



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

April 2017

Staten willen nader onderzoek Apeldoorns Kanaal

Op 12 april vond er in Provinciale Staten van Gelderland een uitgebreid debat plaats over het project bevaarbaar maken van het Apeldoorns Kanaal. De ChristenUnie, bij monde van fractievoorzitter Pieter Plug, maakte zich daarbij sterk voor het doorzetten van het project, zoals werd besloten in 2013. Veel fracties hadden daarbij echter uiterst kritische opmerkingen.

Tenslotte werd onderstaande motie van CDA met overgrote meerderheid aangenomen:



Motie (art. 37 RvO)

Provinciale Staten van Gelderland, in vergadering bijeen op 12 April 2017
gehoord de beraadslagingen,

constaterende dat:

1. De keuze die gemaakt is door de stuurgroep de "Veluwekroon" een doorwerking heeft op het kanaal in z'n totaal (pand 1 tot en met 6).
2. Dat wij de gemaakte keuzes door de betrokken gemeenteraden en AB van het waterschap respecteren.
3. De plannen voor een deel van het kanaal niet los gezien kunnen worden van het geheel.
4. Er al lang gesproken wordt over het bevaarbaar maken van het Apeldoorns Kanaal. De betrokkenheid en inzet van mensen in het gebied in de afgelopen jaren waardering verdient



5. Provinciale Staten de intentie hebben het restant van de gereserveerde middelen te besteden aan de verbetering van recreatieve mogelijkheden op het Apeldoorns Kanaal.
De resterende middelen kunnen als cofinanciering in samenwerking met het waterschap Vallei en Veluwe worden ingezet.
6. Duidelijk moet worden wat de betrokken partijen van elkaar kunnen verwachten.

verzoeken Gedeputeerde Staten om:

1. Een inventarisatie uit te voeren van de meest in het oog springende technische obstakels die een verhoging van de recreatieve mogelijkheden in de weg staan met daaraan gekoppeld een redelijke schatting van de daarmee samenhangende kosten.
2. Aan de stuurgroep Apeldoorns Kanaal te vragen om een inventarisatie uit te voeren waaruit blijkt:
 - a. Welke technische obstakels moeten worden weggenomen teneinde de recreatieve mogelijkheden van het Apeldoorns Kanaal (pand 1 t/m 6) te verbeteren.
 - b. Welke delen van het Apeldoorns Kanaal (pand 1 t/m 6) moeten op korte termijn worden aangepakt op tot een daadwerkelijke verbetering van de attractieve waarde van het Apeldoorns Kanaal te komen.
 - c. Of en, zo ja, hoeveel financiële middelen de betreffende gemeenteraden en het Algemeen bestuur van het waterschap hebben bijgedragen tot nu toe en nog willen en zullen bijdragen aan het verhogen van de attractieve waarde van het betreffende deel/geheel.
 - d. Of er partijen zijn, anders dan gemeenten en het Waterschap, die bereid zijn te investeren in het Apeldoorns Kanaal.
 - e. Dat in het kader van de inventarisatie gehoord zijn maatschappelijke relevante partners, zoals de Stichting Apeldoorns Kanaal.
3. Voor 1 november 2017 aan Provinciale Staten te rapporteren over de bevindingen, die in het kader van de uit te voeren inventarisaties naar voren zijn gekomen.
4. In de rapportage aan te geven welke concrete zaken de gemeenten, het waterschap of andere investeerders de komende 5 jaar willen realiseren.

en gaan over tot de orde van de dag.

Er is al tientallen jaren discussie over de bevaarbaarheid van het 55 kilometer lange kanaal tussen Hattem en Dieren. De afgelopen jaren zijn er al miljoenen geïnvesteerd in het opknappen van delen van het kanaal, bruggen, sluizen, aanlegvoorzieningen, enz. (zie Nieuwsbrief maart).

Door een recentelijk advies van de Stuurgroep Veluwekroon is de discussie opgelaaid om af te stappen van het idee om het kanaal bevaarbaar te maken voor kleine plezierjachten (BM Klasse). Men legt zich dus zonder meer neer bij het advies van de Stuurgroep. De ambitie van een bevaarbaar kanaal voor de recreatietoervaart en schepen van het varend erfgoed zou te hoog gegrepen zijn i.v.m. ondermeer de exploitatiekosten van de Hezenbergersluis (€ 80.000 per jaar).

De Stichting Apeldoorns Kanaal heeft bij de juistheid van dit bedrag sterke twijfels, mede gezien het feit, dat het waterschap geweigerd heeft door de Stichting aangedragen alternatieven serieus te onderzoeken. Ook het beweegbaar maken van twee vaste bruggen, waarvoor € 3,1 miljoen was gereserveerd, is dus niet meer in beeld gezien de vermeende hoge onderhoudskosten, op te brengen door de gemeente Heerde.

Alle focus richt zich de komende 5 jaar dus op het verbeteren van de "recreatieve mogelijkheden" op het hele Apeldoorns Kanaal binnen de beperkte financiële mogelijkheden. Mogelijk, dat een paar

vaste bruggen worden opgehoogd tot 1,30 m zodat alleen kano's en "sloepjes" kunnen passeren, hetgeen uiteindelijk zonde van het geld zal zijn, want het verandert weinig of niets aan de bestaande situatie. Conclusie: Alles blijft zoals het thans is.

Het kanaal herstellen in zijn oude luister en het weer bevaarbaar maken voor de recreatietoervaart en schepen van het varend erfgoed is geen "stip op de horizon" meer, maar lijkt achter de horizon te zijn verdwenen. *Sic transit!*

Mede in het kader van het project "De Veluwe op 1" wordt hier, door gebrek aan visie, een geweldige kans gemist, **De bestuurlijke focus heeft zich tot op heden beperkt tot het kijken naar enkel de kosten en niet of nauwelijks naar de baten.**

Een bredere visie doet meer recht aan de *spin-off* van een bevaarbaar Apeldoorns kanaal. De baten zijn er voor gemeenten (verhoging WOZ-inkomsten en Rijk (vermeerdering omzetbelasting van lokale ondernemers), maar ook voor het bedrijfsleven en de werkgelegenheid.

Volgens Jan Jansen, oud-wethouder van Rheden en bestuurslid van de Stichting Apeldoorns Kanaal, zijn er te veel instanties bij betrokken. "Het kanaal was ooit van Rijkswaterstaat. Toen het kanaal tussen 1962 en 1972 gefaseerd voor de scheepvaart werd gesloten, werd het beheer en onderhoud opgedeeld. Nu zijn zes verschillende gemeenten, de provincie, het waterschap en Prorail betrokken en dat maakt beslissingen nemen heel lastig." **Te veel bestuurlijke gremia belemmeren een slagvaardig beleid.**

Bovendien kan bij gemeenten, provincie en waterschap om de vier jaar, na de verkiezingen, een nieuw beleid met nieuwe bestuurders ontstaan, zoals we nu ook zien.

Duidelijkheid en één aanspreekpunt

Volgens Erik Droogh, directeur van Leisurelands, de grootste recreatieonderneming van Gelderland, is er behoefte aan duidelijkheid. "Als je inzicht hebt in de **kosten en opbrengsten**, maak dan een keuze en hou je eraan. Dat geeft duidelijkheid voor alle betrokkenen."

Hij ziet verschillende mogelijkheden voor het Apeldoorns Kanaal. "De financiële meerwaarde zit hem in meer zaken dan alleen de kosten van sluisgelden.

Als je een huis aan het water hebt waar een boot voor de deur kan liggen, dan wordt het huis een ton meer waard. Dat is ook goed voor gemeenten. Vaak wordt dat niet gezien.

Het is goed voor de gemeenschap, maar ook voor de samenhang in het gebied."

Leisurelands beheert verschillende recreatiegebieden in de provincie zoals strand Horst en Bussloo, maar het Apeldoorns Kanaal is te groot om op te pakken. Droogh: "Bij dit soort waterwegen is altijd steun van de overheid nodig, maar wij willen altijd kijken wat wij kunnen bijdragen."

N.B. De Stichting Apeldoorns Kanaal pleit al een aantal jaren voor de oprichting van een kanaalex-ploitiemaatschappij.

Ook college van Apeldoorn is afwachtend

Het college van B & W van Apeldoorn verwacht niet, dat ze de discussie over het bevaarbaar maken van het kanaal nog vlot kan trekken. Dat staat in een brief aan de Apeldoornse gemeenteraad. Volgens de laatste ramingen zou het € 120 miljoen kosten om de bevaarbaarheid te realiseren en zo de Veluwe een toeristische impuls te geven.

De vraag is waarop dat bedrag is gebaseerd; er is, voor zover bekend, geen enkele onderbouwing, maar het bedrag staat wel in de krant en gaat dus een eigen leven leiden.

Dat het een forse investering vergt om het kanaal weer bevaarbaar te maken moge duidelijk zijn, maar deze kan in de vorm van een meerjarenplanning gespreid worden over bijvoorbeeld 10 jaar. Ook Apeldoorn spreekt alleen over de kosten en niet over de *spin-off* via bijvoorbeeld de verhoging aan WOZ-inkomsten en een vermeerdering van de werkgelegenheid.

Hoe anders is dat in Groningen Drenthe, waar de laatste jaren enorme inspanningen zijn verricht om een aantal oude kanalen te renoveren (o.a. vaarverbinding Erica-Ter Apel en de Veenvaart).

Met groot succes! Mede door de aanleg van fraaie fietsroutes langs de bevaarbare kanalen en toeristische attracties is er een synergie ontstaan in het toeristisch-recreatief aanbod. Dat heeft er bovendien voor gezorgd, dat de meeste voorzieningen in de kleine dorpen langs de routes behouden

konden blijven t.b.v. de bewoners.

Hoe anders is de ontwikkeling op de oostelijke Veluwe, waar het Apeldoorns Kanaal bovendien een uniek maritiem monument is uit het begin van de 19^e eeuw, een van de kanalen van koning Willem I. De cultuurhistorische waarde hiervan mag meer op waarde worden geschat. In België (historische sluisen bij Mons), Frankrijk (o.a. Canal du Midi) en ook in het Verenigd Koninkrijk heeft men ook meer oog voor dit aspect en mag men zich verheugen in een toename van het toerisme. Kansen liggen er zeker voor Apeldoorns als naamdrager van het kanaal.-

