

Vaart in de Vaart

LET OP! NACHTMERRIE WORDT WERKELIJKHEID!

Beste Vaartbewoners,

's-Graveland, 16 juni 2010

Op donderdag 10 juni heeft de provincie Noord-Holland besloten het wensbeeld van de watersportorganisaties, met betrekking tot het vergroten van de vaarmogelijkheden in de Gooi en Vechtstreek, verder uit te werken. De 's-Gravelandsevaart vormt in dit plan een essentieel onderdeel. Voor een korte beschrijving, zie de bijgevoegde informatie van het Watersportverbond. In eerste instantie klinkt het aantrekkelijk. Echter, inmiddels zien de meeste bewoners in het plan veel bezwaren, waardoor het gedroomde bootje voor het terras een nachtmerrie wordt.

Een aantal bewoners heeft al bezwaar aangetekend bij de Provincie N-H en Watersportverbond, maar tevergeefs.

MET BEZWAREN VAN BEWONERS WORDT GEEN REKENING GEHOUDEN!

Beschoeiing

De walkanten zullen sterk worden aangetast. Huizen, die geen beschoeiing hebben van minimaal 4 meter diep (verticaal) of niet op palen staan, zullen langzaam wegzakken in de vaart. Schatting is dat binnen één jaar de eerste huizen onherstelbaar zullen zijn beschadigd en dus onverkoopbaar zijn. U begrijpt dat de kosten van een adequate beschoeiing over de gehele lengte van de vaart NIET in de 60 miljoen zijn opgenomen.

Verscheidene huizen hebben schade opgelopen als gevolg van het uitbaggeren van de vaart. Met de komst van vaarverkeer zal de schade snel toenemen.

Recht op rust, stilte en privacy

De huizen van de bewoners staan direct aan zeer drukke doorgangswegen. Nu krijgen de bewoners er aan de vaarkant nog het nodige bij. De bewoners kunnen geen kant op. De vaart aan de achterkant is de enige mogelijkheid tot rust en privacy. De meesten zijn aangewezen op hun kleine terras aan de waterkant achter het huis. Daarbij moet worden aangemerkt dat de vaart, in vergelijk bv met de Vecht, smal is, daardoor wordt alles en iedereen gesandwiched.

Uitgangspunt zijn 4000 passages per jaar. Men kan ervan uitgaan dat op een mooie dag elke 5 minuten een boot passeert.

Stank en herrie

De gemotoriseerde, niet-electrische, boten produceren een ontoelaatbare stank en lawaai voor de bewoners.

Logistiek

Waar gaan al die bootjes wachten voor de sluizen? Toiletten? Aanlegsteigers? Daar is zonder veel overlast geen mogelijkheid voor. De bewoners bij de sluizen zullen dit nooit accepteren.

Te hard varen

De waterrecreant staat erom bekend de snelheid regelmatig te overschrijden, er is immers geen controle. Vooral jongeren kunnen het niet nalaten voluit te gaan.

De Kosten

In totaal zo'n 60 miljoen. Zo'n 4000 vaarpassages zullen per jaar gaan plaatsvinden. Als de kosten (zonder onderhoud, dat komt er nog bij) over 100 jaar uitgespreid worden, is dat nog altijd 150 Euro per passage. Hoe kan de provincie, die dit allemaal betaalt, dit de belastingbetaler aandoen in deze tijd van bezuinigingen?

Economisch belang

Er is geen sprake van economisch belang. Na veel rapporten bestudeerd te hebben, kan men concluderen dat er met de openstelling van de vaart en Karnemelksloot hooguit één arbeidsplaats wordt gecreëerd, verdeeld over horeca en bootverhuur.

Watersverbond zet in op verbetering Goois vaarwegennet

Het Watersportverbond heeft samen met andere watersportorganisaties de handen ineen geslagen om het netwerk van kleine vaarwegen ten oosten van de Vecht, tussen Loosdrecht en Naarden, te verbeteren voor de recreatievaart (kleine motorboten en sloepen).

De kern van dit netwerk wordt gevormd door de 's-Gravelandse Vaart. Deze route maakt deel uit van het landelijk toervaartnet (BRTN). Vanwege de zeer beperkte bediening van de sluisen, het plaatsen van een stuw en de aanwezigheid van te lage bruggen wordt de recreatievaart op deze vaarweg ernstig belemmerd. In het nu opgestarte project, genaamd 'Vaart in de Vaart' wordt beoogd hier de belemmeringen voor kleine motorboten en sloepen op te heffen.

Het gaat om het volgende:

- Kleine motorboten, sloepen, kano's, roeiboten, zeilboten (met gestreken mast).
- Streefhoogte van 1,80 m
- Maximale lengte van 8,00 m en een maximale diepgang van 1,10 m.
- De vaarsnelheid zal maximaal 6 km/h bedragen.
- 4000 boten per jaar.
- Op de Karnemelksloot en de 's-Gravelandsevaart kunnen met ontheffing rondvaartboten van Natuurmonumenten, Vesting Naarden en Loosdrecht worden toegelaten.

Noord-Zuid Ook in breder verband is het opknappen van de 's-Gravelandse Vaart van belang. Rijksbeleid is om de recreatievaart zoveel mogelijk van het Amsterdam-Rijnkanaal te weren, waardoor die schepen veel meer gebruik moeten gaan maken van de toch al druk bevaren Vecht. Voor de kleine recreatievaart wordt de 's-Gravelandse Vaart een aantrekkelijk alternatief als noord-zuidverbinding.

Lussen en rondjes Het netwerk rondom de 's-Gravelandse Vaart maakt het mogelijk lussen en rondjes te varen. Via de Karnemelksloot worden de Loosdrechtse Plassen met Naarden Vesting en via de Vecht bij fort Uitermeer met Weesp verbonden. De vaarroute staat niet op zichzelf; zij geeft aansluiting op recreatieve routes en steunpunten voor wandelen en fietsen. De aantrekkelijkheid voor de waterrecreant zal hierdoor aanmerkelijk verbeteren.

Naast deze doorgaande route zijn in het netwerk opgenomen:

- De verbinding met het Gooimeer bij Naarden.
- De verbinding van het kasteel Sypesteijn met de 's-Gravelandse Vaart.
- De verbinding van het Wijde Blik met de Loosdrechtse Plassen via een kanaal door de Loenderveense Plas voor boten met staande mast. Het vaarareaal van de plassen wordt hiermee vergroot en daarmee ook de aantrekkelijkheid.
- Het terugbrengen van water in de kern van Nederhorst den Berg ("Nieuwe Vecht")
- De Gooise Vaart naar Hilversum

De watersportorganisaties hebben met de commissie die Gedeputeerde Staten adviseert over het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG) afgesproken, om de realisatie van het Wensbeeld uit te werken. Hierin worden deze vaarten in samenhang opgenomen. In de commissie zijn verschillende overheden en belangenorganisaties vertegenwoordigd:

De gemeente Wijdmeren, ANWB, Plassenschap Loosdrecht, "Samen Sterk", Waternet, Natuurmonumenten en de Hollandse Waterlinie. Ook de ILG-commissie blijft nauw bij het proces betrokken. De voor dit project samenwerkende watersportorganisaties zijn: HISWA-vereniging, RECRON, Watersportverbond, Kanobonden (NKB en TKBN) en de Koninklijke Sportvisserij Nederland. Zij zijn de initiatiefnemers.