

# 2011



1 Gerenoeverde Hezenbergersluis Hattrem (2007)



2 Historisch schip "Walravina" opent gerenoeverde Hezenbergersluis Hattrem (juli 2007)



Beleidsplan  
Stichting Apeldoorns  
Kanaal



Waardevol

Bekoorlijk

Ontspannend



# 2015



Een bevaarbaar  
Apeldoorn Kanaal als  
inspirerende drager voor de  
fysieke leefomgeving

# Stichting Apeldoorns Kanaal Beleidsplan 2011-2015





Een kanaal is meer dan een bak met water.

## §1

### Inleiding

Kanalen vormen al eeuwenlang de lijnen in het landschap. Ze maakten van Nederland het land met de hoogste kanalendichtheid ter wereld. Vele kanalen hebben hun oorspronkelijke economische functie inmiddels verloren, waardoor het lange tijd leek alsof daarmee ook hun bestaansrecht op het spel stond. Gedempte kanalen vormen daar het bewijs van, maar voor de nog aanwezige kanalen gloort hoop op een vernieuwde waardering voor hun oude historische functie én noodzakelijke toekomstige functie. Kanalen worden meer en meer gezien als dragers van het cultuurlandschap. Het gaat daarbij niet alleen meer om de 'waterlijn' in het landschap, maar ook om de kansen en de kwaliteiten van de omliggende fysieke leefomgeving te versterken. Een kanaal biedt daardoor niet alleen mogelijkheden voor waterrecreanten, maar ook voor recreanten op de wal.

Op een kanaal kan gevaren worden, *langs* een kanaal kan worden gewandeld of gefietst, *aan* een kanaal kan worden uitgerust. Ook zijn combinaties mogelijk in een multimodaal netwerk. Vooral historische sluisen, bruggen en gebouwen van het industriële erfgoed langs een kanaal zijn bij uitstek geschikt als toeristische knooppunten.

Het Apeldoorns Kanaal behoort in Nederland tot één van de voormalige kanalen dat nog in behoorlijke mate representatief is. Vanaf 1825 werd gefaseerd gestart met de aanleg om uiteindelijk een vaarweg te hebben van Hattem tot aan Dieren. In 1972 verloor het kanaal definitief haar functie, nadat transport over de weg steeds belangrijker

was geworden. Veel waterwerken en gebouwen zijn echter nog aanwezig, waardoor het kanaal een leesbaar ensemble blijft in het landschap. De Stichting Apeldoorns Kanaal (SAK), formeel opgericht in 1998, maar indirect al actief vanaf 1995, wil zich inzetten voor het herstel van de historische functie van het Apeldoorns Kanaal. De bevaarbaarheid voor kleine plezierjachten en schepen van het maritiem erfgoed moet hierdoor weer mogelijk worden. Bij deze inzet past afstemming met de belangen van waterbeheer, flora en fauna en een rol als drager voor de fysieke leefomgeving.

## §2 Van Beleidsvisie (2006) naar Beleidsplan (2011)

In 2006 is door de Stichting Apeldoorns Kanaal een Beleidsvisie opgesteld om een stimulans te geven aan een integrale en voortvarende ontwikkeling van het Apeldoorns Kanaal. Een bevaarbaar kanaal wordt gezien als een vitaliserend decor en een voorbeeld voor een economische ontwikkeling van de gehele regio. In de visie wordt niet enkel gesproken over het bevaarbaar maken van het kanaal, maar ook welke andere invalshoeken aanwezig zijn die gezamenlijk kunnen profiteren van investeren in het Apeldoorns Kanaal. Te denken valt aan het versterken van de cultuurhistorische waarden, de kansen voor aangrenzende recreatie, de te behalen meerwaarde voor ecologie en wonen, de economische impuls voor het gebied en het watermanagement.





De aanpak en strategie wordt in de Beleidsvisie van 2006 als volgt geformuleerd:

- *Fasering van de uitvoering*  
De noordelijke panden dienen in de ontwikkelingen voorrang te krijgen ten opzichte van de zuidelijke panden, omdat de eerste zichtbare resultaten daar het snelst behaald kunnen worden.
- *Samenwerking en financiering*  
Het complexe project/proces vraagt om goede samenwerking tussen publieke en private partijen en vraagt eveneens om publieke en private financieringsbronnen.
- *Expertise Stichting Apeldoorns Kanaal*  
In de loop van de jaren is er binnen de SAK veel kennis verzameld en ontwikkeld en ervaring opgedaan, welke ingezet kan worden ten behoeve van de toekomstige ontwikkelingen.

In navolging van de Beleidsvisie zijn in de periode 2007-2011, in gezamenlijkheid met de provincie Gelderland en de diverse gebiedspartners (gemeenten, Waterschap en maatschappelijke organisaties), veel activiteiten ontplooid en resultaten geboekt. Een aantal aansprekende resultaten zijn:

- De keuze van Waterschap Veluwe voor een bevaarbaar kanaal voor motorjachten (2007);
- Hattem en Heerde worden aangewezen als 'paraplu' voor verdere ontwikkeling van het kanaal (2009);
- Apeldoorn houdt rekening met beweegbaarheid nieuwe bruggen Stadhoudersmolen (2009);
- Ontwikkelingsvisie Kanaalzone Noordoost (Apeldoorn), waarin het kanaal als raamwerk fungeert binnen de stedelijke gebiedsontwikkeling (2010);
- Het Waterschap Veluwe heeft aangegeven het 5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> pand te willen baggeren, maar wil dan ook dat de bruggen in het 5<sup>e</sup> pand beweegbaar worden gemaakt (2011);
- Apeldoorn heeft de kademuren en de omgeving van het oude havengebied gerenoveerd (2011);
- Vermelding Apeldoorns Kanaal in de Heerder Perspectiefnota 2012-2015. Onder voorwaarden moet het gefaseerd bevaarbaar maken van het Apeldoorns Kanaal gestimuleerd worden (2011);
- Uitgebreide aandacht voor een bevaarbaar Apeldoorns Kanaal in het Regiocontract Noord-Veluwe H2O (gemeenten Hattem, Heerde en Oldebroek, 2011);
- Het structureel door de gemeente Heerde

5 Sluis te Dieren, de Zuidelijke poort van het Apeldoorns Kanaal



6 Recreatievaart in de historische binnenhavens van Meppel





beschikbaar stellen van gelden ten behoeve van het beweegbaar maken van de bruggen (2011);

- Het Apeldoorns Kanaal is aan de orde geweest op de 24<sup>ste</sup> Wereld Kanalen Conferentie in Groningen (september 2011) en is geplaatst op de lijst van de Top 12 kanalen in Nederland.

De resultaten geven voldoende vertrouwen om het nu gecreëerde draagvlak te benutten en gezamenlijk verder te werken aan het bevaarbaar maken van het kanaal. Met de Beleidsvisie heeft de Stichting zich kunnen profileren in het debat. Inhoudelijk vormt deze nog steeds de basis van waaruit gewerkt en gedacht wordt. Het voorliggend beleidsplan dient ervoor om voor de periode 2011-2015 een concrete beleidslijn te ontplooiën om gefaseerd stappen te zetten naar het bevaarbaar maken van (een deel van) het Apeldoorns Kanaal. Met het Beleidsplan kan de Stichting Apeldoorns Kanaal actief communiceren naar relevante organisaties en personen om zo adhesie te verwerven voor de plannen. Het kan gezien worden als een aanzet naar een uitvoeringsdocument met als uiteindelijk hoofddoel voor de periode 2011-2015:

### Een bevaarbaar 5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> pand van het Apeldoorns Kanaal in 2015

Een belangrijk subdoel is, dat Wapenveld in 2014 bereikbaar is voor de recreatietoervaart vanaf de IJssel. De gemeente Hattem heeft al een aantal maatregelen getroffen voor de bevaarbaarheid van het 6<sup>e</sup> pand. Dit pand dient echter nog wel uitgebaggerd te worden.

*Integrale aanpak ontwikkeling Apeldoorns Kanaal, Hoogwatergeul Veessen-Wapenveld, Hattemer Poort en ontwikkeling terrein voormalige Berghuizer Papierfabriek*

## Ambitie Stichting Apeldoorns Kanaal

- Het Apeldoorns Kanaal is gegraven als vaarweg en is een fysiek verbindend element in de regio. De Stichting Apeldoorns Kanaal kiest voor een koers gericht op het herstel van het hele kanaal als vaarweg voor de recreatievaart in de meest brede zin van het woord.
- Het Apeldoorns Kanaal draagt kwalitatief bij aan de fysieke leefomgeving om en nabij het kanaal. De belevingswaarde van het wonen, werken en recreëren in relatie met het Apeldoorns Kanaal kan zo versterkt worden.
- In de periode 2011-2015
  - Dient het traject Hattem-Heerde gefaseerd bevaarbaar gemaakt te worden voor kleine plezierjachten. Daartoe dienen het 5e en 6e pand te worden gebaggerd en moeten de betreffende bruggen binnen dit traject weer beweegbaar worden gemaakt. Tevens dient er een aantal eenvoudige aanlegplaatsen te worden gerealiseerd en dient een formele aanwijzing als vaarweg plaats te vinden, zodat een vaarwegbeheerder kan worden aangewezen.
  - Dient er naar gestreefd te worden om de verdere bevaarbaarheid van het kanaal van Heerde naar Apeldoorn vanaf 2015 op de politiek-bestuurlijke agenda te plaatsen;





- Dienen de ontwikkelingen rondom de panden 1 t/m 4 (Dieren-Heerde) nauwlettend te worden gevolgd, zodat een toekomstige bevaarbaarheid niet in gevaar komt. Daarbij kan worden gedacht aan de vervanging en nieuwbouw van bruggen in de gemeenten Brummen en Apeldoorn, de winning van oppervlaktewater uit het kanaal t.b.v. de drinkwatervoorziening, het stimuleren van de aanleg van aanlegplaatsen boven de sluis in Dieren en de ontwikkelingen rond de Traverse Dieren.

## §3

### Slagvaardigheid

De voorliggende periode (2011-2015) wordt als cruciaal gezien in het behalen van het hoofdoel, **een in een latere fase geheel bevaarbaar Apeldoorns Kanaal**. Dit vraagt niet alleen van de SAK een slagvaardig beleid en handelen, maar ook van de gebiedspartners. Er zal helderheid moeten komen wie verantwoordelijk is/zijn voor een bevaarbaar Apeldoorns Kanaal en wie als gevolg daarvan als duidelijke trekker de ontwikkeling een nieuwe impuls kan geven. Ook dient bekend te worden wie als vaarwegbeheerder verantwoordelijk wordt voor het Apeldoorns Kanaal

Het huidige politieke klimaat is relatief gunstig te noemen ten aanzien van de besluitvorming met als voorbeeld de uitkomsten van de Provinciale Statenverkiezingen die voldoende houvast bieden. Dit vraagt van de SAK om het Beleidsplan actief uit te dragen en de uitvoeringsmaatregelen te stimuleren. Van de gebiedspartners, waaronder provincie, gemeenten en Waterschap Veluwe, vraagt dit om concrete besluiten te nemen rondom praktische uitvoerbaarheid, financiën en planning. Mede gelet op de al gedane financiële investeringen van circa 11 miljoen euro in de afgelopen jaren is het maatschappelijk gewenst om op korte termijn tot heldere keuzes te komen over o.m. de financiering van de plannen voor pand 5 en 6. Daarnaast moet nagedacht worden over het slechten van barrières in de periode vanaf 2015, waaronder het verkennen van oplossingen voor obstakels in het Apeldoorns Kanaal, zoals bijv. de kruising met de A50 bij Emst. Ook andere actuele ontwikkelingen die de bevaarbaarheid beïnvloeden kunnen aanleiding geven tot het verkennen van oplossingen zoals bij de plannen rond de Traverse in Dieren.





## §4

### Actoren en de beleidsopgaven

De Rijksoverheid en eerder genoemde gebiedspartners spelen een grote en essentiële rol in de realisatie van een bevaarbaar Apeldoorns Kanaal. De SAK stelt zich in dit proces dienstbaar op als aanjager en adviseur. Diverse beleidsopgaven zijn direct of indirect van invloed op de haalbaarheid. Een overzicht hiervan geeft inzicht in welke actoren van belang zijn en welke aan hen gekoppelde beleidsopgaven en verantwoordelijkheden er spelen.

#### Rijksoverheid

De Rijksoverheid is via spoor, autoweg en vaarweg een belangrijke actor. De **Hoogwatergeul** tussen Veessen en Wapenveld wordt aangelegd om de hoogwaterstanden in de IJssel te verlagen. De geul zal op zichzelf geen invloed uitoefenen op de ontwikkelingen rondom het Apeldoorns Kanaal. Wel van belang is de daaraan gekoppelde **Agenda Gebiedsontwikkeling Apeldoorns Kanaal**. Deze agenda heeft tot doel om de leefbaarheid, de lokale economie en de ruimtelijke kwaliteit van het gebied te versterken. Het Apeldoorns Kanaal vormt aan de westzijde de begrenzing van het gebied waarbinnen de projecten ten uitvoer komen. Van deze projecten zijn er drie van meerwaarde voor de kwaliteiten op of langs het Apeldoorns Kanaal. Het gaat om de landschappelijke versterking van het gebied tussen het Apeldoorns Kanaal en de Grote Wetering, het creëren van kanoroutes en het herbestemmen van IJsselhoeven. Voor 2015 dienen de genoemde projecten uitgevoerd te zijn, gelijktijdig met het opleveren van de eigenlijke hoogwatergeul.

De Stichting Apeldoorns Kanaal blijft werken aan het gestelde doel: informeren, activeren, adviseren, stimuleren, initiëren en fungeren als mediair

Een complex, maar uitdagend knelpunt in de bevaarbaarheid vormt de snelweg A50 bij Emst. Voor nagenoeg alle vaartuigen vormt dit een obstakel. Diverse creatieve ideeën zijn de revue al gepasseerd om dit knelpunt op te lossen. De SAK toont haar betrokkenheid door kennis in te zetten ten behoeve van het oplossen van dergelijke knelpunten.

Betrokkenheid van de Rijksoverheid via het spoor komt voort uit het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Dit programma geeft sturing aan de groei van treinbewegingen op het spoor tot 2020. Naast een toename van het personenvervoer zal ook het vrachttransport per spoor toenemen. Een optimaal gebruik van de Betuweroute is daarin voorzien, waar de aanleg van de Noordtak naar Noord en Oost Duitsland onderdeel van uitmaakt. Aanleg kan in dit geval ook betekenen het creëren van een spoorweg die een hogere capaciteit treinen kan opvangen. Deze Noordtak kruist in Dieren het Apeldoorns Kanaal. Aandacht dient er te zijn voor de gevolgen van een hogere frequentie van het treinverkeer die de doorvaart volledig kan belemmeren. Oplossingen worden nodig geacht om zowel voor trein- als voor varend verkeer de doorgang in de toekomst mogelijk te houden.

Tenslotte is het Rijk het beleidsorgaan voor Natura 2000 en ook nog steeds beheerder van pand 6 van het kanaal, het gedeelte tussen de Hezenbergersluis tot aan de monding in de IJssel.



De Stichting Apeldoorns Kanaal heeft als doelstelling het Apeldoorns Kanaal in zijn oude glorie te herstellen en het weer bevaarbaar te maken voor de recreatievaart en schepen van het maritieme erfgoed.

## Provincie Gelderland

De provincie Gelderland bekleedt een sterke regierol als het gaat om de gebiedsontwikkeling rondom het Apeldoorns Kanaal, vooral ook nu het Rijk voornemens is zich nog meer uit de Ruimtelijke Ordening terug te trekken. De reeds genoemde **Gebiedsagenda Apeldoorns Kanaal 'Het kanaal terug in beeld'** is hier een goed voorbeeld van. Provinciale Staten van Gelderland hebben gevraagd om een visie op het kanaal in relatie tot het omliggende gebied. De panden 5 en 6 zijn daarbij naar voren geschoven, vanwege mogelijke koppelingen met lopende (deels) provinciale projecten als de **Hoogwatergeul Veessen-Wapenveld, de Hattermer Poort** en de **ontwikkeling van het terrein van de voormalige Berghuizer papierfabriek**. Naast de plannen voor de Hattermer Poort kruisen ook de Wisselse Poort, de Beekberger Poort en de Soerense Poort het Apeldoorns Kanaal.

Een opwaardering van de **N348 bij Dieren** (Traverse Dieren) met de aansluitende verkeersweg langs het kanaal richting Apeldoorn (N786) is noodzakelijk om het toegenomen autoverkeer te kunnen verwerken. Aandacht dient er te zijn voor een goede verkeersafwikkeling in combinatie met de bevaarbaarheid van het kanaal. Het coalitieakkoord omschrijft een aantal uitdagingen die raken aan de opgaven op en langs het Apeldoorns Kanaal of die elkaar kunnen versterken. Het verbeteren van mobiliteit en bereikbaarheid en het (door)ontwikkelen van dorpen in het landelijk gebied worden als uitdagingen gezien. Het dorp Wapenveld (pand 5) heeft behoefte aan een ontwikkeling in

relatie met het Apeldoorns Kanaal. Het centrum van het dorp grenst aan het kanaal, waardoor een win-win situatie kan ontstaan vanuit recreatie-economisch oogpunt. Verder moet worden opgemerkt, dat de provincie Gelderland ook wegbeheerder is voor een aantal bruggen in provinciale wegen die het Apeldoorns Kanaal kruisen. Voorbeelden zijn de Brummense brug en de Loenense brug. Een bevaarbaar Apeldoorns Kanaal kan tevens bijdragen aan de **economische ontwikkeling** van het gebied. Vooral de **recreatieve en toeristische sector** kan groeien door meer bezoek van personen en aanvullende activiteiten die daaruit voortvloeien.





## Kanaalgemeenten

Het Apeldoorns Kanaal doorsnijdt 6 gemeenten. De gemeenten Hattem, Heerde, Epe, Apeldoorn, Brummen en Rheden hebben allen een groter of kleiner deel van het kanaal binnen hun gemeentegrenzen liggen. Ze zijn verantwoordelijk voor de meer kleinschaliger ruimtelijke ontwikkelingen en voor het onderhoud van lokale wegen en bruggen. In de gemeente Heerde zullen de komende jaren een zestal bruggen beweegbaar moeten worden gemaakt. Verder zijn van belang de noodzakelijke vervanging, c.q. nieuwbouw van een aantal bruggen, vooral in de gemeenten Brummen en Apeldoorn. Binnen de gemeente Rheden speelt de renovatie van de Dierense sluis en de eventuele aanleg van een passantenhaven aan de IJssel, waardoor de pleziervaart eerder gestimuleerd wordt om gebruik te maken van het Apeldoorns Kanaal. Het kanaal verdient een **versterking van het DNA-profiel**. Vervanging en vernieuwing van bruggen speelt hierbij een belangrijke toonzettende rol.

De kanaalgemeenten hebben eind jaren negentig in een convenant afgesproken, dat er geen nieuwe en onomkeerbare obstakels in en over het kanaal zullen worden gebouwd, die een toekomstige bevaarbaarheid onmogelijk maken. Bij het vervangen van bruggen ziet de SAK graag uniformiteit terugkomen in de ontwerpen en kleurstelling.

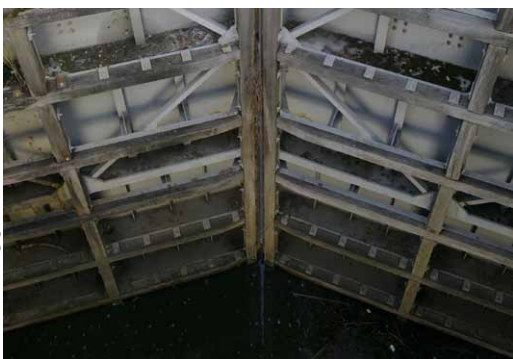
Vroeger, toen het kanaal in eigendom was van Rijkswaterstaat, werden bruggen seriematig ontworpen en gebouwd met als gevolg ook vaste kleurstellingen voor de diverse onderdelen van de bruggen. Doordat dit eigendom deels is overgedragen aan de zes gemeenten is hierin een diversiteit ontstaan die niet bijdraagt aan een eenheid in uitstraling van het Apeldoorns Kanaal als een landschappelijk waardevol structurelement.

Andere ontwikkelingen betreffen de **Hattermer Poort**, waaronder de **herontwikkeling van het terrein van de voormalige Berghuizer Papierfabriek**, de herbestemming van de molenaarswoning bij **Molen de Vliet** (Vriezes Erfgoed) en de mogelijke herontwikkeling van de boerderij van de **Erven IJzerman** tot nationaal zuivelmuseum in Wapenveld. De vaarverbinding tussen het kanaal, de recreatieplas het Kievitsveld in Emst (gemeente Epe) en de ontwikkeling van het **knooppunt Hoorn** zijn ontwikkeling voor de meer langere termijn. Een bevaarbaar Apeldoorns Kanaal draagt bij aan de belevingswaarde van wonen aan het water. Voor de plaatsen Apeldoorn, Heerde en Wapenveld spelen stedenbouwkundige opgaven die versterkt kunnen worden met de kwaliteiten van het water door juist de focus te richten op het water, in plaats van met de rug naar het water te gaan staan. De ontwikkelingsvisie Kanaalzone Noordoost is een aansprekend voorbeeld, waarbij die omslag in het denken over én het zien van de aanwezige kwaliteiten gemaakt is.

## Waterschap Veluwe

Als eigenaar en beheerder van het Apeldoorns Kanaal heeft het Waterschap Veluwe een

15 Dierense sluis. Renovatie in voorbereiding genomen.



16 De Bonenburgersluis (Heerde), de laatste te renoveren historische sluis





Het Apeldoorns Kanaal is een fysiek verbindend element in de Veluwe regio

belangrijke taak in het onderhoud. Een aantal sluisen is de laatste jaren met succes gerestaureerd en weer passeerbaar. Om bevaarbaarheid mogelijk te maken is **saneren en baggeren van het kanaal** noodzakelijk voor het verkrijgen van voldoende diepgang. Het baggeren is echter ook noodzakelijk vanuit volksgezondheids- en milieuoverwegingen. Het Waterschap heeft bij monde van heemraad V. Doorn aangegeven te willen baggeren, maar vraagt daarvoor in de onderhandelingen het weer beweegbaar maken van een aantal bruggen. In deze combinatie ziet de SAK een sterke win-win situatie. Door het vooraf beweegbaar maken van een aantal bruggen kan het baggeren vanaf een drijvende zuiger plaatsvinden en kan de bagger per schip afgevoerd worden. Het baggeren van het kanaal kan hierdoor wellicht goedkoper plaatsvinden evenals het transport. Bovendien ontstaat zodoende aanmerkelijk minder overlast voor de aanwonenden.

## §5

## Meest belangrijke opgaven voor de periode 2011-2015

Om de realisatie van de bevaarbaarheid te bevorderen wil de SAK de komende jaren een bijdrage blijven leveren aan ontwikkelingen die daarmee samenhangen. Bovengenoemde ontwikkelingen en kansen in paragraaf 1.3 kunnen onderverdeeld worden in twee categorieën:

- Ontwikkelingen die direct van invloed zijn op het bevaarbaar maken van het Apeldoorns Kanaal voor kleine plezierjachten;
- Ontwikkelingen die in een win-win situatie bijdragen aan een meerwaarde voor een bevaarbaar kanaal.

De SAK ziet voor de komende jaren een aantal infrastructurele opgaven. Het gaat daarbij vooral om de vervanging van bruggen en het vinden van adequate oplossingen voor de infrastructurele knelpunten. Nieuwe bruggen dienen beweegbaar te zijn of tenminste 3,00 meter doorvaarthoogte te hebben om de doorvaart mogelijk te maken. Ook het baggeren van het 5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> pand is noodzakelijk om de bevaarbaarheid te kunnen garanderen. Dergelijke grote opgaven zijn van essentieel belang voor de realisatie van een bevaarbaar Apeldoorns Kanaal.

Ontwikkelingen die in een win-win situatie van meerwaarde kunnen zijn, geven het bevaarbaar maken van het kanaal extra onderbouwing. Ze zijn





Het Apeldoorns Kanaal biedt grote kansen voor de regio om te komen tot een breed gedragen ontwikkeling vanuit de recreatieve, cultuurhistorische en natuurlijke waarden

daarom zeker niet van minder belang, maar kennen een minder grote urgentie en zijn makkelijker om te buigen als de tijd daarom vraagt. De SAK wil met inachtneming van haar doelstelling voor de komende periode dan ook meedenken over de (her)ontwikkeling van het centrum van Wapenveld in relatie tot het kanaal, zodat een nog grotere samenhang ontstaat tussen wonen, werken en recreëren. Ook voor andere locaties geldt dat een kwaliteitsimpuls kan worden gegeven aan diverse woon- en leefgebieden in relatie met het Apeldoorns Kanaal.

## §6 Stichting Apeldoorns Kanaal als platform

Voor de periode tot aan 2015, maar ook daarna, wil de SAK zich inzetten om de bevaarbaarheid van het Apeldoorns Kanaal voor de recreatiotoervaart te realiseren.

De Stichting is en blijft een vrijwilligersorganisatie die gezamenlijk met gebiedspartijen wil werken aan dit gestelde doel. **Informereren, activeren, adviseren, stimuleren, fungeren als intermediair en initiëren** zijn daarbij belangrijke kerntaken.

### Informereren, activeren en adviseren

Het maken van juiste keuzes en het goed kunnen afwegen van belangen valt of staat met het beschikken over de juiste informatie. Door de jaren heeft de SAK veel feitelijke kennis opgebouwd over het Apeldoorns Kanaal en alles wat daarmee samenhangt. Deze kennis blijft de SAK beschikbaar

stellen voor gebiedspartners. Vanuit deze kennisontwikkeling is de SAK ook in staat om te adviseren bij vraagstukken. Er zijn al diverse nota's verschenen die ingaan op specifieke onderwerpen. Deze zijn te downloaden vanaf [www.apeldoornskanaal.com](http://www.apeldoornskanaal.com). Het gaat daarbij vooral om nota's betreffende de 'Afmetingen van vaartuigen op het Apeldoorns Kanaal', 'Natuurvriendelijke oevers' en 'Renovatie of vervanging van bruggen'.

De komende jaren zal de SAK gevraagd en vanuit eigen beweging meerdere nota's kunnen schrijven. Ook hierdoor kan aan de gebiedspartners feitelijke informatie worden verschaft. Te denken valt aan een informatieve en adviserende rol bij toekomstige aanlegplaatsen, de bediening van sluisen en bruggen en het aanbrengen van uniformiteit in het uiterlijk van bruggen. Tevens wil de SAK bijdragen aan evenementen die deels of geheel in het teken staan van het Apeldoorns Kanaal. Conferenties en symposia zijn goede platforms om vakinhoudelijk het onderwerp voor het voetlicht te brengen. Een voorbeeld hiervan is het succesvolle bezoek aan het Apeldoorns Kanaal door een internationaal gezelschap tijdens de Wereld Kanalen Conferentie (september 2011).





## Stimuleren

Structuur aanbrengen in PR uitingen is van essentieel belang om betrokkenen vast te houden en te blijven stimuleren. Het juist doceren van de informatievoorziening houdt belangstellenden/betrokkenen op de hoogte van de ontwikkelingen. Een **PR plan** moet concreet aangeven op welke momenten over welke onderwerpen informatie moet worden verstrekt. In dit plan dient ook te worden aangegeven bij welke initiatieven aansluiting gezocht dient te worden.

## Intermediair

In de eerder genoemde activiteiten en resultaten, valt op te maken dat er met vele partijen contacten zijn gelegd. Zowel bestuurlijk, ambtelijk als organisatorisch is de afgelopen jaren hard gewerkt aan het creëren van draagvlak. Het is van belang om deze morele ondersteuning niet te verliezen. Een heldere besluitvorming kan daarin bijdragen. Ook kan er aanvullend gewerkt worden aan de oprichting van een **Comité van Aanbeveling** en een **donateursgroep**. Het Comité kan de opgave op de kaart zetten bij regionale en (inter)nationale evenementen, zoals de **Wereld Kanalen Conferentie**. Een donateursgroep kan groeien, doordat belangstellenden zich nu ook letterlijk kunnen verbinden aan het initiatief. Het blijft daarmee niet alleen meer bij "het is een goed plan", maar de mogelijkheid voor een actieve, ondersteunende houding wordt eveneens geboden. De SAK is bij uitstek de partij die zowel het Comité als de donateursgroep kan oprichten en kan aansturen en daarmee ook als intermediair kan fungeren tussen diverse partijen.

Onder de vlag van de SAK heeft een groep **vrijwilligers** de Hezenbergersluis geadopteerd voor jaarlijks onderhoud. De Stichting wil deze vorm van draagvlakverwerving in de komende jaren stimuleren en geleidelijk aan uitrollen over de rest van het kanaal. De SAK ziet mogelijkheden om vanuit een initiatief nemende positie over vrijwilligers te beschikken die in de toekomst bruggen en sluisen willen bedienen. Ook het stimuleren van onderhoud aan dergelijke objecten kan plaatsvinden door bemiddeling van de SAK. De rol als intermediair wordt op deze wijze goed ingezet.

## Initiëren

Om inzicht te krijgen in de oplossingen voor infrastructurele knelpunten begeleidt de SAK onderzoeken in samenwerking met Hogescholen en gerenommeerde adviseurs. Een voorbeeld hiervan is het onderzoek naar de **passeebaarheid van de A50** bij Emst. De SAK wil, indien van meerwaarde voor de geformuleerde ambitie en voor gebiedspartijen, nieuwe onderzoeken initiëren en begeleiden. Voor de nabije toekomst kan daarbij gedacht worden aan de verkeersontwikkelingen bij Dieren voor zover van belang voor de bevaarbaarheid van het Apeldoorns Kanaal (Traverse Dieren). Ook zullen nieuwe inzichten en ontwikkelingen rondom de verwerking en toepasbaarheid van bagger onderzocht moeten worden. De (financiële) meerwaarde van bagger als energiebron kan een veranderende begroting met zich meebrengen bij het saneren en baggeren van het Apeldoorns Kanaal.





## Samenvattend

**Informeren, activeren en adviseren** vormen de dragers van het platform dat de SAK wil zijn. Het is een dienende taak om de realisatie van een bevaarbaar Apeldoorns Kanaal mogelijk te maken. De Stichting zal zich dan ook de komende jaren blijven inzetten om informatie te verzamelen en te delen en blijft werken aan draagvlak voor een bevaarbaar Apeldoorns Kanaal. In dit kader zal de SAK zich o.a. bezig houden met:

- Advisering rond vervanging en nieuwbouw bruggen aan de betreffende wegbeheerders
- Inrichting van aanlegplaatsen, inclusief randvoorzieningen
- Advisering over de bediening van sluizen en bruggen
- Inzet van vrijwilligers
- Opzetten van een donateursgroep
- Instellen Comité van Aanbeveling
- Updaten van de website over het Apeldoorns Kanaal en het verder uitbreiden met relevante informatie
- Aanwijzing van de panden 5 en 6 van het Apeldoorns Kanaal als vaarweg



## Doorkijk na 2015

Vier jaar vooruit kijken is een lange tijd, maar toch vraag het 'project Apeldoorns Kanaal' als geheel een nog langere tijdspanne. De periode tot aan 2015 zal vooral betrekking hebben op de bevaarbaarheid van de panden 5 en 6. In die periode dient er echter ook verder gekeken te worden naar de panden 1 t/m 4. Op diverse locaties, waaronder in Apeldoorn, wordt al rekening gehouden met bevaarbaarheid door de aanleg van bruggen die eenvoudig beweegbaar zijn te maken. Toch zal ook voor dit gehele stuk een concreet plan gemaakt moeten worden, waar de vier kanaalgemeente, Epe, Apeldoorn, Brummen en Rheden een prominentere rol in gaan spelen. Ook langs dit traject doen zich kansen om bij aan te sluiten, waaronder het Kievitsveld in Emst.

### Projecten

- Het op de agenda plaatsen van:
- Onderzoek naar het passeerbaar maken van de A50
- Onderzoek passeerbaarheid spoorbrug Dieren in het kader van het lopende provinciale project "Traverse Dieren"
- Onderzoek vaarverbinding tussen Apeldoorns Kanaal en Kievitsveld
- Vervanging en nieuwbouw bruggen
- Uitbreiding Inzet vrijwilligers
- Blijvende aandacht voor de passeerbaarheid van de panden 1 t/m 4

Geen wind waait gunstig voor hen  
die niet weten welke haven zij zullen aandoen  
(Montaigne (Fr. filosoof 1533-1592))



**Bijlagen** te downloaden via [www.apeldoornskanaal.com](http://www.apeldoornskanaal.com):

1. Nota I 11001 - Overzicht activiteiten/resultaten periode 2007-2011
2. Nota I 10213 - Afmetingen vaartuigen Apeldoorns Kanaal
3. Nota I 10214 - Natuurvriendelijke oevers Apeldoorns Kanaal
4. Nota I 10219 - Renovatie of vervanging bruggen Apeldoorns Kanaal
5. Nota I 11018 - Bediening sluisen en bruggen
6. Nota I 11019 - Aanlegplaatsen Apeldoorns Kanaal
7. Wereld Kanalen Conferentie - Verklaring van Groningen
8. Overzicht reeds gedane investeringen



24 Haven van Heerde; kanaalweekend 2008





## Colofon

### Opdrachtgever

Stichting Apeldoorns Kanaal, Eibergen

### Teksten

Cultuurland Advies, Heerde

### Vormgeving

Ben Harsta, BNO Innovaties, Hatterm

### Druk

Bredewold Grafisch Bedrijf, Wezep

### Verantwoording fotografie

Foto 1, 3, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27 en 28 Stichting Apeldoorns Kanaal

Foto 2 A.J. Nossent

Foto 4 Marketing Drenthe

Foto 5 A.Th.G. Elzebroek

Foto 6 Marketing Drenthe

Foto 7 Docucentrum Provincie Drenthe

Foto 8 Provincie Drenthe

Foto 9 Cultuurland Advies

Foto 10 Platform voor Electrisch en Hybride Varen

## Stichting Apeldoorns Kanaal

Leliestraat 2  
7161 GJ Eibergen  
[www.apeldoornskanaal.com](http://www.apeldoornskanaal.com)



Want uiteindelijk bewaren  
we alleen waar we van houden  
We houden alleen van wat we begrijpen  
We begrijpen alleen wat ons is bijgebracht  
(Baba Diou)

## Inhoudsopgave

- Pagina 2 §1 Inleiding
- Pagina 2 §2 Van Beleidsvisie (2006) naar  
Beleidsplan (2011)
- Pagina 5 §3 Slagvaardigheid
- Pagina 6 §4 Actoren en de beleidsopgaven
- Pagina 9 §5 Meest belanghebbende opgaven  
voor de periode 2011-2015
- Pagina 10 §6 Stichting Apeldoorns Kanaal als  
platform
- Pagina 12 §7 Doorkijk na 2015
- Pagina 13 Bijlage



In het verleden ligt het heden  
In het nu wat worden zal  
(Willem Bilderdijk, 1756-1831)



# The Apeldoorn Canal



Hatten

Wapenveld

Heerde

Epe

Vaassen

Apeldoorn



## A new life for a Royal waterway



Eerbeek

Brummen

Stichting Apeldoorns Kanaal  
[www.apeldoornskanaal.com](http://www.apeldoornskanaal.com)

Dieren



