



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

november 2017

Inspraak commissie Ruimte Heerde

Op 13 november heeft de Stichting Apeldoorns Kanaal gebruik gemaakt van het inspreekrecht in de vergadering van de Commissie Ruimte van de gemeenteraad van Heerde. Het college van B&W stelt nl. voor om een tweetal bruggen te verhogen tot 1,30 zodat kano's en sloepen kunnen passeren. Dat zou een kostenpost van € 600.000 betekenen.

De volgende tekst werd uitgesproken door bestuurslid Joop Kanbier:

*"De Stichting Apeldoorns Kanaal heeft zich sinds 1998 ingezet voor een bevaarbaar Apeldoorns Kanaal voor motorboten van de BM-klasse en schepen van het maritieme erfgoed. Daarmee willen wij een stimulans leveren aan een integrale en voortvarende ontwikkeling van het Apeldoorns Kanaal en zijn omgeving. Een doelstelling waarbij wij niet alleen de gemeente Heerde, maar ook de andere kanaalgemeenten, provincie en waterschap **jarenlang aan onze zijde hebben gehad.***

*Het was dan ook voor ons geweldig goed nieuws destijds dat de provincie 3,1 miljoen beschikbaar stelde voor het vernieuwen en/of beweegbaar maken van vier bruggen. In uw gemeente 2,7 miljoen voor het beweegbaar en bedienbaar maken van de Kloosterbrug en de Manenbergerbrug, **zonder cofinanciering!** Wel met de voorwaarde dat de jaarlijkse onderhoudskosten door de gemeente Heerde zouden worden gedragen. Een belangrijke eerste stap naar een bevaarbaar kanaal leek gezet. Zonder enige onderbouwing zijn die onderhoudskosten toen vastgesteld op € 10.000 per brug, (in totaal dus € 20.000). Daar kwam nog eens bovenop dat sluisbediening volgens het waterschap wel €80.000,-- per jaar zou gaan kosten en dat het Waterschap dat niet wilde betalen.*

Uw raad was destijds van mening, dat de voorgespiegelde kosten te hoog waren en daarom niet acceptabel. Resultaat: geen beweegbare bruggen en Wapenveld niet toegankelijk voor de recreatiotoervaart, ondanks de fraaie reeds gebouwde aanlegsteigers.

*De genoemde kosten waren echter vooral **onjuist.** De raad is op het verkeerde been gezet!*

*Nader onderzoek van de Stichting Apeldoorns Kanaal heeft opgeleverd dat de jaarlijkse onderhoudskosten van een nieuw type stalen ophaalbrug slechts **€ 2.400** in plaats van € 10.000 bedragen. En waar het de sluisbediening betreft geldt dat al op meerdere plekken in Nederland sluisen met inzet van vrijwilligers worden bediend.*



*Bediening door vrijwilligers van de Hezenbergersluis **en aansluitende bediening van de Kloosterbrug en de Manenbergerbrug** zou dan jaarlijks slechts circa **€ 6.300** kosten.*

Met deze informatie is niets gedaan. Sterker nog: We hebben er geen enkele reactie op gekregen. De eerder ingenomen standpunten bleven ongewijzigd.

Opmerkingen van het waterschap over de noodzaak tot jaarlijks baggeren, risico op schade aan natuurvriendelijke oevers en het regelmatig maaien van de kanaalbodem konden worden afgedaan als nepnieuws.

En van de genoemde retourbemaling bij de sluis zou in onze ogen hooguit sprake kunnen zijn als de bevaarbaarheid een groot succes zou worden. In dit geval zou Heerde graag pompen, neem ik aan.

Inmiddels is een bevaarbaar kanaal zelfs ook als stip op de horizon verdwenen.

Of daar al officiële besluitvorming door gemeenteraden en Provinciale Staten aan ten grondslag ligt betwijfel ik overigens.

Tot onze grote verbazing wordt uw raad nu voorgesteld om € 600.000 Heerder gemeenschapsgeld in te zetten om twee bruggen te verhogen tot 1.30 m voor een categorie vaartuigen die er niet of nauwelijks gebruik van zal maken.

Kano's kunnen al onder de bestaande bruggen door en veel sloepen hoeft je er niet te verwachten. Een sloep is over het algemeen geen bootje, dat je even op een trailer achter je auto vervoert om ergens in het Apeldoorns Kanaal te water te laten; bovendien zijn er geen trailerhellingen. Maar ook als er wel trailerhellingen zouden zijn, hoeveel sloepeigenaren gaan dan de moeite nemen om met de boot op de trailer naar een kort stukje Apeldoorns Kanaal te komen om wat heen en weer te varen? Bovendien zijn veel sloepen al hoger dan 1.30m.

Die voorgestelde doorvaarthoogte van 1,30 m lijkt overigens vnl. gebaseerd op de huidige hoogte van de Manenburgerbrug van 1,30m, maar niet op normen van bijv. de landelijke Beleidsvisie Recreatietoervaart.

Het ophogen van de bruggen kost echter wel € 1,2 miljoen. Maar uit het potje van 3,1 miljoen kan helaas niet meer geput worden. De provincie is evenwel mogelijk bereid dit bedrag te subsidiëren, maar nu met de voorwaarde dat de gemeente Heerde als cofinanciering een bedrag van € 600.000 bijdraagt.

De Stichting Apeldoorns Kanaal distantieert zich van deze voorgenomen investering. Kano's kunnen nu al onder alle bruggen door en veel sloepen, als ze al zouden komen, kunnen ook niet onder 1.30m door. Geldverkwisting!

Bedenk dat tegen aanmerkelijk lagere kosten er nu 2 beweegbare bruggen hadden kunnen zijn.

De Stichting Apeldoorns Kanaal stelt vast dat in de korte periode van anderhalf jaar de ontwikkelingsmogelijkheden van het Apeldoorns Kanaal en die van het dorp Wapenveld in het bijzonder om zeep zijn geholpen. Vernietiging van reeds gedane investeringen en het verkanselen van beschikbare subsidiegelden en nu dan het mogelijk besluiten tot verkwisting van belastinggeld. Wij betreuren dit in hoge mate en voorspellen u een deceptie wanneer dit voorstel wordt aangenomen.

Het is gelukkig niet onze taak om dit allemaal uit te leggen aan de bewoners van Heerde en Wapenveld.

Dank voor uw aandacht."

Ook de Stichting Recreatie Wapenveld had zich in een uitvoerige brief aan de Commissie uitgelaten over dit geldverkwistende voorstel.

Zoals min of meer te verwachten was, werd al deze informatie door de commissieleden over het algemeen voor kennisgeving aangenomen, ondanks het feit, dat men in september en oktober

middels onze Nieuwsbrieven al op de hoogte was gebracht van onze onderzoeksresultaten. Het is meer dan droevig, hoe raadsleden zich laten "inpakken" door onjuiste informatie en op grond daarvan een besluit nemen.

Op 27 november wordt dit voorstel officieel behandeld in de gemeenteraad.

Boek over de geschiedenis van het Apeldoorns Kanaal

Eeuwenlang telt de Veluwe economisch, landschappelijk en geografisch niet mee. Een achtergebleven en woest gebied, moeilijk begaanbaar. In kleine dorpen en buurtschappen proberen keuterboertjes het hoofd boven water te houden op de schrale en onvruchtbare zandgronden. De opening van het Apeldoorns Kanaal, toen nog Grifftkanaal geheten, brengt daar in 1829 verandering in. Een nieuw boek, 'Geschiedenis van het Apeldoorns Kanaal', vertelt over 'verleden, heden en toekomst van een koninklijke waterweg'.

Landsdelen met rivieren, meren, vaarten en kanalen bevonden zich eeuwenlang in een bevoorrechte positie, want daar konden goederen per schip worden vervoerd. Streken met weinig of geen bevaarbaar water, zoals de Veluwe, waren per definitie arm en onderontwikkeld. Pas toen koning Willem I zich hard maakte voor de aanleg van het kanaal was na jaren 'gesteggel' in 1829 eindelijk het Grifftkanaal een feit. De opening van het kanaal voor de scheepvaart verloor de Veluwe uit z'n isolement.

Later werd het kanaal verlengd van Apeldoorn naar Dieren en kreeg het als doorgaande vaarweg de naam Apeldoornsch Kanaal, dat in belangrijke mate heeft bijgedragen aan de industriële ontwikkeling van de oostelijke Veluwe. Nadat het laatste deel van het kanaal (Apeldoorn-Dieren) in 1972 voor de beroepsvaart was gesloten verpauperde het in snel tempo. Vanaf de jaren '90 van de vorige eeuw zijn veel betrokken instanties echter op zoek naar een nieuwe functionaliteit voor het kanaal, dat als een markant lint zes gemeenten verbindt op het scheidingsvlak tussen de Veluwe en de IJsselvallei.

"Geschiedenis van het Apeldoorns Kanaal" belicht deze 'koninklijke waterweg' in 244 rijk geïllustreerde pagina's. Auteur Rick Scholten, secretaris van de Stichting Apeldoorns Kanaal, heeft een waar monnikenwerk verricht: over vrijwel elke sluis en brug in het hele traject is in woord en beeld informatie opgenomen.

De eerste negen hoofdstukken van het boek behandelen de geschiedenis, de periode die vooraf gaat aan de kanalisatie van de Veluwe (1370-1820) tot en met de sluiting van het kanaal in 1972. Hoofdstuk 10 belicht de historie van twee beurtvaartbedrijven, waaronder dat van de Gebrs. De Jong in Heerde. In hoofdstuk 11 komen tal van 'kanaalverhalen' aan bod in de vorm van interviews, getuigenissen, dagboekfragmenten en gedichten van betrokkenen. Hoofdstuk 12 plaatst een serie bijzondere gebeurtenissen rond het kanaal voor het voetlicht. Daarna gaat het boek verder met de periode na de sluiting (1972-2001) en de ontwikkelingen rond het opnieuw bevaarbaar maken van het kanaal.

Hoofdstuk 14 is geen eenvoudige kost. Het schetst de ontwikkelingen rond het opnieuw bevaarbaar maken van het kanaal voor de recreatietoervaart en schepen van het varend erfgoed. Niet voor niets luidt de subtitel: 'Een moeizaam bestuurlijk proces'. Dit hoofdstuk biedt puntsgewijs een soms onthutsend inzicht in de politieke besluitvorming en de vele bestuurders met wie de Stichting Apeldoorns Kanaal steeds opnieuw te maken krijgt. Vele miljoenen euro's zijn de afgelopen jaren geïnvesteerd in het opnieuw bevaarbaar maken van het kanaal, toen in de periode 2007 tot en met 2015 alle neuzen dezelfde kant op stonden. Maar zie: in 2015 treedt een nieuw provinciaal bestuur aan en eerder gemaakte afspraken worden eenvoudigweg van tafel geveegd.

Het boek is verkrijgbaar vanaf 24 november – zie onderstaande link - waarbij u na doorklikken al een goede indruk krijgt van enkele voorbeeldpagina's.

<http://uitgeverijgelderland.nl/nl/inschrijven/330-geschiedenis-van-het-apeldoorns-kanaal>