



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 **extra**

Nadere informatie op basis van ervaring vanuit Drente geeft helderheid over de reële kosten voor onderhoud vaarwegen **Conclusie: Waterschap Vallei en Veluwe zit met de kosten significant hoog**

De Nieuwsbrief over september bevatte veel informatie over de kosten van brug- en sluisbediening en de onderhoudskosten van beweegbare bruggen.

Er werden daar veel (positieve) reacties op ontvangen, maar ook extra vragen, met name over het nautisch beheer van een bevaarbaar kanaal en de kosten daarvan.

De stichting Apeldoorns kanaal heeft hiervoor nieuwe informatie ingewonnen bij de **provincie Drenthe, Team Projecten Wegen en Kanalen**, die verantwoordelijk is voor het vaarwegbeheer van de historische vaarroute Erica-Ter Apel (Veenvaart), qua afmetingen vergelijkbaar met het Apeldoorns Kanaal.

In het navolgende zijn de standpunten van de Stichting Apeldoorns Kanaal, het Waterschap Vallei en Veluwe en de provincie Drenthe weergegeven over enkele al of niet van toepassing zijnde kostenposten.

1 Vaarsnelheid bij natuurvriendelijke oevers

Waterschap Vallei en Veluwe: *Er zou feitelijk helemaal niet gevaren kunnen worden met motorboten, omdat dit door de hoge vaarsnelheid grote schade toebrengt aan de natuurvriendelijke oevers. Regelmatig baggerwerk en extra onderhoud is noodzakelijk om deze schade te herstellen. De daarmee gepaard gaande kosten wil het waterschap niet voor z'n rekening nemen.*

Stichting Apeldoorns Kanaal: De normale en algemeen van toepassing zijnde vaarsnelheid op vaarwaters zoals het Apeldoorns Kanaal bedraagt 6 km/u. Bij die snelheid treedt er geen of nauwelijks golfslag op en worden natuurvriendelijke oevers dan ook niet beschadigd, zodat extra baggerwerk, c.q. onderhoud als gevolg van het varen van boten niet nodig is.

Provincie Drenthe:

Vraag: Wat is de maximale vaarsnelheid en hoe wordt deze (eventueel) gehandhaafd?

De maximaal toegestane vaarsnelheid is 6 km. Op de vaarroute Erica- Ter Apel (de Veenvaart) hebben we tot nu toe niet hoeven te handhaven.

De bedienaren weten exact hoeveel tijd een boot nodig heeft om te varen tussen 2 objecten. Als dit veel korter is zal de bedienaar de schipper daarop aanspreken.

Vraag: Brengen de vaarbewegingen schade toe aan de natuurvriendelijke oevers, moet er hierdoor extra gebaggerd worden, c.q. onderhoudswerk worden verricht? Hoe vaak is dit noodzakelijk en wat zijn de eventuele kosten hiervan?

Op het ca 20 km lange Veenvaarttraject is over ca 30 km een natuur-technische oeverconstructie aangebracht. Natuur-technisch betekent in dit geval een onderwaterdamwand (veelal hout of staal) net rond de waterlijn bestortin . Bestorting vanuit natuurwaarde / uitklimbaarheid (door kleine zoogdieren waaronder de das, etc)

en bestorting van breuksteen omdat dit de eventuele golfslag van de boten optimaal breekt.

Over ca. 4 km hebben we ook nog volledige natuurvriendelijke oevers aangebracht. Deze oevers met een flauw oplopend talud zonder enige technische bescherming zijn mede op verzoek van het waterschap aangelegd. Het waterschap ambieerde deze oevers in het kader van de Kaderrichtlijn Water Deze oever ontwikkelt zich langzaam met de gewenste begroeiing.

2 Nautisch baggeren

Waterschap Vallei en Veluwe: *Extra baggerwerk in de vaargeul i.v.m. de vaarbewegingen is noodzakelijk; ook deze kosten wenst het waterschap niet voor z'n rekening te nemen.*

Stichting Apeldoorns Kanaal: Vaarbewegingen veroorzaken geen aanwas van het kanaalslib. Dit wordt veroorzaakt door de uitstroom van sediment uit beken en sloten, zoals de Grift bij Heerde.

Provincie Drenthe:

Vraag: Hoe diep is de vaargeul? Moet er, omdat er gevaren wordt, extra worden gebaggerd om de vaargeul op diepte te houden. Zo ja, hoe vaak en wat zijn daarvan de kosten?

De vaargeul is 1,90 m diep. Verontdieping van ons smalle kanaaltraject geschiedt mogelijk door aanvoer slib uit zijsloten en door riooloverstorten.

In het Scholtenskanaal door de bebossing door vallende bladeren en op het traject Bargercompascuum naar Ter Apel ook soms door stuifzand vanaf de landbouwpercelen. Dit staat echter los van of er gevaren wordt en is dus niet toe te rekenen aan de boten. Vooralsnog zijn er geen tekenen dat er extra gebaggerd moet worden.

3 Maaien waterplanten

Waterschap Vallei en Veluwe: *Elk jaar moeten de waterplanten gemaaid worden, wat ook extra kosten met zich mee zou brengen die het waterschap niet wil betalen.*

Stichting Apeldoorns Kanaal: In het 5e en 6e pand van het kanaal komen sinds jaar en dag geen waterplanten voor. Zoals onderstaande afbeelding laat zien van een tijdelijk drooggezet kanaaldeel bij de Hezenbergersluis in 2012. En waar geen waterplanten zijn, hoeft niet gemaaid te worden en zijn er ook geen kosten.

N.B. Het waterschap refereert misschien aan de overvloedige groei van waterplanten in het 1e pand (Apeldoorn-Dieren), maar dat is in dit deel van het kanaal niet aan de orde. Bovendien is het kanaal in het 5e pand na de bodemsanering weer op de oorspronkelijke diepte van 2,10 m en daar kunnen helemaal geen waterplanten groeien.



Tijdelijk drooggezet kanaal boven de Hezenbergersluis in 2012 (geen waterplanten)

Provincie Drenthe:

Vraag: Komen er in de vaargeul waterplanten voor en moeten die jaarlijks worden gemaaid? Zo ja, wat zijn daarvan de kosten?

Doordat het kanaaltraject op een diepte van 1,90 m of meer ligt is er geen groei van waterplanten in de vaargeul, de bestorte oevers en natuurvriendelijke oevers zijn wel begroeid met grote diversiteit aan oeverplanten.

Dit leidt echter niet tot hogere kosten ten opzichte van de oude situatie zeer ondiep kanaal met destijds ook veel overlast van exoten (bijv Scholtenskanaal)

N.B.

Voor de realisatie van de vaarverbinding waren enkele kanaaltrajecten "dode kanalen". In het veenkoloniale traject Bargercompascuum – Ter Apel met veel lintbebouwing was het motto "kiep maor in de wieke". Oftewel de kruiwagen vanaf het erf met maaisel en ander ongerief waaronder helaas soms ook asbest plaatdelen werd even over de weg geschoven en gelegd. Na bevaarbaar maken van het traject gebeurt dat niet meer. Het kanaal is nu van de omgeving –van de dorpen en van de burgers – Hiervoor hebben we ook o.a vissteigers/ontmoetingssteigers ets in de kanaalzone aangelegd.

Advies: goed kijken naar mogelijkheden vanuit gebiedsontwikkeling. In de zuidoosthoek van de gemeente Emmen wordt het kanaal nu weer beleefd: door wandelaars en fietsers, door vissers – ondanks de "eeuwige strijd". Men is trots op de internationale verbinding. De dorpen hebben daarom via hun Plaatselijk Belangen ook een stichting opgericht: Coöperatie de Veenvaart. Gezamenlijk met provincie en waterschap en onder begeleiding van de gemeente promoot men de vaarroute en zijn omgeving

4 Retourbemaling

Waterschap Vallei en Veluwe: *Bij de Hezenbergersluis moet een zgn. retourbemaling worden gebouwd om de schutverliezen van de sluis te compenseren.*

Stichting Apeldoorns Kanaal: Dit is in dit stadium niet noodzakelijk, gezien de relatief weinige schuttingen die vooralsnog zullen plaatsvinden. Bovendien kunnen boten die het kanaal op willen dit in konvoovaart doen, dus meerdere boten op enkele tijdstippen per dag, (zie Nieuwsbrief september) Daarmee beperkt je de schutverliezen.

N.B. Toen het kanaal nog druk bevaren werd door de beroepsvaart (< 1962) is er nooit sprake geweest van zulke grote schutverliezen dat retourbemaling noodzakelijk was. Er was zelfs regelmatig een wateroverschot dat afgevoerd werd door de stuw 300 meter boven de sluis waar nu een kleine waterkrachtcentrale is gebouwd. Weliswaar zijn er sindsdien een aantal beken afgekoppeld van het kanaal, maar de watertoevoer is nog steeds voldoende om de schutverliezen aan te vullen.

