

Aan:
de voorzitter en leden van
provinciale staten van Drenthe

Assen, 10 februari 2010
Ons kenmerk 6/5.1/2010002098
Behandeld door de heer H. Waalkens (0592) 36 56 14
Onderwerp: Stand van zaken vaarverbinding Erica - Ter Apel

Geachte voorzitter/leden,

Graag informeren wij u met deze brief over de stand van zaken rondom de aanleg van de recreatieve vaarverbinding Erica - Ter Apel. Na het besluit van uw staten tot de aanleg van de vaarverbinding op 31 januari 2007 (statenstuk 2007-271) en de instemming met de aanleg van fase 1a op 4 juli 2007 (statenstuk 2007-295), bent u eerder op 19 november 2008 geïnformeerd over de voortgang van het project.

Uitvoering

In de zomer van 2007 is gestart met de aanleg van fase 1a van de recreatieve vaarverbinding Erica - Ter Apel. Deze snelle start was noodzakelijk om in aanmerking te komen voor een EFRO-bijdrage. Deze fase is eind 2008 afgerond. In het vervolg van fase 1a is in 2009 gestart met de overige werken in het traject Ter Apel - Bargercompasuum (Veenparkkanaal), het verwijderen van een drietal dammen met duikers en deze vervangen voor beweegbare bruggen. Het gehele traject tussen Ter Apel en Bargercompasuum wordt uitgebaggerd en voorzien van een verbeterde oeverconstructie. Volgens planning is het traject van Ter Apel naar het Veenpark in juni 2010 bevaarbaar.

Bestemmingsplan fase 2

Tijdens de uitwerking van fase 2 van de recreatieve vaarverbinding bleek voor het traject Veenpark - Bladderswijk één inpassingsplan noodzakelijk. In samenwerking met de gemeente Emmen is hiervoor de procedure gestart. Het ontwerpbestemmingsplan is opgesteld. De procedure zal naar verwachting begin mei 2010 zijn afgerond. Na afronding van de bezwarenprocedure kan daadwerkelijk met het graafwerk en de aanleg van de kunstwerken worden begonnen. De voorbereiding van de uitvoering is gestart. Afronding van fase 2 is medio 2012.

Deeltraject Klazienaveen Noord

Dit nieuw te graven kanaaltraject wordt zoveel mogelijk natuurvriendelijk ingericht. Ook de aanliggende terreinen worden waar mogelijk natuurvriendelijk ingericht vanwege compensatieverplichtingen (passage ecologische hoofdstructuur Oosterbos).

Deeltraject Kromme Wijk - Oosterbos

Deze korte en aantrekkelijke route tussen het Scholtenskanaal en de Bladderswijk was aanvankelijk niet opgenomen in het plantracé vanwege verwachte negatieve effecten voor het Oosterbos. Op basis van de uitkomsten van hydrologische en flora- en faunastudies is ook Staatsbosbeheer (vanwege juist positieve natuur- en vernattingseffecten) akkoord met de alternatieve route. Met de vrijkomende gronden wordt door de aanleg van kaden op een duurzame wijze veel natuurwinst behaald in het Oosterbos. De kosten van het alternatieve traject zijn gelijk aan de kosten van het oorspronkelijke tracé.

Passage bedrijvenpark A37

Het tracé langs het Bedrijvenpark A37 is ten opzichte van oorspronkelijke plantracé volledig aangepast. In goed overleg met de gemeente Emmen, het waterschap Velt en Vecht en Rijkswaterstaat Noord-Nederland is een goed inpasbaar alternatief ontwikkeld tussen het Bedrijvenpark A37 en de A37 voor het tracé over de zuurgasleiding van de NAM.

"Beleefkanaal"

Door de aanpassing van het oorspronkelijk Oranjedorptraacé ontstond een unieke kans voor de aanleg van een nieuw kanaal met hoge belevingswaarde en kansen voor het aantrekkelijk maken van het landelijke gebied. Het Beleefkanaal zal niet alleen de economische ontwikkeling van de Veenkoloniën een forse impuls geven, maar kan ook Emmen als stad en het door het kanaal doorsneden veenkoloniaal gebied veel aantrekkelijker maken als woonomgeving. In overleg met de gemeente Emmen wordt met het Beleefkanaal in de kanaalzone een extra aanzet gegeven tot een verdergaande gebiedsontwikkeling. Deze ontwikkelingen langs de vaarverbinding vraagt extra investeringen. Hiervoor is een financiële bijdrage aangevraagd en gehonoreerd uit de EFRO-programmalijn 2, Attractieve regio's/actielijn Aantrekkelijk landelijk gebied.

Belangrijke aspecten van het Beleefkanaal die integraal bij de aanleg van de vaarverbinding worden meegenomen, zijn de uitwerking van landschap (accentueren van hoogveenrestanten, de aanleg van een koppelsluis met in totaal 5 m verval) en cultuurhistorie (passage-uitloper van de Hondsrug en herstel van veenkanalen en oude trambrug), natuur en ecologie (vernatting hoogveenrestanten, ecoduct, faunapassages en natuurzones), recreatie en toerisme (voorzieningen voor afmeren, wandelen, fietsen, sportvissen en kleine watersport) en duurzaamheid (spaarsluis en hergebruik gronden). In de bijlage zijn de aspecten rond het Beleefkanaal verder uitgewerkt.

Financiën

De totale investering voor de aanleg van de vaarverbinding Erica - Ter Apel, inclusief het Veenparkkanaal, was geraamd op € 32.000.000,-. De wijzigingen ten opzichte van de oorspronkelijke financieringsopzet zijn de volgende.

Fase 1: Ter Apel - Veenparkkanaal

- Bijdrage Waterschap Hunze en Aa's € 610.000,--
*Bijdrage van het waterschap Hunze en Aa's is lager.
 Toezegging was exclusief beheer en onderhoud vaarverbinding.*
- + EFRO, fase 1a € 712.500,--
*Tijdens de uitvoering van fase 1 is de EFRO bijdrage verhoogd van
 € 2.440.000,-- naar € 3.152.500,--.
 De bijdrage is toegekend maar nog niet definitief afgerekend op basis werkelijke
 kosten.*

De werkelijke kosten van fase 1 komen nagenoeg overeen met de geraamde kosten.

Fase 2: Veenpark - Bladderswijk

- Extra investeringen Beleefkanaal € 2.815.000,--
*De totale projectkosten van de vaarverbinding zijn verhoogd door de
 aanleg van het Beleefkanaal; de aanleg van de spaarsluis,
 afmeervoorzieningen, extra baggeren etc.*
- + EFRO, Programmalijn 2 € 6.600.000,--
*Voor de aanleg van het beleefkanaal is extra subsidie mogelijk.
 Het OP EFRO is toegekend, nog niet afgerekend.*

Daarnaast zijn financiële bijdragen toegekend aan de vaarverbinding vanuit BDU (maximaal € 400.000,-- voor aanleg brug in de Vastenow), INTERREG (maximaal € 415.000,-- voor aanleg fietspad langs vaarverbinding) en Bahco (maximaal € 360.000,-- voor verbinding Pollux - industrieterrein A37 inclusief een brug over de vaarverbinding). Deze bijdragen hebben mogelijk een overlap met de toegekende OP EFRO-bijdrage. Daarom zijn deze toezeggingen (nog) niet meegenomen in het financiële overzicht.

Door de EFRO-bijdragen en de kostenraming van de vaarverbinding is de garantstelling van provincie en gemeente Emmen op dit moment 2 x € 1.886.250,--
 De gezamenlijke garantstelling is pas duidelijk en definitief na afrekening van alle kosten en de toegezegde subsidies. In de bijlage is de huidige stand van zaken rond de financiële bijdragen aan de vaarverbinding Erica - Ter Apel uitgewerkt.

Gebiedsontwikkeling

De gemeente Emmen is verantwoordelijk voor de gebiedsontwikkeling rond de nieuwe vaarverbinding. Ten behoeve van de gewenste ontwikkelingen is een analyse gemaakt van de ruimtelijke en landschappelijke kwaliteiten en ontwikkelingsmogelijkheden. Deze zijn vertaald naar een Gebiedsontwikkelingsplan. Het Gebiedsontwikkelingsplan zal bestaan uit een visiegedeelte (de gebiedsvisie) en de uitwerking hiervan in de verschillende programmalijnen en -kaarten. Hiervoor zijn drie verschillende programma's benoemd: Natuur en Landschap, Toerisme en Recreatie en Wonen en Werken.

Het plan is in concept gereed en wordt op dit moment besproken met alle belanghebbenden. Op deze wijze kunnen bewoners, ondernemers, erkende overlegpartners en andere belanghebbenden kennisnemen van het plan en is er ruimte voor het geven van suggesties voor aanvulling en verbetering. Definitieve vaststelling van het Gebiedsontwikkelingsplan is voorzien in het tweede kwartaal van 2010.

Het Gebiedsontwikkelingsplan geeft het kader weer voor de verschillende ruimtelijke, economische en sociale ontwikkelingen en initiatieven binnen het plangebied. In het plangebied wordt de vaarverbinding gerealiseerd en dat geeft voor het gebied een belangrijke kans om een aantal doelstellingen voor de kernen en de omgeving te bereiken, te weten:

- het versterken van recreatieve verbindingen
- het versterken van de identiteit en imago
- het versterken van de werkgelegenheid en voorzieningen
- het verhogen van de ruimtelijke kwaliteit en beleving van het gebied

De vaarverbinding ondersteunt de centrumontwikkeling van de dorpskernen door een extra kwaliteit toe te voegen, biedt het buitengebied de mogelijkheid om onderscheidende (nieuwe) woonmilieus te realiseren (bijvoorbeeld door het lintwonen en/of het waterwonen hierbinnen verder te ontwikkelen) en biedt initiatiefnemers en eigenaars de kans de bestaande gebouwen langs de verbinding beter te benutten.

Behalve aandacht voor de situering van de verschillende functies binnen het gebied gaat het Gebiedsplan in op de bredere toeristische inbedding van het gebied. Naast het feit dat er straks een vaarverbinding ligt, leent de nieuwe vaarverbinding zich voor het stimuleren van recreatieve ontwikkelingen.

Belangrijke geïnventariseerde kansen die verder uitgewerkt worden, zijn:

- ontwikkeling en ontsluiting van het beekdal van de Runde en de verbinding met de nieuwe vaarroute;
- educatieve ontwikkelingen rond het hoogveengebied Berkenrode;
- realiseren van diverse aanlegvoorzieningen op kruispunten van voormalige veenwegen met de vaarverbinding;
- herstel van de cultuurhistorische veenplaats Klazienaveen-Noord;
- realisatie van toeristisch-recreatieve opstappunten;
- realisatie van onderscheidende watergerelateerde woonvormen.

Op dit moment hebben zich al een aantal initiatiefnemers bij de gemeente Emmen aangemeld.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd over voortgang en inzet van de recreatieve vaarverbinding Erica - Ter Apel.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,

, secretaris

, voorzitter

Bijlage(n):
ga.coll.

Bijlage A.
Stand van zaken financiering Erica – Ter Apel

Bijdragen herstel vaarverbinding	Toedeling projectplan (2005)	Stand van zaken dec. 2009		Toelichting
		Schriftelijk vastgelegd	nieuw	
Provincie Drenthe	€ 5.000.000	€ 5.000.000	€ 5.000.000	
Investering Veenparkkanaal*	€ 640.000	€ 640.000	€ 640.000	<i>Project is afgerond</i>
Gemeente Emmen	€ 4.700.000	€ 4.700.000	€ 4.700.000	<i>Exclusief investering van € 100.000,- in Veenparkkanaal.</i>
Provincie Groningen	€ 1.920.000	€ 1.920.000	€ 1.920.000	
Waterschap Hunze en Aa's	€ 1.920.000	€ 1.310.000	€ 1.310.000	<i>Bijdrage - € 610.000 (exclusief beheer en onderhoud)</i>
Gemeente Vlagtwedde	€ 540.000	€ 540.000	€ 540.000	
Gemeente Veendam	€ 120.000	€ 120.000	€ 120.000	
Gemeente Stadskanaal	€ 120.000	€ 120.000	€ 120.000	
Gemeente Menterwolde	€ 120.000	€ 120.000	€ 120.000	
Gemeente Borger-Odoorn	€ 120.000	€ 120.000	€ 120.000	
Ministerie LNV*	€ 1.000.000	€ 1.000.000	€ 1.000.000	<i>Toegezegd voor Veenparkkanaal</i>
Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN)	€ 4.800.000	€ 4.800.000	€ 4.800.000	<i>Toegezegd uit ILG / PmJP Extra toegezegde bijdrage van € 300.000 bij start uitvoering in 2007 is niet gehonoreerd.</i>
Gebiedsontwikkeling/garantstelling	2 x € 3.830.000	maximaal 2 x € 5.000.000	2 x € 1.886.250	<i>Gedeelde garantstelling provincie Drenthe en gemeente Emmen.</i>
Waterschap Velt en Vecht	€ 540.000	€ 540.000	€ 540.000	
Gemeente Hoogezand-Sappemeer	€ 120.000	€ 120.000	€ 120.000	
Gemeente Aa en Hunze	€ 120.000	€ 120.000	€ 120.000	
Gemeente Pekela	€ 120.000	€ 120.000	€ 120.000	
Europees Fonds Regionale Ontwikkeling (EFRO)*	€ 2.440.000	€ 3.152.500	€ 3.152.500	<i>Extra toezegging € 712.500</i>
OP EFRO beleefkanaal		€ 6.600.000	+ € 6.600.000	<i>Aanvraag Beleefkanaal, extra kosten € 2.815.000</i>
	€32.000.000		€ 34.815.000	

Opmerkingen:

- Het uitwerken van het beleefkanaal vraagt een extra investering van € 2.815.000,- waardoor het projectbudget verhoogd wordt tot € 34.815.000,- Door deze opwaardering van het project Erica – Ter Apel is een extra bijdrage toegezegd vanuit het OP EFRO van € 6.600.000,-
- De toezeggingen BDU, Interreg en Bahco hebben mogelijk een overlap met de OP EFRO toezegging en daarom (nog) niet opgenomen in dit overzicht. De garantstelling van provincie en gemeente Emmen wordt mogelijk nog lager.
- Alle behoudens met een * aangeduide partners hebben aangegeven dat hun bijdrage afhankelijk is van het herstel en de aanleg van de totale vaarverbinding Erica - Ter Apel.

Bijlage B.

Voortgang Vaarverbinding Erica – Ter Apel, traject Ter Apel – Veenpark / Barger Compasuum

Sluizen

Sluis 8^e Verlaat bij Ter Apel was nog in functie en is gerenoveerd. De overige twee sluizen tussen Emmer Compasuum en Barger Compasuum hadden alleen een stuwfunctie. Tijdens de renovatie zijn onder anderen de stuwten vervangen door houten sluisdeuren. Bij sluis 8^e Verlaat en bij sluis Emmer Compasuum zuid zijn wachthuisjes geplaatst. Alle sluizen zijn nu volledig operationeel.



Sluis bij Viertorenbrug tijdens de renovatie. Oude (ca. 1890) en nieuw aangebrachte funderingspalen ter ondersteuning van de sluiswand.



Sluis Emmer Compasuum zuid. Vanuit het wachthuisje wordt vanaf juni 2010 de bediening via begeleide vaart geregeld.

Bruggen

Alle bruggen in de vaarverbinding tussen Ter Apel en het Veenpark zijn gebouwd / gerenoveerd en gereed voor de scheepvaart. Tot de openstelling van de vaarverbinding worden de bruggen getest op "kinderziektes". Alle nieuwe bruggen krijgen in overleg met de lokale bevolking een naam.



Brug de Maten bij Ter Apel is compleet vernieuwd. Door de bredere en zwaardere bouw van het val is de brug geschikt voor het zwaardere verkeer. De uitstraling van de brug is gelijk gebleven.



Op het traject Munnikemoer- Emmer Compasuum liggen nu 3 draaibruggen. Bovenstaande brug is een nieuw aangelegde draaibrug. Bij het ontwerp is gekeken naar de voorheen aanwezige bruggen



Alle draaibruggen zijn gerenoveerd en elektrisch/hydraulisch beweegbaar gemaakt



De nieuwe situatie rond de Schniedersbrug. Aan het ontwerp van deze brug en de Paul Krugerbrug is niets veranderd. Wel zijn beide bruggen geheel gerenoveerd.



In het centrum van Emmer Compascuum is een nieuwe, zogenaamde klapbrug gebouwd.



Het vaste dek van de Viertorenbrug is vervangen door een hefbaar stalen dek.

Oeverconstructies

De oude oeverconstructie langs het kanaaltraject is volledig verbeterd en is bestand tegen de golfslag van schepen. In het buitengebied zijn de oevers voorzien van een palenrij met doek en daarboven in het talud een bestorting. Daardoor is de constructie uitklimbaar voor dieren. Ook aan de flora is gedacht; in de extra ruimte tussen de palen en bestorting kunnen planten ongestoord groeien. Ook is deze ruimte een ideale paaiplaats voor vissen.




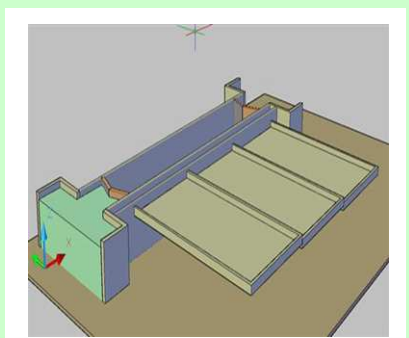


Een flora en fauna vriendelijke oeverconstructie in het buitengebied, een rij palen met een steen bestorting.



De betonnen oeverconstructie in het centrum van Emmer Compascuum

In het centrum van Emmer Compasuum is in de oeverlijn een betonnen oeverconstructie geplaatst. Door het talud iets uit de damwandlijn te houden is een platberm ontstaan waardoor er ruimte is om bijvoorbeeld af te meren of een hengeltje uit te werpen.

Bijlage C. Het beleefkanaal

	<p>Bedrijvigheid Werkgelegenheid Woonomgeving Kanaalzone- ontwikkeling</p>	
<p>Natuurontwikkeling Natuurbeleving Natuureducatie Hoogveenherstel</p>		<p>Recreatievaart Koppelsluis Spaarsluis Recreatiepaden</p>
	<p>Landschap Cultuurhistorie</p>	

Het Beleefkanaal, fase 2 vaarverbinding Erica – Ter Apel

De aanleg van het traject Ter Apel- Veenpark is gestart in 2007 en wordt rond 1 juni 2010 opengesteld voor de recreatievaart. Hiermee is een belangrijke stap gezet in het herstel van een historische veenkoloniale vaarroute en in de vitalisering van Zuidoost Drenthe.

In fase 2 wordt een grotendeels nieuw kanaal gegraven van het Veenpark/ Klazienaveen Noord naar Oranjedorp/Bladderswijk. Na het gereedkomen van dit traject in 2012 is de ontbrekende schakel in de internationale vaarverbinding tussen Duitsland en Friesland weer beschikbaar voor de vaarrecreat.

Door aanpassing van het oorspronkelijk Oranjedorp tracé via de Kromme Wijk door het Oosterbos ontstond de kans om een nieuw kanaal aan te leggen met unieke belevingskansen voor schippers, vissers, wandelaars en/of fietsers: **een Beleefkanaal:**

- varen door en over de Hondsrug
- varen door en langs hoogveenrestanten
- varen vanuit de huidige 21^e eeuw (energie, innovatie, techniek en bedrijvigheid) naar de herkenbaarheid van de Veenkoloniën in de 19^e eeuw (rust, veenontginning, natuur, wijken en kanalen en de lintbebouwingen). Een reis door de tijd op ca. 20m boven NAP.

Door de uitwerking van de oorspronkelijke recreatieve scheepvaartverbinding, was een extra subsidie van € 6,6 miljoen mogelijk uit programmaliijn 2: Attractieve regio's / actielijn Aantrekkelijk landelijk gebied van Koers Noord.

De extra kosten van het Beleefkanaal (de aanleg van de afmeervoorzieningen, een aansluiting op de Oosterwijk, extra diep kanaal, landschappelijke inpassing van de unieke sluizen, aanleg natuurzone's en ruimere vaste bruggen ten behoeve van fiets/voetpaden en fauna-passages) worden geraamd op ca € 2,8 miljoen. De totale kosten voor de aanleg van de vaarverbinding Erica – Ter Apel / Beleefkanaal worden hierdoor ca € 34,8 miljoen.

Traject Klazienaveen - Noord

Tussen het Veenparkkanaal en het Scholtenskanaal wordt een nieuw kanaal van 17 meter breed aangelegd dat past in de veenkoloniale structuur van het gebied. Langs deze verbinding worden natuurvriendelijke oeverzones ingericht waardoor een ecologische verbinding ontstaat tussen Berkenrode en het Oosterbos. De vrijkomende teelaarde en veen worden gebruikt voor de aanleg kaden rond het hoogveen van de Berkenrode (natuurwinst).

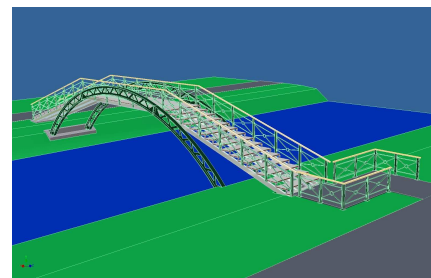
Berkenrode wordt vanaf de Willem Albertsvaart voor wandelaars bereikbaar. In het Veenparkkanaal wordt een zwaaiplaats ten behoeve van bootjes uit het Veenpark aangelegd. Een verbinding met de Catovaart / landgoederen Scholtenszathe blijft mogelijk. De Willem Albertsvaart wordt weer in ere hersteld (wens bewoners Klazienaveen Noord).

Tussen de weg aan de oostzijde van het Scholtenskanaal en het fietspad langs de Willem Albertsvaartweg wordt een fietspad aangelegd. Ook langs dit kanaaltraject wordt een smalle schrale verbindingzone aangelegd voor o.a. het Heideblauwtje en Levendbarende Hagedis. De grootte van deze natuurzone hangt af van grondverwerving en natuurcompensatie eisen in Oosterbos.



Scholtenskanaal

Het Scholtenskanaal wordt vanaf Klazienaveen Noord tot de Kromme Wijk weer bevaarbaar. De oude kanaaloever wordt voorzien van een natuurtechnische bestorting. Het kanaal wordt gebaggerd tot een diepte van 2,00 m. Bij Klazienaveen Noord komen afmeervoorzieningen. De bestaande dam in het Scholtenskanaal wordt vervangen door een boogbrug voor fietsers en voetgangers.



Een replica van de oude trambrug in de verbindingweg langs het Scholtenskanaal ter hoogte van de Kromme Wijk komt terug. In de jaren 1920 reed de Dedemsvaartsche Stoomtram Mij langs het Scholtenskanaal. Ook de wens van IVN Dierenbescherming en Staatsbosbeheer om de weg langs het Scholtenskanaal verkeersluw te maken ten gunste van de jaarlijkse paddentrek, wordt bij de plannen betrokken.

Traject Oosterbos

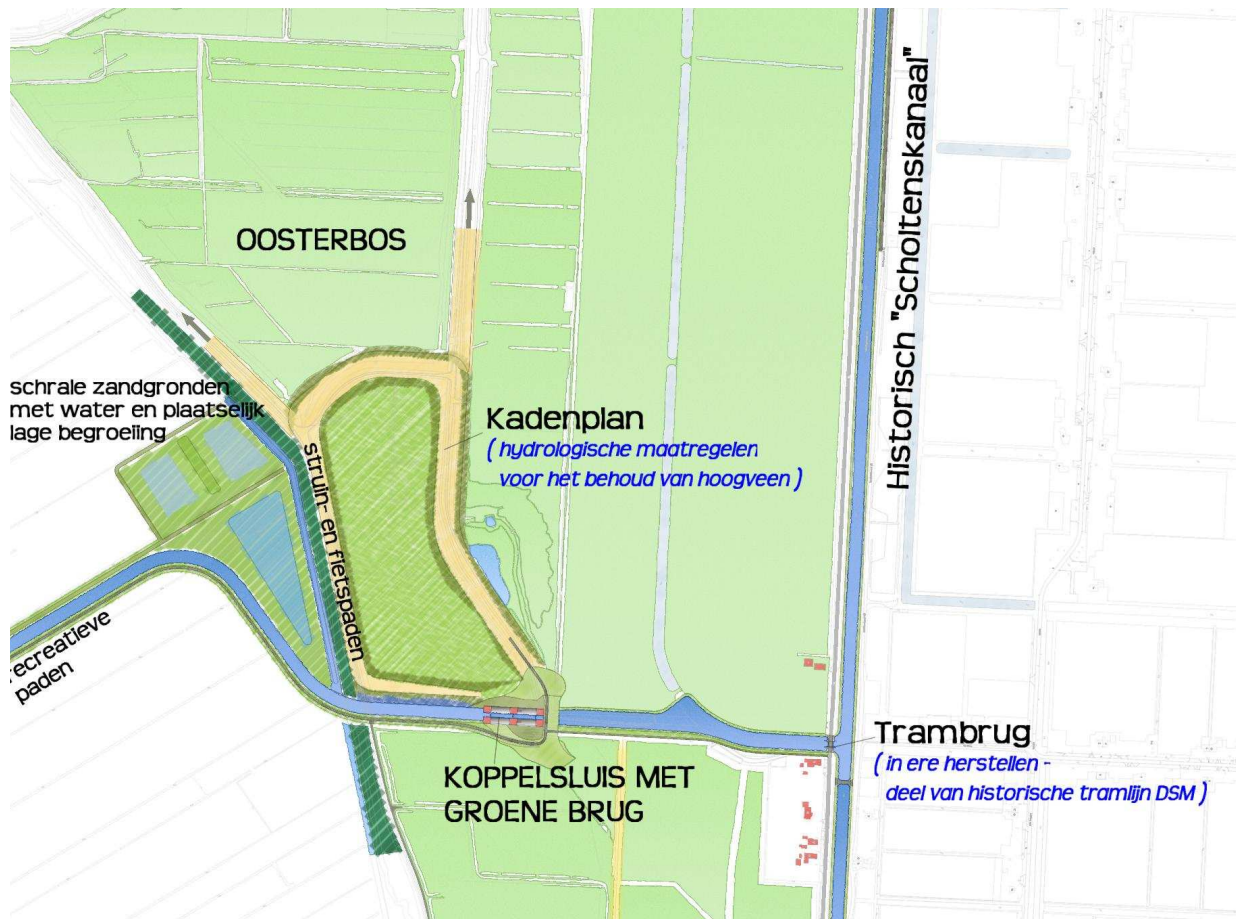
De uitwerking van de passage door het Oosterbos is gericht op het verbeteren van de kansen voor de aanwezige natuurwaarden. Het accent ligt daarbij op het vernatten van het aanwezige hoogveen. Vrijkomende gronden worden daarom gebruikt voor de aanleg van leem-zandkaden om de noordelijke

delen van het Oosterbos. Ook de bestaande zandwegen worden verhoogd waardoor ook het fietspadennet door het Oosterbos moeten worden aangepast. Deze aanpak heeft ook een positief effect op de bestaande natuurwaarden (o.a. levendbarende hagedis en Heideblauwtje).

Om te voorkomen dat het nieuwe kanaal een barrière wordt, worden verschillende maatregelen meegenomen: een ecoduct / groene brug en waar mogelijk en/of wenselijk natuurvriendelijk oevers en natuurbouwprojecten.

Kromme Wijk

Aan de zuidzijde van de Kromme Wijk komt een fietsverbinding door het Oosterbos. Dit pad is tevens de toegangsweg naar het nieuwe sluisencomplex. De kanaaloevers worden natuurtechnisch ingericht.



Koppelsluis

In het Oosterbos komt bij het begin van de hoogveen kern een unieke koppelsluis. Deze dubbele sluis is nodig om het hoogte verschil (5 meter) tussen het waterpeil van het Scholtenskanaal en het nieuwe pand te overbruggen. Uitgangspunt voor het ontwerp is een rustieke en volledig in de omgeving ingepaste sluis met een hoge belevingswaarde voor de recreant. Ook de wachtvoorziening bij de sluis wordt landschappelijk ingepast. Aan beide zijden van de sluis komen afmeervoorzieningen.

Ecoduct

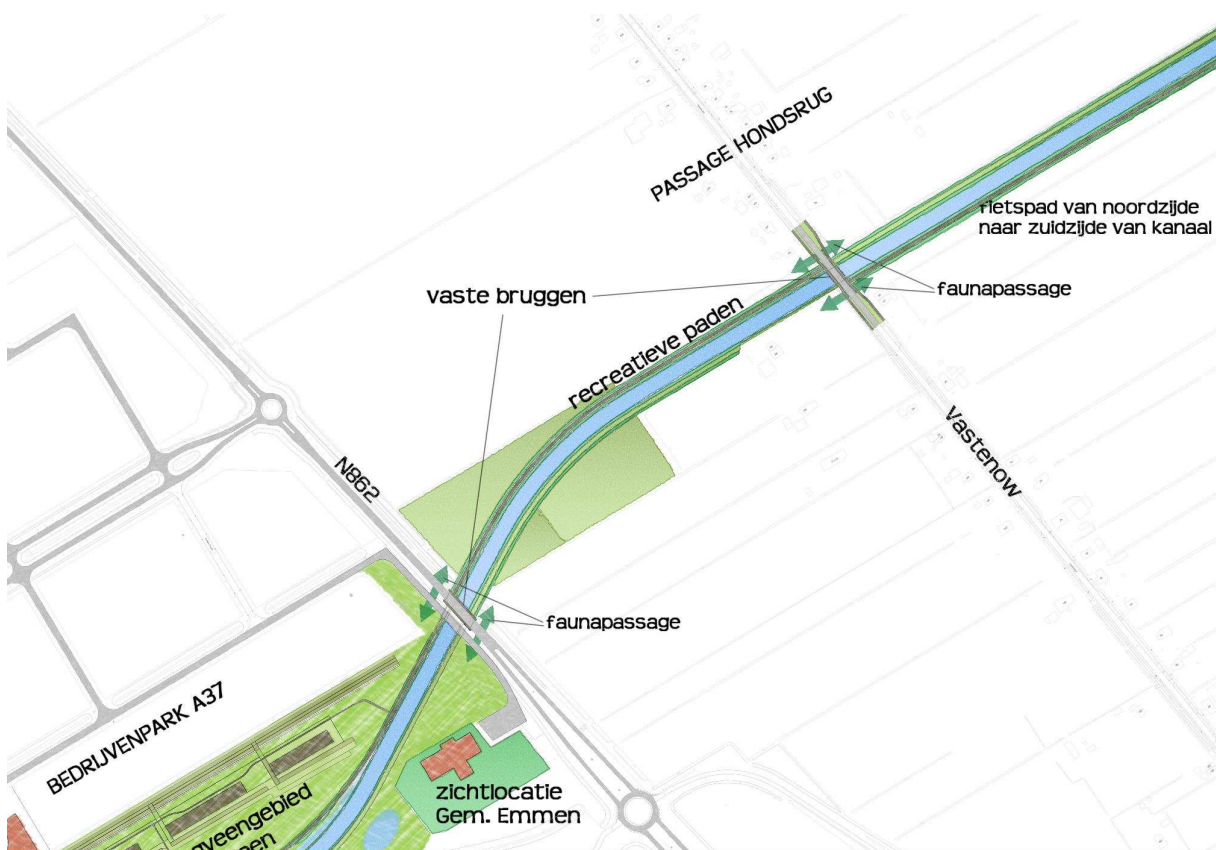
Het ecoduct en de aankleding van de omgeving zorgen voor een diervriendelijke overstek van de vaarverbinding in het Oosterbos. Kleine zoogdieren, maar ook reeën, kunnen hier de vaarverbinding eenvoudig oversteken. De overstek wordt gecombineerd met een recreatiepad voor fietsers / voetgangers en ruiters. Deze route over de vaarverbinding is een mooi podium om de scheepvaartbewegingen in de dubbele sluis te aanschouwen.

Gebied ten westen van het Oosterbos

Tussen het kanaal en het Oosterbos wordt een deel van de landbouwgronden ingericht als natte natuur. Het maaiveld ligt hier lager dan het toekomstige kanaalpeil. Door dit gebied komt een wandelpad. Voor een optimale beleving komt dit pad enkele tientallen centimeters boven het waterniveau. De bossingel langs de westelijke zandbaan van het Oosterbos wordt waar mogelijk versterkt.

Traject “Hondsrugkanaal”

Vanaf het Oosterbos gaat het nieuwe tracé door de Hondsrug. Ter hoogte van de Vastenow (Klazienaveen – Nieuw Dordrecht) snijdt het kanaal erg diep door het maaiveld. De lengte van de taluds zijn hier het langst van het gehele tracé. Het kanaal krijgt daarom vanaf het Oosterbos niet één talud maar met een ondertalud, een vlakke berm van 5 meter en een boventalud. In de vlakke berm wordt een fietspad en aan de andere zijde een onderhoudsberm / wandelpad / ecologische verbindingzone aangelegd.



In de Vastenow komt een vaste brug. De brug krijgt een open karakter en wordt uitstekend passeerbaar voor fietser, wandelaar en zoogdieren. De Vastenow wordt heringericht als een erftoegangsweg met een ontwerpsnelheid van 60 km/uur.

Traject A37 bedrijvenpark

In de provinciale weg Emmen – Klazienaveen (N862) komt een vaste brug. De N862 moet hierdoor 2,70 meter omhoog.

Het tracé doorsnijdt gedeeltelijk het Oosterveen. De gemeente Emmen heeft voor dit hoogveenrestant een herinrichtingsplan opgesteld. De inrichting van het kanaal dient zoveel aan te sluiten op dit plan. Aan de kant van de zichtlocatie is mogelijk ruimte voor een pool.

In dit traject worden een vaste brug in de auto / fiets verbinding Pollux – bedrijvenpark A37 en een sluis aangelegd. De sluis wordt uitgevoerd met natuurlijke spaarbekkens, waardoor een besparing van circa 50% van het schutwater wordt gerealiseerd. Met Fibercore Europe is een ontwikkeltraject in gang gezet om de sluisdeuren uit te voeren in onderhoudsarm composiet.

Traject Bladderswijk

In de Oosterwijk komt in overleg met Plaatselijk Belang een kleine aanlegvoorziening en een ontmoetingsplek. Ten behoeve van het peilbeheer in de Oosterwijk worden twee beweegbare stuwstukjes aangelegd.

Het ontwerp van de brug in de Bladderswijk is nagenoeg definitief. Bij de brug komen een aantal uittreedplaatsen voor de fauna.

