". The signature is enclosed within a hand-drawn, irregular oval shape. Below the signature, there is a horizontal line that extends to the left and right, serving as a separator or underline.

Mevrouw A. Bak
Gebiedsmanager Vechtplassen
Natuurmonumenten

Contactpersoon:

Claudia van Holsteijn: 06 – 12987823 of c.vanholsteijn@natuurmonumenten.nl

Bijlage 1: onderbouwing zienswijze per thema

Bijlage 2: resultaten ledenavonden Natuurmonumenten

Bijlage 1

Onderbouwing zienswijze per thema

Effecten op natuur en water te positief ingeschat

De verschillende routes vanaf de Loosdrechtse plassen naar de Wijde Blik hebben grote effecten op de natuurwaarden in het gebied. In het MER staat beschreven dat alle varianten, met uitzondering van de nulplusvariant, leiden tot negatieve effecten op de natuur. Dit klopt, echter wij zien dat deze conclusie nog te positief is ingeschat. De werkelijke effecten zullen nog negatiever zijn dan het MER beschrijft.

De route door het Hol, de schatkamer van de Oostelijke Vechtplassen heeft negatieve effecten op de aanwezige watervegetaties, op broedvogels en niet-broedvogels en negatieve effecten op de bijzonder waardevolle trilvenen en veenmosrietlanden. Dit wordt veroorzaakt door golfslag, de negatieve effecten van benodigde oeverbeschoeiing en mogelijke betreding van deze kwetsbare vegetaties door recreanten. De verschillende routes tasten ook de waterhuishouding aan en betekenen een afname van de aanwezigheid van kwelwater in het gebied, door het graven, verdiepen en isoleren van watergangen. Dit heeft een negatief effect op de waterkwaliteit.

Routes door de Loenderveense Plas hebben een negatief effect op de aanwezige grote karekiet. Broedlocaties worden bedreigd en de herstelmogelijkheden voor deze zeer bedreigde (en beschermde) vogelsoort verminderen door de aanwezige vaarroute. Daarnaast hebben deze routes een groot effect op de niet-broedvogels op de Loenderveense plas, die in de periode september tot april in grote aantallen op deze plas aanwezig zijn. Een vaarroute langs (een deel van) de plas verstoort de rust van deze vogels, die weinig uitwijkmogelijkheden hebben in de Oostelijke Vechtplassen.

Bij alle varianten zorgt opwoeling van de bodem door een groter aantal vaarbewegingen voor troebel water en heeft daarmee negatieve effecten op de ontwikkeling van de waterkwaliteit en aanwezige flora en fauna in het water van de verschillende plassen. De route door de Vecht zal vooral in Terra Nova negatieve effecten hebben op de aanwezige zwarte sternkolonie en overige broedvogels die daar vanwege de rust een geschikt biotoop vinden.

De beoordeling van bovenstaande effecten is in de MER op meerdere punten te positief ingeschat. We geven hiervan een aantal voorbeelden:

- Vernietiging van watervegetaties op de grote plassen wordt te positief beoordeeld. Vaarbewegingen zullen ook negatief effect hebben op kranswieren die dieper dan 4 meter groeien. Daarmee zal in een groter deel van de Wijde Blik sprake zijn van vernietiging en/of kwaliteitsverlies.
- De effecten op watervegetaties zijn bepaald op basis van de habitattypen kaart. Deze kaart is echter niet volledig en grotendeels gebaseerd op puntwaarnemingen. Om deze reden vindt op sommige plaatsen volgens de kaart geen aantasting plaats, terwijl dit in werkelijkheid wel kan optreden.
- Vernietiging potentieel broedgebied van de grote karekiet langs o.a. D.A. Lambertszkade (Wijde Blik) en het noordelijke deel van de Horndijk zijn onvoldoende meegenomen.
- Kwaliteitsverbetering die mogelijk tot stand komt door voorgenomen maatregelen in het gebied (autonome ontwikkeling), wordt te positief ingeschat. We werken aan kwaliteitsverbetering, onzeker is of dat daadwerkelijk gerealiseerd wordt.
- De beschrijving van de hydrologische effecten is onvoldoende onderbouwd. Dit geldt bijvoorbeeld voor de effecten van verdieping en isolatie van watergangen langs trilveen, aanleg en verdieping van een nieuwe vaarroute door het Hol en een nieuwe vaarroute langs het westelijke deel van de Vuntus parallel aan de Kromme Rade.

Effecten op de Wijde Blik en Vuntus negatief en onderbelicht

Een vaarverbinding van de Loosdrechtse plassen naar het Hilversums Kanaal heeft in alle mogelijke varianten negatieve effecten op de natuur in de Wijde Blik. De aanwezige waardevolle kranswervegetaties in het water van de Wijde Blik zullen schade ondervinden van het toegenomen aantal vaarbewegingen op het water. Schroeven van boten beschadigen deze planten. De Wijde Blik is binnen de Oostelijke Vechtplassen een van de belangrijkste groeiplaatsen van deze vegetaties (65% van het voorkomen in de Oostelijke Vechtplassen). Daarnaast verliezen niet-broedvogels, zoals smient, krakeend, tafeleend en nonnetje een relatief rustig gebied en verminderen de mogelijkheden broedgebied te herstellen voor de grote karekiet. Effecten op foeragerende meervleermuizen zijn onvoldoende bekend.

De effecten van een vaarverbinding (ongeacht de route) op de Wijde Blik worden te beperkt beschreven in de MER. Effecten worden steeds in de alternatieven meegenomen, waardoor niet helder inzichtelijk is wat het effect op de Wijde blik zelf is. Ditzelfde geldt voor de Vuntus, waar verschillende alternatieven doorheen gaan. Voorbeelden:

- In alle varianten neemt het aantal vaarbewegingen toe op de Wijde Blik en zijn er negatieve effecten op water met kranswieren (H3140) en meren met krabbescheer en fonteinkruiden (H3150). Dit komt in alle tabellen onvoldoende terug.
- Op de Wijde Blik is (potentieel) geschikt broedbiotoop voor de grote karekiet aanwezig. Hier kan oppervlakteverlies optreden, dit geldt voor alle varianten, maar dat blijkt niet uit de tabellen.
- Doordat de beoordeling van de effecten van niet-broedvogels per variant gebeurt, is het effect op de Wijde blik (en het belang van de Wijde Blik voor verschillende soorten) niet meer inzichtelijk. De integrale effectbeoordeling voor niet broedvogels is daardoor onduidelijk. Recente telgegevens zijn niet gebruikt.
- Op de Vuntus zullen er door het toegenomen aantal vaarbewegingen ook negatieve effecten zijn op de aanwezige watervegetaties. Door de grote kans dat meer motorboten het afgesloten oostelijke deel zullen bevaren, wordt ook de natuurwaarde van het oostelijke deel bedreigd (oa veenmosrietlanden en moerasvogels als porseleinhoen, snor, rietzanger, blauwborst en kleine karekiet).
- De effecten op de (toekomstige) otterpopulatie in de Vechtplassen, en vooral de effectiviteit van otterpassages onder de N201 richting Wijde Blik worden niet beschreven in de MER.

Mitigerende maatregelen voor natuur zijn niet realistisch

We hebben ernstige twijfels bij een aantal belangrijke voorgestelde mitigerende maatregelen in het MER rapport. Wij verwachten dat deze maatregelen deels niet uitvoerbaar blijken of niet het gewenste effect hebben, waardoor de effecten op de natuur groter zijn dan voorspeld. Het is daarom van groot belang om hierin uit te gaan van het voorzorgsprincipe: alleen als mitigerende maatregelen zeker haalbaar en effectief zijn, kan de verzachtende werking meegerekend worden in de effectbeschrijving.

Voorbeelden uit het achtergrondrapport natuur van onrealistische mitigerende maatregelen:

- Betreding van kwetsbare vegetaties wordt voorkomen door goede handhaving en toezicht. Het is in de praktijk niet mogelijk gedurende het hele vaarseizoen overal toezicht te houden. Op dit moment is er al overlast en schade door recreatie waar het niet mag en wordt er te hard gevaren.
- Een tweede mitigerende maatregel die genoemd wordt, is het plaatsen van hekken om betreding van de oever te voorkomen. Dit past niet in een gebied waar veel maatregelen tegen ontsnippering worden genomen, dit bemoeilijkt het beheer van deze kwetsbare vegetaties en zorgt voor een weinig aantrekkelijke vaarroute.
- Langs de route Vuntus via Moleneind wordt als mitigerende maatregel voor de bescherming van het aanwezige trilveen een oeverbeschoeiing op 20 cm afstand van het trilveen voorgesteld. Deze afstand is onvoldoende en zal minimaal 1 meter moeten bedragen om overspoeling te voorkomen en waardevolle verlandingsvegetaties te beschermen. Hiervoor is echter geen ruimte in de smalle doorgang.
- De voorgestelde mitigerende maatregelen op Wijde Blik zijn het plaatsen van drijfbalken of palenrijen over een afstand van honderden meters om oeverzones met kranswieren te

beschermen. Deze vinden wij niet wenselijk en dit zal op weinig draagvlak kunnen rekenen, vanwege de grote negatieve impact op het landschap.

- Palenrijen of drijfbalken vragen bovendien continu veel onderhoud, dit is een langdurige kostenpost. Onze ervaring is bovendien dat palenrijen of drijfbalken kapot gaan, ook door vandalisme, waarna boten alsnog de kwetsbare gebieden invaren. Wij betwijfelen of dit in de vele jaren die komen, telkens adequaat en snel hersteld zal worden.
- Voor de Vuntus lijkt het aanbrengen van drijfbalken of palenrijen om invaren van de oostelijke Vuntus te voorkomen, ook niet haalbaar. Er moeten immers wel kanovaarders, roeiboten en vergunninghouders het gebied in kunnen. Dit betekent dat het niet te voorkomen is dat sloepen en motorboten de oostelijke Vuntus invaren. Omdat de Vuntus drukker wordt, zullen deze illegale vaarbewegingen ook toenemen. Zeker als er gewacht moet worden voor een sluis richting Wijde Blik of doorvaart door de heulen, zullen recreanten gaan rondvaren.
- Als gevolg van golfwerking en (ongeoorloofd) invaren van kwetsbare gebieden, kan de oever beschadigen door overspoeling of afslag. Er wordt beschreven dat dit voorkomen kan worden door het aanbrengen van oeverbescherming. Een oeverbescherming kan de oever echter ook negatief beïnvloeden, wanneer dit de natuurlijke dynamiek van de golfwerking wegneemt en ruimte voor verlanding vanuit de oever en rietontwikkeling (natuurlijke oeverontwikkeling) wegneemt.

Negatieve effecten op landschap en cultuurhistorie

Voor het landschap is een belangrijk negatief effect het maken van een nieuwe damwand of vaarroute door de Loenderveense plas. Dit zal het uitzicht over de open plas vanaf de Veendijk/ Horndijk verminderen, dit vinden wij negatief. Er zijn nog weinig plaatsen in de Vechtplassen met vrij zicht over de plassen.

Een ingrijpend effect op de cultuurhistorie is het maken van een nieuwe doorsnijding door de eeuwenoude D.A. Lambertszkade en de Horndijk of Veendijk. De MER beschrijft de cultuurhistorie van het gebied en van de effectbeoordeling per variant vrij summier, waardoor het lijkt alsof er weinig effecten optreden.

Er is (afhankelijk van de variant) sprake van aantasting van archeologie, militair erfgoed van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, doorsnijden van eeuwenoude waterstaatkundige elementen zoals kades en dijken en aantasting van cultuurhistorisch waardevolle beplanting. De beoordeling in de MER is neutraal tot licht negatief, wij beoordelen het aantasten van eeuwenoud cultureel erfgoed sterk negatief.

Geen ruimte meer voor rustzoekende recreant

Een belangrijke kwaliteit van het Vechtplassengebied is de afwisseling tussen gezellige drukte in de zuidelijke Loosdrechtse plassen en de relatieve rust van de Vuntus en Wijde Blik. Nu kunnen recreanten kiezen wat ze willen, rust of drukte. Een nieuwe vaarverbinding zorgt ervoor dat alle plassen meer op elkaar gaan lijken en allemaal drukker worden, de keuze voor recreanten wordt daardoor beperkter. De nu rustige A. Lambertszkade (een van de mooiste wandel- en fietsroutes door het gebied) wordt drukker door een nieuwe sluis en wachtende boten. De mensen die daarvan houden hebben geluk, maar de doelgroep die voor de rust komt vertrekt wellicht naar elders. Dit kan ook meer verstoring voor de nu zeer rustige Kortenhoefse en Ankeveense plassen betekenen, als recreanten daar hun rust gaan zoeken. Er blijven dan geen rustige gebieden over. De aanwezigheid van rust en stilte middenin de drukke Randstad van Nederland is van grote waarde zowel voor de natuur als het welzijn van veel mensen.

Gevaarlijk voor zwemmers en kanoërs

Op de Loosdrechtse Plassen is het toegestaan om te zwemmen op de zwemwaterlocaties, op de Vuntusplas, op de Stille Plas en op alle plassen binnen 100 uit de oever (m.u.v. de vaargeul, bij bruggen, sluisen en wachtplaatsen). Een toename van het aantal vaarbewegingen zorgt per definitie voor een statistisch grotere kans op ongemak en ongelukken, de MER benoemt dit niet. Het drukbezochte Vuntusstrand ligt pal naast de vaarroute. De zwemmers bevinden zich daar niet zoals in de MER vermeld, binnen drijfbalken, maar zwemmen juist daarbuiten, in de vaarroute. Als deze

route drukker wordt, leidt dit tot overlast en gevaarlijke situaties voor de zwemmers. In de Wijde Blik kunnen dezelfde gevaarlijke situaties ontstaan. Zwemmers vinden daar nu een relatief rustig zwemgebied, bij meer gemotoriseerde vaart is de kans op ongelukken groter.

Er wordt in de MER alleen gekeken naar de mogelijke effecten rondom zwemwater bij de twee strandjes in de Vuntus en Wijde Blik, maar er wordt ook op andere plekken gezwommen. Het effect van de nieuwe vaarverbindingen op zwemmers, is daarom negatiever dan de MER beschrijft.

Een toename van vaarbewegingen zorgt voor een grotere kans op contact tussen boten en andere watersporters, ze komen letterlijk in elkaars vaarwater. Zo zal met name bij de route Vuntus via Loenderveense Plas Oost een grotere kans zijn op het kruisen van kano-routes en vaarroutes. Dit heeft een negatief effect op kanoërs of SUPpers, terwijl de MER uitgaat van een neutraal effect.

Maatschappelijke kosten en baten analyse ontbreekt

Er wordt aangegeven dat de maatschappelijke baten en kosten van de nieuwe verbinding worden beschreven. Dit suggereert dat er een MKBA wordt gemaakt, echter dit is niet het geval. De beschrijving in dit hoofdstuk betreft de economische baten.

Voor de maatschappelijke kosten wordt enkel gekeken naar de financiële kosten voor aanleg en beheer. Bovendien wordt het Nulplusalternatief niet meegenomen in de berekening van de kosten. Andere maatschappelijke kosten (bijvoorbeeld kosten voor de natuur, voor beleving, voor andere vormen van recreatie of voor het woonklimaat) worden in andere hoofdstukken onvolledig en beperkt beschreven.

Geen van de niet economische of financiële baten en kosten wordt gemonitiseerd, zoals de gewoonte is bij een MKBA. Hierdoor is het niet mogelijk om een integrale afweging te maken van de kosten en de baten van de ingreep.

Opknappen huidige sluisen positief

De meerwaarde voor de recreatiesector wordt in de MER uitsluitend beoordeeld aan de hand van het aantal geschatte vaarbewegingen. Wanneer deze toenemen is er een positief effect voor de recreatie, wanneer deze afnemen een negatief effect. Echter naar toenemende aantrekkelijkheid en verbeterde veiligheid en comfort van de huidige vaarroutes en sluisen wordt hier niet gekeken.

Het nulplusalternatief bestaat uit het opknappen van de bestaande sluisen, zonder nieuwe voorzieningen of routes. De MER beoordeelt deze als neutraal, omdat de capaciteit van de sluisen niet toeneemt en daarmee ook de duur van de vaarronde niet afneemt. Wij vinden dit niet terecht. Wanneer de capaciteit van de sluisen wordt uitgebreid, leidt dit tot een positief effect: de route wordt aantrekkelijker door een meer ontspannen sluispassage en de veiligheid neemt toe. Dit is positief, de neutrale beoordeling van de MER is te negatief geformuleerd.

Er wordt tegelijkertijd in de MER verondersteld dat het toenemende aantal vaarbewegingen bij een variant met nieuwe vaarverbinding, niet hoeft te leiden tot opstoppingen bij de (huidige) sluisen. Dit zou komen door een betere spreiding over de dag. De betere spreiding komt voort uit het feit dat er meer variatie in routes ontstaat die korter zijn, zo stelt de MER. Realistisch gezien is het aannemelijk dat mensen veelal overdag varen, waardoor de toename van het aantal vaartochten ook met name overdag zal plaatsvinden. In de alternatieven waarbij de sluisen niet worden aangepast, zal dit per definitie dus ook voor meer verkeer bij de sluisen zorgen. Dit zal een deel van de geboekte tijdwinst door kortere rondes varen, weer teniet doen. Het effect hiervan wordt in de MER niet beschreven.

Economisch effect vaarverbinding te rooskleurig ingeschat

Het economisch effect wordt gesplitst in microniveau, mesoniveau en macroniveau. Deze bedragen kunnen niet bij elkaar opgeteld worden, want dan ontstaan dubbeltellingen. We constateren hier twee tekortkomingen.

Ten eerste wordt een groot deel van de extra bestedingen niet verklaard. De totale extra bestedingen als gevolg van de vaarverbinding (op mesoniveau) worden geraamd op 1,77 miljoen euro per jaar.

Doordat het netto aantal boten in het gebied niet toeneemt, is de vraag hoe de geschatte verdubbeling van bestedingen per ligplaats gerealiseerd wordt. Dit is niet onderbouwd en vinden wij te rooskleurig. Op macroniveau wordt uitgegaan dat de vaarverbinding staat voor een extra economische besteding van 4 tot 10 miljoen per jaar. Ook hiervoor wordt geen goede verklaring gegeven, zelfs de raming van 4 miljoen wordt niet volledig verklaard.

Ten tweede zijn de extra economische bestedingen (omzet) niet hetzelfde als de economisch toegevoegde waarde. Deze bedraagt ca 35% van de berekende bestedingen. Bij een raming van 4 tot 10 miljoen extra bestedingen per jaar, is de toegevoegde waarde dan tussen 1,4 tot 3,5 miljoen euro per jaar, waarbij de lage schatting het meest realistisch is. Voor een individuele ondernemer zijn deze extra bestedingen (omzet) van groot belang, echter op gebiedsniveau zijn de extra bestedingen en toegevoegde waarde relatief gering. Zeker omdat het effect deels een verplaatsing van bestedingen betekent en er ook sprake is van weglekken van bestedingen uit het gebied (mensen doen hun boodschappen elders). Als we uitgaan van toeristisch-recreatieve bestedingen in het Loosdrechtse Plassengebied van 80 miljoen euro per jaar op dit moment, dan is het directe effect van de vaarverbinding hierin slechts 2%.

Overschatting belang vaarverbinding voor ambities Gebiedsvisie Recreatie en Toerisme

De vaarverbinding is een ambitie uit de Gebiedsvisie Recreatie en Toerisme. Hierin staan 6 pijlers beschreven met tal van actiepunten. De vaarverbinding is slechts één onderdeel van één van de vijf actiepunten uit één van de zes pijlers van de Gebiedsvisie Recreatie en Toerisme. Een veel belangrijkere maatregel is een impuls voor de ruimtelijke kwaliteit, verbeteren van de verblijfsrecreatie en meer mogelijkheden voor kort verblijf (short-stay). Het is zeer de vraag of de extra toegevoegde waarde vanuit de vaarrecreatie, voldoende is om hieruit de transitie van de jachthavens, verblijfsrecreatie en openbare ruimte te kunnen financieren.

De vernieuwing van de verblijfsrecreatiesector zal waarschijnlijk meer effect sorteren. Dit is een complex probleem dat gelinkt is aan onder meer het tekort aan woningen, versnipperd eigenaarschap, achterstand in handhaving, ondermijning en beperkt ondernemerschap en organisatie. De Landelijke Actieagenda Vakantieparken laat niet zien dat het toeristisch-recreatief basisaanbod, zoals de beschikbare vaarverbindingen, een beperkende factor is. Oftewel: mensen huren geen huisje vanwege een extra vaarroute, maar komen voor een mooie accommodatie en locatie. Om de verblijfsrecreatieve sector te vernieuwen is een integrale (ruimtelijke, volkshuisvesting, juridische en sociale) aanpak nodig, waarbij de overheid capaciteit vrijmaakt en investeert in al deze aspecten. In bijvoorbeeld de provincie Drenthe maken gemeenten en provincie 6,5 miljoen euro vrij om de kwaliteit van de verblijfsrecreatie te verbeteren (in totaal ca 12.000 recreatie-eenheden).

Breng de recreatieve basis op orde

De toeristisch- recreatieve revitalisatie van dit gebied kan alleen gerealiseerd worden wanneer de basis op orde is. De transformatie en verbetering van de kwaliteit van de jachthavens en verblijfsrecreatie en het verbeteren van de beleving van de openbare ruimte is belangrijker dan een nieuwe vaarverbinding. Op dit moment is dit niet geborgd in het gebiedsakkkoord of in ander beleid of plannen.

Andersom schatten wij in dat revitalisatie zonder vaarverbinding wel bereikt kan worden, als de openbare ruimte en het verblijfsaanbod verbeteren. Als voorbeeld kunnen we kijken naar Landal De Reeuwijkse Plassen, waar de ligging aan het water het grootste verhuurargument is.

Bijlage 2

Resultaat ledenavonden Natuurmonumenten

Op 27 en 30 januari waren er twee drukbezochte ledenavonden over een mogelijk nieuwe vaarverbinding. In totaal hebben ruim 85 leden de avonden bezocht, per mail zijn er nog reacties binnengekomen. Ruim 2600 leden van Natuurmonumenten binnen de Oostelijke Vechtplassen hebben per post een uitnodiging gehad voor de ledenavond. De meeste deelnemers zijn bewoners van het gebied en gebruiken hun woonomgeving voor diverse vormen van ontspanning. Daarbij worden wandelen en fietsen veel genoemd, en ook verschillende vormen van varen (sloep, kano, roeiboot, zeilboot). Het merendeel van de deelnemers heeft zelf een motorboot en vaart in het zomerseizoen regelmatig.

Kwaliteiten van het gebied

De belangrijkste kwaliteit van het gebied is de rust die er wordt ervaren. Dit wordt in alle groepen meerdere keren benoemd. Stille, ruimte en weidsheid zijn andere kwaliteiten die benoemd worden. Ook de natuur wordt veel genoemd, soms specifiek vogels of planten.

Zorgen over het gebied

In het algemeen ervaart men in de afgelopen jaren een aantal negatieve veranderingen in de Vechtplassen: het gebied is drukker geworden, er is meer lawaai (zowel op water als op land), het publiek is minder aangenaam, op het water zijn zeilboten afgenomen en sloepen juist toegenomen. In relatie hiermee wordt ook de afname van de veiligheid vaak genoemd, met name in relatie tot snelvaren.

Grote zorg is de bereikbaarheid van het gebied (met auto of OV), de huidige verkeersdruk en het ontbreken van voldoende parkeermogelijkheden. Dat probleem wordt groter als je meer recreanten wilt trekken.

Veelvuldig wordt genoemd dat het gebied, met name Oud Loosdrecht, hard toe is aan een opknabbeurt. Verloedering, verpaupering wordt het genoemd. Met name hier is het zicht op de plas verdwenen. Het is ook moeilijk/niet mogelijk om bij de plas te komen: om te genieten, te picknicken of om een boot te water te laten.

Tot slot wordt meermalen de waterkwaliteit genoemd, vaak in relatie tot baggeren (Loosdrechtse plas, Vuntus).

Meningen over een vaarverbinding

Het merendeel van de deelnemende leden is tegen een vaarverbinding, waarbij de zorg om de natuur (verstoring, vernietiging) en de zorg om toename van drukte op en om het water in het hele gebied de belangrijkste argumenten zijn. In het algemeen wordt meer verkeersdruk verwacht en parkeergelegenheid is er nu al onvoldoende. Men maakt zich zorgen om de onomkeerbaarheid van de aanleg van de vaarverbinding en de negatieve effecten daarvan op de natuur.

Er worden ook een aantal argumenten genoemd die voor een verbinding pleiten. Het biedt de rustige recreant mogelijkheid om van het drukke Loosdrecht weg te komen en een korter vaarrondje wordt door enkelen ook op prijs gesteld.

Als er toch een vaarverbinding komt, worden er wel randvoorwaarden gesteld. Het rustige karakter van de Wijde Blik moet behouden blijven en aan boten die van de verbinding gebruik maken, moeten restricties worden gesteld (alleen ecovaren, niet snelvaren).

Met betrekking tot de kosten ziet men niet dat de hoge investering terugverdiend wordt en men vraagt zich af of je zo veel geld moet uitgeven voor een kleine groep belanghebbenden. Verbetering van capaciteit van de sluizen wordt wel als plus gezien.

Alternatieven

Wandelen en fietsen wordt vaak als alternatief voor een vaarverbinding genoemd. Er moet dan wel aan de wandel- en fietsinfrastructuur worden gewerkt.

Op het water mikt men op de rustige recreatievormen, zoals kanoën, zeilen en ook suppen. Het gebied kan aantrekkelijker gemaakt worden voor de rustige recreant door faciliteiten daarop af te stemmen, bijvoorbeeld kleine aanlegsteigers (kano) en eenvoudige verblijfsvoorziening (trekkershut).

Verder vragen mensen om betere voorzieningen, zoals oplaadpunten voor elektrisch varen; steigertjes, opknappen van kapotte oevers, opknappen van de sluizen. Ook wordt genoemd de informatie over het gebied te verbeteren, meer cultuur mogelijkheid, betere visverbindingen.