

Bijlage II behorende bij PS-voorstel PS25-000321

Eindverslag Verkenning toekomstfunctie Kanaal Almelo – De Haandrik

SAMENVATTING

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 heeft de provincie Overijssel eind 2024 besloten een verkenning naar de toekomstfunctie van het kanaal uit te voeren.

Tijdens de verkenning zijn voor meerdere gebruiksvarianten van het kanaal de maatschappelijke, economische en omgevingseffecten onderzocht. Gedeputeerde Staten stellen nu aan Provinciale Staten voor om het Kanaal Almelo – De Haandrik bij de komende onderhoudsmaatregelen te blijven gebruiken voor de waterfunctie, recreatievaart en beroepsvaart tot maximaal 700 ton. Daarbij worden binnen dat profiel voldoende mogelijkheden 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.

Daarnaast wordt aan Provinciale Staten voorgesteld om de samenwerking met medeoverheden, bedrijven, schippers en inwoners verder vorm te geven 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. De uitvoering zal in nauwe samenwerking met de gebiedspartijen plaats vinden. De provincie zal daarbij als procesregisseur optreden.

Provinciale Staten bespreken dit voorstel op 18 juni en 2 juli 2025. De eerste uitvoeringsmaatregelen worden nu voorbereid en starten naar verwachting in 2027. De omwonenden van het kanaal worden via de nieuwsbrief, website en informatieavonden bij de uitvoering betrokken.

Een groot deel van de oevers is aan onderhoud toe

De totale lengte van het Kanaal Almelo – De Haandrik is ruim 32 kilometer. Dit betekent dat er circa 64,5 kilometer aan oevers ligt. In 2024 onderzocht de provincie de staat van de oevers. Hieruit bleek dat er voor 1/3 van het kanaal (21,7 kilometer) geen extra maatregelen nodig zijn. Daar volstaat het reguliere beheer en onderhoud. Voor de andere 42,8 kilometer moeten de komende 10-15 jaar wel extra maatregelen worden uitgevoerd. Dit gebeurt in drie verschillende deelprojecten. Het eerste deel van 10,9 kilometer is al in voorbereiding, start uitvoering is voorzien in 2027. De deelprojecten 2 en 3 volgen daarna.

Deeltrajecten Kanaal Almelo - De Haandrik	Aantal km
Deelproject 1 (in voorbereiding)	10,9
Deelproject 2 en 3	31,9
Geen extra maatregelen (alleen regulier onderhoud)	21,7
Totaal	64,5

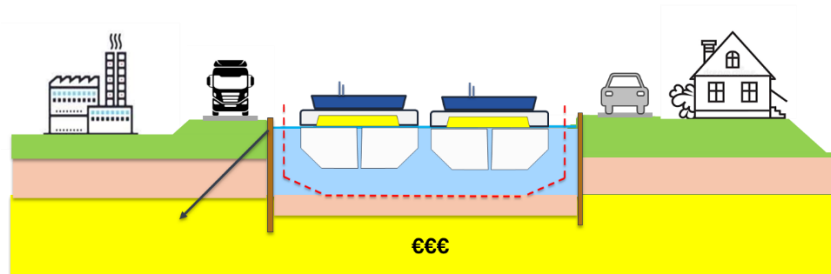
Bij de verkenning zijn 40 partijen betrokken

De provincie Overijssel vindt het belangrijk om haar beleid samen met de gebiedspartners voor te bereiden. Voor het gesprek over de toekomstfunctie van het kanaal is daarom een participatieplan opgesteld. In totaal zijn er bij dit project 40 partijen betrokken geweest. Aan het einde van dit verslag is in bijlage II.a een overzicht van de deelnemende partijen opgenomen.

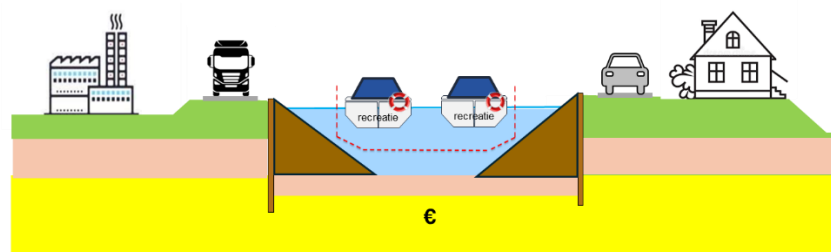
In januari 2025 hebben we in een startbijeenkomst met al deze partijen procesafspraken gemaakt. Vervolgens zijn er twee werkbijeenkomsten geweest. Hierbij was een gezamenlijk afgesproken afvaardiging van 17 partijen aanwezig. In april vond de afronding van de verkenning plaats. De concept resultaten van de verkenning zijn besproken met zowel de brede groep van 40 partijen als met de groep van 17 partijen. De partners gaven aan dat het plezierig was om op zo'n open en constructieve manier met elkaar samen te werken. De resultaten van de verkenning zoals vastgelegd in dit verslag worden door de deelnemers herkend en ondersteund. De partijen roepen Provinciale Staten daarom op om in te stemmen met het voorstel van Gedeputeerde Staten.

De functie van het kanaal bepaalt de uitvoering van de werkzaamheden

De provincie Overijssel wil met de verkenning duidelijkheid geven over de toekomstfunctie. 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.

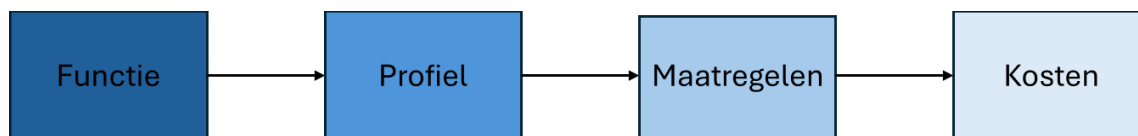


Twee schepen van 700 ton die elkaar passeren vragen meer ruimte



Twee recreatieschepen die elkaar passeren vragen minder ruimte

Het breedteprofiel bepaalt vervolgens de maatregelen die kunnen worden toegepast. Een breed profiel vraagt meer vervanging of verankering van de 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 overigens 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.



Er zijn vijf varianten beoordeeld

Op dit moment is het Kanaal Almelo – De Haandrik ingericht voor schepen tot en met 700 ton laadvermogen. Deze schepen kunnen elkaar op een deel van het kanaal passeren (dubbelstrooks profiel), op andere delen van het kanaal kan dat niet (enkelstrooks profiel). In de verkenning zijn de volgende varianten beoordeeld:

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 is ook bekeken of het dempen dan wel het verbreden van het kanaal realistische opties zijn. Dit bleek niet het geval.

Het kanaal is erg belangrijk voor de aan- en afvoer van water

Uit de verkenning is gebleken dat het dempen van het kanaal geen optie is. Daarvoor is het belang van de waterfunctie van het kanaal te groot. Het kanaal zorgt er voor dat water bij overvloedige neerslag wordt afgevoerd. In droge tijden voert het kanaal juist water aan voor drinkwaterwinning, het in stand houden van de natuurgebieden en de teelt van landbouwgewassen. Voldoende water in het kanaal zorgt daarnaast voor stabiele oevers en voorkomt daarmee verzakkingen van huizen en wegen.

Verbreden en verdiepen van het kanaal is te duur en te impactvol

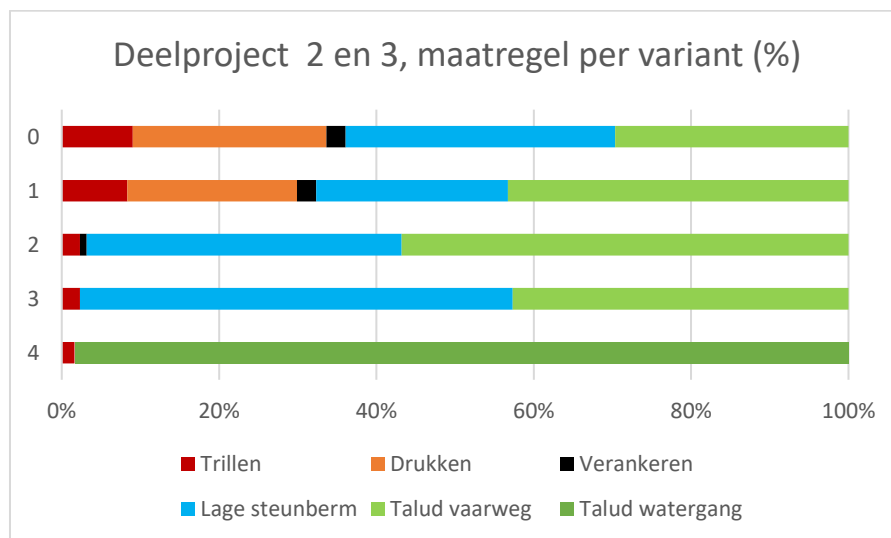
In 2018 onderzocht de provincie al of verbreden en verdiepen van het kanaal voor schepen van 1.000 ton rendabel zou kunnen zijn. Dit bleek niet het geval. In de verkenning van 2025 is opnieuw geconstateerd dat het verbreden van het kanaal te duur en te impactvol zou zijn. De kosten die daarmee gepaard gaan wegen niet op tegen de baten die het bedrijfsleven daarbij heeft. Deze variant is daarom niet verder onderzocht.

Er zijn zes type maatregelen onderscheiden

Zoals eerder aangegeven kent elke variant een eigen breedteprofiel en daarmee ook een eigen combinatie aan maatregelen. In de verkenning zijn de volgende maatregelen onderscheiden:

- het trillen van een nieuwe damwand
- het drukken van een nieuwe damwand
- het verankeren van een bestaande damwand
- het plaatsen van een lage steunberm (beton of steen)
- het plaatsen van een talud (vaarweg, grond met afdeklaag)
- het plaatsen van een talud (watergang, grond zonder afdeklaag)

Deze maatregelen zijn met name relevant voor de uitvoering van de deelprojecten 2 en 3 (in totaal 31,9 kilometer). De maatregelen voor deelproject 1 - dat al een aantal jaren in voorbereiding is - staan in principe vast en zijn dus voor alle varianten gelijk¹. Onderstaand figuur geeft voor de deelprojecten 2 en 3 per variant de procentuele verdeling van de verschillende maatregelen. Daaruit blijkt bijvoorbeeld dat de maatregelen in variant 4 (waterfunctie) vrijwel volledig bestaan uit het aanleggen van taluds (geen vaarweg). In variant 0 worden relatief gezien de meeste damwanden vervangen (33%).



Uitvoeringskosten per variant

Voor elk van de varianten is een kostenraming gemaakt. Hiermee brengt de provincie in beeld wat in grote lijnen de kosten voor het uitvoeren van de maatregelen en het daarop volgende beheer en onderhoud zijn. Maar ook werkzaamheden als het op diepte houden van het kanaal en het bedienen van de bruggen en sluizen zijn in de ramingen mee genomen. 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

¹ Wel wordt nog bekeken welke impact het voorstel voor de toekomstfunctie op deze maatregelen heeft

deze verkenningfase nog een bandbreedte van 30-40% kennen. De grootste verschillen tussen de varianten worden zoals gezegd bepaald door de verschillende maatregelen voor de deelprojecten 2 en 3.

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 tabel 1 kan worden afgeleid dat het handhaven van de huidige functie (variant 0) ongeveer € 8,7 miljoen per jaar kost. Zou de scheepvaart op het kanaal afgewaardeerd worden tot alleen de waterfunctie (variant 4) dan worden de jaarlijkse kosten geschat op ongeveer € 4,4 miljoen.

Minder beroepsvaart leidt tot meer vervoer over de weg

Het adviesbureau Decisio heeft voor de verschillende varianten een zogenaamde maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) gemaakt. In dat onderzoek is bekeken wat de effecten van de verschillende varianten zijn. Daarbij is niet alleen gekeken naar de economische effecten, maar ook de maatschappelijke en omgevingsaspecten zijn mee genomen. Eerder werd al geconstateerd dat het afwaarderen van het kanaal leidt tot lagere kosten van de uit te voeren maatregelen. Maar wat is de keerzijde daarvan? Wat zijn de effecten voor het vervoer van en naar de bedrijven? Hoe wordt dit door de bewoners beleefd? En wat zijn de gevolgen voor bijvoorbeeld ecologie en recreatie?

De belangrijkste conclusie uit het onderzoek van Decisio 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.

Door deze effecten zoveel mogelijk op euro's te zetten (monetariseren) kunnen deze negatieve effecten worden vergeleken met de mogelijk te besparen investeringen. Het saldo van al deze toekomstige kosten en baten geeft een indicatie van de totale impact van de effecten. En maakt het mogelijk de verschillende varianten goed te vergelijken. In tabel 2 is het eindresultaat van die vergelijking weer gegeven.

Alleen in variant 4 worden de maatschappelijke kosten meer dan volledig gecompenseerd door de positieve financiële effecten. Er vanuit gaande dat het kanaal tenminste open blijft voor recreatievaart, de woningbouw zich na de stikstofcrisis herstelt en de beroepsvaart op het kanaal daardoor terug gaat naar het niveau van 2019, zullen de verlaagde investerings- en onderhoudskosten van bijvoorbeeld variant 3 (alleen recreatievaart) naar verwachting niet opwegen tegen de toegenomen verkeerskosten en daarbij behorende (negatieve) milieuaspecten. Dit pleit voor het behouden van de beroepsvaart op het kanaal.

Tabel 2. Eindtabel Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse. Effecten voor een zichtperiode van 100 jaar, weergegeven in verschillen 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/maaien)	€ 4,1	€ 33,2	€ 58,4	€ 72,2
Bespaarde kosten bediening sluizen en bruggen	€ 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>kwantitatieve scores</i>				
Cultuurhistorie en identiteit	0	0/-	-	--
Natuur, ecologie	0/+	+	+	++
Toekomstige ontwikkeling regio	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>	<i>0,35</i>	<i>0,89</i>	<i>0,68</i>	<i>1,21</i>

Toelichting op eindbeoordeling van de MKBA

De manier waarop een maatschappelijke kosten- en batenanalyse wordt uitgevoerd is landelijk bepaald. Een MKVA is een verschillenanalyse. Dit betekent dat de effecten zoveel mogelijk op euro's worden gezet en worden vergeleken met de huidige situatie (variant 0). Daarom is variant 0 ook niet opgenomen in bovenstaande tabel.

De rijen in de tabel geven de beoordeelde effecten weer. Veel beleidskeuzes worden gemaakt met als doel om voor langere tijd maatschappelijke effecten te genereren. Investerings en effecten vinden daarbij niet op hetzelfde moment plaats. In een MKBA wordt daarom altijd gewerkt met een zichtperiode van effecten. Ook deze aanpak is landelijk bepaald. De zichtperiode voor deze MKBA is 100 jaar. Waar mogelijk worden effecten zoveel mogelijk op euro's gezet. Een MKBA houdt daarbij ook rekening met de tijdwaarde van geld: een euro vandaag is meer waard dan een euro in de toekomst. Daarom rekent de MKBA met de zogenaamde contante waarde. Met de bedragen in contante waarden kunnen effecten de op verschillende momenten in de tijd plaatsvinden met elkaar vergeleken worden.

Het bovenste deel van de tabel beschrijft de financiële effecten. Hier zie je de met de blauwe kleuren de eerder beschreven opbouw van de kosten goed terug. Hoe meer de scheepvaart op het kanaal wordt afgewaardeerd (van links naar rechts in de tabel), hoe groter de bespaarde investeringen. Het tweede deel van de tabel beschrijft de maatschappelijke effecten. De rood gekleurde balken geven daarbij de effecten aan die kunnen worden gekwantificeerd. Het gaat dan met name om de transportkosten en daarmee samenhangende effecten rond filevorming (congestie) en veiligheid. Ook effecten ten aanzien van klimaat, luchtkwaliteit en geluidsoverlast zijn kwantitatief inzichtelijk gemaakt. In de MKBA is ook een aantal kwalitatieve effecten mee genomen, deze zijn via plussen en minnen aangegeven.

Het onderste deel van de tabel vergelijkt de baten en kosten. Een negatief saldo van baten en kosten geeft aan dat je – alle kwantitatieve maatschappelijke effecten overziend – dit beter niet kunt doen. Maar ook hiervoor geldt weer: gerekend ten opzichte van de huidige situatie! Ter illustratie: het afwaarderen van het kanaal naar alleen een recreatiefunctie (variant 3) leidt tot een negatief saldo van € 51,0 miljoen over een periode van 100 jaar. Dit negatieve saldo wordt vooral veroorzaakt door het weghalen van de beroepsvaart op het kanaal.

Ook andere argumenten zijn relevant

Het besluit over de toekomstfunctie van het kanaal wordt niet alleen genomen op basis van financiële of economische overwegingen. Het is minstens zo belangrijk om ook de kwalitatieve aspecten goed mee te wegen. Hoe kijken de gebiedspartners bijvoorbeeld aan tegen de verschillende varianten? En wat vinden de inwoners? Maar ook: wat zou je doen als je kijkt naar het huidige provinciale beleid? Het is tenslotte de provincie die hierin een afweging moet maken.

Tabel 3. Totaaloverzicht kwalitatieve effecten

Thema	Variant					Toelichting
	0	1	2	3	4	
Maatschappelijke kosten- en batenanalyse Decisio						
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 3 onrendabel

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

Het bovenste deel van tabel 3 bevat de effecten uit de maatschappelijke kosten- en batenanalyse. De kwantitatieve effecten zijn hiervoor al beschreven. Vanuit cultuurhistorisch belang hechten inwoners sterk aan behoud van scheepvaart (ten minste recreatievaart) op het kanaal. Voor ecologie geldt dat de potentie van natuurvriendelijke oevers en onderwaternatuur sterk samenhangt met de mate van beschikbare fysieke ruimte (met name taluds). Deze vormen letterlijk en figuurlijk een goede voedingsbodem voor nieuwe natuur. De recreatiekansen kunnen in principe in alle varianten worden benut. Variant 3 biedt de mogelijkheid om dit als speerpunt te ontwikkelen, zowel op als langs het water.

Het tweede deel van de tabel gaat vooral in op de relatie met het provinciaal beleid. De provincie zet, onder andere vanuit duurzaamheidsoverwegingen, al jaren in op het stimuleren van vervoer over water. Vanuit economisch perspectief wordt de ontwikkeling van bedrijvigheid op daarvoor geschikte plaatsen gestimuleerd. De laatste jaren wordt er vanuit het programma Leefbaar Platteland onder ander ingezet op het opstellen en uitvoeren van dorpsplannen. Dat kan in principe in alle varianten doorgaan, variant 4 scoort echter vanwege de vermindering van reuring in het gebied wel iets minder goed op leefbaarheid. Voor de waterfunctie van het kanaal is het van belang dat er voldoende water door het kanaal kan blijven stromen. Als de taluds te groot worden kan dit in het gedrang komen. Om juridische nadelen (nadeelcompensatie) in het geval van afwaardering van de beroepsvaart zoveel mogelijk te voorkomen, wordt bij deze aanpassing van het beleid een overgangstermijn van 10-15 jaar geadviseerd.

Het plaatsen van nieuwe damwanden geeft in principe de hoogste risico's op schade. Voor de nieuwe werkzaamheden wordt in vergelijking met 10 jaar geleden echter veel meer ingezet op risicoanalyses, expertbijeenkomsten, nulmetingen, goede timing van de maatregelen en duidelijke afspraken (vooraf!) over de afhandeling van eventuele nieuwe schades. In de afgelopen jaren zijn daarnaast al de nodige werkzaamheden zonder schade uitgevoerd. Tot slot hebben diverse partijen tijdens de verkenning aangegeven te hechten aan continuïteit van beleid. Men zou het in dat kader vreemd vinden als een besluit van nog geen 10 jaar geleden nu al weer zou worden terug gedraaid.

Inwoners en gebiedspartners geven duidelijke boodschap mee

Inwoners en andere stakeholders hebben veel input geleverd in deze verkenning. Zo hebben het Plaatselijk Belang Daarlerveen (Hellendoorn) en de gemeente Twenterand een enquête gehouden onder

de aanwonenden van het kanaal. De bedrijven hebben hun inbreng gebundeld en ook tijdens de inloopavonden zijn waardevolle suggesties naar voren gekomen. De belangrijkste conclusies hieruit zijn:

- Afhandeling van schade heeft nog steeds veel impact en speelt ook tussen bewoners onderling;
- Stabiliteit en veiligheid van oevers en huizen moeten zijn gewaarborgd, voorkom nieuwe schades;
- Bedrijvigheid op het water hoort bij het gebied, behoud daarom ten minste de recreatievaart;
- Over beroepsvaart wordt wisselend gedacht (mag blijven als er geen risico voor veiligheid is);
- Dring overlast van zwaar wegverkeer terug! Dit leeft bij veel inwoners sterker dan de beroepsvaart;
- Benut kansen voor ecologie en recreatie;
- Creëer geen tegenstelling tussen bedrijven en bewoners, maak een transparante afweging;
- Geef nu duidelijkheid over de toekomst van het kanaal. Onduidelijkheid zorgt voor negatieve beeldvorming bij bewoners en recreanten en uitgestelde investeringen bij ondernemers;
- Trek als overheden samen op, durf vanuit een heldere visie te investeren in dit gebied.

0. Huidige sit. 700 ton, 1+2-str	1. Afwaarderen 700 ton, 1 str.	2. Afwaarderen 400 ton, 1+2 str.	3. Afwaarderen Recreatie	4. Afwaarderen Water
--	--------------------------------------	--	--------------------------------	----------------------------

Van vijf varianten naar 1 voorkeursvariant

Alle voorgaande informatie is met de deelnemers van de werkbijeenkomsten gedeeld en besproken. Ook zijn er diverse presentaties gehouden en – ook door de stakeholders zelf – tientallen bilaterale gesprekken gevoerd. Langzamerhand is uit al die analyses en gesprekken wel een beeld ontstaan dat leidt tot een voorstel aan de Provinciale Staten. Dit voorstel – schematisch weer gegeven in bijlage II.b – is in concept getoetst bij de verschillende stakeholders. Daaruit blijkt dat het voorstel op draagvlak bij de stakeholders kan rekenen. De conclusies die Gedeputeerde Staten hebben getrokken zijn:

- Variant 2 valt voor de provincie af omdat bedrijven en schippers nadrukkelijk aangeven dat het varen met 400 ton schepen niet rendabel is en deze schepen ook door concurrentie met andere gebieden hier nauwelijks meer beschikbaar zijn. Deze variant is in de praktijk niet levensvatbaar.
- De recreatievaart op het kanaal wordt breed gewaardeerd en draagt bij aan de levendigheid langs het kanaal. Inwoners van het gebied willen geen 'lege bak water'. Behalve de waterfunctie is het daarom goed het kanaal ook open te blijven stellen voor de recreatievaart.
- Dan is de volgende vraag: wel of geen 700 ton beroepsvaart op het kanaal? De uitgevoerde MKBA laat duidelijk zien dat het weg halen van de beroepsvaart op het kanaal veel extra verkeer zou betekenen. Dit leidt tot hoge maatschappelijke kosten, ook op het terrein van verkeersveiligheid, CO2-emissie, luchtkwaliteit, etc. Daarnaast is het huidige provinciale beleid juist gericht op het stimuleren van vervoer over water (modal shift) en het stimuleren van de economische bedrijvigheid (met Hardenberg als één van de groeikernen). In het voorstel aan Provinciale Staten wordt daarom gekozen voor het behouden van de 700 ton beroepsvaart op het kanaal.
- Dan blijf over de keuze tussen variant 0 (huidige situatie, grijs gearceerd) en variant 1. Deze keuze is heel erg afhankelijk 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 zo veel mogelijk worden benut en bekijken we ook hoe we het gebruik van het kanaal in de komende jaren kunnen verbeteren.

Twee voorstellen voor vervolg

Uiteindelijk stellen Gedeputeerde Staten nu aan Provinciale Staten voor het volgende te besluiten:

1. 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.
2. 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.

Bijlage II.a Overzicht van betrokken partijen

De volgende partijen zijn betrokken bij de uitvoering van de verkenning.

Nr.	Organisatie	1a	1b	2	3
Overheden en uitvoeringsorganisaties					
1.	Provincie Overijssel	X			
2.	Gemeente Hardenberg	X			
3.	Gemeente Ommen		X		
4.	Gemeente Hellendoorn		X		
5.	Gemeente Twenterand	X			
6.	Gemeente Almelo	X			
7.	Waterschap Vechtstromen	X			
8.	Onafhankelijk Bestuurlijk Kopstuk				X
9.	Provincie Drenthe		X		
10.	Gemeente Coevorden		X		
11.	Coördinatiecommissie Waterakkoord Twentekanaal-Overijsselse Vecht				X
12.	Rijkswaterstaat		X		
Inwoners					
13.	Plaatselijk belang Bergentheim	X			
14.	Plaatselijk belang Daarlerveen	X			
15.	Stichting Kant nog Wal	X			
16.	Overige aanwonenden van het Kanaal			X	
17.	Overige plaatselijke belangen en buurtverenigingen			X	
Beroepsvaart en logistiek					
18.	Schipper 'De Onderneming'	X			
19.	Evofenedex	X			
20.	Koninklijke Binnenvaart Nederland	X			
21.	Algemeene Schippers Vereeniging		X		
22.	Europese Logistieke Vervoerscoöperatie	X			
23.	Transport en Logistiek Nederland		X		
24.	Schippers individueel			X	
Bedrijfsleven					
25.	Port of Twente Logistic Association	X			
26.	Agar Holding	X			
27.	VNO-NCW Twente		X		
28.	Twente Board				X
29.	Bedrijvenkring Hardenberg				X
30.	Overige bedrijven			X	
Recreatie en vrije tijd					
31.	HISWA-RECRON	X			
32.	Jachthaven Almelo	X			
33.	Marketing Oost		X		
34.	Watersportverbond Overijssel				X
35.	Sportvisserij Oost Nederland		X		
36.	Landelijke Vereniging Behoud Historische Bedrijfsvaartuigen		X		
37.	Overige watersportverenigingen			X	
Overige belanghebbenden					
38.	Natuur en Milieu Overijssel (namens de 5 groene organisaties)	X			
39.	LTO Noord		X		
40.	Vitens		X		

1a = werkbijeenkomsten (2x), 1b = start- en slotbijeenkomst, 2= inloopavonden, 3= doorverwijzen naar anderen

Inloopavonden

1. November 2024 : wat vindt u belangrijk als het gaat om de toekomst van het kanaal?
2. Februari 2025 : toelichting eerste resultaten; wat wilt u nog mee geven?
3. Juni 2025 : toelichting op het voorstel dat aan Provinciale Staten is gedaan

De inloopavonden waren met name gericht op de aanwonenden van het kanaal en de vertegenwoordigers van de plaatselijke belangen. Voor de 2^e en 3^e rondes inloopavonden zijn ook de overige betrokkenen uitgenodigd geweest.

Gemeenteraden en Algemeen Bestuur waterschap Vechtstromen

De lokale volksvertegenwoordigers zijn op 23 april 2024 uitgenodigd geweest voor een informatieavond.

Bijlage II.b. Schematische weergave uitkomst verkenning

Uitkomsten Verkenning Toekomstfunctie Kanaal Almelo - De Haandrk

Fase 1	-1 Opwaarderen 1.000 ton	0 Huidige situatie 700 ton, 1+2 str.	1 Afwaarderen 700 ton, 1. str.	2 Afwaarderen 400 ton, 1 +2, str	3 Afwaarderen Recreatie	4 Afwaarderen Waterfunctie	5 Afwaarderen Dempen	Met deze varianten is de verkenning in december 2024 gestart. Variant 0 is de huidige situatie.
Fase 2	-1 Opwaarderen 1.000 ton	0 Huidige situatie 700 ton, 1+2 str.	1 Afwaarderen 700 ton, 1. str.	2 Afwaarderen 400 ton, 1 +2, str	3 Afwaarderen Recreatie	4 Afwaarderen Waterfunctie	5 Afwaarderen Dempen	Het kanaal is belangrijk voor het watersysteem in Nederland. Dempen is geen optie. GS-besluit maart 2025.
Fase 2	-1 Opwaarderen 1.000 ton	0 Huidige situatie 700 ton, 1+2 str.	1 Afwaarderen 700 ton, 1. str.	2 Afwaarderen 400 ton, 1 +2, str	3 Afwaarderen Recreatie	4 Afwaarderen Waterfunctie	5 Afwaarderen Dempen	Verbreden naar 1.000 ton vraagt grote ruimtelijke ingrepen. Wordt - net als in 2018 - niet verder onderzocht.
Fase 3		0 Huidige situatie 700 ton, 1+2 str.	1 Afwaarderen 700 ton, 1. str.	2 Afwaarderen 400 ton, 1 +2, str	3 Afwaarderen Recreatie	4 Afwaarderen Waterfunctie		Schepen van 400 ton zijn nauwelijks meer beschikbaar, economisch niet haalbaar. Varen vooral op lange afstand richting Frankrijk.
Fase 3		0 Huidige situatie 700 ton, 1+2 str.	1 Afwaarderen 700 ton, 1. str.	2 Afwaarderen 400 ton, 1 +2, str	3 Afwaarderen Recreatie	4 Afwaarderen Waterfunctie		Vanuit gebied veel draagvlak voor recreatievaart, dit houdt het gebied levendig. Een 'dode bak water' is geen optie.
Fase 3		0 Huidige situatie 700 ton, 1+2 str.	1 Afwaarderen 700 ton, 1. str.	2 Afwaarderen 400 ton, 1 +2, str	3 Afwaarderen Recreatie	4 Afwaarderen Waterfunctie		Weg nemen beroepsvaart leidt tot veel extra vrachtverkeer met bijbehorende kosten en impact op milieu en omgeving.
Fase 4	Voorstel 1: Blijft het kanaal gebruiken voor de waterfunctie, recreatievaart en beroepsvaart tot 700 ton. Werk dit samen met gebiedspartners verder uit. Ga hierbij in de basis uit van een enkelstrooks profiel met - binnen dat profiel - voldoende mogelijkheden voor schepen om elkaar te passeren. Benut hierbij de kansen voor ecologie en recreatie en bekijk op welke manier het gebruik van het kanaal kan worden verbeterd.							
Fase 4	Voorstel 2: Geef de samenwerking met medeoverheden, bedrijven, schippers en inwoners verder vorm in een gebiedsaanpak Kanaal Almelo - De Haandrk. Richt je daarbij in eerste instantie op het waar mogelijk terug dringen van de overlast van zwaar wegverkeer, de aanpak van bodemdaling en funderingsschade en het opstellen en uitvoeren van diverse dorpsplannen in het gebied.							