

Statenvoorstel nr. PS25-000321

Datum	GS-kenmerk	Inrichtingen bij
13 mei 2025	2025-014677	H.L. Dijksterhuis, telefoon 038 499 7953 e-mail: HL.Dijksterhuis@overijssel.nl

Aan Provinciale Staten

Onderwerp

Toekomstfunctie Kanaal Almelo – De Haandrik

Bijlagen

- I. Ontwerpbesluit
- II. Eindverslag Verkenning toekomstfunctie Kanaal Almelo – De Haandrik
- III. Maatschappelijke Kosten Baten Analyse toekomstfunctie Kanaal Almelo – De Haandrik
- IV. Thematisch achtergronddocument
- V. Participatieverslag Verkenning toekomstvisie Kanaal Almelo – De Haandrik
 - V.a Overzicht participatieactiviteiten
 - V.b Uitkomsten enquête Daarlerveen
 - V.c Uitkomsten enquête Twenterand
- VI. Financiële toelichting

Samenvatting van het voorgestelde besluit

Provinciale Staten besluiten het Kanaal Almelo – De Haandrik te blijven gebruiken voor de waterfunctie, recreatievaart en beroepsvaart tot maximaal 700 ton. Het kanaal krijgt in de basis een enkelstrooks profiel. Daarbij worden binnen dat profiel voldoende passeermogelijkheden voor de scheepvaart gerealiseerd, worden de kansen voor ecologie en recreatie waar mogelijk benut en wordt bekeken hoe we het gebruik van het kanaal in de komende jaren kunnen verbeteren.

De samenwerking met medeoverheden, bedrijven, schippers en inwoners wordt verder vorm gegeven in een gebiedsaanpak Kanaal Almelo – De Haandrik. Deze aanpak richt zich in eerste instantie op het waar mogelijk terug dringen van de overlast van zwaar wegverkeer, de aanpak van bodemdaling en funderingsproblematiek en het opstellen en uitvoeren van diverse dorpsplannen in het gebied.

Inleiding en probleemstelling

Het Kanaal Almelo – De Haandrik vraagt veel onderhoud. Een belangrijk deel van de werkzaamheden staan voor de komende 10 tot 15 jaar gepland. Daarbij worden de damwanden versterkt en in het uiterste geval vervangen. De te nemen maatregelen en daarmee samenhangende kosten zijn mede afhankelijk van de functie die het kanaal in de toekomst zal hebben. Daarom hebben Gedeputeerde Staten eind 2024 besloten een verkenning naar de toekomstfunctie van het Kanaal Almelo – De Haandrik uit te voeren.

Wij hebben de verkenning eind april 2025 afgerond en bieden de resultaten nu aan uw Staten aan. Op basis van de verkenning stellen wij uw Staten voor het Kanaal Almelo – De Haandrik te blijven gebruiken voor de waterfunctie, recreatievaart en beroepsvaart tot maximaal 700 ton. Door het kanaal in de basis een enkelstrooks profiel met voldoende passeermogelijkheden te geven, behouden we een veilige situatie voor de omwonenden, voorkomen we extra druk vanuit het wegverkeer en blijft de binnenvaart voor bedrijven een duurzame en efficiënte vervoersvorm.

In diverse bijlagen staat beschreven wat de mogelijke c.q. gewenste toekomstfuncties van het kanaal zijn en welke kosten daarmee zijn gemoeid. Ook voerden wij een maatschappelijke kosten en baten analyse (MKBA) uit. Deze MKBA brengt de maatschappelijke, economische en omgevingseffecten van de verschillende varianten in samenhang in beeld. De effecten van de verschillende varianten zijn voor een periode van 100 jaar berekend. In het participatieverslag beschrijven wij welke stakeholders zijn betrokken en op welke manier wij hun inbrengen hebben meegenomen.

De volgende vijf varianten zijn onderdeel van de verkenning:

0. 700 ton beroepsvaarweg met één- en tweestrooks profiel (huidige situatie);
1. 700 ton beroepsvaarweg met alleen enkelstrooks profiel;
2. 400 ton beroepsvaarweg met één- en tweestrooks profiel;
3. Geen beroepsvaart, alleen recreatievaart toegestaan;
4. Geen scheepvaart toegestaan, alleen waterfunctie.

In het eerste deel van de verkenning hebben wij ook bekeken of het dempen van het kanaal dan wel het opwaarderen naar 1.000 ton beroepsvaart realistische opties zijn. Dit bleek niet het geval. Het Kanaal Almelo – De Haandrik heeft een essentiële rol in het watersysteem van Oost-Nederland, zowel op het gebied van wateraanvoer en -afvoer, als ten behoeve van de stabiliteit van de oevers. Wat betreft een mogelijke verbreding en/of verdieping van het kanaal constateerden wij dat onze eerdere conclusies uit 2018 nog steeds actueel zijn: dit zou te duur en te impactvol zijn. De kosten die daarmee gepaard gaan wegen niet op tegen te baten die het bedrijfsleven daarbij heeft.

Tijdens deze verkenning was u op de volgende momenten betrokken bij het proces van de verkenning:

- Inloopavonden in het gebied in november 2024 en februari 2025 (toehoorder);
- Stateninformatiebijeenkomst op 5 maart 2025;
- Stateninformatiebrieven van 18 december 2024 en 19 maart 2025;
- Bespreking in de Statencommissie Verkeer en Vervoer op 9 april 2025.

Ter voorbereiding op uw besluitvorming wordt u als toehoorder wederom uitgenodigd voor de inloopavonden van begin juni en brengt u op 11 juni een werkbezoek aan het gebied.

Participatie samenleving

Als uitwerking van de Participatievisie stelden wij voor deze verkenning een participatieplan op. Uw Staten ontvingen dit plan als bijlage bij de Statenbrief van 18 december 2024. Het participatieverslag en een overzicht van de uitgevoerde activiteiten zijn als bijlagen bij dit voorstel gevoegd.

In totaal zijn 40 stakeholders bij deze verkenning betrokken. Vanuit deze groep zijn in onderling overleg 17 vertegenwoordigers afgevaardigd naar de werkbijeenkomsten van deze verkenning. In totaal zijn er drie van deze werkbijeenkomsten geweest. De brede groep van 40 stakeholders is daarnaast via een startbijeenkomst en een afsluitende, raadplegende bijeenkomst betrokken. Ook voerden wij tientallen bilaterale gesprekken, onder andere met de provincie Drenthe en de gemeente Coevorden.

De inwoners zijn via 3 personen betrokken bij de werkbijeenkomsten. Daarnaast hebben wij via twee rondes van 3 inloopavonden informatie bij de aanwonenden en andere belangstellenden opgehaald. Bij deze avonden waren ook verschillende gemeenteraadsleden uit het gebied aanwezig. In april 2025 hebben wij de vertegenwoordigers van de gemeenteraden en het Algemeen Bestuur van het waterschap via een aparte bijeenkomst geïnformeerd. Begin juni wordt er nog een derde ronde inloopavonden georganiseerd waarin de resultaten van de verkenning, het voorstel aan uw Staten en de besluitvormingsprocedure worden toegelicht.

Wij vinden het heel mooi om te zien dat verschillende partijen initiatief genomen hebben om, voortbordurend op onze participatie, zelf activiteiten te ontwikkelen. Zo heeft het Plaatselijk Belang Daarlerveen een enquête gehouden onder de aanwonenden van het kanaal. Ook de gemeente Twenterand heeft in samenspraak met de plaatselijke belangenorganisaties een soortgelijke enquête gehouden. De resultaten van deze enquêtes zijn ingebracht in de werkbijeenkomsten en in de bijlagen (eindrapportage en participatieverslag) verder beschreven. Wij zijn blij met de positieve en constructieve impuls die dit proces aan de samenwerking rond het Kanaal Almelo – De Haandrik heeft gegeven.

De participatie heeft de inhoud van deze verkenning enorm verrijkt. De bijlagen geven een goed overzicht van die inbreng. Drie aspecten willen wij er hier specifiek uitlichten:

1. De ontstane schades en de afhandeling daarvan hebben nog steeds veel impact in het gebied. Naar de toekomst toe is veiligheid en stabiliteit van de oevers en de omgeving daarom het belangrijkste aandachtspunt. Toch bemenen wij ook enorm veel trots op het kanaal: het is er mooi wonen en de scheepvaart op het kanaal (in elk geval de recreatievaart) hoort daar zeker bij.
2. Meer nog dan over scheepvaart gaat het in de gesprekken die wij gevoerd hebben over de ervaren overlast van zwaar wegverkeer langs het kanaal. Dit speelt op verschillende plaatsen en heeft verschillende aspecten (trillingen, te veel vrachtverkeer, onveilige situaties, verzakkingen, etc). Dit thema valt buiten de formele scope van de verkenning maar kan onzes inziens niet genegeerd worden.
3. Het gebied heeft behoefte aan duidelijkheid over de toekomst van het kanaal. De huidige onduidelijkheid zorgt voor een negatieve spiraal. Dit uit zich in negatieve beeldvorming bij bewoners en recreanten en uitgestelde investeringen bij ondernemers. Door samen te werken en elkaars werelden weer beter te leren kennen, bouwen we aan een hernieuwde toekomst voor het kanaal.

Vanuit het programma Leefbaar Platteland is de laatste tijd veel ingezet op het opstellen van dorpplannen in het gebied rond het Kanaal Almelo – De Haandrik. Het is mooi om te zien dat in de kernen Daarlerveen, Mariëenberg-Beerzerveld, Vroomshoop-Geerdijk en Aadorp gewerkt wordt aan het opstellen van dorpplannen of vergelijkbare initiatieven. Samen met de inzichten vanuit deze verkenning geeft dit veel aangrijpingspunten voor het versterken van de leefbaarheid in het gebied.

Overwegingen

1. De functie van het kanaal bepaalt de uitvoeringsmaatregelen tijdens de werkzaamheden

Wij willen met deze verkenning duidelijkheid geven over de toekomstfunctie van het Kanaal Almelo – De Haandrik; gebruiken we het kanaal in de toekomst voor de aan- en afvoer van water, voor de recreatievaart, voor de beroepsvaart of voor een combinatie van functies? Uit de functie volgt het benodigde breedteprofiel van het kanaal: het in stand houden van 700 ton beroepsvaart vraagt in algemene zin bijvoorbeeld een breder profiel dan het alleen toelaten van recreatievaart. In de eindrapportage (bijlage II) wordt dit schematisch geïllustreerd.

Het breedteprofiel bepaalt de maatregelen die kunnen worden toegepast. Een breed profiel vraagt meer vervanging of verankering van damwanden. Bij een smaller profiel is er meer fysieke ruimte om de damwanden in het water te versterken. Dit kan door in het water, tegen de damwanden aan, steunbermen (van beton of steen) of taluds (grond) te plaatsen. Als die fysieke ruimte er is, heeft het versterken altijd de voorkeur boven het vervangen van damwanden. Het type maatregelen bepaalt tenslotte de totaalkosten van het onderhoud. Zo is het vervangen van een damwand duurder dan het plaatsen van een steunberm of talud.

2. Afwaarderen van het kanaal maakt uitvoering van de maatregelen goedkoper

Voor elk van de varianten is een kostenraming gemaakt. Hiermee brengen wij in grote lijnen in beeld wat de kosten voor het uitvoeren van de maatregelen en het daarop volgende beheer en onderhoud zijn. Maar ook werkzaamheden als baggeren en het bedienen van de bruggen en sluizen zijn in de ramingen meegenomen. Deze kosten zijn doorgerekend voor een periode van 100 jaar en vervolgens terug gebracht naar een vast investeringsbedrag per jaar, de zogenaamde *nominale waarde* (prijspeil 2025, excl. BTW). Op deze manier ontstaat een eerlijke financiële vergelijking tussen de varianten. Daarbij moet wel worden aangetekend dat de bedragen in deze verkenningsfase nog een gebruikelijke bandbreedte van 30-40% kennen.

Tabel 1. Indicatie jaarlijkse kosten provincie Overijssel. Bron: MKBA-rapport (zichtperiode 100 jaar). In nominale waarden (miljoen €, excl. BTW, afgerond, prijspeil 2025) en met een bandbreedte van 30 – 40%.

	0 - huidige situatie (700 ton, één- en tweestrooks)	1 - afwaarderen (700 ton, éénstrooks)	2 - afwaarderen (400 ton, één- en tweestrooks)	3 - afwaarderen (alleen recreatievaart en waterfunctie)	4 - afwaarderen (alleen waterfunctie)
Investeringskosten oevers	€ 1,2	€ 1,2	€ 0,8	€ 0,8	€ 0,7
Beheer en onderhoud oevers	€ 2,9	€ 2,7	€ 1,8	€ 1,1	€ 0,6
Bediening sluizen en bruggen	€ 1,1	€ 1,1	€ 1,1	€ 1,1	€ 0,1
Onderhoud sluizen en bruggen	€ 3,5	€ 3,5	€ 3,5	€ 3,5	€ 3,0
Totaal	€ 8,7	€ 8,5	€ 7,2	€ 6,5	€ 4,4
Ten opzichte van nulalternatief		-€ 0,2	-€ 1,4	-€ 2,2	-€ 4,2

Uit bovenstaande gegevens kan worden geconcludeerd dat, puur kijkend naar de provinciale begroting, het afwaarderen van het kanaal financiële voordelen met zich meebrengt. Op de bijbehorende maatschappelijke effecten wordt hierna ingegaan.

3. Afwaarderen van het kanaal leidt echter ook tot meer vervoer over de weg

De onderstaande figuur, overgenomen uit het MKBA-rapport uit bijlage III, illustreert de maatschappelijke consequenties van de verschillende varianten. De effecten zijn daarbij op geld gezet (gemonetariseerd) over een periode van 100 jaar. Daarbij is op basis van de landelijk vastgelegde systematiek, anders dan in tabel 1, gerekend met *contante* waarden. De MKBA is een verschillenanalyse, dit betekent dat de effecten inzichtelijk zijn gemaakt ten opzichte van variant 0 (huidige situatie). Het afwaarderen van de beroepsvaart op het kanaal leidt, zoals eerder beschreven, tot besparingen c.q. positieve financiële effecten (bovenste deel van de tabel, in blauw). De bijbehorende maatschappelijke effecten zijn echter negatief (onderste deel van de tabel, in rood). Hoe meer er wordt afgewaardeerd (van links naar rechts in de kolommen), hoe groter de negatieve effecten.

Tabel 2. Eindtabel Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse. Effecten voor een zichtperiode van 100 jaar, weergegeven ten opzichte van variant 0, in **contante** waarden (miljoen €).

Effecten in contante waarde in mln. €, zichtperiode effecten 100 jaar				
Projectalternatief	1 - afwaarderen (700 ton, enkelstrooks)	2 - afwaarderen (400 ton, enkel- en dubbelstrooks)	3 - afwaarderen (alleen recreatievaart en waterfunctie)	4 - afwaarderen (alleen waterfunctie)
<i>Financiële effecten (besparingen tov nulalternatief)</i>				
Bespaarde investeringen	€ 3,0	€ 45,0	€ 50,0	€ 64,8
Bespaard B&O (inclusief baggeren/maai	€ 4,1	€ 33,2	€ 58,4	€ 72,2
Bespaarde kosten bediening sluizen en t	€ 0	€ 0	€ 0	€ 36,7
Bespaard onderhoud sluizen en bruggen	€ 0	€ 0	€ 0	€ 20,8
Totaal financieel effect	€ 7,1	€ 78,2	€ 108,4	€ 194,6
<i>Maatschappelijke effecten</i>				
Totale transportkosten	-€ 17,1	-€ 72,8	-€ 127,7	-€ 127,7
Waarde recreatievaart	€ 0	€ 0	€ 0	-€ 1,2
Slijtage infrastructuur	-€ 0,2	-€ 1,1	-€ 1,9	-€ 1,9
Wegcongestie	-€ 1,0	-€ 5,1	-€ 10,4	-€ 10,4
Verkeersveiligheid	-€ 0,1	-€ 0,4	-€ 0,7	-€ 0,7
Klimaat effecten (CO2)	-€ 1,2	-€ 6,3	-€ 14,0	-€ 14,0
Luchtkwaliteit (Fijnstof en Stikstof)	-€ 0,4	-€ 2,0	-€ 4,6	-€ 4,6
Geluidsoverlast	€ 0,0	-€ 0,1	-€ 0,2	-€ 0,2
<i>kwalitatieve scores</i>				
Cultuurhistorie en identiteit	0	0/-	-	--
Natuur, ecologie	0	0/+	+	++
Recreatie langs het kanaal	0	0	0/+	+
Totale maatschappelijke baten	-€ 20,1	-€ 87,8	-€ 159,4	-€ 160,7
Saldo kosten en baten	-€ 13,0	-€ 9,6	-€ 51,0	€ 34,0
<i>Baten/Kosten verhouding</i>	0,35	0,89	0,68	1,21

De vijf onderzochte varianten in deze verkenning onderscheiden zich door een verschil in mate van scheepvaart op het kanaal. Van de huidige situatie met 700 ton beroepsvaart (enkel- en dubbelstrooks profiel) tot de waterfunctie waarbij helemaal geen scheepvaart is toegestaan. De belangrijkste conclusie uit de maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) is dat het afwaarderen van het kanaal naar varianten waar beroepsvaart nog maar gedeeltelijk of zelfs geheel niet meer mogelijk is, leidt tot diverse maatschappelijke kosten. Verplaatsing van vervoer over water naar vervoer over de weg (reverse modal shift) zorgt voor een forse toename in transportkosten voor de bedrijven. Er ontstaat een aanzienlijke toename van vrachtverkeer in de regio wat leidt tot negatieve externe effecten voor de omgeving zoals verminderde verkeersveiligheid, slechtere luchtkwaliteit, geluidsoverlast, wegcongestie en slijtage van de weginfrastructuur. Gesteld kan worden dat hoe meer er wordt afgewaardeerd, hoe hoger de maatschappelijke kosten zijn.

Voor de afweging van de verschillende varianten is met name (de omvang van) het kosten en baten saldo van belang. Deze is in tabel 2 weergegeven in de onderste regels. Daaruit valt af te lezen dat alleen in variant 4 de bespaarde investeringen (financiële effecten) groter zijn dan de maatschappelijke effecten in de vorm van toename transportkosten en aanverwante zaken (+ € 34 miljoen over een periode van 100 jaar). Het behouden van de recreatievaart maar het weghalen van de beroepsvaart (variant 3) levert het grootste negatieve saldo op (- € 51 miljoen over een periode van 100 jaar). Daarbij is ervan uitgegaan dat de woningbouw zich na de stikstofcrisis herstelt en de beroepsvaart op het kanaal daardoor teruggaat naar het niveau van 2019.

4. Ook kwalitatieve effecten en provinciaal beleid zijn relevant

In deze verkenning hebben wij niet alleen gekeken naar de maatschappelijke kosten en baten, maar ook naar meer kwalitatieve effecten. Hoe kijken gebiedspartners bijvoorbeeld aan tegen de verschillende varianten? En wat zegt het provinciaal beleid hierover? Een totaaloverzicht van deze effecten is weergegeven in tabel 3 en nader toegelicht in bijlage II.

Tabel 3. Overzicht kwalitatieve effecten (inclusief variant 0, huidige situatie)

Thema	Variant					Toelichting
	0	1	2	3	4	
Maatschappelijke kosten- en batenanalyse						
Investeringskosten*	0	0	+	+	++	Variant 0 ≈ huidige begroting
Effecten wegverkeer*	++	+	-	--	--	Minder schepen = meer vrachtverkeer
Cultuurhistorie	++	++	+	+/0	--	Scheepvaart op kanaal geeft levendigheid
Kansen ecologie	0	+/0	+	+	++	Meer fysieke ruimte ≈ meer ontwikkeling ecologie
Kansen recreatie	+/0	+/0	+/0	++	-	Opknappen aanlegplaatsen in alle varianten mogelijk
Totaal: saldo baten-kosten*	0	-/0	+/0	--	++	Op basis van de eindbeoordeling van de MKBA
Beleids- en uitvoeringsanalyse provincie Overijssel						
Mobiliteitsbeleid	++	+	+/0	--	--	Vervoer over water wordt gestimuleerd
Economisch beleid	++	+	+/0	-/0	--	Economische bedrijvigheid wordt gestimuleerd
Beleid leefbaar platteland	+/0	+/0	+/0	+/0	-/0	Dorpsplannen uitvoeren kan in alle varianten
Waterdoorvoer kanaal	+	+	-/0	-	--	Meer taluds ≈ minder doorvoer water
Juridische gevolgen	++	+	+/0	-/0	-/0	Te snel afwaarderen leidt mogelijk tot claims
Risico op nieuwe schades	0	+/0	+	+	++	Steunberm en talud minst impactvolle maatregel
Continuïteit beleid	++	+	-	--	--	Besluit 10 jaar geleden niet zo maar terug draaien
Acceptatie vanuit gebied						
Inwoners	+/0	+/0	+/0	++	--	Stabiliteit en veiligheid belangrijkste voorwaarde
Bedrijven en schippers	++	+/0	--	--	--	Beroepsvaart is kostenefficiënt, variant 2 onrendabel

* Dit zijn kwantitatieve effecten, maar voor het totaalbeeld wel opgenomen.

We zetten als provincie Overijssel, onder andere vanuit duurzaamheidsoverwegingen, al jaren in op het stimuleren van vervoer over water. Ook vanuit economisch perspectief wordt de ontwikkeling van bedrijvigheid op daarvoor geschikte plaatsen gestimuleerd. Dit sluit aan bij landelijke prognoses die laten zien dat het inwonersaantal in het kanaalgebied, en het aantal arbeidsplaatsen in Hardenberg en Almelo, tot aan 2040 naar verwachting zullen stijgen. In het kader van het programma Leefbaar Platteland worden nu al diverse dorpsplannen opgesteld. Dit kan in alle varianten doorgaan, zij het dat variant 4 wel een negatieve impact op de leefbaarheid in het gebied zou hebben. In de verkenning hebben we daarnaast veelvuldig van onze stakeholders teruggehoord dat het niet zou getuigen van consistent overheidsbeleid als we, relatief kort na het uitvoeren van maatregelen om het kanaal te verdiepen en te verbreden, nu zouden besluiten om de scheepvaart op het kanaal af te waarderen. Dat zou ook geen recht doen aan de investeringen die overheden, bedrijven en schippers in de afgelopen periode hebben gedaan. Mochten we wel willen overwegen om de scheepvaart op het kanaal af te waarderen dan wordt vanuit juridisch oogpunt geadviseerd daarvoor een overgangstermijn van 10 – 15 jaar te hanteren. In die periode - de jaren waarin juist alle onderhoudsmaatregelen moeten worden genomen - zou het kanaal dan zijn huidige profiel moeten behouden.

5. Eindafweging: behoud huidige functies met een enkelstrooks profiel als basis

In de Statenbrief van 19 maart 2025 gaven wij aan de weging tussen de verschillende varianten vorm te willen geven aan de hand van de volgende aspecten:

- *Acceptatie*; wat vinden gebiedspartijen wel/niet acceptabel?
- *Effecten*; wat zijn de fysieke of materiële consequenties en/of risico's van een bepaalde variant?
- *Financiën*; wat zijn de kosten en baten van een bepaalde variant?

Mede op basis van de gesprekken met de stakeholders is hier nog een vierde aspect aan toegevoegd:

- *Provinciaal beleid*; wat zegt het vigerende beleid over de verschillende varianten?

In het participatieverslag (bijlage IV, pagina 5 en 6) is beschreven hoe de eindafweging op basis van deze aspecten heeft plaatsgevonden. In grote lijnen gaat de MKBA met name in op de aspecten Effecten en Financiën, de aansluiting bij het Provinciaal Beleid is hierboven beschreven. Het aspect Acceptatie is meegenomen in diverse kwalitatieve effecten (tabel 3) en in onderstaande eindafweging.

Op basis van de overwegingen in dit Statenvoorstel en de gesprekken met onze stakeholders hebben wij de vijf beoordeelde varianten in onze eindafweging teruggebracht tot één voorkeursvariant. Wij hebben geconcludeerd dat:

- Variant 2 (400 ton) afvalt omdat bedrijven en schippers nadrukkelijk aangeven dat het varen met 400 ton-schepen op het kanaal niet rendabel is en deze schepen, ook door concurrentie met andere gebieden, nauwelijks meer beschikbaar zijn. Deze variant is in de praktijk daarom niet levensvatbaar.
- De recreatievaart op het kanaal breed wordt gewaardeerd en bijdraagt aan de levendigheid langs het kanaal. Wij stellen daarom voor het kanaal open te blijven stellen voor de recreatievaart.
- De uitgevoerde MKBA en de analyse van het provinciaal beleid daarnaast ook pleiten voor het behouden van beroepsvaart op het kanaal.
- De keuze tussen variant 0 en 1 heel erg afhankelijk is van de praktische uitvoering: welke maatvoering van de schepen wordt toegestaan, welke diepgang, etc. Dit vraagt een verdere verdiepingsslag. Uitgangspunt hierbij is het realiseren van stabiele en veilige oeverconstructies. Gelijktijdig willen we het kanaal zo optimaal mogelijk inrichten, met voldoende passeermogelijkheden voor schepen. Hierdoor ontstaat een veilige situatie voor de omwonenden en blijft de binnenvaart voor bedrijven een duurzame, minder milieubelastende en efficiënte vervoersvorm. In de uitwerking kunnen de kansen voor ecologie en recreatie zoveel mogelijk worden benut.
- Ook bekijken we hoe we het gebruik van het kanaal in de komende jaren kunnen verbeteren, bijvoorbeeld door de inzet van een logistiek makelaar, het uitbreiden van het gebruikersoverleg en het maken van hernieuwde samenwerkingsafspraken tussen overheden, bedrijven en schippers.

6. Risicobeheersing is en blijft van groot belang

Bij het opstellen van beleid en het voorbereiden en uitvoeren van werkzaamheden is het beheersen van risico's, en het zoveel mogelijk voorkomen van schades, van groot belang. In deze verkenning heeft dit een plek gekregen in de beoordeling van de kwalitatieve effecten (zie tabel 3) en in de kostenraming van de verschillende varianten. Daarbij is bijvoorbeeld rekening gehouden met de kosten voor monitoring van omgevingsfactoren voor, tijdens en na de werkzaamheden en is ook een risicopercentage op de bouwkosten berekend. Ook in het totaaloverzicht van kwalitatieve effecten (zie bijlage II) heeft dit een plek gekregen. Het plaatsen van nieuwe damwanden geeft daarbij in principe de hoogste risico's op mogelijke schade. Vandaar dat het vigerende provinciaal beleid er ook op is gericht om de damwanden zoveel mogelijk te versterken en alleen in het uiterste geval te vervangen. Dit past ook in onze duurzaamheidsdoelstellingen om minder nieuw materiaal te gebruiken.

In vergelijking met 10 jaar geleden wordt voor de nieuwe werkzaamheden aan het Kanaal, mede ingegeven door het Rekenkamerrapport 'Risico's kanaliseren' (september 2021), tegenwoordig veel meer ingezet op risicobeheersing, expertbijeenkomsten, nulmetingen, goede timing van de maatregelen en duidelijke afspraken (vooraf!) over de afhandeling van eventuele nieuwe schades. Het belang hiervan is ook in de participatie van de verkenning nadrukkelijk onderstreept. We blijven hierover in gesprek met onze gebiedspartners en vertegenwoordigers van de inwoners. Hierbij is onze insteek dat er voor aanvang van de nieuwe werkzaamheden voor iedereen duidelijkheid is over de werkwijze rond risicobeheersing en dat er duidelijke afspraken over schadeafhandeling zijn gemaakt. Het feit dat in de afgelopen jaren al de nodige werkzaamheden zonder schade zijn uitgevoerd, geeft ons vertrouwen naar de toekomst en moedigt ons aan om het beheersen van risico's uiterst serieus te blijven nemen.

Het rapport 'Wat rechtmatig is, is niet altijd ook rechtvaardig' geeft zoals bekend ook een groot aantal aanbevelingen over risicobeheersing en het uitvoeren van toekomstige werkzaamheden. Via een separate Statenbrief informeren wij u op korte termijn over de stand van zaken van deze aanbevelingen.

7. Betrokken stakeholders onderschrijven het voorstel aan uw Staten

De betrokken stakeholders in deze verkenning hebben in de afsluitende bijeenkomsten aangegeven blij te zijn met het constructieve en open proces. De voorstellen die wij u doen, worden door hen onderschreven. Als de samenwerking op deze manier wordt voortgezet, is er vertrouwen dat ook het verder detailleren van de afspraken en het daadwerkelijk uitvoeren van de onderhoudsmaatregelen op een gedegen wijze plaats kan vinden.

8. Dit voorstel heeft ten opzichte van de Perspectiefnota geen verdere financiële consequenties

In onze brief van september vorig jaar gaven wij aan dat de totale investeringsopgave voor het kanaal in de huidige functie circa € 220 miljoen voor de komende 50 jaar is. De kostenraming die in het kader van de verkenning naar de toekomstfunctie van het kanaal is gemaakt, komt uit op een investeringsbedrag van € 224 miljoen voor de komende 50 jaar. De voorgestelde optimalisatievariant (enkelstrooks profiel met voldoende mogelijkheden om elkaar te passeren) kan naar verwachting lager uitkomen.

Tegelijkertijd is dit nu ook lastig in te schatten omdat de huidige kostenraming nog steeds een bandbreedte van 30-40% kent en het moeilijk te voorspellen is hoe de prijspeilen zich over zo'n lange periode zullen ontwikkelen.

Op dit moment is er in de provinciale begroting jaarlijks een bedrag van € 3,5 miljoen beschikbaar voor de vervangingsinvesteringen van de damwanden in het kanaal. In de Perspectiefnota, die gelijktijdig met dit voorstel aan uw Staten wordt aangeboden, stellen wij voor om voor de dekking van deze opgave uit te gaan van de ontwikkeling van de werkelijke kapitaallasten. Op deze manier verspreiden we de budgettaire last over de gehele afschrijvingsduur. Uitgaande van een afschrijvingstermijn van 50 jaar, is de komende jaren een investeringsvolume mogelijk van € 175 miljoen. Op basis van de huidige inzichten zijn daarmee de investeringen voor het versterken en vervangen van de damwanden tot en met 2060 op te vangen.

Naast het bovengenoemde dekkingsvoorstel zijn er in de Perspectiefnota voorstellen opgenomen voor procesmiddelen voor het uitvoeren van de vervolgstappen van de voorliggende verkenning naar de toekomstfunctie (€ 0,4 miljoen), verschillende beheersmaatregelen langs het kanaal (€ 10,2 miljoen) en investeringen voor leefbaarheid in het gebied (€ 3 miljoen). Gecombineerd met het eerder genoemde investeringsvolume van € 175 miljoen voor het versterken en vervangen van de damwanden heeft het voorliggende voorstel daarmee ten opzichte van de Perspectiefnota geen aanvullende financiële consequenties. Bijlage VI geeft op dit punt een nadere toelichting.

9. Versterken van de samenwerking in een gebiedsaanpak Kanaal Almelo – De Haandrik

De participatie in deze verkenning levert ook een aantal bevindingen op die buiten de oorspronkelijke scope van de verkenning vallen, maar wel opvolging verdienen. Mede op basis van de gehouden enquêtes en informatieavonden stellen wij u voor om samen met de gemeenten in het gebied vervolgspraken te maken over het waar mogelijk aanpakken van overlast van zwaar wegverkeer langs het kanaal. Ook willen wij de samenwerking ten aanzien van bodemdaling en funderingsproblematiek in het gebied versterken en het gebruik van het kanaal verbeteren.

De uitvoering van deze vervolgstappen willen wij samen met lopende dorpsinitiatieven in Daarlerveen, Mariënborg-Beerzerveld, Vroomshoop-Geerdijk en Aadorp samenbrengen in een gebiedsaanpak Kanaal Almelo – De Haandrik. Daarin werken we actief samen met gemeenten, het waterschap, bedrijven, schippers en inwoners. We doen dit bottom-up, vanuit een gezamenlijk gevoelde verantwoordelijkheid en met respect voor ieders rol.

Conclusie

In de verkenning naar de toekomstfunctie voor het Kanaal Almelo – De Haandrik hebben wij samen met 40 stakeholders onderzocht wat de mogelijke en gewenste functie van het Kanaal Almelo – De Haandrik zou kunnen zijn. Op basis van de uitgevoerde maatschappelijke kosten en batenanalyse, een analyse van het provinciaal beleid, de uitgevoerde enquêtes onder inwoners en bedrijven, de vele gevoerde gesprekken en diverse informatieavonden, stellen wij voor het Kanaal Almelo – De Haandrik te blijven gebruiken voor de waterfunctie, recreatievaart en beroepsvaart tot maximaal 700 ton. Door het kanaal in de basis in te richten met een enkelstrooks profiel, inclusief voldoende passeermogelijkheden voor de scheepvaart binnen dat profiel, benutten we zoveel mogelijk de fysieke ruimte om de damwanden in het water te versterken. Ook kunnen de kansen voor ecologie en recreatie waar mogelijk worden benut en wordt bekeken hoe we het gebruik van het kanaal de komende jaren kunnen verbeteren. Via de gebiedsaanpak Kanaal Almelo – De Haandrik zetten wij de komende jaren de samenwerking met gebiedspartners voort, in eerste instantie door het waar mogelijk terugdringen van de overlast van zwaar wegverkeer, de aanpak van bodemdaling en funderingsproblematiek en het opstellen en uitvoeren van diverse dorpsplannen in het gebied.

Voorstel

Gelet op het voorgaande stellen wij u voor het besluit te nemen, als in bijlage I verwoord.

Gedeputeerde Staten van Overijssel,



voorzitter, A.P. Heidema



secretaris, N. Versteeg