Aan:
de voorzitter en leden van
provinciale staten van Drenthe

Assen, 23 april 2009
Ons kenmerk 17/5.4/2009004482
Behandeld door de heer A. Kroeze (0592) 36 52 57 en mevrouw A.J. Bakker (0592) 36 57 61
Onderwerp: Haalbaarheidsstudie bevaarbaar maken Oranjekanaal (aanvullend onderzoek batenfactoren)

Geachte voorzitter/leden,

In uw vergadering van 4 november 2007 is door u de motie M4 aanvaard, waarin u het volgende aan ons hebt gevraagd:

1. een Maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) uit te voeren naar de haalbaarheid van het opnieuw bevaarbaar maken van het Oranjekanaal;
2. te bevorderen dat het kanaal wordt geplaatst op de projectenlijst voor de Beleidsvisie Recreatietoervaart 2007-2013.

Op basis van de aanwezige kennis in eigen huis is er door ons, zoals bekend, een verkennend onderzoek gedaan, waarin gekeken is naar de functie en het gebruik van het Oranjekanaal, de te voorziene kosten, de financieringsmogelijkheden en de aanwezige natuurwaarden. Met de uitkomsten van dit onderzoek hebben wij u bij brief van 29 mei 2008 het volgende geadviseerd:

> *gezien de hoge kosten en het vooralsnog regionale belang, geen verder haalbaarheidsonderzoek uit te laten voeren naar het weer bevaarbaar maken van het Oranjekanaal.*

In uw vergadering van 11 juni 2008 hebt u opgemerkt dat het onderzoek voornamelijk ingaat op de kosten en dat de mogelijke baten onvoldoende worden belicht. U hebt ons verzocht een aanvullend onderzoek uit te voeren, waarin op basis van een praktische analyse van direct beschikbare gegevens naar de baten van het opnieuw bevaarbaar maken van het Oranjekanaal wordt gekeken.

Een extern bureau, Dienst Landelijk Gebied, heeft in de afgelopen maanden het onderzoek uitgevoerd waarbij, naast de hiervoor gemaakte randvoorwaarde voor het onderzoek, is meegegeven uit te gaan van de bestaande kaders in het beleid van de betrokken overheden.

De Dienst Landelijk Gebied heeft de uitkomsten van het onderzoek verwoord in het rapport Batenfactoren Bevaarbaar maken Oranje kanaal, maart 2009. Het rapport geeft in kwalitatieve zin een goed overzicht van de effecten/baten van het bevaarbaar maken van het Oranjekanaal. De belangrijkste aspecten worden belicht en tegen elkaar afgewogen. Het is naar ons oordeel van belang een weging aan te brengen tussen de beoordeelde aspecten. De aspecten die in de bestuurlijke beoordeling van het rapport naar ons oordeel, op grond van ons (ruimtelijkeordenings)beleid, het zwaarst moeten wegen zijn de natuur, de economie en het water(beheer).

Samengevat komt het rapport voor deze aspecten tot de volgende conclusies.

Meer negatieve dan positieve effecten op de natuur
Voor de natuur heeft het bevaarbaar maken van het Oranjekanaal belangrijke gevolgen. Het bevaarbaar maken van het kanaal kan een positief effect hebben voor de vismigratie. Door het gebruik van sluizen ontstaat er een open verbinding bij de sluispassages. Vis kan hiermee migreren.
Daar tegenover staat dat het een negatief effect geeft voor soorten van de Flora en Faunawet en voor de verspreiding van exoten. Voor bepaalde kritische soorten zal het zelfs van invloed zijn op de levenskansen. Rustverstoring, luchtvervuiling, milieu en actief beheer van de oevervegetaties zijn eveneens negatieve effecten.
Intensief nautisch gebruik leidt tot directe fysieke schade aan water- en oeverplanten en waterbodem en tot het opwervelen van slib, dat op zich weer diverse negatieve effecten geeft.

Economische effecten - onvoldoende "Value for money"
Hoewel het Oranjekanaal mogelijkheden biedt het centrale deel van Drenthe voor de toervaart te ontsluiten, is het *niet*, zoals de vaarbinding Erica–Ter Apel, een ontbrekende schakel in het toervaarnet. Het is een alternatief voor de Verlengde Hoogeveensche Vaart. De toegevoegde waarde en invloed van het Oranjekanaal is daarmee per definitie van minder groot belang.
In vergelijking met de vaarverbinding Erica–Ter Apel zullen de te behalen positieve economische effecten door het bevaarbaar maken van het Oranjekanaal daardoor (aanzienlijk) kleiner zijn. Daar komt nog eens bij dat er deels een substitutie-effect zal optreden. De positieve effecten van het Oranjekanaal zullen gepaard gaan met weglekeffecten voor de Hoogeveensche Vaart.
Tegelijkertijd moet bedacht worden dat de geschatte benodigde investering ten opzichte van Erica–Ter Apel minimaal het dubbele bedraagt.

Effecten op het waterbeheer - Waterverlies en stijging exploitatielasten
De effecten op het waterbeheer zijn zodanig dat het bevaarbaar maken van het Oranjekanaal niet aan te bevelen is. Noodzakelijke baggerwerken zullen het waterverlies sterk verhogen gedurende een lange periode. De exploitatielasten van het beheer van het kanaal, sluizen en bruggen stijgen substantieel door intensivering van het gebruik van het kanaal en het moeten bedienen van de sluizen en bruggen.

Herstel van cultuurhistorische elementen
Ten aanzien van het aspect cultuurhistorie wordt in het rapport het opnieuw bevaarbaar maken van het Oranjekanaal als bate geboekt. Bevaarbaarheid zou namelijk leiden tot herstel van cultuurhistorische elementen, zoals bruggen en sluizen.
Wij hechten belang aan het respecteren en mogelijk versterken van de cultuurhistorische kenmerken die het kanaal ons biedt. In "Drenthe kiest" (Omgevingsbeleid) is het Oranjekanaal aangegeven als historische verbinding van provinciaal belang.
Bij onderhoud en/of vervanging van de bestaande beeldbepalende bruggen en sluizen zullen wij daarom de gemeenten en waterschappen als eigenaren vragen, de huidige kenmerken op een dusdanige wijze te behouden dat ook in de toekomst mogelijke nieuwe ontwikkelingen op het gebied van het weer bevaarbaar maken van het kanaal niet worden belemmerd.

Uit vorengenoemde analyse van de in het rapport weergegeven baten/effecten van de belangrijkste aspecten en de overige zaken genoemd in het rapport, constateren wij dat de baten niet opwegen tegen de negatieve effecten.

Bovendien is gebleken dat de, in de quick scan, oorspronkelijk ingeschatte investeringskosten nog hoger zullen uitvallen. De studie van de Dienst Landelijk Gebied wijst uit dat het bevaarbaar maken van het Oranjekanaal maatregelen vereist die in de quick scan nog niet zijn verwerkt.
Daarbij komt dat er in de relevante landelijke beleidsnota’s, de lopende Samenwerkingsverband Noord-Nederland/Europese Unie-programma’s en het Investeringsbudget landelijk gebied geen enkele prioriteit wordt gegeven aan het bevaarbaar maken van het Oranjekanaal, waardoor zeker tot en met 2013 geen medefinanciering van het rijk en de Europese Unie te verwachten zal zijn.

Samenvattend zijn wij dan ook van mening dat er op dit moment geen aanleiding is/ steekhoudende argumenten zijn om binnen de provincies of landelijk vervolgacties op te zetten om het bevaarbaar maken van het Oranjekanaal te bewerkstelligen.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,

, secretaris , voorzitter

Bijlage(n):
cvd/coll.

BATENFACTOREN

BEVAARBAAR MAKEN ORANJEKANAAL

Dienst Landelijk Gebied
Maart 2009

INHOUD

1. Inleiding 3

1.1 Geschiedenis van het Oranjekanaal 3
1.2 Opbouw rapportage 3

2. Huidige situatie 4

2.1 Beleid 4
2.1.1 Provinciaal Omgevingsbeleid 4
2.1.2 Ecologische Hoofdstructuur en ecologische verbindingszones 5
2.1.3 Recreatie 5
2.2 Gebruik en functie van het Oranjekanaal 5
2.3 Waarden 6
2.4 Eigendom, beheer en onderhoud 6

3. Effecten van het bevaarbaar maken van het Oranjekanaal 7

3.1 Algemeen 7
3.2 Effecten op ruimtelijke ontwikkelingen 7
3.3 Effecten op de natuur 7
3.4 Effecten op cultuurhistorie en landschap 9
3.5 Effecten op de recreatie 9
3.6 Effecten op het waterbeheer 10
3.7 Effecten op het milieu 11
3.8 Economische effecten 11
3.9 Totaaloverzicht effecten 12

4. Batenfactoren van het bevaarbaar maken van het Oranjekanaal 14

5. Conclusies 16

BIJLAGEN

Kaart 1: Oranjekanaal
Kaart 2: Visie toervaart net

Literatuur

1. INLEIDING

Bij motie hebben Provinciale Staten van Drenthe in november 2007 aan GS Drenthe gevraagd een maatschappelijke kosten-baten analyse uit te voeren naar de haalbaarheid van het opnieuw bevaarbaar maken van het Oranjekanaal.
In een quick scan, uitgevoerd door de provincie, is vooral gekeken naar functie en gebruik van het kanaal en de te voorziene kosten van bevaarbaar maken. Aanvullend hierop moet meer inzicht gegeven worden in de baten van de investeringen voor het bevaarbaar maken.
Aan Dienst Landelijk Gebied (DLG) is de vraag gesteld om in beeld te brengen welke economische en ecologische baten te verwachten zijn van het bevaarbaar maken van het Oranjekanaal.

Het onderzoek is in korte tijd uitgevoerd. Daarom is gebruik gemaakt van bestaande gegevens en bestaand onderzoek naar de effecten van vergelijkbare projecten (bijvoorbeeld de vaarverbinding Erica – Ter Apel). Vertrekpunt is het vigerende planologische kader (provinciaal omgevingsplan en de bestemmingsplannen van de gemeenten Midden-Drenthe, Coevorden en Emmen) en het vigerende natuurbeleid (EHS en Natura 2000).

1.1 Geschiedenis van het Oranjekanaal

Het Oranjekanaal is aangelegd in de periode 1852-1858. Met toestemming van de koning kreeg het in 1853 als huldeblijk de naam Oranjekanaal. Voor het laatste deel, vanaf Oranjedorp is gebruik gemaakt van de Bladderswijk. De aanleg gebeurde door de Drentsche Veen- en Midden-Kanaal Maatschappij (DVMKM) die naast de exploitatie van het Oranjekanaal ook de exploitatie van enkele veengebieden op het oog had.
De aanleg en de exploitatie zijn gekenmerkt geweest door tegenslag en teleurstelling. Door de hoogte van de ondergrond in de uitlopers van de Hondsrug kwam het kanaalpeil zo hoog te liggen dat een belangenconflict ontstond tussen de bevaarbaarheid van het kanaal en de ontwatering van enkele laag gelegen venen. De aansluiting op de Verlengde Hoogeveensche Vaart maakte het in 1889 nodig om bij de Oranjesluis ook een stoomgemaal te bouwen in verband met het dreigende waterverlies.
De concessie die de kanaalmaatschappij verleend was, gold voor 99 jaar. Gedurende die periode was de maatschappij verplicht het kanaal en de kunstwerken in goede staat te onderhouden. Na de 2e wereldoorlog was de DVMKM daartoe niet meer in staat. Het Oranjekanaal had toen al jarenlang nauwelijks meer als veenkanaal dienst gedaan. De maatschappij gaf in 1950 dan ook aan de regering te kennen dat van het recht op verlenging van de concessie geen gebruik gemaakt zou worden. Dit leidde ertoe dat het Rijk het kanaal in 1953 overnam, waarna verschillende verbeteringen werden aangebracht. In 1966 ging het eigendom over naar de provincie Drenthe, in 1976 werd het voor het scheepvaartverkeer gesloten.
(*bron: Encyclopedie Drenthe online)*

1.2 Opbouw rapportage

De rapportage is als volgt opgebouwd:
Hoofdstuk 2 beschrijft de huidige situatie beleidsmatig, functioneel en naar eigendom beheer en onderhoud.
Hoofdstuk 3 inventariseert de effecten van het bevaarbaar maken op 7 verschillende aspecten.
In hoofdstuk 4 worden de batenfactoren (= positieve effecten) van het bevaarbaar maken kwalitatief omschreven.
Tot slot worden in hoofdstuk 5 conclusies getrokken.

2. HUIDIGE SITUATIE

2.1 Beleid

2.1.1 Provinciaal omgevingsbeleid

Het Provinciaal Omgevingsplan (POP) geeft een samenhangende visie op de duurzame ontwikkeling van de fysieke leefomgeving tot ca. 2030. De doelstelling van het POP is om evenwicht te vinden en te houden tussen enerzijds ontwikkeling en anderzijds handhaving en vergroten van de kwaliteiten van Drenthe.
Als kwaliteiten die ook voor deze rapportage van belang zijn, worden genoemd veel ruimte, het Drentse landschap, relatief goede milieuomstandigheden, rust, duistere nachten, sporen van verleden en herkenbare watersystemen en sociaal-economische kwaliteiten.
De Ecologische Hoofdstructuur, de cultuurhistorische hoofdstructuur en een duurzame landbouw zijn de basis voor een beleid gericht op de instandhouding en ontwikkeling van deze Drentse waarden in het landelijk gebied.
De cultuurhistorische hoofdstructuur is in Drenthe op vele plaatsen gaaf en herkenbaar. Het is een belangrijke onderlegger van de beeldkwaliteit van Drenthe. Dit heeft ook een sterke relatie met toerisme en recreatie als economische factor.
Het omgevingsbeleid in het POP formuleert algemene landschappelijke randvoorwaarden en aandachtspunten, zoals de juiste activiteit op de juiste plek, rekening houdend met het grotere geheel en oog voor details. Kortom: bij de invulling van zowel rode als groene functies speelt de landschappelijke kwaliteit een sturende rol. Voor het oppervlaktewater geldt de doelstelling van gezonde en duurzame watersystemen. Dit betekent dat het oppervlaktewater geen bedreiging vormt voor de volksgezondheid en bijdraagt aan de kwaliteit van het natuurlijk leefmilieu. De provincie zet zich in het kader van de gebiedsgerichte uitvoering in voor een verbetering van de waterkwaliteit. Hierbij staat een integrale aanpak van het watersysteem voorop. Met betrekking tot de waterhuishouding is het beleid erop gericht bij de opvang van extreme neerslag gebruik te maken van de natuurlijke veerkracht van het watersysteem. Dit betekent dat er ruimte voor water is, waarbij zowel wateroverlast als watertekort wordt voorkomen.

Voor de ontwikkeling van het landelijk gebied is de doelstelling om een vitaal landelijk gebied te realiseren en in stand te houden. Een aantrekkelijk landelijk gebied is een belangrijke drager van de recreatieve en toeristische sector. Het POP gaat er vanuit dat de toeristische sector– ook in economisch opzicht – blijft groeien. Doelstelling is om kwalitatief en kwantitatief de recreatiemogelijkheden op peil te houden en waar mogelijk te verbeteren. Toerisme en recreatie spelen een steeds grotere rol in de Drentse economie. Naast de inkomsten die uit de activiteiten voortkomen, vormt de sector een belangrijke werkgever. Eén op de elf banen in de provincie komt voort uit de toeristische bestedingen. Daarnaast levert de sector een bijdrage aan de vitaliteit van het platteland. In het POP wordt het beleid ten aanzien van recreatie en toerisme gecontinueerd. Het recreatief medegebruik van het landelijk gebied wordt bevorderd. Het beleid richt zich op selectieve groei, waarbij kwaliteitsverbetering, productvernieuwing en promotie belangrijke begrippen zijn. De recreatief-toeristische mogelijkheden liggen zowel in het landelijk gebied als in de kernen. In verband met het behoud van de basiskwaliteit van het landschap zullen uitbreidingen van recreatiebedrijven gepaard moeten gaan met een zorgvuldige landschappelijke inpassing. Het plattelandstoerisme is vooral gericht op het toegankelijk houden en maken van het landelijk gebied voor actieve vormen van recreatie, zoals fietsen, wandelen, paardrijden en watersport.
Het toeristisch beleid ten aanzien van de vaarrecreatie is gericht op het openhouden en het voor de recreatietoervaart beter geschikt maken van het huidige vaarwegenstelsel. Aandachtspunten zijn het bevaarbaar maken van de Kolonievaart/Norgervaart en (delen van) het Oranjekanaal.

De kernen langs het Oranjekanaal zijn grotendeels aangeduid als kleine kernen. Schoonoord is een hoofdkern en Emmen een streekcentrum. De kleine kernen hebben in hoofdzaak een woonfunctie voor de plaatselijk aanwezige bevolking en voor het omliggende op de kern georiënteerde buitengebied. Bevolkingsgroei wordt in het algemeen voor deze kernen niet nagestreefd.
Drenthe kent een duidelijk onderscheid tussen stad en land, tussen kern en omgeving en tussen verstedelijkte gebieden en aaneengesloten platteland. Het beleid blijft erop gericht dit duidelijke contrast te bewaren, omdat dit een belangrijk kwaliteitskenmerk van Drenthe is. In het POP is, voorzover dit bij kernen aan de orde is, met contourlijnen aangegeven welke gebieden gevrijwaard van bebouwing dienen te blijven. Uitbreiding van de kernbebouwing voorbij deze lijn wordt niet toegestaan.

2.1.2 Ecologische hoofdstructuur en ecologische verbindingszones

De Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is een duurzaam samenhangend stelsel van natuurrelaties en waarden, gebaseerd op een netwerk van gebieden waarin de hoofdfunctie 'natuur' is, alsmede gebieden met natuurwaarden in agrarische gebieden. De EHS is een belangrijke pijler van het provinciale natuurbeleid en onderdeel van een landelijk netwerk.
Langs het Oranjekanaal liggen van west naar oost de volgende natuurgebieden die onderdeel vormen van de provinciale ecologische hoofdstructuur: Het Hijkerveld (Noord Hijkerzand en Zuid Hijkerzand), Heuvingerzand, Zwiggelterveld, Elperstroom, Oosterveld, Orvelterzand, Aalderstroom en Boswachterij Sleenerzand.
Ten noorden van het Oranjekanaal liggen de Natura 2000 gebieden Elperstroom en Drentsche Aa.

Een ecologische verbindingszone is een gebied met een specifieke inrichting en beheer, dat verplaatsing en uitwisseling van planten- en diersoorten tussen gescheiden gelegen biotopen (natuurgebieden) mogelijk maakt. Met de ecologische verbindingszones kan de Drentse natuur zijn waarde blijven behouden als compleet ecosysteem. De verschillende delen waaruit een verbindingszone kan bestaan hangt samen met het natuurdoel en de bijbehorende flora en fauna.
Het Oranjekanaal kruist 2 ecologische verbindingszones, te weten Hijkerveld – Leggelderveld – Brunstigerplassen (EVZ 3) en Orvelterzand – Ter Horsterzand (EVZ 5a). In de nota 'Goed op weg – stand van zaken en acties voor ecologische verbindingszones in Drenthe' is voor beide verbindingszones het Oranjekanaal als knelpunt aangegeven.

2.1.3 Recreatie

In de Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland (BRTN) 2008-2013 is de basis gelegd voor de taak van de provincies om een 'knelpuntvrij toervaartnet' te maken. De hoofddoelstelling van de BRTN is het net van bevaarbare wateren in Nederland behouden en verder ontwikkelen als één aantrekkelijk, gedifferentieerd en samenhangend recreatietoervaartnet.
Als karakteristiek voor Drenthe wordt o.a. het volgende vermeld: Een afwisselend landschap met cultuurhistorie en rustige kanalen kenmerkt Drenthe. De historie van de turfvaart kan in Drenthe goed naar voren worden gebracht in combinatie met de toervaart en nieuwe kansen voor het goederenvervoer. Voor Drenthe geldt een ligplaatsenverordening waarmee kan worden opgetreden tegen liggen waar het niet gewenst is. Het afmeren van de toervaart op een aantal aantrekkelijke plaatsen is wel mogelijk gemaakt. Het Oranjekanaal wordt in deze visie gekenschetst als 'ontbrekende verbinding met lage prioriteit', waarvoor gedurende de planperiode geen middelen zijn voorzien.

De provincies hebben vanaf 2007 via het ILG de regie over het landelijk routenetwerk varen. Het Rijk heeft hiervoor 30 miljoen in het kader van het ILG aan de provincies ter beschikking gesteld voor de uitvoering. In Drenthe wordt in het kader van het ILG in de periode 2008 - 2013 gewerkt aan de ontbrekende schakel Erica - Ter Apel en aan een goede bereikbaarheid voor de toervaart van het centrum van Assen vanaf de Drentsche Hoofdvaart.
Als aandachtspunten worden in het BRTN genoemd het Hunzegebied en de Oude Veenkoloniën. Daarnaast wordt geconstateerd dat het Oranjekanaal en het kanaal Buinen - Schoonoord mogelijkheden bieden om het centrale deel van Drenthe voor de toervaart te ontsluiten. Ook de vaarverbinding Voorste Diep (van kanaal Buinen – Schoonoord naar de Hunze) zou kunnen worden hersteld. Zo ontstaan kansen voor ontwikkeling van vaarwegen met natuur en landschap. De koppeling van vaar-, fiets- en wandelroutes ligt dan voor de hand. Het vigerend beleid op dit terrein (EHS, POP) in combinatie met de doelgroep (toervaart) biedt hierin echter weinig opening.

2.2 Gebruik en functie van het Oranjekanaal

Het Oranjekanaal loopt van de Drentsche Hoofdvaart bij Hoogersmilde in zuidoostelijke richting naar de Verlengde Hoogeveensche Vaart bij Klazienaveen. Het kanaal is 44 km lang en heeft als belangrijkste functie wateraanvoer en waterafvoer.

Wateraanvoer
Vanuit de Drentsche Hoofdvaart wordt het water aangevoerd richting Emmen. In het Oranjekanaal zitten 3 oude scheepvaartsluizen die niet meer in gebruik zijn. Om het water van Smilde naar Emmen aan te voeren wordt het in de sluizen opgepompt. Het peilverschil tussen het water in de Drentsche Hoofdvaart (11.40 m +NAP) en de Bladderswijk (oostelijk eindpunt van het Oranjekanaal) bedraagt 6,30 m; tussen

Bladderswijk en Verlengde Hoogeveensche Vaart (15.80 m +NAP) daalt het waterpeil 1,90 m. Langs het gehele tracé treden lekverliezen op.

Waterafvoer
Vanuit het omliggende landbouwgebied wordt water afgevoerd naar het Oranjekanaal. Hiervoor zijn op diverse plaatsen gemalen aanwezig.

Op verschillende plaatsen in het Oranjekanaal zijn kanosteigers aangelegd, die over het algemeen in een matige staat van onderhoud verkeren. De aanleg er van heeft niet tot watersportactiviteiten van enige schaalgrootte geleid.

2.3 Waarden

- Landschappelijke waarden: In Midden-Drenthe wordt met een ontwikkelingsgerichte benadering gestreefd naar het creëren van nieuwe structuren en een nieuwe identiteit. Rondom Orvelte tegen het Oranjekanaal ligt de noordgrens van een van de prioritaire gebieden voor deze ontwikkeling
- Cultuurhistorische gaafheden: Rondom het Oranjekanaal liggen een aantal zones met de middelste gaafheidsgraad, waarbij de mate van gaafheid is gerelateerd aan de verschillende landschapstypen (kaart 10 van het POP)
- Aardkundige waarden: Rondom het Oranjekanaal liggen verschillende aardkundig waardevolle gebieden (veelal natuurgebieden) (kaart 6 van het POP)
- Ecologische waarden: Het Oranjekanaal is aangeduid als ecologische verbinding via sloten, vaarten en/of wijken (kaart 7 van het POP)
- Archeologische monumenten: Rondom het Oranjekanaal liggen verschillende terreinen van archeologische waarden of archeologische betekenis (kaart 8 van het POP).
- Kernuitbreiding: De dorpen die direct aan het Oranjekanaal gelegen zijn, te weten Hijken en Schoonoord kennen in het POP een beperkte rode contour. Voor Hijken ontbreekt de rode contour aan de westkant van het dorp. Bij Schoonoord is langs het water geen rode contour aanwezig. Beide dorpen kunnen dus enige uitbreiding hebben. Rondom Westenesch is een gehele rode contour aanwezig, uitbreiding van Emmen langs het Oranjekanaal is eveneens niet denkbaar.

2.4 Eigendom, beheer en onderhoud

Het Oranjekanaal is in eigendom, beheer en onderhoud bij twee waterschappen en de provincie Drenthe: het kanaal gedeelte tussen Drentsche Hoofdvaart en Orveltersluis ligt in het werkgebied van het waterschap Reest en Wieden (inclusief de Smildersluis en de Zwiggeltersluis) , tussen Orveltersluis en Bargersluis – inclusief de Orveltersluis - valt onder het waterschap Velt en Vecht. Eigendom, beheer en onderhoud van de Bargersluis tot en met de Bladderswijk inclusief de Oranjesluis naar de Hoogeveensche Vaart behoort aan de provincie Drenthe.
Eigendom, beheer en onderhoud van bruggen over het kanaal is divers: een deel van de bruggen behoort tot de respectievelijke gemeenten, een ander deel – veelal historische – is van de waterschappen.
(Bron: Waterschap Reest en Wieden, dhr N. van Duyvenvoorde, waterschap Velt en Vecht, dhr. T. Grobbe)

3 Effecten van het bevaarbaar maken van het Oranjekanaal

3.1 Algemeen

Het Oranjekanaal kan een alternatieve verbinding vormen in het Drentse toervaartnet. Momenteel wordt gewerkt aan een ontbrekende schakel, de vaarverbinding Erica – Ter Apel, waardoor de vaarcircuits in Oost-Groningen, het Drents-Overijsselse en het Duitse vaarwegennet met elkaar worden verbonden. Door het bevaarbaar maken van het Oranjekanaal ontstaat een extra mogelijkheid om vanaf de Drentsche Hoofdvaart in oostelijke richting te varen. Dit kan nu alleen via de Verlengde Hoogeveensche Vaart.

Het bevaarbaar maken van het Oranjekanaal heeft een breed scala aan effecten tot gevolg. Deze effecten worden in dit hoofdstuk kwalitatief beschreven. Hierbij is gebruik gemaakt van bestaande gegevens.

3.2 Effecten op ruimtelijke ontwikkelingen

Wonen aan het water en daarbij tevens de mogelijkheid om een eigen boot aan te leggen is zowel aantrekkelijk voor permanente bewoning als voor recreatieve bewoning.
De dorpen die direct aan het Oranjekanaal gelegen zijn, te weten Hijken en Schoonoord kennen in het POP een beperkte rode contour. Voor Hijken ontbreekt de rode contour aan de westkant van het dorp. Bij Schoonoord is langs het water geen rode contour aanwezig. Rondom Westenesch is een gehele rode contour aanwezig, uitbreiding van Emmen langs het Oranjekanaal is eveneens niet denkbaar.
Geconcludeerd kan worden dat alleen bij Hijken en Schoonoord beperkte uitbreiding van bebouwing in relatie tot het Oranjekanaal mogelijk is. Opgemerkt moet worden dat een directe relatie tussen het water van het Oranjekanaal en de bewoning zeer beperkt blijft, omdat aan weerszijden langs het Oranjekanaal een weg loopt. Bovendien is in Schoonoord het waterpeil van het Oranjekanaal behoorlijk lager gelegen dan het maaiveld. Op beide locaties is de beleving van het water en de bedrijvigheid als gevolg van het varen slechts op kleine schaal te ervaren en inzake de locatie Schoonoord alleen met inzet van extra maatregelen.

Voor bestaande bewoning langs het Oranjekanaal kunnen positieve effecten optreden, als geïnvesteerd wordt in ligplaatscapaciteit. De waarde van particulier onroerend goed kan hiermee stijgen. Overigens geldt ook voor bestaande bebouwing dat een directe relatie met het water van het Oranjekanaal beperkt is omdat aan beide zijden infrastructuur en soms een kade gelegen zijn.

3.3 Effecten op de natuur

Belangrijke kwaliteiten van het Drentse landschap zijn rust, duistere nachten en relatief goede milieuomstandigheden. Deze kwaliteiten zijn ook van groot belang voor de natuur.
Effecten op de natuur kunnen op 2 manieren optreden, te weten bij de uitvoering van werkzaamheden voor het bevaarbaar maken en bij nieuwe functie van het Oranjekanaal als vaarroute.

Bij de uitvoering van werkzaamheden is de o.a. de flora en faunawet van toepassing. Hierin wordt bepaald welke soorten negatieve effecten ondervinden van de werkzaamheden en welke maatregelen getroffen moeten worden om deze effecten tegen te gaan. Wel kan dit tot gevolg hebben dat er kosten gemaakt moeten worden voor aanvullend onderzoek en/of voor mitigerende of compenserende maatregelen. Een voorbeeld van problemen bij de uitvoering van werkzaamheden aan een vaarweg als gevolg van aanwezige natuurwaarden is het Polderhoofdkanaal in het Friese Merenproject. Ook bij de vaarverbinding Zuidlaardermeer – Bareveld hebben ecologische aspecten een invloedrijke rol gespeeld.
Er komen in en rond het Oranjekanaal veel bijzondere natuurwaarden voor. In totaal zijn er 60 beschermde soorten planten- en diersoorten aangetroffen. Het zijn rode lijst soorten of soorten die zwaar beschermd zijn volgens de flora en faunawet.
Voor de flora en faunawet worden de volgende soorten vermeld: drijvende waterweegbree, ringslang en heideblauwtje. Van deze soorten moet worden aangetoond of de gunstige staat van instandhouding niet in het geding is. Mitigeren en compenseren is in ieder geval een vereiste.

Voedselarme(re) soorten kunnen door het baggeren en varen met een schroef verdwijnen. Door de opwervelingen kunnen voedingstoffen en overig toxische stoffen (weer) vrijkomen.

Drijvende waterweegbree is gevoelig voor vervuiling. Ook krabbescheer is hier gevoelig voor. Beide soorten reageren ook sterk negatief op de golfslag van boten. De groene glazenmaker, is een libellesoort die zwaar beschermd is en sterk afhankelijk is van krabbescheer. Krabbescheer komt veelvuldig voor in het kanaal en het verdwijnen hiervan heeft ook gevolgen voor het verdwijnen van deze libellesoort.

Vleermuizen

Vleermuizen maken graag gebruik van lijnvormige elementen. Door het bevaarbaar maken en het realiseren van aanlegplaatsen zullen vleermuisroutes worden verstoord en doorsneden. Ook het kappen van aanplant heeft een negatief effect op de foerageer routes die vleermuizen in de zomermaanden gebruiken.
Water- en meervleermuizen vliegen laag over water en hebben daarom de meeste last van genoemde ingrepen.

IJsvogel

Ijsvogels worden regelmatig waargenomen. Het zijn vrij schuwe dieren en gevoelig voor verstoring. Vaarrecreatie heeft een negatief effect bij het broeden en foerageren van deze vogels.

Natura 2000

Het kanaal grenst aan het Natura 2000 gebied Elperstroom. Negatieve gevolgen van de vaarverbinding dienen in beeld te worden gebracht. Zo is hier de grauwe klauwier een doelsoort die weinig verstoring duld.
Het bevaarbaar maken van het Oranjekanaal heeft negatieve effecten in de zin van rustverstoring, lichtvervuiling, milieu en actief beheer van oevervegetaties tot gevolg.

Verstoring door nautisch gebruik

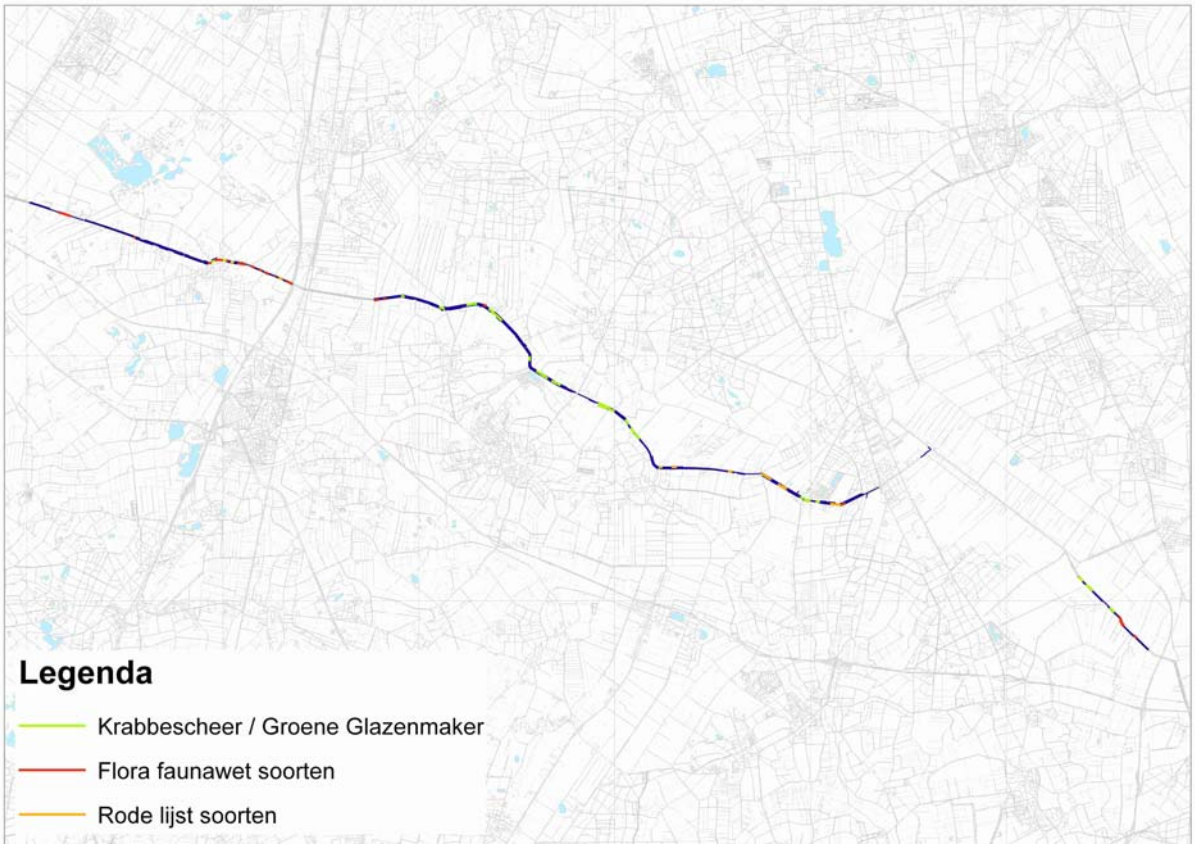
Verstoring door intensief nautisch gebruik is met name mechanisch van aard. Zuiging, omwoelen, opwervelen en golfslag door waterverplaatsing van boot en peddels hebben onder andere het volgende tot gevolg.
- Directe fysieke schade aan water- en oeverplanten en waterbodem;
- Opwervelen van slib met de volgende effecten:
    - verhoogde slibafzetting op o.a. planten en larven en eieren van aquatische fauna;
    - verhoging van zuurstofverbruik met als gevolg lagere zuurstofgehalten;
    - een verminderd doorzicht
    - Door vermindering van het doorzicht is er sprake van een remming in groei van onderwaterplanten dit betekent een verminderde zuurstofproductie;
    - Bij het opwervelen van bodemmateriaal kunnen zware metalen, PAK's en andere microverontreinigingen die aan slib gebonden en gesedimenteerd waren in plossing komen
    - Het opwervelen van bodemmateriaal heeft tevens een verhoogde nutriëntenconcentratie (N en P) in het water tot gevolg doordat in de bodem vastgelegd fosfor en stikstof vrijkomt.

Tevens zal met name bij hoge recreatiedruk door betreding van oevers en gebieden langs beken (natuurgebieden) extra verstoringen en beschadigingen aan vegetatie, nesten etc. optreden.
Naast mechanische verstoring is er sprake van verstoring door geluidsoverlast. Dit soort verstoring zal met name negatieve invloed hebben op het voorkomen van vleermuizen, ijsvogels en grauwe klauwier. Daarnaast kan er gemakkelijker verspreiding optreden van exoten.

De werkzaamheden die nodig zijn om het Oranjekanaal bevaarbaar te maken kunnen worden aangevuld met maatregelen om de ecologische verbindingszone Leggelderveld – Hijkerzand te realiseren en de verbindingszone vanuit het Orvelterzand naar het zuiden invulling te geven. Het Oranjekanaal staat nu genoemd als knelpunt in deze verbindingszones. Dit knelpunt kan worden opgeheven door werk met werk te maken. Negatief effect op deze verbindingszones is vervolgens het gebruik van het Oranjekanaal als vaarverbinding. Dit heeft verstoring van rust voor deze ecologische verbindingzones tot gevolg.

Voor vismigratie kan het effect positief zijn. De sluizen worden weer gebruikt, waardoor een open verbinding ontstaat bij iedere sluispassage. Vis kan hiermee migreren. Door het baggeren en varen wordt het water troebel en zullen soorten die het vooral van doorzicht moeten hebben, zoals snoek en blankvoorn, verdwijnen.

Overzicht van beschermde soorten



3.4 Effecten op cultuurhistorie en landschap

Het bevaarbaar maken van het Oranjekanaal heeft geen directe effecten op het landschap. Het graven van het Oranjekanaal is in het verleden een grote landschappelijke ingreep geweest. Sindsdien zijn er geen grote aanpassingen of ingrepen meer uitgevoerd. De mogelijke bevaarbaarheid heeft dan ook geen extra landschappelijke effecten.
Vanuit cultuurhistorisch oogpunt heeft het bevaarbaar maken van het Oranjekanaal een positief effect. Het kanaal is destijds gegraven o.a. voor de exploitatie van de veengebieden. Dit aspect kan opnieuw zichtbaar gemaakt worden door een bevaarbaar Oranjekanaal. Ook leidt de bevaarbaarheid tot herstel van de sluizen, een duidelijk herkenbaar cultuurhistorisch element.

3.5 Effecten op de recreatie

De watersporter vraagt een gedifferentieerd aanbod. Vooral rust en stilte in de natuur, sport en avontuur op groot open water en plezier en ontspanning langs boulevards, op strandjes en in uitgaanscentra worden veel genoemd als reden om eropuit te gaan (BRTN).

Door het bevaarbaar maken van het Oranjekanaal nemen de mogelijkheden om de watersport in dit deel van Drenthe te beoefenen toe. Daarnaast treden er effecten op in het omliggende gebied door een verhoogde recreatieve aantrekkelijkheid. Zowel gebruikers van de nieuwe vaarverbinding als recreanten en toeristen landinwaarts leveren een positieve bijdrage aan de recreatie. Hierbij dient te worden opgemerkt, dat het Drentse toeristische beleid momenteel niet ingesteld is op (grootschalige) ontwikkeling van de watersport; de recreatietoervaart op het huidig vaarwegenstelsel neemt daarbij een andere positie in.

Gebruikers van de vaarverbinding (passanten)
Om meer dan een doorgangsgebied van het ene naar het andere kanaal te zijn, zijn op strategische plaatsen in het Oranjekanaal punten nodig waar vaarrecreanten gebruik kunnen maken van (aanleg-)voorzieningen en worden uitgenodigd de watersport af te wisselen met toeristisch recreatieve activiteiten landinwaarts. Gedacht kan hierbij worden aan fietsen en wandelen in het Drentsche Aa gebied, winkelen in Emmen of boodschappen doen in Hijken, Smilde of Schoonoord.
Bij de keuze voor een bepaald gebied spelen de variëteit in vaarwater en de aanwezigheid van historische stadjes en dorpjes een belangrijke rol. Ook natuur en landschap worden hoog gewaardeerd. Langs het Oranjekanaal zijn hiervoor interessante mogelijkheden mits voldoende aanlegplaatsen worden gerealiseerd: bijvoorbeeld de omgeving van de Orveltersluis in samenhang met het dorp Orvelte zou hiertoe mogelijkheden kunnen bieden.

De toegankelijkheid van de oevers van het Oranjekanaal vormt voor recreatieve doeleinden op veel plaatsen een beperking die niet of nauwelijks kan worden verbeterd omdat er sprake is van wegen op beide oevers die veelal op een verhoging zijn gelegen. Uit efficiency overwegingen zouden dit soort voorzieningen het best passen in combinatie met te realiseren aanlegplaatsen.

Zoals eerder vermeld, biedt het Oranjekanaal mogelijkheden het centrale deel van Drenthe voor de toervaart te ontsluiten. Met de realisatie van de vaarverbinding Erica – Ter Apel vormt het Oranjekanaal een meer directe verbinding tussen de Turfroute vanaf Appelscha met de Oostgroninger kanalen en het Duitse kanalenstelsel. Het Oranjekanaal kan in dit opzicht als concurrerend met de Hoogeveensche Vaart worden beschouwd voor de verbinding tussen Friesland en Duitsland.
Anderzijds bieden deze Drentse kanalen de mogelijkheid voor een rondvaart in combinatie met een gedeelte van de Drentsche Hoofdvaart. Hierdoor ontstaat een vaarroute die landschappelijk veel afwisseling biedt. Bijvoorbeeld de kruising met de Hondsrug en het bevaren van de veenontginningen, evenals het woonlint langs de Drentsche Hoofdvaart.

Recreanten en toeristen landinwaarts
Langs het Oranjekanaal liggen diverse locaties met recreatiewoningen, o.a. Timmerholt en Kuierpadtien. Geen van deze locaties heeft momenteel een directe verbinding met het Oranjekanaal. Een bevaarbaar Oranjekanaal biedt de mogelijkheid om varen te combineren met de voorzieningen van een recreatiepark. Hierbij kan gedacht worden aan luxe ligplaatsen met aansluiting voor elektriciteit en water, douches en mogelijkheden om ter plaatse boodschappen te doen of deel te kunnen nemen aan georganiseerde activiteiten. De locaties worden hiermee aantrekkelijker.
Overigens wordt in vergelijkbare situaties geconstateerd, dat de betekenis van verblijfstoerisme in de directe nabijheid van een vaarverbinding relatief ondergeschikt is: de toervaart is een andere doelgroep dan de verblijfsrecreant in een vakantiepark. Met het realiseren van een vaarverbinding ontstaan echter nieuwe mogelijkheden mits ruimtelijk inpasbaar. Doordat het gebied met de komst van een vaarverbinding als geheel aantrekkelijker wordt voor verblijfsrecreatie profiteert ook het bestaande toeristische bedrijfsleven mee.

3.6 Effecten op het waterbeheer

Het wederom bevaarbaar maken van het kanaal veroorzaakt – naast de reeds aanwezige lekverliezen – schutverliezen. De absolute waarde hiervan hangt samen met de frequentie van schutten en dus met het aantal passerende boten.
Ten behoeve van de bevaarbaarheid zal het kanaal ook gebaggerd moeten worden; verwijdering van de sliblaag zal de permanente lekverliezen langjarig verhogen. Wellicht zal na het baggeren een vergelijkbare situatie ten aanzien van waterverlies ontstaan als direct na aanleg van het kanaal rond 1860.
Per saldo moet rekening worden gehouden met een behoorlijke stijging van lekverliezen die met name de wateraanvoer behoefte zullen beïnvloeden en tevens een verhoging van de grondwaterstanden rond het kanaal zullen veroorzaken. Afhankelijk van de functie van de terreinen rondom het Oranjekanaal (landbouw of natuur) kan dit een negatief dan wel positief effect tot gevolg hebben.

In de huidige situatie wordt het water vanaf de Drentsche Hoofdvaart in het Oranjekanaal opgevoerd door middel van pompen, gemonteerd aan de benedenpandse sluisdeuren. In een bevaarbare situatie dienen de pompen buiten de sluismuren te worden gebracht. Dit vraagt een extra investering, wellicht goed te combineren met herstel van de cultuurhistorische waarden van de betreffende sluiscomplexen.

Behalve met extra inspanningen op het gebied van het waterbeheer moet ook rekening worden gehouden met de bediening van sluizen en bruggen. De bediening van bruggen zal daarnaast nog effect hebben op het wegverkeer dat in de huidige situatie niet gewend is aan wachttijden. In dit verband dient ook te worden opgemerkt, dat de kruising van het Oranjekanaal met de spoorlijn Assen – Zwolle wellicht lange wachttijden zal opleveren voor de toervaart indien zoals gepland de dienstregeling op dit baanvak in de toekomst zal worden geïntensiveerd. De huidige vaste brug zal moeten worden vervangen door een beweegbare brug.

3.7 Effecten op het milieu

Voor het bevaarbaar maken van het Oranjekanaal moet de sliblaag worden verwijderd door middel van baggeren. Hierbij zal vertroebeling van het water optreden in combinatie met het vrijkomen van in de sliblaag aanwezige nutriënten. Deze nutriënten zullen gedurende een langere periode in het water aanwezig blijven.
De vertroebeling heeft een negatieve uitwerking op de visstand. Daarnaast worden mogelijk waterplanten verwijderd die in het gebaggerde Oranjekanaal moeilijk een nieuwe standplaats kunnen vinden.

3.8 Economische effecten

Zoals aangegeven in de inleiding is deze rapportage voor dit onderdeel van de effectbeschrijving gebaseerd op bestaande gegevens en bestaand onderzoek van de economische effecten van vergelijkbare projecten als de vaarverbinding Erica – Ter Apel. Om deze te kunnen duiden is het goed het onderscheid qua functie van beide verbindingen voor ogen te houden. Zoals aangegeven is Erica – Ter Apel een ontbrekende schakel in het toervaartnet. Het Oranjekanaal daarentegen is niet zozeer een ontbrekende schakel als wel een alternatief voor de Verlengde Hoogeveensche Vaart. De toegevoegde waarde en invloed van het Oranjekanaal op de toervaart is daarmee per definitie van minder groot belang.
De economische effecten zijn te onderscheiden in tijdelijke (investeringswerken ten behoeve van de 'aanleg' alsmede de daarmee samenhangende werkgelegenheid) en permanente effecten. Deze laatste hebben vooral betrekking op de groei van het toerisme, de daarmee samenhangende bestedingen van de toerist en de afgeleide werkgelegenheid. De permanente effecten zijn van groter economisch belang dan de tijdelijke, doch moeilijker te ramen.
Op basis van eerdere onderzoeken in Drenthe (Tracéstudie vaarverbinding Erica – Ter Apel) en Friesland (Het Friese Merenproject) bedragen de gemiddelde uitgaven per persoon per dag voor de dagtoerist 34 euro en voor de verblijfstoerist 39 euro. Boottoeristen en toeristen die overnachten in een hotel geven meer uit (61 euro) per persoon per dag dan andere toeristen.
De verwachting omtrent het aantal passanten op het Oranjekanaal is niet duidelijk: met een nog niet functionele vaarverbinding Erica – Ter Apel zijn nog geen cijfermatige gegevens beschikbaar over de aantrekkingskracht op de toervaart van de verbinding Friesland – Duitse kanalen. Wel mag gezien het beschreven verschil qua functie verwacht worden, dat de "plus" van het Oranjekanaal beduidend kleiner zal zijn dan de "plus" van Erica – Ter Apel. Bovendien komt daarbij, dat (voor een deel) sprake zal zijn van substitutie tussen de Verlengde Hoogeveensche Vaart en het Oranjekanaal.

Uit bestaande gegevens van sluis- en brugpassages van de afgelopen jaren is niet af te leiden dat er sprake is van een stijging van het aantal vaarrecreanten (zie kader).

Sluizen Drentsche Hoofdvaart:
Ten zuiden van de aansluiting Oranjekanaal – Drentsche Hoofdvaart ligt de Veenesluis; de eerste sluis in de Drentsche Hoofdvaart ten noorden van deze aansluiting is de Sluis Peelo.
Voor de periode 2000 t/m 2007 bedroeg het gemiddelde aantal passages van deze sluizen:
Veenesluis: 3309 per jaar
Sluis Peelo: 2533 per jaar.
Aangezien het Oranjekanaal in deze periode niet bevaarbaar was, kan het verschil allen liggen in boten die vanaf het zuiden de Wittewijksbrug passeren richting Appelscha als onderdeel van de "Turfroute"

Onduidelijk is derhalve of het bevaarbaar maken van het Oranjekanaal substantieel zal leiden tot een (totale) toename van het aantal vaarrecreanten in Drenthe. Echter, gerelateerd aan de Tracéstudie voor de vaarverbinding Erica – Ter Apel, kan wel gesteld worden, dat de mogelijkheid voor het behalen van permanente positieve effecten door het bevaarbaar maken van het Oranjekanaal niet alleen aanzienlijk kleiner is, maar dat de daarvoor benodigde geschatte investering ook nog eens minimaal het dubbele bedraagt. De daarmee verkregen "Value for money" krijgt aldus een ongunstige waarde.

3.9 Totaaloverzicht effecten

In onderstaande tabel zijn de eerder in dit hoofdstuk genoemde effecten samengevat. Van de geconstateerde effecten is kwalitatief aangegeven of ze positief dan wel negatief van aard zijn.

Aspect	Effect	Positief/Negatief
Ruimtelijke ontwikkeling	Wonen aan bevaarbaar water	Positief
Natuur	Soorten van de flora en faunawet	Negatief
	Verspreiding exoten	Negatief
	Rustverstoring, lichtvervuiling, milieu en actief beheer oevervegetaties	Negatief
	Verstoring door nautisch gebruik	Negatief
	Opheffen knelpunt ecologisch verbindingszone	Positief
	Vismigratie	Positief
Cultuurhistorie en landschap	Cultuurhistorie, herstel sluizen	Positief
	Landschap	Neutraal
Recreatie	Toeristische ontsluiting	Positief
	Alternatieve route voor Hoogeveensche Vaart vanaf de Turfroute	Positief
	Toegankelijkheid oevers	Negatief
	Aanwezigheid aanlegvoorzieningen	Negatief
	Relatie natuur en landschap	Positief
	Extra rondvaart Hoogeveensche Vaart / Drentsche Hoofdvaart	Positief
	Verbreding recreatieve sector	Positief
Waterbeheer	Waterverlies	Negatief
	Intensivering bediening sluizen en bruggen	Negatief
	Verhoging grondwaterstanden	Positief/Negatief
Milieu	Vertroebeling t.a.v flora en fauna	Negatief
Economie	Tijdelijk effect op werkgelegenheid	Positief
	Permanent effect op toeristische sector	Positief
	"Value for money"	Negatief

Deze opsomming van effecten oogt neutraal. Bedacht moet echter worden dat niet elk effect een even zwaar belang kent. Daarnaast is de belangenverhouding regionaal ook niet overal gelijk. Een voorbeeld ter illustratie: het belang van natuuraspecten zal in de EHS-zones zwaarder wegen dan in het stedelijk gebied. Hoe de belangen uiteindelijk gewogen moeten worden hangt af van het geformuleerde beleid zoals dat in hoofdstuk 2 is beschreven.

4 Batenfactoren van het bevaarbaar maken van het Oranjekanaal

In dit hoofdstuk worden de in hoofdstuk 3 als positief aangemerkte effecten van het bevaarbaar maken van het Oranjekanaal aangeduid als batenfactoren. De batenfactoren worden (op basis van de tabel in hoofdstuk 3.9) per aspect behandeld.

4.1 Ruimtelijke ontwikkeling

Het wonen aan bevaarbaar water als batenfactor is langs het Oranjekanaal slechts beperkt van toepassing. Voor de bestaande bebouwing geldt, dat de directe relatie met het water wordt onderbroken door de aan weerszijden van het kanaal aanwezige infrastructuur. Voorwaarde voor het kunnen boeken van enig positief effect is de aanleg van ligplaatsen.
Beleidsmatig is nieuwbouw slechts mogelijk aan de westzijde van Hijken; de aanwezige rode contour langs het kanaal staat een directe koppeling van bebouwing aan het vaarwater in de weg. Langs de oever van het kanaal in Schoonoord ligt in theorie eveneens een mogelijkheid voor nieuwbouw: de relatie met het vaarwater is er echter vrijwel niet vanwege de hoge taluds van het kanaal ter plaatse.

4.2 Natuur

Als batenfactor voor het aspect natuur is vermeld de mogelijkheid om in combinatie met de werkzaamheden voor het bevaarbaar maken van het kanaal, gelijktijdig maatregelen uit te voeren om de knelpunten in de verbindingszones Leggelderveld – Hijkerzand en Orvelterzand – Ter Horsterzand op te lossen. In het kader van 'werk met werk maken' biedt deze combinatie van werkzaamheden voor de ecologische verbinding een grote kans van slagen.
In de huidige situatie worden de opeenvolgende panden van het kanaal afgesloten door sluizen, die sinds de onttrekking aan de scheepvaart niet meer geschut worden. Voor de visstand betekent het bevaarbaar maken een herstel van de migratie mogelijkheden.

4.3 Cultuurhistorie en landschap

Uit cultuurhistorisch oogpunt is het bevaarbaar maken van het Oranjekanaal een terugkeer van de oorspronkelijke situatie van een bevaarbaar kanaal met werkende sluiscomplexen. Een winstpunt in dit opzicht zou zijn, dat de opvoerpompen die nu voor de sluisdeuren zijn geplaatst en daardoor extra in het oog springen als 'vreemd element' ondergronds in de sluismuren worden ondergebracht.

4.4 Recreatie

De belangrijkste batenfactoren voor de recreatie zijn de toeristische ontsluiting over water van dit deel van centraal Drenthe en een alternatieve route voor de Hoogeveensche Vaart via Emmen naar de Oostgroninger kanalen vanaf de Turfroute. Het Oranjekanaal doorkruist verschillende landschapstypen die aan de toervaarder afwisseling bieden, zowel vanaf het water als op het land. Er zijn legio mogelijkheden voor het maken van een uitstapje per fiets of te voet.
Met de realisatie van het Oranjekanaal zou ook een vaarcircuit binnen Drenthe ontstaan in de vorm van de route Oranjekanaal – Hoogeveensche Vaart – Drentsche Hoofdvaart.
Tot slot kan een bevaarbaar Oranjekanaal gezien worden als een verbreding van de recreatieve sector van Drenthe.

4.5 Waterbeheer

Voor het waterbeheer levert het bevaarbaar maken van het Oranjekanaal geen baten op of deze dienen al te worden gevonden in het feit dat – met name door het baggeren – het waterverlies van het kanaal zodanig zal toenemen, dat rondom het kanaal de grondwaterspiegel zal gaan stijgen. Dit kan een voordeel zijn voor verdroginggevoelige natuurterreinen.

4.6 Milieu

Een bevaarbaar gemaakt Oranjekanaal heeft voor het milieu geen baten.

4.7 Economie

Zowel naar tijdelijke effecten als naar permanente gerekend, heeft het bevaarbaar maken van het Oranjekanaal positieve effecten voor de economie, levert dus baten op. Echter, indien gerelateerd aan de daartoe noodzakelijke maatregelen (investeringen, jaarlijkse exploitatie en onderhoud) zullen de baten ver ten achter blijven bij de investeringssom: "Value for money" valt niet te verwachten.

5 Conclusies

Het bevaarbaar maken van het Oranjekanaal levert aangaande verschillende aspecten baten op, doch brengt in een aantal andere opzichten ook negatieve effecten met zich mee. De noodzaak te voldoen aan de vigerende flora en faunawetgeving bij uitvoering van de werkzaamheden kan niet als effect worden beschouwd, omdat het een randvoorwaarde is voor de uitvoering van de werkzaamheden ten behoeve van de openstelling voor de toervaart. Het is de vraag in hoeverre in de 'quick scan' rekening is gehouden met de financiële gevolgen van te nemen maatregelen in dit kader.
Kort samengevat luiden de belangrijkste conclusies als volgt:

- Een bevaarbaar Oranjekanaal vormt een alternatieve verbinding tussen de Drentsche Hoofdvaart (en daarmee de Turfroute) en de vaarverbinding Erica – Ter Apel richting Oostgroninger kanalen en Duitsland. Als alternatieve route is het Oranjekanaal een concurrent voor de route over de Hoogeveensche Vaart.
- Landschappelijk is de bevaarbaarheid van het Oranjekanaal niet omstreden: de landschappelijke ingreep heeft reeds plaats gevonden met de aanleg rond 1860.
- Ecologisch heeft het bevaarbaar maken van het kanaal grote gevolgen voor soorten die gedijen in een omgeving van volstrekte rust. Het nautisch gebruik van het kanaal zal van invloed zijn op de levenskansen van kritische soorten als bijvoorbeeld krabbescheer en de daarvan afhankelijke libellesoort groene glazemaker. Dat wellicht door werk met werk maken een tweetal knelpunten in ecologische verbindingszones zou kunnen worden opgeheven, staat daarbij in een ander licht.
- Cultuurhistorisch is de 'nieuwe' bevaarbaarheid van het Oranjekanaal een terugkeer naar het verleden en kan dus als bate worden geboekt.
- Uit oogpunt van waterbeheer is het bevaarbaar maken van het Oranjekanaal niet aan te bevelen: met name de noodzakelijke baggerwerken zullen het waterverlies sterk verhogen gedurende een lange periode. Daarnaast zullen de exploitatielasten van het beheer van sluizen en bruggen stijgen door intensivering van het beheer.
- Ofschoon de permanente economische effecten - naast de tijdelijke – als baten kunnen worden gekenschetst op basis van vergelijking met de economische gegevens van de vaarverbinding Erica – Ter Apel, staan ze ten opzichte van de geschatte benodigde investering in een ander daglicht: wegens de hoge investeringen zal er geen sprake zijn van "Value for money".
- Waardeverhoging van bestaande en nieuwe bebouwing langs het kanaal als gevolg van de bevaarbaarheid zal zeer beperkt zijn: voor zowel bestaand als nieuw geldt, dat daarvoor de omstandigheden (infrastructuur) niet gunstig zijn. Daarnaast sluit vigerend beleid (rode contour) nieuwbouw van substantiële aantallen woningen uit.
- In relevante beleidsnota's heeft het bevaarbaar maken van het Oranjekanaal een lage prioriteit en zijn er mede daardoor vanuit EU programma's en ILG tot en met 2013 geen middelen te verwachten voor medefinanciering.

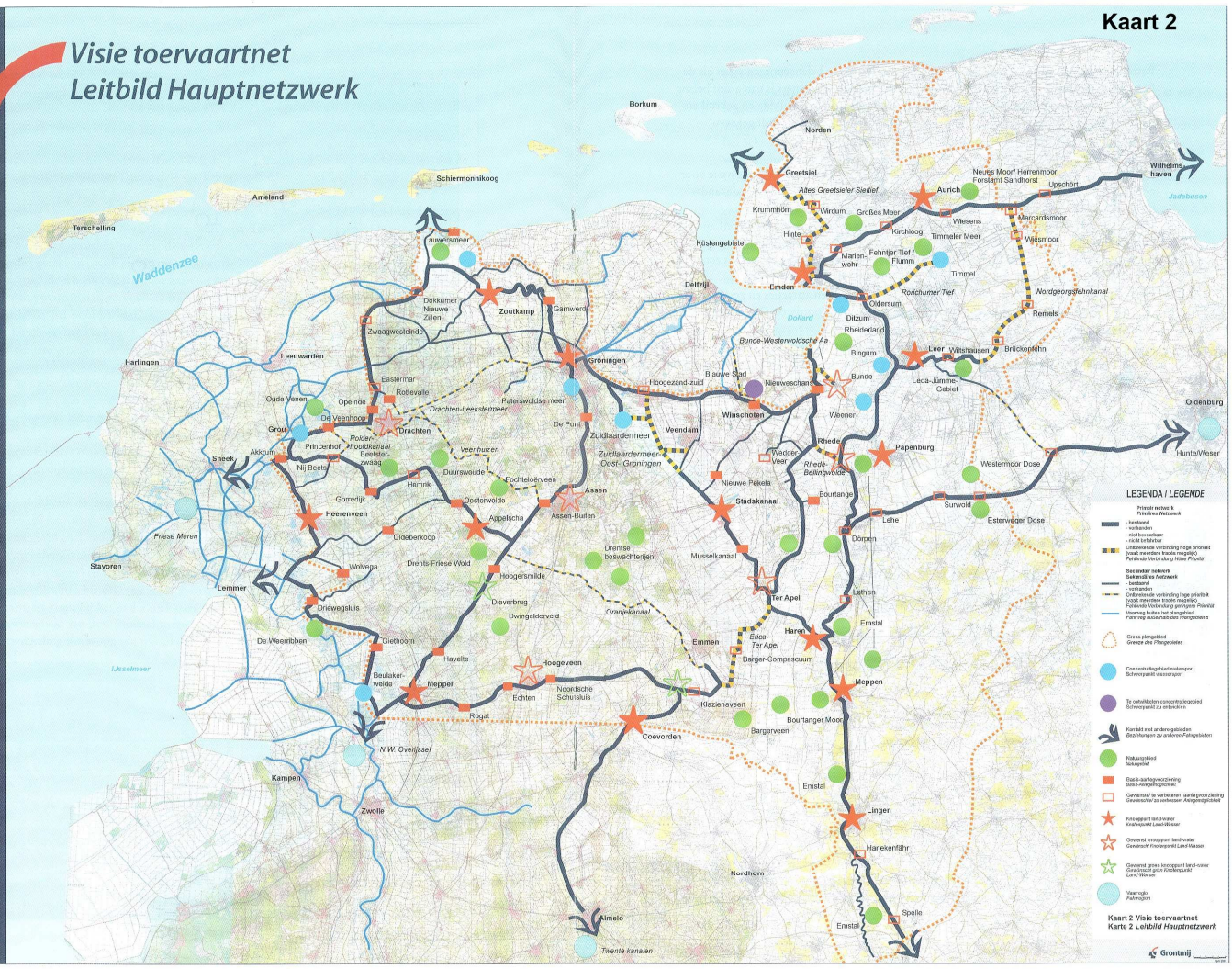
Literatuur

- "Varen in het Land van Turf en Honing"
  Onderzoek naar de ontwikkeling van een grensoverschrijdend toervaartnetwerk in Noord-Nederland en Noord-Duitsland;
  Grontmij, Arcadis, Gfl Planungs- und Ingenieurgesellschaft GMBH, maart 2001
- Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland BRTN 2008 – 2013
  Stichting Receatietoervaart Nederland
- Tracéstudie Vaarverbinding Erica – Ter Apel,
  Arcadis, Ecorys / NEI
  juni 2003
- Economische en ecologische effectmeting Friese Merenproject,
  Ecorys, Altenburg & Wymenga
  juli 2008
- Consumentenonderzoek Toerisme 2005,
  Toerdata Noord,
  Instituut Service Management (Christelijke Hogeschool Nederland)
  2006
- "Goed op weg"
  Stand van zaken en acties voor ecologische verbindingszones in Drenthe
  Provincie Drenthe
  maart 2007

Varen in het land van Turf en Honing
Sportschiffahrt im Land von Torf und Honig

Visie toervaartnet
Leitbild Hauptnetzwerk

Kaart 2



Legenda

- Grens provincie Drenthe
- Knelpunt (EHS)
- Sluis
- RodeContourenDeels
- EcologischeverbindingenDeels
- Oranjekanaal
- Spoorlijn
- Beheersgebied
- Nieuwe natuur
- Beheersgebied ruime jas

Oranje Kanaal

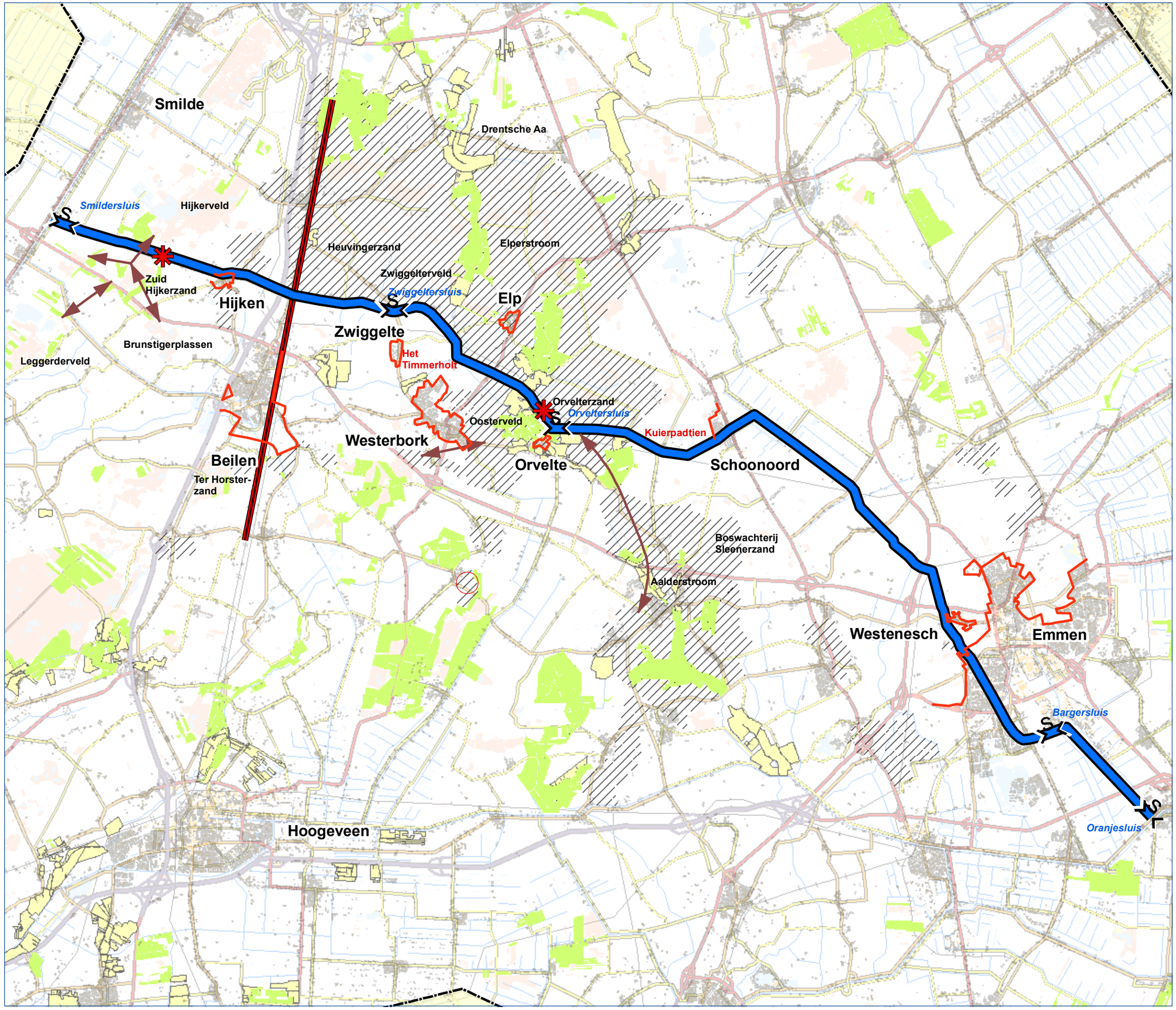
Provincie Drenthe

Kaart 1

datum 09-03-2009

schaal 1:125000

DLG Regio Noord
DLGNN2009HK-0118A3

dienst landelijk gebied
voor ontwikkeling en beheer

Bronnen:
© De auteursrechten en databankenrechten:
Topografische Dienst Kadaster, Emmen, 2004