



Stichting Apeldoorns Kanaal

Leliestraat 2
7151 GJ Eibergen
(T) 0545-472477
(E) mail@apeldoornskanaal.com
(W) www.apeldoornskanaal.com
Bankrekening: NL69 RABO 0317 7521 89
Kamer van Koophandel nr. 08079368

NIEUWSBRIEF

september 2017

Nieuwe informatie voor besluitvorming Apeldoorns Kanaal

Naar aanleiding van de motie in Provinciale Staten van Gelderland van 12 april waarbij werd verzocht om een nadere inventarisatie van wensen, kansen en knelpunten rond het Apeldoorns Kanaal teneinde de recreatieve mogelijkheden te verbeteren (zie Nieuwsbrief april), is bureau Veenenbos & Bosch hiermee aan de slag gegaan.

Tevens heeft de Stichting Apeldoorns Kanaal nader onderzoek gedaan naar de onderhoudskosten van beweegbare bruggen en kosten van brug- en sluisbediening.

Daarbij is het volgende gebleken:

- **De jaarlijkse onderhoudskosten van beweegbare bruggen kunnen een kwart bedragen van de oorspronkelijk geraamde € 10.000 per brug.**
- **De jaarlijkse bedieningskosten van de Hezenbergersluis en de aansluitende bediening van 2 beweegbare bruggen - indien uitgevoerd door vrijwilligers - bedragen slechts € 6.300, i.p.v. de gestelde € 80.000.**

Nieuw type beweegbare brug met significant lagere onderhoudskosten

Bij een beweegbare brug is de voorbereidingsfase uitgebreider en de engineering een stuk ingewikkelder dan bij een vaste brug.

Dat zou slimmer moeten kunnen volgens het ingenieursbureau IPV Delft. Zij bedachten de Hollandse Brug, een standaard beweegbare stalen ophaalbrug. Doel: het ontzorgen van de opdrachtgever (gemeenten, provincies en waterschappen).

Nu worden voor elke beweegbare brug telkens weer uitgebreide, ingewikkelde bestekken en aanbestedingsstukken gemaakt. Door een compleet, kant-en-klaar product aan te bieden wordt het voorbereidingstraject voor de opdrachtgever versimpeld en versneld. Tegelijkertijd is de uitvoeringsfase een stuk korter. Alles bij elkaar betekent dit, dat de Hollandse Brug ook economisch heel aantrekkelijk is voor opdrachtgevers.

Dit type brug zou dan ook uitermate geschikt zijn voor de vervanging van bruggen over het Apeldoorns Kanaal.

Bovendien heeft deze brug significant lagere onderhoudskosten

Wanneer de brug gereed is wordt er tweemaal per jaar een onderhoudsronde gedaan.

Naar verwachting zullen de kosten hiervan jaarlijks slechts **€ 2.400** bedragen.

Hieruit blijkt, dat de onderhoudskosten aanzienlijk lager kunnen zijn dan de € 10.000,- per brug per jaar in Wapenveld, waar oorspronkelijk van uitgegaan werd.

Aangezien het onduidelijk was op welk type brug het bedrag van € 10.000 was gebaseerd en er geen adequaat antwoord verstrekt kon worden of er wel lagere bedragen van andere brugbeheerders beschikbaar waren, heeft de Stichting zelf nader onderzoek verricht. Hierbij heeft zij volop medewerking van terzake deskundigen mogen ontvangen.

Saillant detail: Als een aantal van deze bruggen in serie zou worden gebouwd zou dit bovendien aanmerkelijk schelen in de bouwkosten. Bij de bouw van 5 bruggen zou 1 brug "gratis" zijn.

Een eerste exemplaar van de Hollandse Brug is inmiddels in aanbouw in Anna Paulowna (gemeente Hollands Kroon).

Kosten sluisbediening kunnen aanmerkelijk lager

Het waterschap Vallei en Veluwe heeft enkele maanden geleden gesteld, dat de bediening van de Hezenbergersluis maar liefst € 80.000 per jaar zou moeten kosten. Helaas ontbrak een duidelijke toelichting op de keuze voor de bediening door professionele krachten van het waterschap.

Bediening door vrijwilligers werd op voorhand afgewezen i.v.m. een vermeend veiligheidsrisico. Bovendien werd gesteld, dat het waterschap niet van zins is deze kosten voor haar rekening te nemen. Ook de gemeente Hattem wil niet bijdragen aan deze kosten. Dat zou betekenen, dat alleen de gemeente Heerde deze kosten zou moeten dragen. Dat is natuurlijk niet reëel.

Er zijn dus twee problemen:

1. De hoogte van de kosten
2. De verdeling van de kosten.

Dat het ook anders kan bewijst onderstaand voorbeeld in Noord-Holland:

Kosten bediening recreatiesluis + ophaalbrug in Rustenburg

(tussen Alkmaar en Hoorn)

Er is een viertal partners die de taken en de kosten gezamenlijk delen:

1. Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
2. Recreatieschap West-Friesland
3. Gemeente Opmeer
4. Gemeente Koggenland

Bediening

Periode: 16 april tot 16 oktober (**182** dagen);

De sluis wordt van maandag t/m vrijdag bediend door een ploeg van 8 vrijwilligers die daarvoor een officiële opleiding krijgen (basiscursus NNVO plus cursus BHV).

Op zaterdag, zon- en feestdagen wordt de sluis bediend door personeel van het hoogheemraadschap. Dat zet hiervoor geen eigen (duur) personeel in, maar huurt gekwalificeerd personeel in van het maritieme uitzendbureau ODV Maritiem.

De kosten van bediening bedragen jaarlijks € 19.460

(Kosten vrijwilligers € 5.600 en kosten personeel ODV Maritiem € 13.860)

Ook elders in Nederland worden recreatiesluizen en -bruggen door vrijwilligers bediend en is hiermee ervaring opgedaan, zoals bijvoorbeeld de sluis in Spaarndam, de sluisen en bruggen in de vaarweg Erica-Ter Apel en diverse vaaroutes in de provincie Groningen.

Aan de hand van bovenstaand voorbeeld heeft de Stichting onderstaand voorstel in een nota uitgewerkt voor de bediening van Hezenbergersluis en -brug, de Kloosterbrug en de Manenbergerbrug (Nota 170901).

Hier volgt een beknopte samenvatting:

- Leisurelands zou als extra partner uitgenodigd dienen te worden om deze opzet nader uit te werken. Zodoende kan dan tevens ervaring worden opgedaan mocht in de toekomst deze organisatie verzocht worden een kanaalexploriatiemaatschappij op te starten.
- Er zou opnieuw over de kostenverdeling moeten worden overlegd, zodat niet alle kosten op voorhand al door de gemeente Heerde worden gedragen. Gezien de relatief lage kosten van sluisbediening zou dat mogelijk moeten zijn.

Partners

- Waterschap Vallei en Veluwe
- Leisurelands
- Gemeente Heerde
- Gemeente Hattem

Bediening door vrijwilligers

De sluis wordt van maandag t/m vrijdag bediend door een ploeg van 9 vrijwilligers die daarvoor een officiële opleiding krijgen (basiscursus NNVO plus cursus BHV).

Periode: 16 april tot 16 oktober (**130** dagen);

- maandag t/m zaterdag;
- 10.00-1100, 12.00-1300, 14.00-1500, 16.00-1700 (4 uur per dag).

Voorgesteld wordt om alleen te schutten van maandag t/m zaterdag; dit om de zondagsrust in Wapenveld (en daarmee het publieke draagvlak) te respecteren.

Er wordt uitgegaan van konvoovaart en aanvullende bediening van de Kloosterbrug en de Manenbergerbrug.

Opvaart: sluis 10.00, 1200, 14.00 en 16.00

Afvaart: Vertrek Wapenveld: 10.00, 12.00, 14.00 en 16.00, afhankelijk van aanbod; bediening bruggen telefonisch aanvragen bij de sluis.

Eventueel zouden de tijden van sluisbediening in aanvang kunnen worden teruggebracht van 4 naar 2 blokken, bv. 10.00-11.00 en 14.00-15.00. Dat zou nog een verdere reductie van de kosten tot gevolg kunnen hebben.

Kosten sluis- en brugbediening door vrijwilligers

De Hezenbergersluis is handbediend; dat vereist minimaal 2 bedienaars.

Het verval bedraagt gemiddeld 3,50 m. Dat hoeft zeker geen probleem te zijn, mits bij het opschutten i.v.m. de veiligheid hier goed rekening mee wordt gehouden en er dus naast de theoretische opleiding ook praktijkervaring wordt opgedaan onder leiding van personeel van het waterschap.

Eén persoon extra is nodig om de Kloosterbrug en de Manenbergerbrug te bedienen (hij/zij begeleidt de opvaart naar Wapenveld vanaf de sluis en begeleidt aansluitend vanaf Wapenveld afvaart naar de sluis). Afstand ca. 3 km.

- Aantal vrijwilligers 9. Het betreft een zelfsturende groep met een eigen coördinator. De vrijwilligers zijn op afroep beschikbaar.
- Alle vrijwilligers volgen een opleiding tot sluiswachter: basiscursus NNVO + cursus BHV;

De jaarlijkse kosten voor bediening bedragen € 6.300.

Extra jaarlijkse kosten eventuele coördinatie door het waterschap

Indien het waterschap van mening is, dat men – in verband met de veiligheid - zelf de coördinatie wil houden tijdens het schutten, zou hiervoor gekwalificeerd personeel ingehuurd kunnen worden van ODV Maritiem (goedkoper dan de inzet van eigen personeel)

130 dagen x 4 uur **€11.960**

130 dagen x 2 uur - 5.980

N.B. Uiteraard zullen de partijen het onderling eens moeten worden over de uiteindelijke kostenverdeling, maar dat mag – gezien de relatief geringe bedragen – geen probleem vormen.

De volledige nota 170901 (Kosten sluis- en brugbediening) is op aanvraag beschikbaar

SAK neemt deel aan onderzoek Apeldoorns Kanaal

Op 7 augustus de SAK geïnterviewd door het bureau Veenenbos en Bosch dat in opdracht van de provincie inventarisatie uitvoert van wensen, kansen en knelpunten rond het Apeldoorns Kanaal. Daarbij heeft de SAK vooraf nog eens benadrukt, dat 'een bevaarbaar kanaal voor de BM-klasse' het doel is waar de Stichting zich voor beijvert. Dit is ook door alle betrokken partijen bij het Apeldoorns Kanaal als 'stip op de horizon' vastgelegd.

De Stichting voelt de motie en de gestelde vragen aan als zijnde van belang voor het 'tussendoel' "Beleef het Apeldoorns Kanaal".

De volgende punten zijn besproken:

1. Welke technische obstakels moeten weggenomen worden voor het verbeteren van de recreatieve mogelijkheden in en langs de volle 55 km van het Apeldoorns Kanaal?

SAK: Als je het legt langs de lat van bevaarbaarheid voor de BM-Klasse:

- o A50-noord
- o Spoorbrug Dieren
- o Dammen in Apeldoorn
- o Vaste lage bruggen: Verwijzing naar convenant tussen de kanaalgemeenten, gesloten eind jaren negentig, om bij vervanging rekening te houden met bevaarbaarheid
- o Ondiepten in het kanaal.

Als je het legt langs de lat van boten die, in het door de provincie gekozen voorlopige 'tussendoel', een doorvaarthoogte van 1,30 m nodig hebben, zoals bijvoorbeeld fluisterboten, roeiboten en kano's:

- o A50-noord
- o Dammen in Apeldoorn
- o Bruggen die te laag zijn zoals Kloosterbrug en Manenbergerbrug in Wapenveld
- o De ondiepten in het kanaal Apeldoorn-Dieren. Hier is het kanaal op sommige plekken zodanig verzand dat de waterdiepte ook voor kleine boten onvoldoende is, vooral bij de monding van de sprengen. Ook de aanwezigheid van waterplanten vormt een majeur probleem.

Daarbij plaatste de Stichting de kanttekening dat zij alertheid vraagt dat het 'tussendoel' van attractiviteit en kleine boten het einddoel niet in de weg gaat zitten doordat er ongewenste voorzieningen komen. Technisch sluiten de twee elkaar zeker niet uit, mits overdacht uitgevoerd.

De Stichting gaf tevens aan dat zij het eventuele verhogen van bruggen tot een doorvaarthoogte van 1.30 m ondoordacht vindt omdat er geen aanvoerroutes voor dit soort kleine boten zijn. Met andere woorden: hoe komen ze op het kanaal? Verder ziet zij het varen op het kanaal met sloepjes en fluisterbootjes als absoluut niet interessant voor toeristen. Men kijkt dan alleen maar naar oevers met gras en riet en de wielen van voorbijrijdende auto's. Ook zal dit niet bijdragen aan de gewenste economische spin-off.

Die toeristen kunnen beter op de fiets het kanaal ervaren.

De Stichting ziet ook de huidige verdeelde bestuurlijke verantwoordelijkheid als een structureel probleem. De verdeling over 6 gemeenten, het waterschap en de provincie als ook de wisselende bezetting eens in de 4 jaar (na elke verkiezing) zorgt voor voorgrilligheid in het bewaken van het einddoel.

Een heldere entiteit die zich inzet voor het Apeldoorns Kanaal ontbreekt, zoals een kanaalexploriatiemaatschappij die opgezet zou kunnen worden door Leisurelands (vml. RGV).

2. Welke delen van het kanaal moeten worden aangepakt om op korte termijn tot een daadwerkelijke verbetering van de attractieve waarde te komen?

De Stichting ziet een drietal prioriteiten

- o Voltooiing van de bevaarbaarheid tussen Hattem en Heerde voor de BM-klasse. Dit omvat alleen nog het beweegbaar maken van de Kloosterbrug en de Manenbergerbrug. Tevens zal er overeenstemming moeten worden bereikt over de kosten

van de bediening van de Hezenbergersluis op dit traject. De Stichting heeft sterke twijfels bij de nu door het waterschap geraamde kosten van € 80.000,- per jaar.

Zij is momenteel onderzoek aan het doen naar ervaringen elders. Zo is zij ook bezig om een realistisch kostenniveau voor het onderhoud van de bruggen helder te krijgen. Nu naar de mening van de Stichting zeer ruim begroot op 10.000,-. Dit bedrag moet jaarlijks worden opgebracht door de gemeente Heerde en vormden in de gemeenteraad een belemmering. Onderzoek heeft echter aangetoond, dat deze kosten max. € 2.400 per jaar per brug kunnen bedragen.

- Stedelijk gebied van Apeldoorn. Hier wonen veel mensen en er zijn al de nodige projecten gerealiseerd. Er is geïnvesteerd in kademuuren, de haven met aanlegsteiger en de sluis. Er leven o.a. ideeën rond het Zwitsalterrein voor een strand en een jachthaven. Bij een dergelijk recreatief gebruik zal de waterbodem wel moeten worden gesaneerd.
- Dieren. In het gebied boven de sluis omdat hier al recreatief gebruik aanwezig is. In het kader van het project Traverse Dieren mogen geen nieuwe blokkades ontstaan.

3. Welke maatregelen zijn tot nu toe genomen?

- Kanaal-Noord. Hier is een sanering van de vervuilde bodem van het 5^e pand uitgevoerd en is een nieuwe beschoeiing geplaatst. Ook zijn er steigers en aanlegplaatsen gerealiseerd.
- Renovatie van de sluisen. 4 historische sluisen zijn gerenoveerd. Alleen de Bonenburgersluis (Heerde), waarin een klepstuw is geplaatst, en de sluis in Dieren behoeven nog renovatie. Er was ooit geld beschikbaar voor renovatie van de sluis in Dieren maar de benodigde cofinanciering is helaas niet rondgekomen.
- Bruggen. Er zijn in Apeldoorn 3 bruggen vervangen, 1 brug is gerenoveerd en 2 nieuwe zijn voorbereid op toekomstige beweegbaarheid. In Brummen worden 3 bruggen vervangen waarbij ook rekening wordt gehouden met bevaarbaarheid.
- Apeldoorn. Hier is geïnvesteerd in kademuuren en de haven en is een aanlegsteiger gerealiseerd.

4. Welke financiële middelen zijn daarbij tot nu toe geïnvesteerd?

SAK: Totaal is de afgelopen 20 jaar ca. € 20 mln geïnvesteerd in het kanaal.

5. Zijn er bij u partijen bekend anders dan gemeenten en waterschap die eventueel bereid zijn te investeren in het Apeldoorns Kanaal?

SAK:

- Leisurelands. Is het oude RGV en de grootste recreatieondernemer van de Veluwe. Natuurlijk moet er dan wel afspraken gemaakt worden hoe zij het kanaal kunnen exploiteren.
- Veluwse Bron. Dit wellnesscentrum zit vlak bij het kanaal en zou een bezoek aan het centrum kunnen combineren met varen en omgekeerd.
- Ondernemingen langs het kanaal. Die zijn te benaderen.
- EU. Er is ooit sprake van mogelijke subsidie geweest voor innovatie in kader van de 'boat conveyor' over A50. Hier is aanvraag gestrand op het niet kunnen vinden van een publieke organisatie die bereid was een aanvraag in te dienen.

Ook de Stichting Recreatie Wapenveld is inmiddels bij de inventarisatie betrokken.

Ooproep om deze informatie mee te nemen in besluitvorming

Enkele maanden geleden heeft de Stuurgroep Veluwekroon het advies uitgebracht om het 5^e en 6^e pand van het Apeldoorns Kanaal voorlopig niet bevaarbaar te maken voor recreatievaartuigen van de BM-klasse en historische schepen i.v.m. vermeende hoge exploitatiekosten.

Dit advies is aangehouden in afwachting van het onderzoek door Veenenbos & Bosch dat vóór 1 november gereed moet zijn.

Aan de hand van bovenstaande nieuwe informatie dringt de Stichting Apeldoorns Kanaal erop aan deze mee te nemen in de uiteindelijke besluitvorming.

Het project "Beleef het Apeldoorns Kanaal" en het bevaarbaar maken van het 5^e en 6^e pand kunnen elkaar bovendien prima aanvullen. Het een hoeft het ander niet uit te sluiten.

Met een bevaarbaar 5^e en 6^e pand voor de recreatietoervaart kan tevens als pilot ervaring worden opgedaan voor verdere gefaseerde bevaarbaarheid van het gehele kanaal.