

## ***Statenstuk* 2007-271**

---

### **Aanleg recreatieve vaarverbinding Erica-Ter Apel**

---

Voorgestelde behandeling:

- Statencommissie Bestuur, Financiën en Economie op 24 januari 2007
- provinciale staten op 31 januari 2007
- fatale beslisdatum: 31 januari 2007

Voorgestelde status: **B-stuk**

Behandeld door mevrouw J.Y. Dijksterhuis (Ec), de heer W. Paas (WK) en de heer J. Waalkens (VV)  
telefoonnummer (0592) 36 54 31; 36 53 31 en 36 56 14, e-mail: j.dijksterhuis@drenthe.nl,  
w.paas@drenthe.nl en j.waalkens@drenthe.nl

Portefeuillehouder: de heer H. Weggemans en de heer S. Swierstra

---

## Inleiding

De aanleg van "de ontbrekende schakel" in het (inter)nationale toervaartnet, de vaarverbinding Erica-Ter Apel, is al jaren een wens van de regio en de Stichting Recreatietoervaart Nederland (SNR). Het project is ook opgenomen in de Agenda voor de Veenkoloniën. In 2002 zijn door Arcadis, NEI en Ecorys de tracémogelijkheden en de sociaal-economische effecten onderzocht en in een rapport vastgelegd. Uit dit onderzoek blijkt dat een vaarverbinding via het Oranjedorp-tracé sterk bijdraagt aan de ruimtelijke en sociaal-economische versterking van Zuidoost-Drenthe en de Veenkoloniën. In vroegere jaren was er in de Veenkoloniën veel scheepvaart door alle toenmalige kanalen mogelijk. Met het herstel van deze vaarverbinding kan deze cultuurhistorische waarde, met de nog bestaande bruggen en sluisen, ook weer vorm krijgen. Ook zal het hele gebied door de aanleg van de vaarverbinding een passende bijdrage leveren aan de cultuurhistorische versterking van de Veenkoloniën.

Door de aanleg van de vaarverbinding zal de regio meer bekendheid krijgen en zullen de Veenkoloniën meer op de kaart komen. Door de geïsoleerde ligging van de Zuidoost-Groningse en Drentse vaarwegen zijn de Veenkoloniën nu nog een onbekende vaarbestemming. Realisatie van de vaarverbinding stimuleert de ontwikkeling van de toeristisch-recreatieve elementen rond de vaarverbinding. Met name actieve mensen met relatief veel vrije tijd zijn in toenemende mate op zoek naar nieuwe, ontbrekende vaarroutes. Naast recreatievaart zal de verbinding ook mogelijkheden scheppen voor andere ruimtelijke en economische spin-off (sportvissen, fietsen, horeca en kleine watersport). De vaarverbinding draagt bij aan de werkgelegenheid in het hele gebied van de Veenkoloniën en in het bijzonder in de gemeente Emmen. Het Oranjedorp-tracé is het goedkoopste en meest haalbare tracé.

De Stuurgroep agenda voor de Veenkoloniën heeft het projectplan Vaarverbinding Erica-Ter Apel vastgesteld. De totale investering voor de aanleg van de vaarweg is geraamd op €32 miljoen. Vervolgens heeft Bureau PAU in opdracht van de gemeente Emmen de mogelijkheden tot gebiedsontwikkeling verkent, het projectplan herijkt en de mogelijke tracés tegen het licht gehouden. De tussenrapportage uit dit onderzoek onderbouwt het rapport uit 2002. Ook de gemeente Emmen onderschrijft deze conclusie.

## Advies

- 1.1. Instemmen met de (gefaseerde) aanleg van de vaarverbinding Erica-Ter Apel via het Oranje-tracé door de provincie Drenthe en een bedrag van €10.000.000,- te verbijzonderen voor het herstel van de vaarverbinding Erica-Ter Apel en een bestemmingsreserve Erica-Ter Apel in te stellen, waarvan €5.000.000,- bedoeld is als Drents aandeel in het investeringsvolume en waarvan €5.000.000,- wordt aangehouden ter dekking van eventuele risico's onder de voorwaarden dat:
  - a. de overige partijen hun bijdragen overeenkomstig het projectplan versneld vastleggen;
  - b. de provincies Drenthe en Groningen, de gemeenten Emmen en Vlagtwedde, de waterschappen Velt en Vecht en Hunze en Aa's en mogelijk private partijen voor 1 januari 2010 een gezamenlijke dekking, inclusief aan te vragen subsidiemogelijkheden, hebben voor het huidige financieringstekort van € 10 miljoen voor de aanleg van de tweede fase.
- 1.2. Het aandeel van de provincie Drenthe als een bestemmingsreserve reserveren uit de bij de overdracht van de N34 vrijgespeelde middelen. Op het moment dat alle toegezegde bijdragen zijn vastgelegd in de bestemmingsreserve, kan gestart worden met de uitvoering. Aan de bestemmingsreserve wordt rente toegevoegd.

- 1.3. In afwijking op de financiële verordening het investeringsbedrag, onder aftrek van de bijdragen van derden, niet te activeren maar volledig ten laste brengen van de bestemmingsreserve.
- 1.4. Voor het beheer en onderhoud de vaarverbinding koppelen aan het bestaande provinciale vaarwegennet en hiervoor het bestaande managementcontract Zuidoost-Drentse vaarwegen structureel verhogen met € 135.000,-- vanaf het moment van openstelling voor de scheepvaart onder voorbehoud dat:
  - a. de gemeente Emmen haar verplichting ten aanzien van het beheer en onderhoud voor haar kunstwerken nakomt;
  - b. het waterschap haar huidige onderhoud- en beheersverplichtingen nakomt.

### **Meetbaar/Beoogd beleidseffect**

Met de aanleg van de vaarverbinding Erica-Ter Apel wordt voldaan aan de beleidsvisie van de SRN en het provinciale recreatie- en toerismebeleid. Ook wordt uitvoering gegeven aan de Agenda voor de Veenkoloniën, zoals opgenomen in het Collegeprogramma. De aanleg van de vaarverbinding levert een bijdrage aan het behoud en het herstel van het cultuurhistorisch erfgoed in de Veenkoloniën, geeft kansen voor de versterking en diversificatie van de ruimtelijke en economische structuur en draagt bij aan de werkgelegenheid (circa 250 arbeidsplaatsen) in Zuidoost-Drenthe.

### **Argumenten**

- 1.1. *Snel kunnen starten met de uitvoering van de eerste fase van de vaarverbinding Erica-Ter Apel via het Oranjetracé.*

Door het faseren van de uitvoering aanleg eerste fase Ter Apel- Klazienaveen in 2007-2009 en aanleg tweede fase Klazienaveen-Erica in 2009-2012 wordt bespaard op rentederving. De eerste fase van de vaarverbinding kan gefinancierd worden uit de in 2007 beschikbare middelen. De overige toezeggingen voor de aanleg van de vaarverbindingen dienen in 2009 voor de uitvoering beschikbaar te zijn.
- 1.2. *Snel duidelijkheid willen krijgen omtrent bijdragen van de overige partners om de uitvoering snel ter hand te kunnen nemen.*

De partners in de stuurgroep van de Agenda voor de Veenkoloniën hebben, op het waterschap Velt en Vecht en de gemeente Hoogezand-Sappemeer na, hun bijdrage in principe toegezegd. De provincie Groningen heeft de bijdrage al gereserveerd. De dijkgraaf heeft inmiddels toegezegd dat hij zijn bestuur een voorstel tot heroverweging zal voorleggen. De voorzitter van de Stuurgroep Veenkoloniën zal ook aan de gemeente Hoogezand-Sappemeer vragen haar besluit te willen heroverwegen.

( in miljoenen € )

Stichting Recreatietoervaart Nederland	5,10
provincie Groningen	1,92
Waterschap Hunze en Aa's	1,96
Waterschap Velt en Vecht	0,54
Gemeenten Veenkoloniën	0,72
gemeente Hoogezand	0,12
provincie Drenthe	5,00
gemeente Emmen	4,70
Gemeente Vlagtwedde	0,54
LNV	1,00
Investering Veenpark	0.40
Investeerdere, gebiedsontwikkeling, subsidies	10.00
<b>Totaal</b>	<b>32,00</b>

- 1.3. *Risico voor het eventuele tekort in het project van maximaal € 10 miljoen te verdelen over de provincie Drenthe en de opbrengst van de gebiedsontwikkeling, onder regie van de gemeente Emmen.*

De tussenrapportage van Pau heeft aangetoond dat er rond het Oranjedorp-tracé van de vaarverbinding Erica-Ter Apel mogelijkheden zijn voor ruimtelijk en sociaal-economische ontwikkelingen. Een investering van € 10 miljoen kan op termijn mogelijk worden terug verdiend. Voorbeelden van ruimtelijk en sociaal-economische ontwikkelingen zijn jachthavens, "wonen aan het water" en reparatiewerven. Gezocht wordt naar extra cofinanciering (door partners, onder andere de provincie Groningen, gemeente Vlagtwedde en de waterschappen Velt en Vecht en Hunze en Aa's) en Europese subsidies om het huidige tekort in het project te verkleinen of te dekken.

- 2.1. *Versnellen van de definitieve besluitvorming over de financiering van de vaarverbinding bij externe betrokkenen, waardoor duidelijkheid ontstaat over de start en fasering van het project.* De Productgroep Wegen en Kanalen kan in haar Programma van uitvoering van 2007 tot 2012 de uitvoering van de aanleg ter hand nemen. Dit programma past in de werkzaamheden van Wegen en Kanalen en sluit aan op de werkzaamheden die zij in het kader van het herstel Zuidlaardermeer-Bareveld reeds uitvoeren.

De SRN heeft in principe € 4.8 miljoen toegezegd en vraagt aan de provincie Drenthe en de gemeente Emmen om de "ontbrekende schakel" aan te leggen. Indien in 2007 gestart wordt met de uitvoering van het project, heeft het SRN toegezegd € 300.000,- extra te financieren.

De provincie Groningen vraagt ook aan ons om duidelijkheid omtrent inzet en aanleg van de vaarverbinding.



3.1. *Op het moment dat de vaarverbinding open wordt gesteld voor de scheepvaart ontstaat voor de provincie een verplichting inzake vaarwegbeheer en onderhoud.*

Door het managementcontract van de Productgroep Wegen en Kanalen structureel te verhogen met € 135.000,-- kan de provincie aan deze verplichting voldoen. Naast de provincie Drenthe hebben ook de gemeente Emmen en het waterschap beheer- en onderhoudsverplichtingen.

Derhalve is het voorbehoud gemaakt dat alvorens de provincie Drenthe aan haar verplichtingen tegemoetkomt, ook de gemeente Emmen en het waterschap moeten voldoen aan hun verplichtingen inzake beheer en onderhoud.

## **Uitvoering**

### **Tijdsplanning**

2007-2012.

### **Financiën**

Totale kosten € 32.200.000,--

Inkomsten van derden € 22.200.000,--

Lasten voor de provincie € 10.000.000,--

Beheer en onderhoud vanaf 2010: via managementcontract WK € 35.000,--; 2011 € 70.000,-- en 2012 € 135.000,--

### **Monitoring en evaluatie**

Wordt in 2007 opgenomen in de op te stellen uitvoeringsplannen.

### **Extern betrokkenen**

Gemeente Emmen

Provincie Groningen

Gemeente Vlagtwedde

Waterschap Hunze en Aa's

Waterschap Velt en Vecht

Overige partners uit stuurgroep Agenda voor de Veenkoloniën

SRN

Ministerie van LNV

### **Communicatie**

Persbericht via gedeputeerde de heer H. Weggemans.

## **Bijlagen**

1. Projectplan Stuurgroep Agenda voor de Veenkoloniën.
2. Presentatie tussenresultaten Bureau PAU.

Ter inzage in de leeskamer

1. Rapport "Varen in het land van turf en honing".
2. Tracéstudie vaarverbinding Erica-Ter Apel van Arcadis, NEI en Ecorys.
3. Kaart met opties voor diverse tracés.
4. Kaart met de fasering en het tracé.
5. Tussenrapportage bureau PAU, Invrapius en West 8.

Assen, 21 december 2006

Kenmerk: 51/5.3/2006015006

Gedeputeerde staten van Drenthe,

A.L. ter Beek, voorzitter

J.D. Nauta, secretaris

jd/coll.

## **Ontwikkeling en herstel vaarverbinding Erica-Ter Apel**

Zowel internationaal als nationaal is de vaarverbinding Erica-Ter Apel "de ontbrekende schakel" in het internationale toervaartnet. Door de aanleg van deze vaarverbinding ontstaat er een doorvaart naar Duitsland en Twente. De SRN heeft haar bijdrage al toegezegd en gevraagd of een versnelling in de aanleg van de vaarverbinding kan worden bewerkstelligd door zelf de uitvoering ter hand te nemen. De vaarverbinding draagt conform de ter inzage gelegde rapporten bij aan de ruimtelijke en sociaal-economische versterking van Zuidoost-Drenthe en de Veenkoloniën. Door de aanleg en door de gebiedsontwikkeling krijgt het gebied een impuls en zal er economische spin-off ontstaan.

De provincie Groningen heeft haar bijdrage van € 1,9 miljoen al op haar begroting gereserveerd. Nu ook de gemeente Emmen zich inspant om de gevraagde middelen en de mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling ter hand te nemen, is het moment aangebroken om de gevraagde provinciale inzet in kaart te brengen en aan u voor te leggen.

## **Gemeente Emmen**

De gemeente Emmen heeft Bureau PAU ingeschakeld om de mogelijkheden tot gebiedsontwikkeling te verkennen en het projectplan te herijken en de tracés nog eens tegen het licht te houden. Op 15 november 2006 is de tussenrapportage gepresenteerd in een bestuurlijk overleg tussen de gemeente Emmen en een afvaardiging van ons college. Het overzicht van de tussenrapportage van Bureau PAU, Invraplus en West 8 ligt ter inzage. In deze tussenrapportage komt naar voren dat het projectplan van de Stuurgroep Agenda voor de Veenkoloniën een goed beeld geeft van de benodigde financieringsopgave en investeringen. Tevens wordt het tracé nogmaals doorgelicht en is de mogelijkheid van gebiedsontwikkeling aangegeven.

## **Tracés**

Vanaf 1984 zijn er allerlei tracés bestudeerd om de vaarverbinding Erica-Klazienaveen-Ter Apel te herstellen (bijlage, ter inzage). Onder andere de routes door Klazienaveen, van Zuidbarge over Barger-Oosterveld en via het Süd-Nord-Kanal in Duitsland. Later is in het Streekplan Drenthe (1990) en de nota Vaarwegen de route ten zuiden van Klazienaveen vastgelegd. Ook de variant via het Dommerskanaal is eind jaren tachtig belicht. Door allerlei met name infrastructurele werken zijn in de loop der tijd extra knelpunten ontstaan. Vanuit kansen om het Veenpark en de groenzone bij het industriepark A37 te benutten is uit het onderzoek van Arcadis (2003) het tracé Ter Apel-Veenpark-Scholtenkanaal met nieuwe vaarroute ten noorden van A37 naar Bladderswijk (het Oranjedorp-tracé, kosten 33,5 miljoen) als meest kansrijk ontstaan.

De tracéstudie van PAU (2006) geeft hieraan ook de voorkeur boven het Zwartemeer-tracé (kosten € 36,6 miljoen) en het Weiteveen/Dommerskanaal-tracé (kosten € 52,2 miljoen).

## **Financiën**

De Stuurgroep Agenda voor de Veenkoloniën heeft het projectplan opgesteld (bijlage 1). Het totale investeringsbedrag bedraagt € 32 miljoen. Hierin is tevens een financieringsopgave opgenomen. Wij stellen voor om € 5 miljoen bij te dragen en € 5 miljoen ter dekking van eventuele risico's voor het ongedekte gedeelte.

Nog niet alle partners van de stuurgroep hebben hun bijdrage zeker gesteld. Alvorens de uitvoering ter hand wordt genomen, zullen de partners hun bijdragen zeker gesteld moeten hebben. Tevens zal voor de gebiedsontwikkeling en de opties voor de aan te vragen subsidies en andere financieringsmogelijkheden een bestuurlijk overleg met de desbetreffende partners gearrangeerd worden.

De Productgroep WK zal in overleg met de gemeenten Emmen en Vlagtwedde en de waterschappen Hunze en Aa's en Velt en Vecht het projectmanagement vanaf 2007 van de gefaseerde uitvoering van de vaarverbinding op zich nemen.

WK heeft een bijgesteld investeringsoverzicht opgesteld van 2007-2012. Dit conform de gevraagde versnelling, de bijgestelde baggeropgave en duurzame en doelmatige constructies en kunstwerken (conform Zuidlaardermeer-Bareveld). In totaal bedraagt de investeringsopgave voor het totale traject € 32 miljoen (inclusief indexering). De laatste aanbestedingen van soortgelijke werken in het noorden geven een beeld dat de markt gunstig is.

## **RO**

### *Procedures*

Voor de aanleg en het herstel van de vaarverbinding zijn diverse korte en langere RO-procedures noodzakelijk. Deze zullen in een op te stellen projectmatig uitvoeringsplan worden meegenomen. Voor de eerste fase zijn dit kortere procedures (meldingen, onderzoeken, natuur-watertoets enz.). De tweede fase (van Klazienaveen tot Oranjedorp-Erica) behelst de aanleg van een geheel nieuwe vaarverbinding. Hiervoor is een grotere inzet voor bestemmingsplan wijziging vanuit de gemeente Emmen noodzakelijk. De gemeente Emmen heeft toegezegd dat de vaarverbinding zal worden opgenomen in de op te stellen structuurvisie. De gemeente Emmen is hiervoor in nauw overleg met onze provincie aan zet.

### *Gebiedsontwikkeling*

Bij gebiedsontwikkeling gaat het om ruimtelijke vernieuwing c.q. ontwikkelingsplanologie waarbij de ruimtelijke kwaliteit voorop staat. Dat betekent concreet dat de nieuwe ontwikkelingen passend moeten zijn in het landschap zoals beschreven in het POP (pagina 146). Met betrekking tot deze woonmilieus dient het te gaan om verschillende typen aantrekkelijke woonmilieus met een mix voor alle doelgroepen. De gebiedsontwikkeling kan tevens een impuls betekenen voor het intelligent nadenken over combinaties van functies, bijvoorbeeld de ontwikkeling van recreatie in combinatie met gebiedsontwikkeling.

Provinciale staten van Drenthe;

gelezen het voorstel van gedeputeerde staten van Drenthe van 21 december 2006 kenmerk 51/5.3/2006015006;

## BESLUITEN:

- I. in te stemmen met de (gefaseerde) aanleg van de vaarverbinding Erica-Ter Apel via het Oranjedorp-tracé door de provincie Drenthe en een bedrag van €10.000.000,- te verbijzonderen voor het herstel van de vaarverbinding Erica-Ter Apel en een bestemmingsreserve "Erica-Ter Apel" in te stellen waarvan €5.000.000,- bedoeld is als Drents aandeel in het investeringsvolume en waarvan €5.000.000,- wordt aangehouden ter dekking van eventuele risico's onder de voorwaarden dat:
  - a. overige partijen hun bijdragen overeenkomstig het projectplan versneld vastleggen;
  - b. de provincies Drenthe en Groningen, de gemeenten Emmen en Vlagtwedde, de waterschappen Velt en Vecht en Hunze en Aa's en mogelijk private partijen voor 1 januari 2010 een gezamenlijke dekking, inclusief aan te vragen subsidiemogelijkheden hebben voor het huidige financieringstekort van € 10 miljoen voor de aanleg van de tweede fase;
- II. het aandeel van de provincie Drenthe als een bestemmingsreserve te reserveren uit de bij de overdracht van de N34 vrijgespeelde middelen. Op het moment dat alle toegezegde bijdragen zijn vastgelegd in de bestemmingsreserve, kan gestart worden met de uitvoering. Aan de bestemmingsreserve wordt rente toegevoegd;
- III. in afwijking op de financiële verordening het investeringsbedrag, onder aftrek van de bijdragen van derden, niet te activeren, maar volledig ten laste te brengen van de bestemmingsreserve;
- IV. voor het beheer en onderhoud de vaarverbinding te koppelen aan het bestaande provinciale vaarwegennet en hiervoor het bestaande managementcontract Zuidoost-Drentse vaarwegen structureel te verhogen met € 135.000,- vanaf het moment van openstelling voor de scheepvaart onder voorbehoud dat:
  - a. de gemeente Emmen haar verplichting ten aanzien van het beheer en onderhoud voor haar kunstwerken nakomt;
  - b. het waterschap haar huidige onderhoud- en beheersverplichtingen nakomt.

Assen, 31 januari 2007

Provinciale staten voornoemd,

, griffier

, voorzitter

jd/coll.



# Projectplan herstel vaarverbinding Erica – Ter Apel

Agenda voor de  **Veenkoloniën**



# **Projectplan herstel vaarverbinding Erica – Ter Apel**





*1 september 2005*

### **Colofon**

Dit projectplan is een project van de Agenda voor de Veenkoloniën.

Dit document “Projectplan herstel vaarverbinding Erica – Ter Apel, 1 september 2005”, vormt de basis voor de besluitvorming, de financiering en de uitvoering.

De provincie Drenthe treedt in deze op namens de Stuurgroep Agenda voor de Veenkoloniën.

# Inhoud

<b>Samenvatting</b>	<b>5</b>
<b>Inleiding</b>	<b>10</b>
<b>Het belang van de vaarverbinding</b>	<b>11</b>
<b>Beschrijving van het tracé</b>	<b>20</b>
<b>Technische uitgangspunten en randvoorwaarden</b>	<b>22</b>
<b>Globale beschrijving van de uit te voeren werken en kostenraming</b>	<b>26</b>
<b>Financieringsplan</b>	<b>32</b>
<b>Financieringsplan Herstel vaarverbinding Erica – Ter Apel</b>	<b>36</b>
<b>Eigendom, beheer en onderhoud van water, oevers en kunstwerken</b>	<b>37</b>
<b>Communicatie</b>	<b>41</b>
<b>Bijlagen</b>	<b>42</b>

# Projectplan

1 september 2005

Uitvoeringsperiode 2006 – 2015

Lengte tracé ca. 23 km

Totale realisatiekosten

(prijspeil 2005)

€ 32.000.000



# Samenvatting

Dit projectplan omvat de projectbeschrijving, inclusief een samenvatting van de kostenraming, het financieringsplan en het z.g. “EBO-plan”, waarin het toekomstig eigendom, beheer en onderhoud is aangegeven. Tevens wordt het belang van de vaarverbinding, kort samengevat, weergegeven.

In de Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland, BRTN 2000, wordt de motorbootverbinding (BM) tussen Erica en Ter Apel benoemd als een belangrijke ontbrekende schakel tussen een aantal vaarcircuits in Noord Nederland en Noord Duitsland. Realisatie van deze ontbrekende schakel wordt als een logische en structurele verbetering van het nationale basistoevervaartnet gezien.

In het kader van de Agenda voor de Veenkoloniën is het herstel van de vaarverbindingen tussen het Zuidlaardermeer en Erica één van de TOP 10 – projecten. Realisatie van de vaarverbinding tussen Erica en Ter Apel vormt fase 2 van dit project. Fase 1, welke reeds in uitvoering is genomen, wordt gevormd door de realisatie van de vaarverbinding Zuidlaardermeer – Oost Groningen, inclusief een extra ontsluiting van het Langeboschmeer bij Veendam. Beide projecten liggen letterlijk in elkaars verlengde en zijn wederzijds versterkend. Investerings in de vaarweg en de daaraan gerelateerde voorzieningen, alsmede in de regio komen hierdoor in een gunstiger perspectief te liggen.

Realisatie van de vaarverbinding Erica – Ter Apel zal de economische ontwikkeling van de Veenkoloniën een forse impuls geven.

ECORYS-NEI heeft becijferd, dat (los van de tijdelijke werkgelegenheid, gedurende tenminste 10 jaar) voor de uitvoering van dit project, de vaarverbinding in de gehele regio 225 permanente arbeidsplaatsen oplevert en bovendien in de directe omgeving van het kanaal nog zo'n 45 arbeidsplaatsen.

Hiertoe zal echter wel een gezamenlijke inspanning van regionale en lokale overheden noodzakelijk zijn, om ruimte te scheppen voor kansrijke ontwikkelingen en het bedrijfsleven te stimuleren. Hierbij gaat 't niet alleen om direct aan de recreatievaart gerelateerde bedrijvigheid, maar ook om bijvoorbeeld uitbreiding van verblijfsaccommodaties en nieuwe toeristische bedrijvigheid, omdat de regio aantrekkelijker wordt en versterking van het bestaande bedrijfsleven.

Heropening van de oude vaarwegen biedt ook de gelegenheid om waardevolle historische elementen in en aan het kanaal, zoals bruggen, sluizen en bepaalde gebouwen en bouwwerken, in oude luister te herstellen en in stand te houden als “levend” cultuurhistorisch watererfgoed.

Realisatie van de ontbrekende schakel tussen Ter Apel en Erica, de ontwikkeling van toeristisch-recreatieve elementen en attracties langs en in de omgeving van de vaarweg, alsmede promotie van de toeristische kwaliteiten van de Veenkoloniën, zowel voor landrecreanten als toervaarders, zullen zeker leiden tot een belangrijke toename van zowel de recreatievaart als (verblijfs) toerisme in de regio. In een studie welke is uitgevoerd in het kader van de ontwikkelingsvisie voor een samenhangend recreatievaartnet in Noordoost Nederland en de aangrenzende Duitse regio ( “Varen in het Land van Turf en Honing) is berekend dat hierdoor in de komende 15 jaar, zowel in Drenthe als in Groningen een toename van de recreatievaart te verwachten is van ca. 2 % per jaar.

Realisatie van de ontbrekende schakels in dit toervaartnetwerk tussen het Zuidlaardermeer en Emmen / Erica is daarbij een essentieel onderdeel. Dit belang wordt nog versterkt door het feit, dat bij Ter Apel, via het Rütenbrockkanaal, de enige vaarverbinding ( met name geschikt voor de kleinere jachten) tussen Rijn en Dollard ligt van het Nederlandse met het Duitse vaarwegennet.

In het kader de samenwerking “Varen in het land van Turf en Honing” wordt ook aan de Duitse zijde geïnvesteerd in ontwikkeling van voorzieningen voor de recreatietoervaart.

Voor het waterbeheer, zowel in kwalitatieve als in kwantitatieve zin, worden de mogelijkheden voor een flexibel watermanagement sterk verbeterd, bijvoorbeeld door koppeling met projecten ten behoeve van tijdelijke bovenstroomse waterberging.

De visstand zal, naar verwachting, ook verbeteren als gevolg van het feit, dat door het weer in gebruik stellen van sluizen, de vistrek opnieuw mogelijk wordt.

Het tracé loopt vanaf het 8e Verlaat in het Ter Apelkanaal te Barnflair, vervolgens via het Stads Compascuumkanaal en het Oosterdiep zuidwaarts tot aan de bestaande dam in het centrum van Barger Compascuum.

Vervolgens loopt het tracé, via een bestaande watergang langs de Sint Josefstraat, het bestaande kanaal door het Veenpark en het hoogveengebied Berkenrode en sluit aan op het Scholtenskanaal ten zuiden van de Postweg.

Vervolgens voert het tracé zuidwaarts via het Scholtenskanaal tot aan de A37 en buigt westwaarts parallel aan de verbindingsweg Scholtenskanaal- Vastenow , vervolgens langs de afrit van de A37 en evenwijdig aan de N 862, om daarna via een bestaande watergang door het bedrijventerrein A37 en een doorsteek, ten zuiden van Oranjedorp, uit te monden in de Bladderswijk.

Bij de tracékeuze en de beschrijving van de nodige werkzaamheden zijn, met betrekking tot de technische eisen, de ijkpunten gehanteerd, zoals die zijn vermeld in de Tracéstudie Vaarverbinding Erica - Ter Apel, ARCADIS / ECORYS-NEI, juni 2003.

Dat wil zeggen dat de vaarweg voldoet aan de categorie BM van de BRTN 2000, waarin deels wordt verwezen naar de Richtlijnen Vaarwegen van de Commissie Vaarweg Beheerders (CVB).

Het grootste deel van het traject behoort tot het beheergebied van het Waterschap Hunze en Aa's, namelijk in totaal ca. 21,5 km, vanaf de sluis 8e Verlaat in het Ter Apelkanaal tot en met het Scholtenskanaal en het toekomstige nieuw te graven traject 6, aangeduid als de Nieuwe Oosterveensevaart.

De verbinding door het bedrijventerrein A37, traject 7, aangeduid als de Verlengde Oosterwijk, de Oosterwijk en de doorsteek naar de Bladderswijk, is ca. 1,5 km en behoort tot het beheergebied van het Waterschap Velt en Vecht.

Op grond van onderzoek bodem en hydrologie ter hoogte van de doorsnijding van het tracé door de uitloper van de Hondsrug ( N 862 / zuidrand Oosterbos), dient voor het nieuw te graven kanaal tussen brug in de N862 en het Scholtenskanaal rekening te worden gehouden met noodzakelijke bijzondere constructie-eisen en -maatregelen, ter voorkoming van het wegzijgen van kanaalwater in dit kwetsbare gebied. Hiertoe zal in de komende jaren aanvullend onderzoek worden uitgevoerd met name naar de fluctuaties van het grondwater ter plekke.

Tevens zal een pompvoorziening worden getroffen om waterverlies als gevolg van verdamping en schutten te compenseren.

Het traject door het Veenpark zal voor het hoogveengebied Berkenrode bijzonder gunstige effecten hebben. Door verhoging van de waterstand in het kanaal hier en maatregelen in het veengebied wordt het verdrogingsproces van dit hoogveengebied gestopt.

Bij het tracéontwerp is daarom uitdrukkelijk gekozen om gebruik te maken van de bestaande watergang door het hoogveengebied Berkenrode. In overleg met Staatsbosbeheer is vastgesteld, dat de beoogde peilverhoging hier, alsmede de planmatige verwerking van de uit te graven veengrond in het gebied zelf, zal leiden tot een substantiële vernattingsoperatie van dit hoogveengebied.

Bij de afwerking van de oevers zal rekening worden gehouden met het creëren van voldoende mogelijkheden voor de voortplanting van de hier voorkomende amfibieën.

Ter hoogte van de passage van de zuidzoom van het Oosterbos zal, over een lengte van ca. 200m, een strook bosplantsoen moeten worden gekapt. Hiervoor zal, ter compensatie, elders in het gebied, in de buurt van het tracé ca. 1,5 ha. worden beplant.

Als algemeen uitgangspunt geldt, dat de vaarverbinding wordt gerealiseerd in harmonie met de omgeving.

Voor een aantal tracégedeelten kunnen hierbij specifieke omstandigheden van belang zijn, waarmee bij het ontwerp en de uitvoering van de vaarweg rekening moet worden gehouden.

Met name geldt dit voor de volgende trajecten:

- 1 t/m 3** Het Stads Compascuumkanaal, Oosterdiep, vanaf Barnflair, via Emmer Compascuum en Barger Compascuum vormen nog steeds een relatief gaaf totaalbeeld van het Veenkoloniale kanaal in zijn omgeving, aansluitend aan het Oost Groningse.
- Uitgangspunt bij het weer bevaarbaar maken van dit traject is daarom gericht op behoud en restauratie van het cultuurhistorisch water erfgoed, zowel in en aan het kanaal zelf als met betrekking tot bebouwing en beplanting er langs. Nieuwe elementen dienen zodanig te worden ontworpen en uitgevoerd dat deze passen in het cultuurhistorisch totaalbeeld van dit traject.
- 4** Het Veenparkkanaal maakt integraal onderdeel uit van het cultuurhistorisch openluchtmuseum en attractiepark. Op basis van een “ontwerpatelier” zijn een aantal uitgangspunten en randvoorwaarden opgesteld voor het ontwerp en de inrichting van de vaarverbinding door het Veenpark. Hierbij is rekening gehouden met het behoud ( en versterking) van het cultuurhistorisch en museale karakter van het Veenpark, maar ook met de plannen van de directie van het Veenpark om nieuwe elementen te ontwikkelen en in te spelen op de realisatie van een toeristische vaarroute door het park. Bij de aanleg van het Berkenrodekanaal zal in bijzondere mate rekening worden gehouden met de natuurwaarden, zowel ten aanzien van de habitat voor amfibieën ter plekke als met betrekking tot de mogelijkheden om het hoogveengebied te vernatten.
- De Berkenrode brug zal een vaste brug blijven, maar wel worden verhoogd ten opzichte van de huidige situatie. Hierbij wordt tevens de omlegging van het smalspoorlijntje betrokken.
- Bij de aanleg van het Berkenrodekanaal zal niet alleen rekening worden gehouden met de natuurwaarden, zoals hiervoor is aangegeven, maar ook met het creëren van een “zichtlocatie”, vanwaar vanaf voorbijvarende jachtjes ruim zicht op het hoogveengebied wordt geboden. In dit deel van het traject zullen geen aanlegmogelijkheden komen, met uitzondering van een mogelijke, nog nader te bepalen locatie, waar een overstapstation van smalspoorlijn met excursieboot gewenst is.
- Voor het gedeelte door het hoogveengebied Berkenrode zal de voorbereiding en de uitvoering in nauwe samenwerking met Staatsbosbeheer geschieden.

5, 6 en 7 Het traject Scholtenskanaal, Oosterbos – Vastenow – N 862 en het traject door het Bedrijventerrein A37, wordt gekenmerkt door de dynamiek van verandering en nieuwe ontwikkeling van het omliggende gebied. De oude veenkoloniale structuur is veranderd en soms geheel gewijzigd. Landgoedontwikkeling, glastuinbouw, verkeersinfrastructuur en moderne bedrijvenlocaties zijn in dit gebied de nieuwe kenmerkende elementen. Deze vormen dan ook een belangrijk uitgangspunt voor het ontwerp en de inrichting van de vaarverbinding hier.

Herstel van de “Vaarverbinding Erica – Ter Apel” zal worden gerealiseerd via het ca. 23 km lange “Oranjedorptracté”, vanaf de Sluis 8e Verlaat bij Barnflair tot en met de doorsteek naar de Bladderswijk ten zuiden van Oranjedorp.

De totale uitvoeringskosten worden berekend op ca. € 32.000.000 ( prijspeil 2005).

Gelet op de aard en de omvang van het project ligt het voor de hand dat de realisatie van het project gefaseerd in een periode van een aantal jaren zal plaatsvinden. Rekening wordt gehouden met een uitvoeringsperiode van ca. 10 jaar, vanaf 2006.

De planontwikkeling van deelprojecten vindt plaats door middel van concrete uitwerking van een voortschrijdend meerjaren uitvoeringsprogramma. Daarbij is het ook van belang dat hierbij een relatie wordt gelegd met de mogelijkheid om de uitvoering te combineren met andere werken welke in dit gebied zijn gepland. Daarnaast zal voor sommige tracédelen eerst een aantal randvoorwaarden moeten worden vervuld, alvorens met de uitvoering te kunnen starten. In een aantal gevallen moet worden gerekend met de tijd welke nodig is voor het volgen van vastgestelde procedures, e.d. Dit geldt met name voor de uitvoering van de werken op de deeltrajecten 6 en 7 (vanaf Scholtenskanaal tot Bladderswijk). In eerste instantie zal daarom de uitvoering van werken met name zijn gericht op het herstel van de vaarfunctie op het traject tussen Ter Apel en Barger Compasuum en het deelproject Veenparkkanaal.

In het financieringsplan is uitgegaan van een basisbijdrage door alle partners in de Agenda voor de Veenkoloniën, op grond van hun onderlinge verbondenheid en gemeenschappelijke belang ten aanzien van de realisatie van met name de TOP-10 projecten van de Agenda. Het belang van een gezamenlijke verantwoordelijkheid en solidariteit wordt in toenemende mate bij de partners gevoeld en is recentelijk nog benadrukt.

Het ontbreken van de vaarverbinding tussen Erica en Ter Apel is één van de grote knelpunten die in de Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland wordt genoemd en waarvan wordt gesteld dat deze ontbrekende schakel moet worden gerealiseerd. Een substantiële bijdrage uit BRTN-fonds ligt daarom in de rede.

Voor de financiering van de uitvoering komen ook bijdragen uit specifieke fondsen en budgetten op nationaal en regionaal niveau in aanmerking. In de financieringsopzet is voornamelijk rekening gehouden met een substantiële bijdrage uit Kompas - EFRO in de periode 2006 – 2008 en Kompas - EZ in de periode 2009 - 2011.

Voorts zal het noodzakelijk zijn, om op basis van het gezamenlijke commitment over de aanleg van de vaarverbinding Erica - Ter Apel, het politiek draagvlak te verstevigen, zowel op regionaal als nationaal niveau, alsmede in “Brussel”.

Het financieringsplan bevat nu nog een ongedekt deel van ca. 26%.

De partners van de Agenda voor de Veenkoloniën hebben afgesproken om gezamenlijk actief te zoeken naar kansen en mogelijkheden om de uitvoering van werken langs de vaarverbinding te combineren met andere belangen, plannen en werken. Hierbij wordt bijvoorbeeld gedoeld op zaken als behoud en restauratie cultuurhistorisch erfgoed, waterschapswerken, stedenbouwkundige ontwikkelingen, etc. Hierdoor kan veelal ook cofinanciering worden verkregen uit fondsen en budgetten welke niet primair zijn gericht op het realiseren van een toeristische vaarverbinding.



De uitvoering van het project vangt aan, zodra alle partners hun bijdrage aan de uitvoering van het projectplan schriftelijk hebben toegezegd. Dit geldt zowel de financiële bijdrage als de eventuele noodzakelijke inspanningen met betrekking tot flankerende maatregelen, zoals bijvoorbeeld bestemmingsplanwijziging, vergunningverlening, doorwerking in (overige) planontwikkeling en stimulering bedrijfsleven.

Daarnaast dient voldoende zekerheid te zijn over de restfinanciering.

De provincie Drenthe zal, namens de Stuurgroep Agenda voor de Veenkoloniën, optreden als opdrachtgever bij de realisatie. Een en ander zal worden vastgelegd in een convenant met de partners.

Bij de berekening van de (extra) kosten voor beheer en onderhoud is rekening gehouden met een realisatieperiode van ca. 10 jaar, waarbij successievelijk per jaar een of meer deeltrajecten, of een bepaald werk over meerdere trajecten, worden gerealiseerd.

De praktijk van beheer en onderhoud zal derhalve direct afhangen van de voortgang van de realisatie. Bovendien zullen beheers- en onderhoudswerken worden geïntegreerd in de al bestaande praktijk bij de verschillende beheerders. De (extra) kosten in relatie tot de vaarfunctie zullen daarom pas bepaald kunnen worden, wanneer het betreffende project / werk in uitvoering wordt genomen. Er is echter toch nu reeds een goede schatting gemaakt van de kosten per jaar van beheer en onderhoud, op basis van het prijspeil 2005.

Afhankelijk van de huidige situatie inzake eigendom, beheer en onderhoud is een toerekening gemaakt naar betrokken partij, waarbij de meerkosten worden aangegeven, waarmee moet worden gerekend als gevolg van de nieuwe vaarfunctie van het kanaal.

Als basis voor de verdeling van verantwoordelijkheden voor beheer, onderhoud en bediening geldt in principe dat zoveel mogelijk wordt aangesloten op de huidige situatie.

De betrokken partijen zijn hierbij het Waterschap Hunze en Aa's, de Gemeente Vlagtwedde, de Gemeente Emmen, de Provincie Drenthe, het Waterschap Velt en Vecht, Staatsbosbeheer en het Veenpark.

Het herstel van de vaarverbinding Erica – Ter Apel betekent een aanzienlijke verbetering van de bereikbaarheid over het water in Noord-Nederland en de aansluiting op het Duitse toervaartnet. De economische bedrijvigheid en daarmee de werkgelegenheid in het gebied worden gestimuleerd. Om deze boodschap over te brengen aan bewoners en andere betrokkenen en het creëren van draagvlak is een communicatieplan opgesteld. Op basis hiervan zal jaarlijks een actieplan worden vastgesteld in relatie met de voortgang van het project en afgestemd op de relevante doelgroepen van dat moment.

In dit communicatieplan worden acties voorgesteld, die in de planfase en tijdens de uitvoering van het project zullen worden uitgevoerd. De middelen hiervoor zullen voor een belangrijk deel uit de projectkosten worden betaald. Het gaat daarbij onder meer om verschillende bijeenkomsten voor bijvoorbeeld bewoners, het bedrijfsleven of de pers. Op de site is een aparte pagina gewijd aan de ontwikkelingen rond de vaarverbinding Erica – Ter Apel. Tijdens de uitvoering van het project zullen allerlei uiteenlopende zaken worden belicht, bijvoorbeeld op het terrein van cultuurhistorisch erfgoed of specifieke werkzaamheden die in of in de buurt van een woonwijk worden uitgevoerd. Er worden links gemaakt met relevante andere internetpagina's.





# Herstel vaarverbinding Erica – Ter Apel

een project van **Agenda voor de Veenkoloniën**

## partners:

Provincie Drenthe  
 Gemeente Emmen  
 Provincie Groningen  
 Waterschap Hunze en Aa's  
 Waterschap Velt en Vecht  
 Gemeente Vlagtwedde

Gemeente Borger-Odoorn  
 Gemeente Aa en Hunze  
 Gemeente Stadskanaal  
 Gemeente Veendam  
 Gemeente Pekela  
 Gemeente Menterwolde  
 Gemeente Hoogezand-Sappemeer

## met participatie van:

Stichting Recreatietoervaart Nederland  
 Ministerie van LNV, dir. Regionale Zaken, vestiging Noord  
 Kompas-EZ en Kompas EFRO

# Inleiding

In de vergadering van 24 maart 2005 heeft de Stuurgroep Agenda voor de Veenkoloniën het eindrapport van de projectgroep “Uitwerking Oranjedorptracté” besproken.

Hierbij hebben alle partners het rapport als zodanig aanvaard als basis voor de verdere besluitvorming, waarbij is gekozen voor de tracé-variant welke door het Veenpark voert. Alle partners in de Agenda voor de Veenkoloniën hebben zich uitgesproken om in de eigen organisatie bestuurlijk commitment te bereiken over de realisatie van de vaarverbinding. Hierbij is het belang van de onderlinge solidariteit benadrukt, omdat het hier gaat om de realisatie van een Top-10 project van de Agenda.

In de vergadering van de Stuurgroep van 7 juli 2005 hebben de partners nogmaals bevestigd, dat zij dit project gezamenlijk willen uitvoeren. Hierbij is afgesproken, dat de partners een bestuurlijke overeenkomst zullen aangaan, op basis waarvan het project zal worden gerealiseerd.

In dit “Projectplan herstel vaarverbinding Erica – Ter Apel”, van 1 september 2005, zijn de resultaten vastgelegd van de beraadslagingen van de Stuurgroep en de keuzes, die daarbij zijn gemaakt in de loop van de planontwikkeling. Impliciet gelden daarbij relevante onderdelen en onderzoeksresultaten

van studies en rapportages welke eerder door de Stuurgroep zijn aanvaard en op basis waarvan de verdere planontwikkeling heeft plaatsgevonden. Met name geldt dit met betrekking tot de “Tracéstudie vaarverbinding Erica – Ter Apel”, ARCADIS / ECORYS-NEI, juni 2003 en de “Rapportage Uitwerking Oranjedorptracté”, inclusief het advies van de projectgroep, 28 januari 2005.

Dit projectplan omvat de projectbeschrijving, inclusief een samenvatting van de kostenraming, het financieringsplan en het z.g. “EBO-plan”, waarin het toekomstig eigendom, beheer en onderhoud is aangegeven. Tevens wordt het belang van de vaarverbinding, kort samengevat, weergegeven.

De uitvoering van het project vangt aan, zodra alle partners hun bijdrage aan de uitvoering van het projectplan schriftelijk hebben toegezegd. Dit geldt zowel de financiële bijdrage als de eventuele noodzakelijke inspanningen met betrekking tot flankerende maatregelen, zoals bijvoorbeeld bestemmingsplanwijziging, vergunningverlening, doorwerking in (overige) planontwikkeling en stimulering bedrijfsleven.

Daarnaast dient voldoende zekerheid te zijn over de restfinanciering.

De provincie Drenthe zal, namens de Stuurgroep Agenda voor de Veenkoloniën, optreden als opdrachtgever bij de realisatie. Een en ander zal worden vastgelegd in een convenant met de partners.

# Het belang van de vaarverbinding

## Beleidskaders

### BRTN

In de Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland, BRTN 2000, wordt de motorbootverbinding (BM) tussen Erica en Ter Apel benoemd als een belangrijke ontbrekende schakel tussen een aantal vaarcircuits in Noord Nederland en Duitsland. Realisatie van deze ontbrekende schakel wordt als een logische en structurele verbetering van het nationale basistoervaartnet gezien.





Met het herstel van de vaarverbinding Erica – Ter Apel wordt dan ook een belangrijke bijdrage geleverd aan de voltooiing van het nationale basistoevervaartnet en wordt, tussen Rijn en Dollard, een voor de recreatietoevervaart veilige binnendoorverbinding tussen Duitsland en Nederland tot stand gebracht.

### **Beleidsvisie Varen in het Land van Turf en Honing**

De provincies Drenthe, Groningen en Fryslan hebben samen met de Duitse Landkreise Emsland, Leer en Aurich, onder de noemer “Varen in het Land van Turf en Honing”, een ontwikkelingsvisie opgesteld, voor de realisatie van een samenhangend grensoverschrijdend recreatietoevervaart.

Deze ontwikkelingsvisie is een nadere regionale uitwerking van de Beleidsvisie Recreatietoevervaart Nederland.

Aan de hand van deze visie is een actieprogramma beschreven, bestaande uit projecten en maatregelen die als eerste moeten worden gerealiseerd om het hoofdvaartnet te voltooien en om voldoende voorzieningen voor de toevervaart te bieden in relatie met aantrekkelijke gebieden in de omgeving van de vaarwegen. Herstel van de vaarverbinding Zuidlaardermeer – Oost Groningen en van de vaarverbinding Erica – Ter Apel zijn daarin essentiële maatregelen, waardoor de uitwisseling van een groot potentieel aan recreatievaarders uit zowel Midden- en Zuid Nederland als uit Duitsland veel eenvoudiger en aantrekkelijker wordt. De nota “Varen in het Land van Turf en Honing” is door de provincies Drenthe, Groningen en Fryslan, formeel aanvaard als basis voor de beleidsontwikkeling met betrekking tot toerisme en de recreatietoevervaart. Tevens vormt de nota het kader voor een actief samenwerkingsverband “Land van Turf en Honing” tussen de drie Nederlandse provincies en de Landkreise Emsland, Leer en Aurich, alsmede Stadt Emden.

### **POP Drenthe / POP Groningen**

Zowel in het Provinciaal Omgevingsplan Drenthe als het Provinciaal Omgevingsplan Groningen wordt in het kader van de ontwikkeling van toerisme en recreatie, het belang van de verdere ontwikkeling van het vaartoerisme onderkend, in relatie tot onder andere plattelandontwikkeling, leefbaarheid, ontwikkeling natuur- en landschap, cultuurhistorisch erfgoed.

In beide provincies is het beleid ten aanzien van de recreatietoevervaart gericht op het openhouden van de huidige vaarmogelijkheden en het verbeteren van de kwaliteit hiervan. Daarnaast is het beleid gericht op het vervolmaken van een samenhangend toevervaartnet in Noord Nederland en de aangrenzende Duitse regio, conform de ontwikkelingsvisie “Varen in het land van Turf en Honing”.

Realisatie van de ontbrekende schakels “Zuidlaardermeer – Oost Groningen” en “Erica – Ter Apel” zijn in beide provincies onderwerp van beleidsinspanning. In het POP II Drenthe zijn deze op de ontwikkelingskaart ( 4 ) aangegeven.

### **Agenda voor de Veenkoloniën**

In het licht van de belangrijkste kernkwaliteiten van de Veenkoloniën, rust, open ruimte, schoon, sociale vitaliteit, agrarische- en industriële infrastructuur en cultuurhistorie zijn in de Agenda voor de Veenkoloniën een aantal keuzes gedaan welke als basis dienen voor de regionale ontwikkeling. De Agenda geeft een lange termijn- ontwikkelingsvisie, gekoppeld aan een korte termijn actieprogramma (de TOP 10 projecten), in het perspectief van een gezonde sociale structuur, aantrekkelijke en gevarieerde woonmilieus, agrarische vernieuwing, gevarieerde bedrijvigheid, optimale bereikbaarheid, cultuurhistorie als beeldmerk en als pijler voor toerisme en water als drager, ontwikkeling van zones voor waterberging en natuurontwikkeling.

## ONTBREKENDE SCHAKELS EN KANSRIJKE VERBINDINGEN



**De ontbrekende schakels  
in het BRTN-toerwaartnet**

In dit kader is het herstel van de vaarverbindingen tussen het Zuidlaardermeer en Erica één van de TOP 10 – projecten.

Realisatie van de vaarverbinding tussen Erica en Ter Apel vormt fase 2 van dit project.

Fase 1, welke reeds in uitvoering is genomen, wordt gevormd door de realisatie van de vaarverbinding Zuidlaardermeer – Oost Groningen, inclusief een extra ontsluiting van het Langeboschmeer bij Veendam. Beide projecten liggen letterlijk in elkaars verlengde en zijn wederzijds versterkend. Investerings in de vaarweg en de daaraan gerelateerde voorzieningen, alsmede in de regio komen hierdoor in een gunstiger perspectief te liggen.

Met de realisatie van de vaarverbindingen wordt ook de toename van het aantal toeristen bevorderd en daarmee de uitbreiding van de werkgelegenheid en het versterken van het imago van de Veenkoloniën. Maar minstens net zo belangrijk is de bijdrage, die de vaarverbinding levert, aan het creëren van een aantrekkelijk woonmilieu voor de bewoners van de Veenkoloniën.

## Effecten

### Sociaal-economisch

Herstel van de vaarverbinding tussen Erica en Ter Apel draagt in belangrijke mate bij aan de economische versterking van de Veenkoloniën.

In de tracéstudie van ARCADIS / ECORYS-NEI (juni 2003) is een uitvoerige studie gemaakt van de mogelijke sociaal-economische effecten. Los van de tijdelijke werkgelegenheid, gedurende tenminste 10 jaar, voor de uitvoering van dit project, kan de vaarverbinding in de gehele regio 225 permanente arbeidsplaatsen opleveren en bovendien in de directe omgeving van het kanaal nog zo'n 45 arbeidsplaatsen.

Hiertoe zal echter wel een gezamenlijke inspanning van regionale en lokale overheden noodzakelijk zijn, om ruimte te scheppen voor kansrijke ontwikkelingen en het bedrijfsleven te stimuleren. Hierbij gaat 't niet alleen om direct aan de recreatievaart gerelateerde bedrijvigheid, maar ook om bijvoorbeeld uitbreiding van verblijfsaccommodaties en nieuwe toeristische bedrijvigheid, omdat de regio aantrekkelijker wordt en versterking van het bestaande bedrijfsleven.

ECORYS/NEI heeft becijferd, dat hierdoor de additionele bestedingsimpuls in Groningen en Drenthe ca. € 15,7 miljoen per jaar kan belopen.

De verhouding tussen investeringen in de aanleg van de vaarverbinding zelf plus de nieuwe bedrijvigheid enerzijds en de opbrengsten daaruit anderzijds, wordt uitermate gunstig beoordeeld. De berekende "Return on Investment" van dit project van 10 – 15 % is in vergelijking met andere grote projecten in de toeristische sector zeer hoog.

Realisatie van de vaarverbinding Erica – Ter Apel zal de economische ontwikkeling van de Veenkoloniën een forse impuls geven.

Realisatie van de vaarverbinding is aanleiding voor ontwikkeling van tal van projecten onder de noemer "Beleefkanaal".

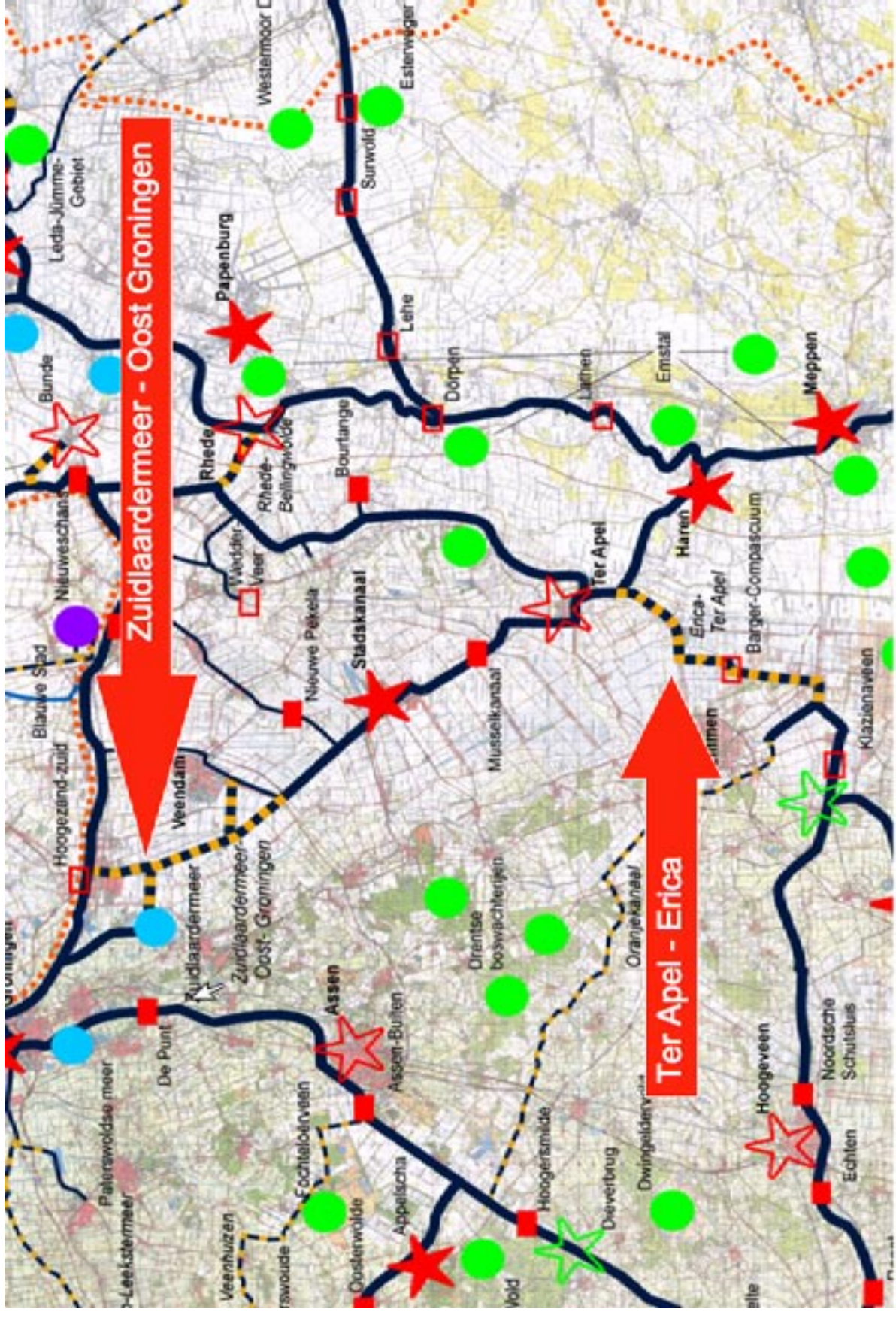
In het Veenpark zullen een aantal nieuwe attracties ontstaan, welke direct aan de nieuwe vaarweg zijn gekoppeld, o.a. het Schipperskwartier, de passantenhaven / winterberging, een scheepswerf voor bouw, reparatie, onderhoud, etc.

Inmiddels wordt, met instemming van de Stuurgroep, parallel aan het project "Herstel vaarverbinding Erica – Ter Apel", een leer- werkproject voorbereid. In samenwerking met de Gemeente Emmen zal in dit verband invulling worden gegeven aan uitvoering van het sleutelproject Veenpark / Barger Compascuum. Financiering hiervan zal uit Kompasmiddelen "markt" geschieden.









Top 10- project Agenda voor de Veenkoloniën:  
Vaarverbindingen Zuidlaardermeer - Erica



Elders langs de vaarroute tussen Zuidlaardermeer en Erica en in de omliggende regio kunnen nog tal van andere locaties worden geïdentificeerd, welke kansrijke potenties hebben voor ontwikkeling van toeristische bedrijvigheid of daaraan gerelateerde economische activiteiten.

### Recreatie en toerisme

De Veenkoloniën en het Emsgebied / Oostfriesland vormen, in potentie, een interessant nieuw vaargebied voor de groeiende doelgroep van toervaarders, die bestaat uit actieve ouderen met relatief veel vrije tijd, op zoek naar nieuwe nog onbekende vaarregio's met landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteit. Vanuit z.g. "knooppunten land/water" waar men voor enkele dagen aanlegt, wordt veelal per fiets de omliggende regio bezocht. Grensoverschrijdende samenwerking voor de ontwikkeling van toeristische vaarcircuits, zowel voor de motorvaart als voor kleine watersport, zoals formules "Paddel und Pedal", Fluisterbotenroute, e.d., vindt nu reeds plaats. Momenteel wordt, in het kader van een Interreg IIIA- EDR project een tweetalige brochure samengesteld "Varen in het Land van Turf en Honing", waarin de aantrekkelijke kwaliteiten van Noordoost Nederland, het Emsgebied en Oostfriesland voor de recreatietoervaart en de kleine watersport onder de aandacht wordt gebracht.

Door de geïsoleerde ligging van het Zuidoost Groningse en -Drentse vaargebied en opzichte van Midden en Oost Nederland en de Randstad zijn de Veenkoloniën nu nog een relatief onbekende en onbeminde vaarbestemming voor de groeiende groep toervaarders uit deze interessante herkomstgebieden. Realisatie van de ontbrekende schakel tussen Ter Apel en Erica, de ontwik-



keling van toeristisch-recreatieve elementen en attracties langs en in de omgeving van de vaarweg, alsmede promotie van de toeristische kwaliteiten van de Veenkoloniën, zowel voor landrecreanten als toervaarders, zullen zeker leiden tot een belangrijke toename van zowel de recreatieoervaart als (verblijfs) toerisme in de regio. In een studie welke is uitgevoerd in het kader van de ontwikkelingsvisie voor een samenhangend recreatietoerwaartnet in Noordoost Nederland en de aangrenzende Duitse regio ( “Varen in het Land van Turf en Honing”) is berekend dat hierdoor in de komende 15 jaar, zowel in Drenthe als in Groningen een toename van de recreatievaart te verwachten is van ca. 2 % per jaar.

Realisatie van de ontbrekende schakels in dit toerwaartnetwerk tussen het Zuidlaardermeer en Emmen / Erica is daarbij een essentieel onderdeel. Dit belang wordt nog versterkt door het feit, dat bij Ter Apel, via het Rütenbrockkanaal, de enige vaarverbinding ( met name geschikt voor de kleinere jachten) tussen Rijn en Dollard ligt van het Nederlandse met het Duitse vaarwegennet.

In het kader de samenwerking “Varen in het land van Turf en Honing” wordt ook aan de Duitse zijde geïnvesteerd in ontwikkeling van voorzieningen voor de recreatietoervaart. Zo is de brug- en sluisbediening in het Rütenbrockkanaal recentelijk gemoderniseerd en zal in Haren aan de Ems een nieuwe jachthaven worden gerealiseerd. De effecten hiervan zullen zeker ook in de Veenkoloniën positief uitwerken.

### **Landschap en cultuurhistorie**

Heropening van de oude vaarwegen biedt ook de gelegenheid om waardevolle historische elementen in en aan het kanaal, zoals bruggen, sluisen en bepaalde gebouwen en bouwwerken, in oude luister te herstellen en in stand te houden als “levend” cultuurhistorisch watererfgoed.

Met name het traject Ter Apel – Barger Compasuum / Veenpark biedt in dit verband nog een relatief gaaf totaalbeeld van het Veenkoloniale kanaal in zijn omgeving, aansluitend aan het Oost Groningse.

Daarnaast versterken nieuwe toeristisch-recreatieve activiteiten ook de attractiviteit van de omgeving en de recreatie mogelijkheden voor de eigen bevolking en wordt de leefbaarheid in de regio versterkt. Zoals in de Agenda voor de Veenkoloniën is aangegeven is de vaarweg tussen het Zuidlaardermeer en Erica hierbij het bindende element.

In het kader van een studie voor de uitwerking van het Belvédère-project “Tussen Hondsrug en Hümmling” zullen kansrijke ontwikkelingsprojecten in het gebied rondom de vaarverbinding worden geïdentificeerd.

### **Watermanagement en natuurontwikkeling**

Voor het waterbeheer, zowel in kwalitatieve als in kwantitatieve zin, worden de mogelijkheden voor een flexibel watermanagement sterk verbeterd, bijvoorbeeld door koppeling met projecten ten behoeve van tijdelijke bovenstroomse waterberging.

De visstand zal, naar verwachting, ook verbeteren als gevolg van het feit, dat door het weer in gebruik stellen van sluisen, de vistrek opnieuw mogelijk wordt.

Het traject door het Veenpark zal voor het hoogveengebied Berkenrode bijzonder gunstige effecten hebben. Door verhoging van de waterstand in het kanaal hier en maatregelen in het veengebied wordt het verdrogingsproces van dit hoogveengebied gestopt. Bovendien zal het jaarlijkse “blauwalgenprobleem” in het stagnerende water van het huidige Veenparkkanaal worden opgelost.

# Beschrijving van het tracé

Zie kaart 1.

Het tracé loopt vanaf het 8e Verlaat in het Ter Apelkanaal te Barnflair, vervolgens via het Stads Compascuumkanaal en het Oosterdiep zuidwaarts tot aan de bestaande dam in het centrum van Barger Compascuum.

Vervolgens loopt het tracé, via een bestaande watergang langs de Sint Josefstraat, het bestaande kanaal door het Veenpark en het hoogveengebied Berkenrode en sluit aan op het Scholtenskanaal ten zuiden van de Postweg.

Vervolgens voert het tracé zuidwaarts via het Scholtenskanaal tot aan de A37 en buigt westwaarts parallel aan de verbindingsweg Scholtenskanaal- Vastenow , vervolgens langs de afrit van de A37 en evenwijdig aan de N 862, om daarna via een bestaande watergang door het bedrijventerrein A37 en een doorsteek, ten zuiden van Oranjedorp, uit te monden in de Bladderswijk.

De lengte van het tracé is ca. 23 km.

Ten behoeve van de overzichtelijkheid is het tracé in 7 deeltrajecten onderscheiden, namelijk:

1. Traject Aansluiting Ter Apelkanaal, 8e Verlaat – Stads Compascuumkanaal, Provinciegrens
2. Traject Stads Compascuumkanaal, Provinciegrens – Oosterdiep, Viertorenbrug
3. Traject Oosterdiep, Viertorensbrug - Barger Compascuum tot dam / kruispunt
4. Traject Aansluiting Oosterdiep, Barger Compascuum - St. Josefstraat – Veenparkkanaal - tot en met aansluiting Scholtenskanaal zuid, ten zuiden van Postweg
5. Traject Scholtenskanaal zuid tot aansluiting Oosterbos / A37
6. Traject Verbinding Scholtenskanaal / Oosterbos tot en met brug N 862 ( Nieuwe Oosterveense vaart)
7. Traject Bedrijventerrein A37( Verlengde Oosterwijk), via Oosterwijk zuidwaarts en doorsteek naar Bladderswijk ten zuiden van Oranjedorp

Kaart 1

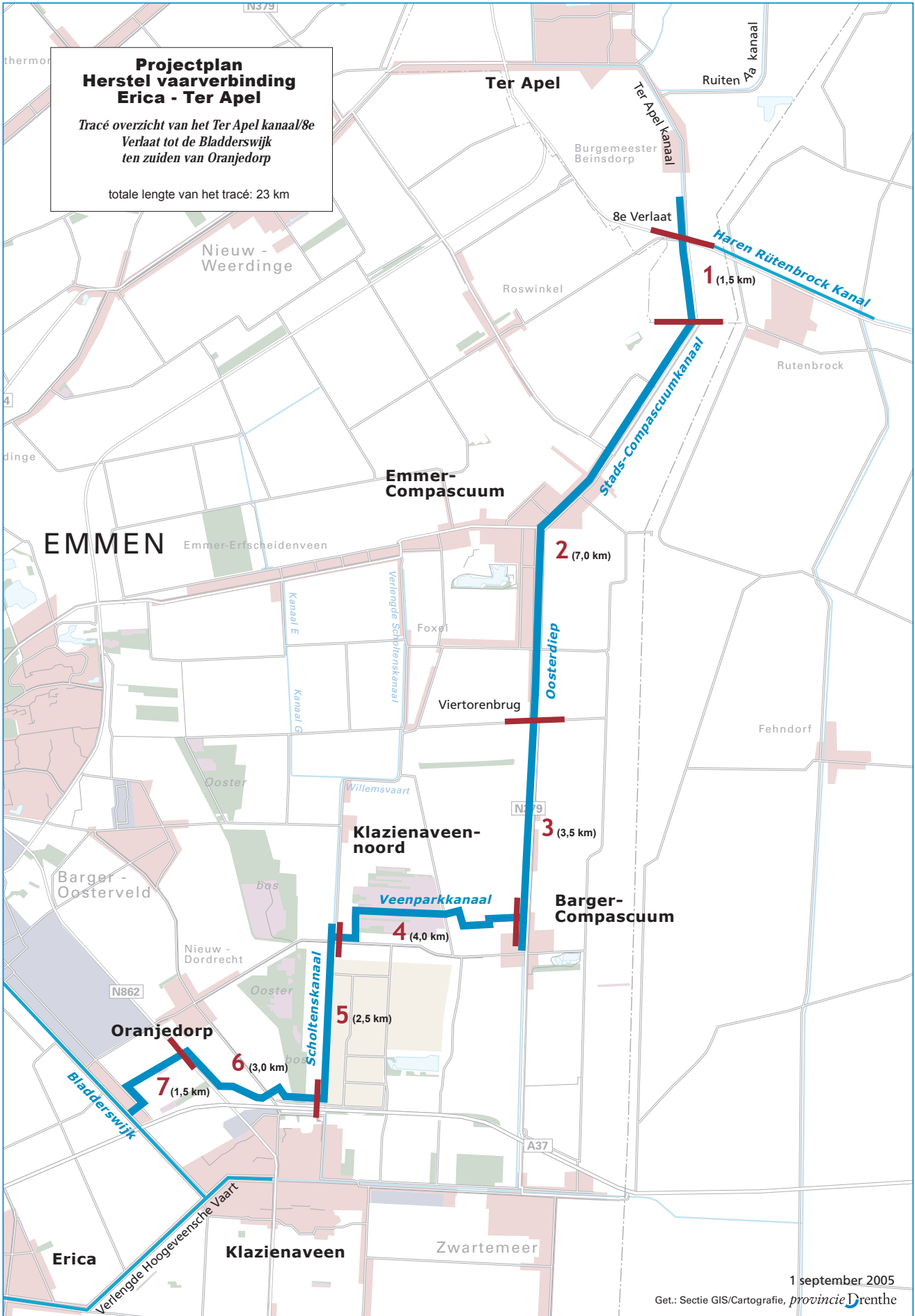
Tracéoverzicht van het Ter Apelkanaal / 8e Verlaat tot de Bladderswijk ten zuiden van Oranjedorp



**Projectplan  
Herstel vaarverbinding  
Erica - Ter Apel**

*Tracé overzicht van het Ter Apel kanaal/8e Verlaat tot de Bladderswijk ten zuiden van Oranjedorp*

totale lengte van het tracé: 23 km



# Technische uitgangspunten en randvoorwaarden

Bij de tracékeuze en de beschrijving van de nodige werkzaamheden zijn, met betrekking tot de technische eisen, de ijkpunten gehanteerd, zoals die in de Tracéstudie Vaarverbinding Erica - Ter Apel, ARCADIS / ECORYS-NEI, juni 2003, zijn vermeld.

## Dimensionering

De nieuwe vaarverbinding zal minimaal voldoen aan de eisen volgens de categorie BM van de BRTN 2000 en de Richtlijnen Vaarwegen RWW 2005, voor wat betreft het krap profiel.

Daarnaast is rekening gehouden met de bestaande dimensionering van het Ter Apelkanaal, het Oost Gronings vaarwegennet, Stads Compascuumkanaal en het Oosterdiep. Hierbij wordt het uitgangspunt van de BRTN “houden wat je hebt” gehanteerd. Tevens is rekening gehouden met de eis, om bij de kruising van drukke ontsluitingswegen, onder andere rond Emmen, vaste bruggen te realiseren.

In concreto betekent dit dat de vaarverbinding minimaal met de volgende dimensionering zal worden gerealiseerd.

- Diepte vaarweg minimaal 1,70m.
- Bevaarbare breedte vaarweg minimaal 16 m. In enkele voorkomende gevallen kan hier, afhankelijk van de situatie, een krappere profiel worden uitgevoerd. Het gaat hierbij om een relatief korte afstand, met een vaarweg- breedte van 8 - 10 m. Voor een passage van enkele tientallen meters dient tenminste de minimale brugmaat te worden aangehouden.
- Doorvaartbreedte (brugmaat) bij vernieuwing brug minimaal 7.00 m
- Vrije doorvaarthoogte vaste brug minimaal 3,75 m
- Bestaande (te restaureren) sluisen behouden het huidige profiel
- Nieuwe sluisen minimaal profiel: 6.00 breedte en 30 m

De vaarverbinding zal geschikt zijn voor schepen met de volgende maximale afmetingen:

- breedte: 4,00m
- lengte: 25,00 m ,
- opbouwhoogte: 3,50 m.
- diepgang: 1,50 m.

Tevens is in het kader van de uitwerking van het Oranjedorp tracé nader onderzoek gedaan naar het voorkomen van specifieke belangen, welke direct of indirect van invloed zijn op het kanaalontwerp.

Hieronder worden de belangrijkste zaken in deze vermeld.

Bij de beschrijving van de uit te voeren werken, per traject, wordt ingegaan op bijzondere situaties en specifieke maatregelen welke hier nodig worden geacht.

## Waterbeheer

Het grootste deel van het traject behoort tot het beheergebied van het Waterschap Hunze en Aa's, namelijk in totaal ca. 20 km, vanaf de sluis 8e Verlaat in het Ter Apelkanaal tot en met het Scholtenskanaal en het toekomstige nieuw te graven traject 6, van het Scholtenskanaal t/m de Vastenow.

Vanaf de Vastenow, langs de A37 en de N862 loopt het tracé vervolgens door het bedrijventerrein A37, de Oosterwijk en de doorsteek naar de Bladderswijk. Dit traject is ca. 3 km en behoort tot het beheergebied van het Waterschap Velt en Vecht.



Uitgangspunt bij de planontwikkeling is dat zo veel mogelijk wordt aangesloten op de huidige kanaalpeilen.

Op een aantal trajecten wordt een nieuw waterpeil ingesteld, namelijk:

Op het traject 4, Veenparkkanaal, worden de bestaande peilen verhoogd tot + 14.60 (zomerpeil) en in open verbinding gebracht met de huidige kanaalpeilen van Oosterdiep enerzijds en het Scholtenskanaal anderzijds.

De sluis in het Veenpark zal bij zomerpeilstand open staan, d.w.z. geen waterkerende functie hebben. Bij de winterpeilstand wordt echter rekening gehouden met een peilverschil tussen het Berkenrodekanaal en het Veenparkkanaal, waarbij het peil in het Veenparkkanaal lager wordt gehouden. De waterkerende functie van de sluis zal daarom ten opzichte van de huidige situatie, moeten worden omgedraaid.

Het tuinbouwgebied ten zuiden van de Postweg watert af via de Catovaart. Het peil in deze vaart dient te worden gehandhaafd op + 13.32. De Catovaart zal daarom middels een onderleider de vaarweg kruisen ten zuiden van de Postweg.

Het nieuw te graven traject 6 (ten zuiden van Oosterbos - Vastenow - N862) wordt in verband met het passeren van de Hondsruguitloper ingesteld op 2 peilen, namelijk: + 17.10 (vanuit + 14.60 KP Scholtenskanaal) en + 19.60 (van Vastenow tot passage N 862). Het aansluitende traject 7, door het bedrijventerrein A37, heeft een KP van + 17.70 en sluit aan met een open verbinding op de Bladderswijk.

Om verdamping en schutverliezen op deze hooggelegen kanaalpanden te compenseren zal water opgepompt worden door middel van een gemaal (met een relatief geringe capaciteit). Vanuit een oogpunt van goed waterkwaliteitsbeheer zal nog worden bestudeerd of dit water het beste kan worden betrokken uit het Scholtenskanaal of (indirect) uit de Bladderswijk.

## Bodem en hydrologie

Op grond van onderzoek bodem en hydrologie ter hoogte van de doorsnijding van het tracé door de uitloper van de Hondsrug (N 862 / zuidrand Oosterbos), dient voor het nieuw te graven kanaal tussen brug in de N862 en het Scholtenskanaal rekening te worden gehouden met noodzakelijke bijzondere constructie-eisen en maatregelen, ter voorkoming van het wegzijgen van kanaalwater in dit kwetsbare gebied.

Hiertoe zal in de komende jaren aanvullend onderzoek worden uitgevoerd met name naar de fluctuaties van het grondwater ter plekke.

## Natuurwaarden

Bij het tracéontwerp is uitdrukkelijk gekozen om gebruik te maken van de bestaande watergang door het hoogveengebied Berkenrode. In overleg met Staatsbosbeheer is vastgesteld, dat de beoogde peilverhoging hier, alsmede de planmatige verwerking van de uit te graven veengrond in het gebied zelf, zal moeten leiden tot een substantiële vernattingsoperatie van dit hoogveengebied.

Bij de afwerking van de oevers zal rekening worden gehouden met het creëren van voldoende mogelijkheden voor de voortplanting van de hier voorkomende amfibieën.

Ter hoogte van de passage van de zuidzoom van het Oosterbos zal, over een lengte van ca. 200m, een strook bosplantsoen moeten worden gekapt. Hiervoor zal, ter compensatie, elders in het gebied, in de buurt van het tracé ca. 1,5 ha. worden beplant.

Een bestaande sloot aan de zuidoostkant van het Oosterbos staat nu meestal droog. Er zullen maatregelen worden genomen, om deze watergang vanuit het kanaal te voeden, waardoor een buffer ontstaat tegen het afstromen van water uit het Oosterbos en de verdere verdroging wordt tegengegaan.



## Landschap en cultuurhistorie

Als algemeen uitgangspunt geldt, dat de vaarverbinding wordt gerealiseerd in harmonie met de omgeving.

Voor een aantal tracégedeelten kunnen hierbij specifieke omstandigheden van belang zijn, waarmee bij het ontwerp en de uitvoering van de vaarweg rekening moet worden gehouden. Met name geldt dit voor de volgende trajecten:

- 1 t/m 3 Het Stads Compascuumkanaal, Oosterdiep, vanaf Barnflair, via Emmer Compascuum en Barger Compascuum vormen nog steeds een relatief gaaf totaalbeeld van het Veenkoloniale kanaal in zijn omgeving, aansluitend aan het Oost Groningse. Uitgangspunt bij het weer bevaarbaar maken van dit traject is daarom gericht op behoud en restauratie van het cultuurhistorisch water erfgoed, zowel in en aan het kanaal zèlf als met betrekking tot bebouwing en beplanting er langs. Nieuwe elementen dienen zodanig te worden ontworpen en uitgevoerd dat deze passen in het cultuurhistorisch totaalbeeld van dit traject.
- 4 Het Veenparkkanaal maakt integraal onderdeel uit van het cultuurhistorisch openluchtmuseum en attractiepark. Op basis van een “ontwerpatelier” zijn een aantal uitgangspunten en randvoorwaarden opgesteld voor het ontwerp en de inrichting van de vaarverbinding door het Veenpark. Hierbij is tevens rekening gehouden met de plannen van de directie van het Veenpark om nieuwe elementen te ontwikkelen en in te spelen op de realisatie van een toeristische vaarroute door het park. Ontwerp en uitvoering van de vaarverbinding zal in nauw overleg met de directie van het Veenpark moeten plaatsvinden.  
 Voor het Veenparkkanaal dient in ieder geval rekening te worden gehouden met het behoud ( en versterking) van het cultuurhistorisch en museale karakter van het Veenpark. Het gaat hierbij om bestaande elementen als Veenkoloniaal dorp, Smalspoorlijnen, Aardappelmeelfabriek, Turfstrooiselfabriek, sluiscomplex, e.d. en nieuwe ontwikkelingen, zoals “Schipperskwartier” en “Historische Scheepswerf”. De Berkenrode brug zal een vaste brug blijven, maar wel worden verhoogd ten opzichte van de huidige situatie. Hierbij wordt tevens de omlegging van het smalspoorlijntje betrokken.  
 Bij de aanleg van het Berkenrodekanaal zal niet alleen rekening worden gehouden met de natuurwaarden, zoals hiervoor is aangegeven, maar ook met het creëren van een “zichtlocatie”, vanwaar vanaf voorbijvarende jachtjes ruim zicht op het hoogveengebied wordt geboden. In dit deel van het traject zullen geen aanlegmogelijkheden komen, met uitzondering van een mogelijke, nog nader te bepalen locatie, waar een overstapstation van smalspoorlijn met excursieboot gewenst is.  
 Voor het gedeelte door het hoogveengebied Berkenrode zal de voorbereiding en de uitvoering in nauwe samenwerking met Staatsbosbeheer geschieden.
- 5, 6 en 7 Het traject Scholtenskanaal, Oosterbos – Vastenow – N 862 en het traject door het Bedrijventerrein A37 , wordt gekenmerkt door de dynamiek van verandering en nieuwe ontwikkeling van het omliggende gebied. De oude veenkoloniale structuur is veranderd en soms geheel gewijzigd. Landgoedontwikkeling, glastuinbouw, verkeersinfrastructuur en moderne bedrijvenlocaties zijn in dit gebied de nieuwe kenmerkende elementen. Deze vormen dan ook een belangrijk uitgangspunt voor het ontwerp en de inrichting van de vaarverbinding hier.





# Globale beschrijving van de uit te voeren werken en kostenraming

Herstel van de “Vaarverbinding Erica – Ter Apel” zal worden gerealiseerd via het ca. 23 km lange “Oranjedorptracté”, vanaf de Sluis 8e Verlaat bij Barnflair tot en met de doorsteek naar de Bladderswijk ten zuiden van Oranjedorp. Gemakshalve zijn hierbij 7 deeltrajecten onderscheiden.

De totale uitvoeringskosten worden berekend op ca. € 32.000.000.

Per onderscheiden traject is aangegeven welke de belangrijkste uit te voeren werken zijn en de berekende totale kosten van uitvoering. Hierbij is uitgegaan van het prijspeil 2005. De bedragen zijn exclusief BTW, maar zoals gebruikelijk in deze fase van planvorming, inclusief + 20 % voorbereidingskosten en + 25 % onvoorzien.

## 1. Traject Aansluiting Ter Apelkanaal – Sluis 8e Verlaat - Provinciegrens

Lengte van het traject : ca. 1,5 km. Kosten van uitvoering ca. € 937.000

Karakteristiek van het werk: Bestaand kanaal weer geschikt maken voor de recreatiotoervaart

Belangrijkste uit te voeren werken:

Aanpassen sluis

Verbeteren en elektrificeren beweegbare brug

Bestaande oeverconstructie verbeteren

Aandachtspunt: Uitvoering passend in cultuur-historisch karakter van het kanaal en omgeving.

## 2. Traject Provinciegrens - Emmer Compasuum - Viertorenbrug Oosterdiep

Lengte van het traject : ca. 7,0 km. Kosten van uitvoering ca. € 7.822.000

Karakteristiek van het werk: Bestaand kanaal weer geschikt maken voor de recreatiotoervaart

Belangrijkste uit te voeren werken:

Renovatie sluis + aflatconstructie waterhuishouding aanbrengen

Bestaande 3 draaibruggen elektrificeren

Aanleg 1 beweegbare fietsbrug (EC ipv 2 vaste)

Renovatie beweegbare brug (VK 450)

Renovatie beweegbare brug en fietsbrug

Aanbrengen 2 beweegbare bruggen ipv dammen

Restauratie Viertoren(hef)brug

Plaatselijk baggeren klasse 2 specie en verwerken

Aandachtpunten:

- Uitvoering passend in cultuur-historisch karakter van het kanaal en omgeving

- Passage door kern van Emmer Compasuum integreren met recreatievoorzieningen

## 3. Traject Viertorenbrug Oosterdiep - Barger Compasuum tot dam / kruispunt

Lengte van het traject : ca. 3,5 km. Kosten van uitvoering ca. € 2.940.000

Karakteristiek van het werk: Bestaand kanaal weer geschikt maken voor de recreatiotoervaart

Belangrijkste uit te voeren werken:

Bestaande oeverconstructie verbeteren



Dam wordt beweegbare brug  
Oeverbescherming hersteld  
Kanaal waar nodig, uitgediept



De wijk langs de St. Jozefstraat wordt benut



Veenparkkanaal met historisch veenkoloniaal  
dorp



Veenparkkanaal wordt "Beleeekanaal" op 't water en op de wal

Renovatie oude sluis + aflaatconstructie waterhuishouding

Aanleg beweegbare brug (VK 450) ipv dam

Plaatselijk baggeren klasse 2 specie en verwerken

Aandachtpunten:

- Uitvoering passend in cultuur-historisch karakter van het kanaal en omgeving
- Passage kern van Barger Compasuum integreren met recreatievoorzieningen

**4. Traject door Veenpark vanaf Barger Compasuum / St. Josefstraat tot Scholtenskanaal - zuid, ten zuiden van Postweg**

Lengte van het traject : ca. 4,0 km. Kosten van uitvoering ca. € 4.253.000, waarvan fase I ca. € 2.000.000 .

Karakteristiek van het werk: Traject door attractiepark “Veenpark, de wereld van veen” , inclusief het gedeelte hoogveenreservaat Berkenrode. Bestaand kanaal weer geschikt maken voor de recreatietoervaart (gedeelte Veenpark), alsmede bestaande watergang door verbreding en gedeeltelijk verdieping ( gedeelte Berkenrode en aansluiting langs Sint Josefstraat).

Belangrijkste uit te voeren werken:

Grondaankoop, dan wel grondverwerving

Oeverconstructie verbeteren / aanbrengen

Nieuwe beweegbare brug Sint Jozefstraat / weg langs Oosterdiep

Verhogen brug Berkenrode

Aanpassen sluis t.b.v. waterhuishouding

Aanpassen sluisbrug,

Aanpassen / omleggen smalspoorbaan

Graven kanaaltrajecten Barger Compasuum t/m aansluiting Veenpark en

Veenparkkanaal ( gedeelte Berkenrode), alsmede verbinding Veenparkkanaal t/m Scholtenskanaal.

Aanvullende werken : tijdelijke duikers Postweg en 2e Groenedijk

Aanbrengen vaste brug Postweg

Aanbrengen fiets- voetbrug 2e Groenedijk , dan wel aanpassen ontsluiting

Aandachtpunten:

- Uitvoering passend in cultuur-historisch karakter van het Veenpark en de publieks-functie hiervan, alsmede de natuurwaarden van het gebied Berkenrode.
- Voorbereiding en uitvoering in overleg met directie Veenpark en met Staatsbosbeheer regio Noord.
- Uitvoering in 2 fasen, waarbij in fase I het gedeelte Veenpark / Berkenrode, alsmede de aansluiting met het Oosterdiep / centrum van Barger Compasuum bevaarbaar wordt. In concreto betekent dit, dat de passage van de Postweg in eerste instantie als duiker zal worden uitgevoerd. Bij de uitvoering van de werken in het Scholtenskanaal en de verbinding naar de Bladderswijk zal deze duiker worden vervangen door een vaste brug en zal het verbindingskanaal tussen Berkenrode en Scholtenskanaal als vaarweg worden ingericht. In de eerste fase van uitvoering wordt dus wel direct het Scholtenskanaal, via Berkenrode en Veenpark, op hetzelfde peil verbonden met het Oosterdiep, zodat de doorstroming van water is gegarandeerd.

**5. Traject Scholtenskanaal zuid van Postweg tot aansluiting Oosterbos / A37**

Lengte van het traject : ca. 2,5 km. Kosten van uitvoering ca. € 1.305.000 Karakteristiek van het werk: Bestaand kanaal weer geschikt maken voor de recreatietoervaart

Belangrijkste uit te voeren werken:

Bestaande oeverconstructie verbeteren



Veenparkkanaal: de toegang naar historische werf en aardappelmeelefabriek



De sluis bij het toekomstig Schipperskwartier / Veenpark



Het kanaal door het hoogveengebied Berkenrode



Dit gedeelte van het Veenparkkanaal wordt verbreed



Plaatselijk baggeren, klasse 2 specie en verwerken

Aandachtspunt: Uitvoering passend in cultuur-historisch karakter van het kanaal en omgeving

#### 6. Traject Verbinding Scholtenskanaal - Oosterbos - tot en met brug N 862

Lengte van het traject : ca. 3,0 km. Kosten van uitvoering ca. € 11.888.000

Karakteristiek van het werk: Nieuw te graven vaarweg

Belangrijkste uit te voeren werken:

Grondaankoop, dan wel grondverwerving

Grondontgraven +verwerken ten behoeve van kanaalaanleg

Oeverconstructie: beton , inclusief, zonodig, talud bestorting

Keileem onderbodem aanbrengen

Aanleg nieuwe sluis, inclusief gemaaltje ten behoeve van peilbeheer en aanbrengen beweegbare brug (de Streek)

Aanleg nieuwe sluis Vastenow

Verhogen wegvak Vastenow en bouw vaste brug

Aanleg nieuwe sluis in combinatie met verhogen wegvak N862 en bouw vaste brug

Aandachtpunten:

- Bijzondere constructie (afdichting) passage Oosterbos (Hondsruguitloper)
- Voorziening voor watervoeding sloot oostzijde Oosterbos als antiverdroging maatregel
- Integreren passages voor voetgangers en fietsers bij sluizen de Streek en Vastenow en verbinding / toegang Oosterbos
- Realisatie wandel-fietspad oostelijke kanaaloever langs N862, integreren recreatievoorzieningen nabij Nieuw Dordrecht
- Benutten mogelijkheden aanleg natuurtechnische oevers
- Compensatie bosplantsoen, ca. 1,5 ha, elders in het gebied
- Inventariserend archeologisch veldonderzoek noodzakelijk

#### 7. Traject Bedrijventerrein A37 tot Bladderswijk/ Oranjedorp

Lengte van het traject : ca. 1,5 km. Kosten van uitvoering ca. € 2.855.000

Karakteristiek van het werk: Bestaande watergangen, door bedrijventerrein A37, geschikt maken voor de recreatietoervaart door verdiepen en verbreden.

Belangrijkste uit te voeren werken:

Grondaankoop, dan wel grondverwerving

Grondontgraven ten behoeve van nieuwe kanaaldelen

Verbreden bestaande watergang inclusief grond verwerken

Oeverconstructie beton + evt talud bestorting

Aanleg (natuurtechnische) oeverconstructie

Aanleg vaste brug in onsluitingsweg industrieterrein

Aanleg beweegbare brug in weg langs de Oosterwijk

Aanleg vaste brug in weg langs de Bladderwijk

Aanleg ontsluitingsweg/pad

Aandachtpunten:

- Benutten mogelijkheden aanleg natuurtechnische oevers
- Inrichting kanaal en ontwerp kunstwerken passend in karakter van het bedrijventerrein A37
- Passage gasleidingstraat NAM, dan wel benutting tracé bij mogelijke opheffing gasleidingstraat
- Doorsteek naar Bladderswijk passend in situatie woonbebouwing
- Integreren recreatievoorzieningen Oranjedorp



... maar deze bewoner moet z'n plekje behouden



Via het Scholtenskanaal richting Klazienaveen



Het tracé langs zuidboom Oosterbos



Vanaf het Oosterbos naar Vastenoew wordt een nieuw deel gegraven door dit weiland

# Financieringsplan

## Raamplan

De Stuurgroep stelt een financieringsmodel voor, dat is gebaseerd op het volgende raamplan:

### a.) Totaal berekende kosten € 32 miljoen ( prijspeil 2005).

Gelet op de aard en de omvang van het project ligt het voor de hand dat de realisatie van het project gefaseerd in een periode van een aantal jaren zal plaatsvinden.

Rekening wordt gehouden met een uitvoeringsperiode van ca. 10 jaar, vanaf 2006.

### b.) Periode van realisatie 2006 – 2015.

De planontwikkeling van deelprojecten vindt plaats door middel van concrete uitwerking van een voortschrijdend meerjaren uitvoeringsprogramma.

De planontwikkeling van deelprojecten vindt plaats door middel van concrete uitwerking van een voortschrijdend meerjaren uitvoeringsprogramma. Daarbij is ook rekening gehouden met de mogelijkheid om de uitvoering te combineren met andere werken welke in dit gebied zijn gepland. Daarnaast zal voor sommige tracédelen eerst een aantal randvoorwaarden moeten worden vervuld, alvorens met de uitvoering te kunnen starten, bijvoorbeeld de tijd die nodig is voor het volgen van de nodige procedures, e.d. Dit geldt met name voor de uitvoering van de werken op de deeltrajecten 6 en 7 (vanaf Scholtenskanaal tot Bladderswijk).

In eerste instantie zal daarom de uitvoering van werken met name zijn gericht op het herstel van de vaarfunctie op het traject tussen Ter Apel en Barger Compasuum en het deelproject Veenparkkanaal.

### c.) Uitgangspunten

1. Er wordt rekening gehouden met de start van de uitvoering medio 2006.
2. Er is gestreefd naar een zo gelijkmatig mogelijke verdeling van de kapitaalbehoefte per jaar, gedurende de gehele periode van uitvoering.
3. Met betrekking tot de bijdragen van de partners in de Agenda voor de Veenkoloniën is zo veel mogelijk rekening gehouden met een beschikbaarstelling aan 't eind van twee vijfjaarlijkse periodes ( dus 2010 en 2015), dan wel gespreid in gelijke jaartranches, In een enkel geval worden hieromtrent specifieke afspraken gemaakt.
4. Rekening is gehouden met de voorwaarden , c.q. beschikbaarheid van specifieke financieringsbronnen / fondsen, o.a.:

Kompas EFRO, te besteden in afgebakend deelproject in periode 2007-2008

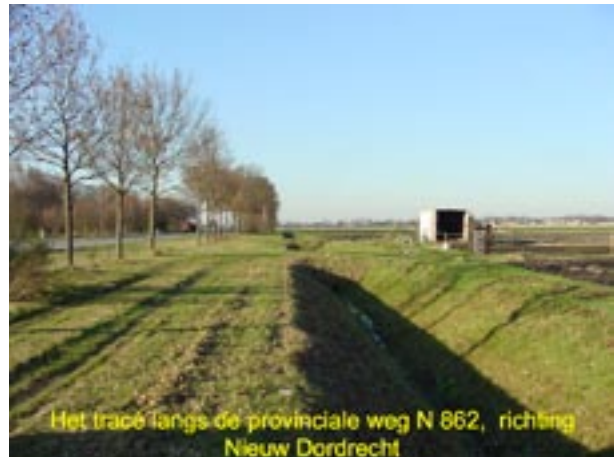
Kompas EZ, te besteden in afgebakend deelproject in periode 2007-2011

LNV Noord, te besteden in deelproject Veenparkkanaal in periode 2006-2007

SRN/BRTN, in jaartranches in periode 2006-2013.

5. Financieringstekort / taakstelling voor nog te vinden financiering € 8.340.000 valt in de periode 2011-2015. Zodoende is de dekking voor uitvoering van werkzaamheden in de periode 2006-2010 verzekerd. Tegelijk is er nog tijd om hiervoor aanvullende financiering te vinden. Daarbij wordt gerekend met een inflatiecorrectie van 2% per jaar d.w.z. totaal € 3.854.000.
6. Het financieringsplan, zoals dat hier weergegeven wordt, is een globaal financierings-schema en dient voor de besluitvorming voor het beschikbaar stellen van de bijdragen door de partners. Gedurende de uitvoering van het project zal de werkelijke cash-flow flexibel(er) van karakter zijn.





## Financiering

### Partners Agenda voor de Veenkoloniën

In het financieringsplan is uitgegaan van een basisbijdrage door alle partners in de Agenda voor de Veenkoloniën, op grond van hun onderlinge verbondenheid en gemeenschappelijke belang ten aanzien van de realisatie van met name de TOP-10 projecten van de Agenda. Het belang van een gezamenlijke verantwoordelijkheid en solidariteit wordt in toenemende mate bij de partners gevoeld en is recentelijk nog benadrukt. De partners van de Agenda voor de Veenkoloniën zullen in dit verband nadere afspraken maken.

### Stichting Recreatietoervaart Nederland

Het ontbreken van de vaarverbinding tussen Erica en Ter Apel is één van de grote knelpunten die in de Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland wordt genoemd en waarvan wordt gesteld dat deze ontbrekende schakel moet worden gerealiseerd. Een substantiële bijdrage uit BRTN-fonds ligt daarom in de rede.

### Specifieke fondsen / budgetten

Voor de financiering van de uitvoering komen bijdragen uit specifieke fondsen en budgetten op nationaal en regionaal niveau in aanmerking.

In de financieringsopzet is vooralsnog rekening gehouden met een substantiële bijdrage uit Kompas/EFRO in de periode 2006 – 2008 en Kompas EZ in de periode 2009 - 2011.

Voorts zal het noodzakelijk zijn, om op basis van het gezamenlijke commitment over de aanleg van de vaarverbinding Erica - Ter Apel, het politiek draagvlak te verstevigen, zowel op regionaal als nationaal niveau, alsmede in “Brussel”.

### Overige financieringsbronnen

Het financieringsplan bevat nog een ongedekt deel van ca. 26%.

De partners van de Agenda voor de Veenkoloniën hebben afgesproken om gezamenlijk actief te zoeken naar kansen en mogelijkheden om de uitvoering van werken langs de vaarverbinding te combineren met andere belangen, plannen en werken. Hierbij wordt bijvoorbeeld bedoeld op zaken als behoud en restauratie cultuurhistorisch erfgoed, waterschapswerken, recreatieve voorzieningen, ontwikkeling locaties voor woningbouw en passende bedrijvigheid, etc. Hierdoor kan veelal ook cofinanciering worden verkregen uit fondsen en budgetten welke niet primair zijn gericht op het realiseren van een toeristische vaarverbinding. Tevens zijn financiële bijdragen van mogelijke belanghebbenden uit bedrijfsleven, projectontwikkelaars, etc. denkbaar. Een en ander zal het deel in het financieringsplan, waarvoor nog aanvullende financiering moet worden gevonden, verminderen.

De uitvoering van het project vangt aan, zodra alle partners hun bijdrage aan de uitvoering van het projectplan schriftelijk hebben toegezegd. Dit geldt zowel de financiële bijdrage als de eventuele noodzakelijke inspanningen met betrekking tot flankerende maatregelen, zoals bijvoorbeeld bestemmingsplanwijziging, vergunningverlening, doorwerking in (overige) planontwikkeling en stimulering bedrijfsleven. Daarnaast dient voldoende zekerheid te zijn over de restfinanciering. De provincie Drenthe zal, namens de Stuurgroep Agenda voor de Veenkoloniën, optreden als opdrachtgever bij de realisatie. Een en ander zal worden vastgelegd in een convenant met de partners.

# Financieringsplan Herstel vaarverbinding Erica – Ter Apel 01-09-2005

Provincie Drenthe	15	%	€ 4.800.000
Gemeente Emmen	15	%	- 4.800.000
Provincie Groningen	6	%	- 1.920.000
Waterschap Hunze & Aa's	6	%	- 1.920.000
Gemeente Vlagtwedde	ca. 1,7	%	- 540.000
Waterschap Velt en Vecht	ca. 1,7	%	- 540.000
Gemeente Hoogezand – Sappemeer	ca. 0,4	%	- 120.000
Gemeente Veendam	ca. 0,4	%	- 120.000
Gemeente Aa en Hunze	ca. 0,4	%	- 120.000
Gemeente Stadskanaal	ca. 0,4	%	- 120.000
Gemeente Menterwolde	ca. 0,4	%	- 120.000
Gemeente Pekela	ca. 0,4	%	- 120.000
Gemeente Borger-Odoorn	ca. 0,4	%	- 120.000
Kompas v/h Noorden / EFRO	ca. 7,8	%	- 2.500.000
Min. LNV	ca. 3	%	- 1.000.000
SRN	15	%	- 4.800.000
Nog te realiseren dekking	ca. 26	%	- 8.340.000
waaronder:			
Europese middelen			PM
Overige, waaronder bedrijven, etc.			PM
<b>Totaal</b>	<b>100</b>	<b>%</b>	<b>€ 32.000.000</b>

Op basis van de beschikkingen van de partners zal dit plan nader worden gedetailleerd, waarbij per jaar wordt aangegeven welke financiële bijdragen beschikbaar komen. In de bijlage III wordt, ten behoeve van de besluitvorming, een nadere detaillering van het financieringsplan voorgesteld.

- Globaal financieringsschema, naar bijdrage per partner en jaar
  - Overzicht van de planning van uitvoering en de globale kosten hiervan per jaar
- De verdere planuitvoering en het initiëren van deelprojecten wordt mede bepaald door de financiële ruimte, welke per jaar kan worden vastgesteld aan de hand van de beschikkingen van de partners. Een en ander zal worden vervat in een, jaarlijks door de “Stuurgroep Herstel vaarverbinding Erica – Ter Apel”<sup>\*</sup> vast te stellen, voortschrijdend meerjaren uitvoeringsprogramma.

<sup>\*</sup> Bij de start van het project “Herstel vaarverbinding Erica – Ter Apel” wordt een stuurgroep ingesteld, die namens de Stuurgroep Agenda voor de Veenkoloniën, zorgdraagt voor een goede uitvoering van het project. In deze stuurgroep hebben bestuurlijke vertegenwoordigers zitting van de provincie Drenthe (voorzitter), de provincie Groningen, de gemeente Emmen, de gemeente Vlagtwedde, het waterschap Hunze en Aa's, alsmede een bestuurlijke vertegenwoordiger namens de overige partners van de Agenda voor de Veenkoloniën. De Stichting Recreatietoervaart Nederland is agendalid, maar kan desgewenst aan de beraadslagingen deelnemen.

# Eigendom, beheer en onderhoud van water, oevers en kunstwerken

## Huidig grondeigendom tracé

In verband met verbreding van bestaande watergangen ( waar nodig) en de trajecten waar nieuw moet worden gegraven is een overzicht gemaakt van het grondeigendom.

Voor traject 1, 2, 3, en 5 is sprake van het weer bevaarbaar maken van bestaande kanalen.

De uit te voeren werken worden hier binnen de bestaande profielen uitgevoerd. Hiervoor behoeft dus geen grond te worden verworven.

Voor de overige trajecten is dat wel het geval, met name:

Traject 4 : aan te kopen of te verwerven (in te brengen) grond van

- Scholtenzathe	17.000 m <sup>2</sup>
- Staatsbosbeheer	101.000 m <sup>2</sup>
- Gemeente Emmen	13.143 m <sup>2</sup>

Traject 6 : aan te kopen of te verwerven (in te brengen) grond van

- 11 particulieren	52.577 m <sup>2</sup>
- Staatsbosbeheer	13.052 m <sup>2</sup>
- Verkeer en Waterstaat	860 m <sup>2</sup>
- BBL	29.183 m <sup>2</sup>
- Gemeente Emmen	5.000 m <sup>2</sup>

N.B. In dit gebied worden in het kader van de herinrichting Emmen zuid voorbereidingen getroffen voor grondtoedeling. Gedeputeerde staten van Drenthe hebben, per brief van 5 oktober 2004, aan de deelgebiedcommissie Emmen- Zuid gemeld, dat het tracé voor de vaarverbinding Erica – Ter Apel door het gebied voert, zoals op een bijgaande kaart is aangegeven. Gedeputeerde staten hebben de deelgebiedcommissie verzocht hiermee rekening te houden.

Traject 7 : aan te kopen of te verwerven (in te brengen) grond van

- 2 particulieren	5.960 m <sup>2</sup>
- gemeente Emmen	28.947 m <sup>2</sup>
- Waterschap Velt en Vecht	12.866 m <sup>2</sup>
- Provincie Drenthe	400 m <sup>2</sup>

## **Toekomstig eigendom, beheer en onderhoud**

Uitgaande van de huidige situatie met betrekking tot eigendom, beheer en onderhoud is een toerekening gemaakt naar betrokken partij, van de meerkosten, waarmee moet worden gerekend als gevolg van de nieuwe vaarfunctie van het kanaal.

Als basis voor de verdeling van verantwoordelijkheden voor beheer, onderhoud en bediening geldt in principe dat zoveel mogelijk wordt aangesloten op de huidige situatie. Dit betekent dat de extra kosten voor bediening, etc. worden opgebracht door de eigenaar van het object. De betrokken partijen zijn hierbij het Waterschap Hunze en Aa's, de Gemeente Vlagtwedde, de Gemeente Emmen, de Provincie Drenthe, het Waterschap Velt en Vecht, Staatsbosbeheer en het Veenpark.

De verdeling van verantwoordelijkheden wordt als volgt voorgesteld.

### **Waterschap Hunze en Aa's:**

Behoudt, in aansluiting op haar vaarwegen in Groningen, de vaarweg vanaf het Ter Apelkanaal tot en met het Scholtenskanaal in eigendom, beheer en onderhoud. Het gaat hierbij om het natte profiel, de sluisen en de oeverbeschermingen, inclusief taluds.

### **Staatsbosbeheer:**

Is de huidige eigenaar van de waterlopen in het gebied Veenpark / Berkenrode. De gemeente Emmen is verantwoordelijk voor het beheer van het gebied Berkenrode. Het Veenpark is, in bepaalde mate, verantwoordelijk voor beheer en onderhoud van het huidige veenparkkanaal en de bijbehorende kunstwerken en voorzieningen. Bij realisatie van traject 4, zal de verantwoordelijkheid van iedere partij met betrekking tot beheer en onderhoud en bediening van bruggen duidelijk moeten worden vastgelegd. In ieder geval dient daarbij het openbare karakter van het kanaal voor de recreatietoervaart te worden verzekerd, waarbij het provinciale bedieningsregime bepalend is.

Het waterschap Hunze en Aa's is daarbij verantwoordelijk voor het waterhuishoudkundige beheer.

### **Provincie Drenthe**

Krijgt in aansluiting op haar vaarweg, de Bladderswijk, het nieuwe vaartraject Bladderswijk – Scholtenskanaal in beheer en onderhoud.

Naast de vaarweg gaat het hierbij om de 3 nieuwe sluisen met 1 bijbehorend gemaal, de brug in de provinciale weg N862 en de voorzieningen in en aan het kanaal. Tevens houdt de provincie het eigendom, beheer en onderhoud van haar brug in de provinciale weg N 379 (de Viertorenbrug).

### **Gemeente Emmen**

Krijgt het eigendom, beheer en onderhoud van de nieuwe bruggen in de gemeentelijke wegen of die ter vervanging van de verwijderde dammen en van de gerealiseerde voorzieningen in en aan het kanaaltraject. Zij houdt tevens het eigendom, beheer en onderhoud van haar bestaande bruggen in de vaarroute.

### **Gemeente Vlagtwedde**

Behoudt het eigendom, beheer en onderhoud van haar bestaande brug bij het 8e Verlaat.

### **Provincie Groningen**

Behoudt het eigendom, beheer en onderhoud van haar bestaande viaduct / brug van de N 366.



Bij de berekening van de (extra) kosten voor beheer en onderhoud is rekening gehouden met een realisatieperiode van ca. 10 jaar, waarbij successievelijk per jaar een of meer deeltrajecten, of een bepaald werk over meerdere trajecten, worden gerealiseerd.

De praktijk van beheer en onderhoud zal derhalve direct afhangen van de voortgang van de realisatie. Bovendien zullen beheers- en onderhoudswerken worden geïntegreerd in de al bestaande praktijk bij de verschillende beheerders. De (extra) kosten in relatie tot de vaarfunctie zullen daarom pas definitief bepaald kunnen worden, wanneer het betreffende project / werk in uitvoering wordt genomen.

Voor wat betreft de extra lasten voor onderhoud en bediening van de sluisen, welke in eigendom van het waterschap zijn, zullen de betrokken partijen een overeenkomst sluiten, op basis van B-AKWA, waarin de verdeling van verantwoordelijkheden, taken en daarmee ook de kostenverdeling van beheer en onderhoud worden vastgelegd. Deze werkwijze is ook gehanteerd, in het kader van het project “Van Turfvaart naar Toervaart”, waarbij het Waterschap Hunze en Aa's en de Provincie Groningen hieromtrent de nodige afspraken hebben vastgelegd.

### Onderhoudslasten

Voor de berekening van de onderhoudslasten is onder andere gebruik gemaakt van ervaringscijfers met betrekking tot het onderhoud van bruggen, sluisen en oevers, zoals gehanteerd in het projectplan voor de nieuwe vaarverbinding Zuidlaardermeer - Oost Groningen. De bedragen worden exclusief BTW, vermeld, op basis van het prijspeil 2005.

De volgende onderdelen voor kunstwerken zijn binnen de genoemde bedragen beschouwd:

- bovenbouw normaal onderhoud (per jaar)
- bovenbouw conservering en groot onderhoud (per 20 jaar)
- onderbouw normaal onderhoud (per jaar)
- onderbouw conservering en groot onderhoud (per 20 jaar)
- Boordvoorzieningen (per m1 per jaar)

Bij de kosten voor bruggen/sluisen zijn die voor bijbehorende geleidewerken/steigers inbegrepen. De onderhoudsbedragen variëren afhankelijk van de grootte van de objecten. Er is geen rekening gehouden met grote vervangingen. Voor nieuwe infrastructurele objecten, bruggen en sluisen, nieuwe oeverconstructies, zullen deze vervangingen niet binnen 30 jaar spelen. Voor bestaande onderdelen geldt nu ook een verbeteringsregiem. Wel is er gekeken naar de huidige functies binnen het tracé. De ingeschatte onderhoudslasten voor de bestaande objecten, waterschapskanalen etc, zijn in mindering gebracht op de geraamde onderhoudslasten voor de nieuwe situatie. Hierbij is ook kennis genomen van de afspraken, zoals die voor de trajecten Zuidlaardermeer- Oost Groningen zijn gemaakt.

Voor de reeds bestaande kanalen zijn verder geen indirecte kosten gerekend, omdat ten opzichte van de huidige beheerssituatie weinig zal veranderen.

Voor de oeverconstructies zijn de jaarlijkse onderhoudslasten ook overeenkomstig de vaarverbinding Zuidlaardermeer-Oost Groningen gesteld op € 3 euro per m1 oever .

Voor de realisatie van een voldoende diep vaartraject moet er op een aantal trajecten gebaggerd worden in de bestaande watergangen, die nu door het Waterschap Hunze en Aa's worden beheerd. Hiervoor zijn indicatief bedragen opgenomen in de aanlegfase.

Dit nautisch baggerwerk zal de baggerproblematiek van de huidige beheerder in gunstige zin verminderen. Uitgaande dat er plaatselijk klasse II baggerspecie zal worden verwijderd tot de naar verwachting schone onderbodem kan redelijkerwijs rekening worden gehouden met een gunstiger uitgangspunt ten opzichte van de baggerplicht van de toekomstige vaarwegbeheerder . Ervaringen met de aanwas in vergelijkbare kanalen, zoals Drentse Hoofdvaart en Verlengde Hoogeveenschevaart, leert dat deze minimaal is. Verontdiepingen zijn veelal het

gevolg van lozingen (overstorten en RZI) en instroom uit kleinere watergangen, alsmede zandstormen. De kans op verontdiepingen als gevolg van plantengroei is zeer gering, gezien de vaarwegdieptes.

Er is uitgegaan van een geschatte aanwas van maximaal 0,5 cm op de waterbodem (10 m breed) per jaar. Dit geeft een aanwas over 20 jaar van  $0,5 \times 10 \times 20 = 1 \text{ m}^3$  per m1 oever. Voor kosten van baggeren en verwerken is een bedrag van € 20,- per m<sup>3</sup> aangehouden.

## Bedieningslasten

De jaarlijkse bedieningslasten zijn in beeld gebracht met behulp van de volgende uitgangspunten:

1. Er wordt gewerkt met (tijdelijke) objectbedienaren, omdat deze werkwijze, vanuit kosten oogpunt de meest efficiënte bedieningswijze is. Ook het werkgelegenheids-belang is hierbij een groot voordeel.
2. Het bedieningsregiem moet aansluiten aan de bediening op de Verlengde Hoogeveensche Vaart/ Drentse Hoofdvaart, volgens het principe van begeleide vaart. De bedieningscapaciteit wordt daarbij aangepast aan de verkeersintensiteit: kortom kan variëren van slecht enkele bedienaren in voor en naseizoen tot alle objecten bemest tijdens de vakantieperiode.
3. Vaarseizoen / bedieningsperiode 1 mei tot 1 oktober.
4. Bediening maandag t/m zaterdag, 8 uur per dag. In de periode 1 juli - 31 augustus tevens bediening op zondag, gedurende 7 uur.
5. Er wordt gewerkt met gecombineerde bedieningsvormen voor de 25 objecten over 23 km
6. Tarieven zijn op basis van inzet personeel werkvoorzieningschappen (uurloon € 20,00 incl.)

Met het oog op een gewenste “redelijke dienstbaarheid” aan de scheepvaart (veilige en vlotte doorvaart) dient er voldoende personeel beschikbaar te zijn. Een te geringe personele bezetting met daarbij lange wachttijden voor de scheepvaart zal leiden tot een minder actief gebruik van de vaarweg. Het bedieningsniveau van de vaarweg mag met name in het begin niet te laag zijn. Bijstellen naar beneden kan altijd nog, aan de hand van ervaringen.

## Totale bedieningskosten

In de periode mei t/m september (= ca. 22 weken) maandag t/m zaterdag, 8 uur per dag en in de periode 1 juli - 31 augustus (= ca. 8 weken) tevens bediening op zondag, gedurende 7 uur.

8 weken x 48 uur x 7 bedienaars = 2688 uur )

8 weken x 7 uur x 7 bedienaars = 392 uur ) Totaal 6056 uur x € 20 = € 121.120,-- per jaar.

6 weken x 48 uur x 5 bedienaars = 1440 uur )

8 weken x 48 uur x 4 bedienaars = 1536 uur )

Overzicht extra jaarlijkse lasten (€), in verband met de vaarfunctie, voor onderhoud en bediening van objecten, per partner

	onderhoud	bediening	totaal
Gemeente Emmen	55.000	72.499	127.499
Waterschap Hunze en Aa's	45.000	13.594	58.594
Provincie Drenthe	55.800	22.656	78.456
Gemeente Vlagtwedde	-	4.531	4.531
Veenpark / ...	15.750	-	15.750
Totaal	171.550	113.280	284.830

# Communicatie

Het herstel van de vaarverbinding Erica – Ter Apel betekent een aanzienlijke verbetering van de bereikbaarheid over het water in Noord-Nederland en de aansluiting op het Duitse toervaarnet. De economische bedrijvigheid en daarmee de werkgelegenheid in het gebied worden gestimuleerd. Om deze boodschap over te brengen aan bewoners en andere betrokkenen en het creëren van draagvlak is een communicatieplan opgesteld. Op basis hiervan zal jaarlijks een actieplan worden vastgesteld in relatie met de voortgang van het project en afgestemd op de relevante doelgroepen van dat moment.

In dit communicatieplan worden acties voorgesteld, die in de planfase en tijdens de uitvoering van het project zullen worden uitgevoerd. De middelen hiervoor zullen voor een belangrijk deel uit de projectkosten worden betaald. Het gaat daarbij onder meer om verschillende bijeenkomsten voor bijvoorbeeld bewoners, het bedrijfsleven of de pers. Op de site is een aparte pagina gewijd aan de ontwikkelingen rond de vaarverbinding Erica – Ter Apel. Tijdens de uitvoering van het project kunnen daar allerlei uiteenlopende zaken worden belicht, bijvoorbeeld op het terrein van cultuurhistorisch erfgoed of specifieke werkzaamheden die in of in de buurt van een woonwijk worden uitgevoerd. Er worden links gemaakt met relevante andere internetpagina's.

De realisering van de vaarverbinding gaat veel mensen aan. Zowel personen en organisaties, die direct bij het project zijn betrokken, als de zogenoemde externe doelgroepen en het bedrijfsleven, de toeristische sector, natuurorganisaties en de media, moeten voortdurend adequaat worden geïnformeerd over het verloop en de vooruitzichten van het project.

De projectleider is verantwoordelijk voor de communicatie rond het herstel van de vaarverbinding Erica – Ter Apel. De gemeente Emmen heeft op haar beurt het initiatief in de communicatie met haar burgers. Daarover zijn in november 2003 afspraken gemaakt tussen de provincie Drenthe en de gemeente. Een nog in te stellen stuurgroep, die namens de Stuurgroep Agenda voor de Veenkoloniën zorgdraagt voor een goede uitvoering van het project, ziet tevens toe op een goede communicatie op alle niveaus over de voortgang van het project. In deze stuurgroep hebben bestuurlijke vertegenwoordigers zitting van de provincies Drenthe (voorzitter) en Groningen, de gemeenten Emmen en Vlagtwedde, het waterschap Hunze en Aa's en een bestuurder namens de overige partners van de Agenda. De Stichting Recreatietoervaart Nederland is agendalid.

# Bijlagen

## Globaal financieringsschema, naar bijdrage per partner en jaar

### Project Vaarverbinding Erica – Ter Apel

Globaal financieringsschema naar bijdrage (€) per partner en jaar

	Totaal	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Prov. Drenthe	480000	250000	250000	1310000	1540000	1103000	347000	-----	-----	-----	-----
Gem. Emmen	480000	50000	50000	200000	500000	500000	700000	700000	700000	700000	700000
Prov. Groningen	1920000	300000	1370000	250000	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Watersch. H+A's	1920000	-----	-----	240000	240000	240000	240000	240000	240000	240000	240000
Gem. Vlagtwedde	540000	-----	-----	-----	-----	60000	96000	96000	96000	96000	96000
Watersch Velt en Vecht	540000	-----	-----	-----	-----	60000	96000	96000	96000	96000	96000
Gem. Hoogezand-Sapp	120000	-----	-----	-----	-----	60000	-----	-----	-----	-----	60000
Gem. Veendam	120000	-----	-----	-----	-----	60000	-----	-----	-----	-----	60000
Gem. Aa en Hunze	120000	-----	-----	-----	-----	60000	-----	-----	-----	-----	60000
Gem. Stadskanaal	120000	-----	-----	-----	-----	60000	-----	-----	-----	-----	60000
Gem. Menterwolde	120000	-----	-----	-----	-----	60000	-----	-----	-----	-----	60000
Gem. Pekela	120000	-----	-----	-----	-----	60000	-----	-----	-----	-----	60000
Gem. Borger-Odoorn	120000	-----	-----	-----	-----	60000	-----	-----	-----	-----	60000
Kompas EZ	1000000	-----	-----	-----	600000	400000	-----	-----	-----	-----	-----
Kompas EFRO	1500000	250000	750000	500000	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Min. LNV	1000000	500000	500000	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
SRN	4800000	200000	600000	900000	620000	620000	620000	620000	620000	-----	-----
Garantie (nog te dekken)	8340000	-----	-----	-----	-----	-----	1306000	1748000	1748000	2368000	1170000
<b>Totaal</b>	<b>32000000</b>	<b>1550000</b>	<b>3520000</b>	<b>3400000</b>	<b>3500000</b>	<b>3403000</b>	<b>3405000</b>	<b>3500000</b>	<b>3500000</b>	<b>3500000</b>	<b>2722000</b>



## Overzicht van de planning van uitvoering en de globale kosten hiervan per jaar

### Project Vaarverbinding Erica – Ter Apel

Overzicht planning uitvoering en globale kapitaalbehoefte (€) per jaar

	Totaal	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Traject 1											
Ter Apel - provinciegrens	937.000										
Bestaande oeverconstructie verbeteren	225.000				225.000						
Aanpassen sluis 8e Verlaat + beweegbare brug	637.000					637.000					
Aanvullende werken/ voorzieningen, voorbereiding	75.000	75.000									
Traject 2											
Provinciegrens – Viertoren hefbrug	7.822.000										
Bestaande oeverconstructie verbeteren	1.515.000					505.000	505.000	505.000			
Renovatie sluis+ aflaatconstructie whh. Aanbrengen	1.035.000	35.000	1.000.000								
3 bestaande draaibruggen elektrificeren	405.000						405.000				
Aanleg 1 beweegbare fietsbrug(Ec ipv 2 vaste)	450.000			450.000							
Renovatie beweegbare brug (VK 450)	585.000	100.000	485.000								
Renovatie beweegbare brug en fietsbrug	1.275.000		275.000	1.000.000							
Aanbrengen 2 beweegbare bruggen ipv dammen	1.365.000		365.000	1.000.000							



	Totaal	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Voorzieningen Veenparkkanaal	124.000	124.000									
Aanpassen sluis Veenpark	165.000	165.000									
Aanpassen kanaal Berkenrode	36.000	36.000									
Nieuw te graven kanaaldeel Berkenrode	272.000	72.000	100.000	100.000							
Nieuw te graven kanaaldeel Berkenrode – Scholtenskanaal	669.500	100.000	369.500	200.000							
Onderleider Catovaart, tijdelijke duikers, voorzieningen	130.000	30.000	100.000								
Onderzoek, metingen, aanvullende werken en voorzieningen	135.500	135.500									
Traject 5											
Scholtenskanaal zuid	1.305.000									200.000	400.000
Bestaande oeverconstructie verbeteren	600.000									450.000	
Aanleg beweegbare brug ipv dam	450.000										
Baggeren klasse 2 specie en verwerken (ca. 3500m3)	135.000					135.000					
Aanvullende werken en voorzieningen	120.000										120.000
Traject 6 A											
Scholtenskanaal –											
Vastenow	3.317.000										
Aanbrengen oeverconstructie beton + evt. taludbestorting	540.000									540.000	
Aanbrengen keileem onderbodem	216.000									216.000	
Grondontgraven en verwerken van nieuw kanaaldeel	456.000								456.000		

	Totaal	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Grondaankoop/-verwerving	150.000	150.000									
Aanbrengen voetgangersbrug/hoogholthien	37.000										37.000
Aanleg nieuwe sluis + brug( de Streek)	1.800.000			1.000.000	800.000						60.000
Aanpassing beplanting	60.000										58.000
Aanvullende werken en voorzieningen	58.000										
<b>Traject 6 B</b>											
Vastenow – kruising N862	8.569.000										
Aanbrengen oeverconstructie beton + evt. taludbestorting (300m)	1.056.000								1.056.000		
Aanbrengen keileem onderbodem	532.500									532.500	
Grondontgraven en verwerken van nieuw kanaaldeel	1.003.500							1.003.500			
Grondaankoop/-verwerving	720.000		720.000								
Aanleg nieuwe sluis + brug ( Vastenow)	2.441.000				1.441.000	1.000.000					
Aanleg nieuwe sluis + brug ( N862)	2.441.000						2.441.000				
Aanleg gemaal tbv peilbeheer	225.000								225.000		
Aanvullende werken en voorzieningen	150.000					150.000					

	Totaal	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Traject 7											
Bedrijventerrein A37 –											
Bladderswijk	2.857.000										
Aanbrengen oeverconstructie beton + evt. taludbestorting (300m)	105.000							105.000			
Aanbrengen oeverconstructie hout + bestorting	525.000							525.000			
Grondontgraven en verwerken van nieuw kanaaldeel	142.000							142.000			
Verbreden watergang en verwerken grond (1500 m3)	225.000					225.000					
Grondaankoop	90.000				90.000						
Aanleg vaste brug bedrijventerrein A37	637.500							637.500			
Aanleg beweegbare brug in weg langs Oosterwijk	487.500						287.500	200.000			
Aanleg vaste brug in weg langs Bladderswijk	487.500						287.500	200.000			
Aanleg ontsluitingsweg/-pad	37.500					37.500					
Aanvullende werken en voorzieningen	120.000							120.000			
<b>Totaal generaal</b>	<b>32000000</b>	<b>1550000</b>	<b>3520000</b>	<b>3400000</b>	<b>3500000</b>	<b>3403000</b>	<b>3405000</b>	<b>3500000</b>	<b>3500000</b>	<b>3500000</b>	<b>2722000</b>
<b>Rekening houdend met inflatiecorrectie 2% p.j.</b>	<b>35854000</b>	<b>1581000</b>	<b>3662000</b>	<b>362000</b>	<b>3608000</b>	<b>3757000</b>	<b>3835000</b>	<b>4020000</b>	<b>4101000</b>	<b>4183000</b>	<b>3318000</b>





**Erica ~~~~~ Ter Apel**

**Vaart in de Veenkoloniën**



# Gebiedsontwikkeling en herstel vaarverbinding Erica - Ter Apel

Presentatieassen 11 september 2006

Bureau Plan

InVra plus

West 8

# Onderzoeksvraag

Kansrijkheid herstel van de vaarverbinding Erica - Ter Apel

+

Mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling



# Presentatie: Quick scan

## **Afspraak:**

begin november doorzicht geven

7 werkweken bezig

Werkwijze: quick scan + vervolgens gerichte verdieping

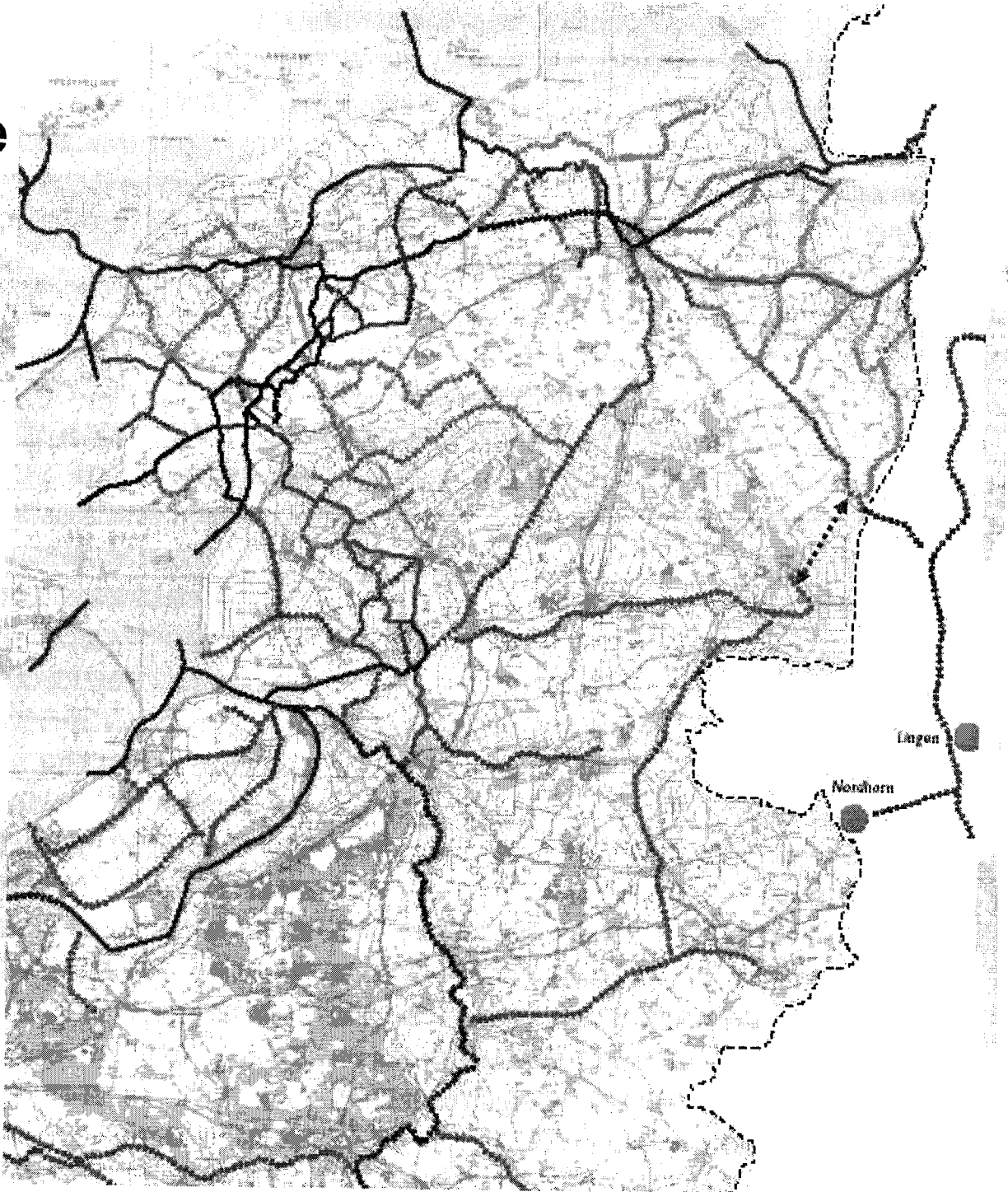
## **Quick scan:**

1. Potentiële tracés
2. Technische haalbaarheid en kosten
3. Beoordeling aantrekkelijkheid vaarrecreatie
4. Beoordeling mogelijkheden gebiedsontwikkeling
5. Inschatting financiële haalbaarheid

## **Verdieping:**

resultaten discussie nov./dec.; bredere gebiedsontwikkeling; extern traject; markttoets, etc.

(Inter-)nationaal  
niveau: ontbrekende  
schakel



kaart uit Beleidsvisie  
Recreatief Toervaart  
Net (2000)

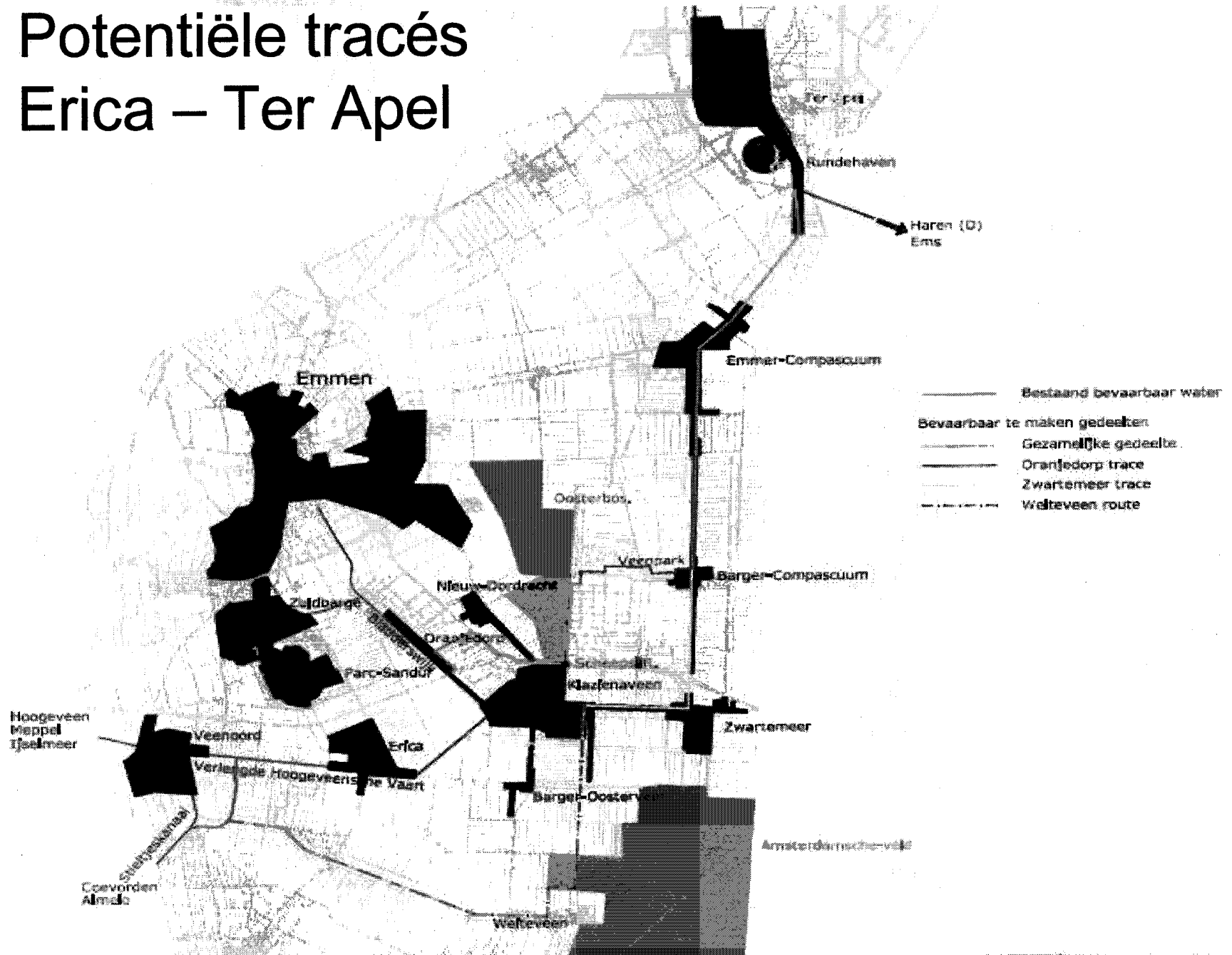




# Quick scan

1. Potentiële tracés
2. Technische haalbaarheid en kosten
3. Beoordeling aantrekkelijkheid vaarrecreatie
4. Beoordeling mogelijkheden gebiedsontwikkeling
5. Inschatting financiële haalbaarheid

# 1. Potentiële tracés Erica – Ter Apel



# Quick scan

1. Potentiële tracés

2. Technische haalbaarheid en kosten

3. Beoordeling aantrekkelijkheid vaarrecreatie

4. Beoordeling mogelijkheden gebiedsontwikkeling

5. Inschatting financiële haalbaarheid

# Technische haalbaarheid en kosten: vergelijking tracés

<b>Voorkeurstracé:</b>		<b>Zwartemeer tracé:</b>		<b>Weiteveen tracé:</b>	
Noord	€ 13.471.578	Noord	€ 13.471.578	Noord	€ 13.471.578
Veenpark	€ 5.445.194	aansl. Veenp.	€ 645.150	Barger- Scholt.kan.	€ 7.171.919
Oranjedorp	€ 14.559.368	Zw.meer-Kl'vn	€ 22.537.043	Over A37- Klaz'veen-	
<b>Totaal</b>	<b>€ 33.476.140</b>	<b>Totaal</b>	<b>€ 36.653.771</b>	Molenwijk w.z.	€ 10.301.424
				Mol.wijk-Klazv'n Zuid	€ 6.214.746
				Klaz'vn Zuid-Weiteveen-	
				Stieltjeskanaal	€ 15.018.221
				<b>Totaal</b>	<b>€ 52.177.888</b>
		<p><i>Hogere kosten door:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- onderdoorgang A37</li> <li>- betonnen beschoeiing tussen A37 en Zwartemeer i.v.m. ligging pal tegen de weg aan.</li> <li>- extra bruggen ten zuiden van Klazienaveen</li> </ul>		<p><i>Hogere kosten door:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lengte</li> <li>- Botenlift over A37</li> </ul>	

# Quick scan

1. Potentiële tracés
2. Technische haalbaarheid en kosten
3. Beoordeling aantrekkelijkheid vaarrecreatie
4. Beoordeling mogelijkheden gebiedsontwikkeling:
5. Inschatting financiële haalbaarheid



# Aantrekkelijkheid vanaf water

Tracé I: Oranjedorp tracé	Tracé II: Zwartemeer tracé	Tracé III: Weiteveen tracé
Noord: aansprekend oud lint	Noord: aansprekend oud lint	Noord: aansprekend oud lint
Veenpark: aantrekkelijk	Bargercompas: aansprekend lint	Veenpark: aantrekkelijk
Oostersebos aantrekkelijk, glastuinbouw minder	Zwartemeer: aansprekend lint	Oostersebos aantrekkelijk, glastuinbouw minder
Langs A37: niet aantrekkelijk	Klazienaveen: tot in centrum is gunstig voor economische spin-off mogelijkheden	Botenlift over snelweg: bijzonder element
Door bedrijventerrein Bargermeer: niet aantrekkelijk	Klazienaveen zuid: aantrekkelijk	Klazienaveen: beleving centrum
		Bargerveen: groot hoogveen-reservaat met bijzondere natuurwaarden (Natura2000)
		Weiteveen/ Dommerskanaal: aansprekend oud lint
Voordeel: nabij Emmen (centrum met voorzieningen en Dierenpark)		
<b>Conclusie:</b> veel variatie in omgeving, rommelige tussenzone	<b>Conclusie:</b> historische en landschappelijke waarden langs water	<b>Conclusie:</b> historische, landschappelijke en natuurlijke waarden langs route.

Algemene conclusie: drie potentieel aantrekkelijke routes; geen grote verschillen + of -

# Quick scan

1. Potentiële tracés
2. Technische haalbaarheid en kosten
3. Beoordeling aantrekkelijkheid vaarrecreatie
4. Beoordeling mogelijkheden gebiedsontwikkeling
5. Inschatting financiële haalbaarheid

# Onderzoek: eerst WONEN ivm opbrengstrelevantie

Intuïtief / ervaring gebiedontwikkeling:

- Woningen aan vaarwater ontsloten op het Nederlands / Duits / Noord Europees vaarwatercircuit zullen zeker een extra meerwaarde opbrengen van ca. € 15.000,00 - € 25.000,00 bij een gemiddelde kavelgrootte van ca. 750 m<sup>2</sup>

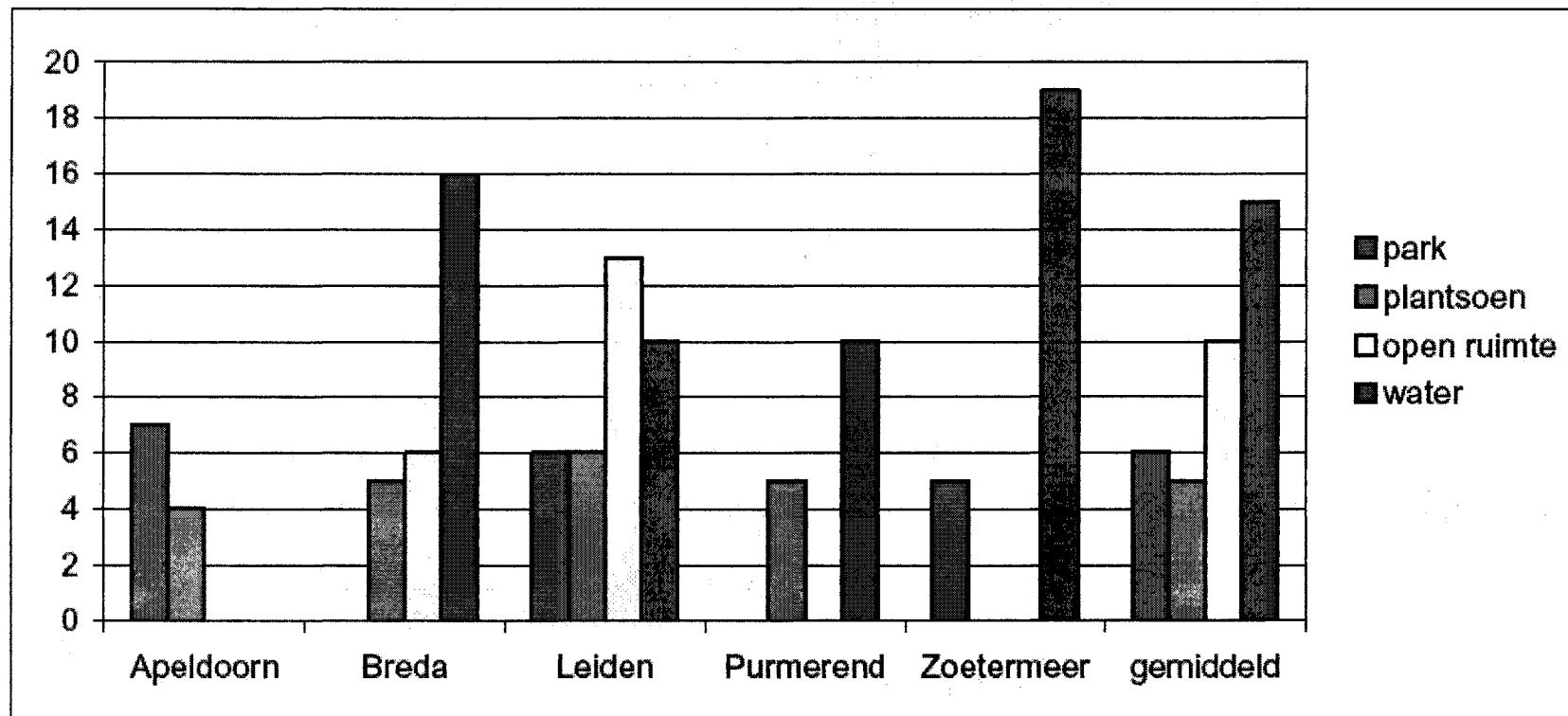
Onderzoek:

- Alterra: meerwaarde van wonen (z.o.z.)

## Meerwaarde wonen:

- Wonen met achterkant aan water +10 tot 15% (achterkant / voorkant)
- Wonen aan water (10%)
- Wonen met uitzicht op open ruimte
- Wonen aan plantsoen 4,5%

Achterkant aan water of open ruimte → 2 x woningwaarde



*Figuur 5. Indicatie bijdrage uitzicht aan de woningwaarde (percentage op de transactieprijs van de woning)*

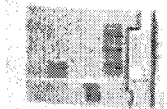
Bron: Betsman en Vreke, 2004

# Opties gebiedsontwikkeling

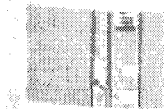
- Zwartemeer tracé. PM Kaart intern

# Waterlinten

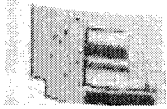
## BARGERVEEN LEGENDA



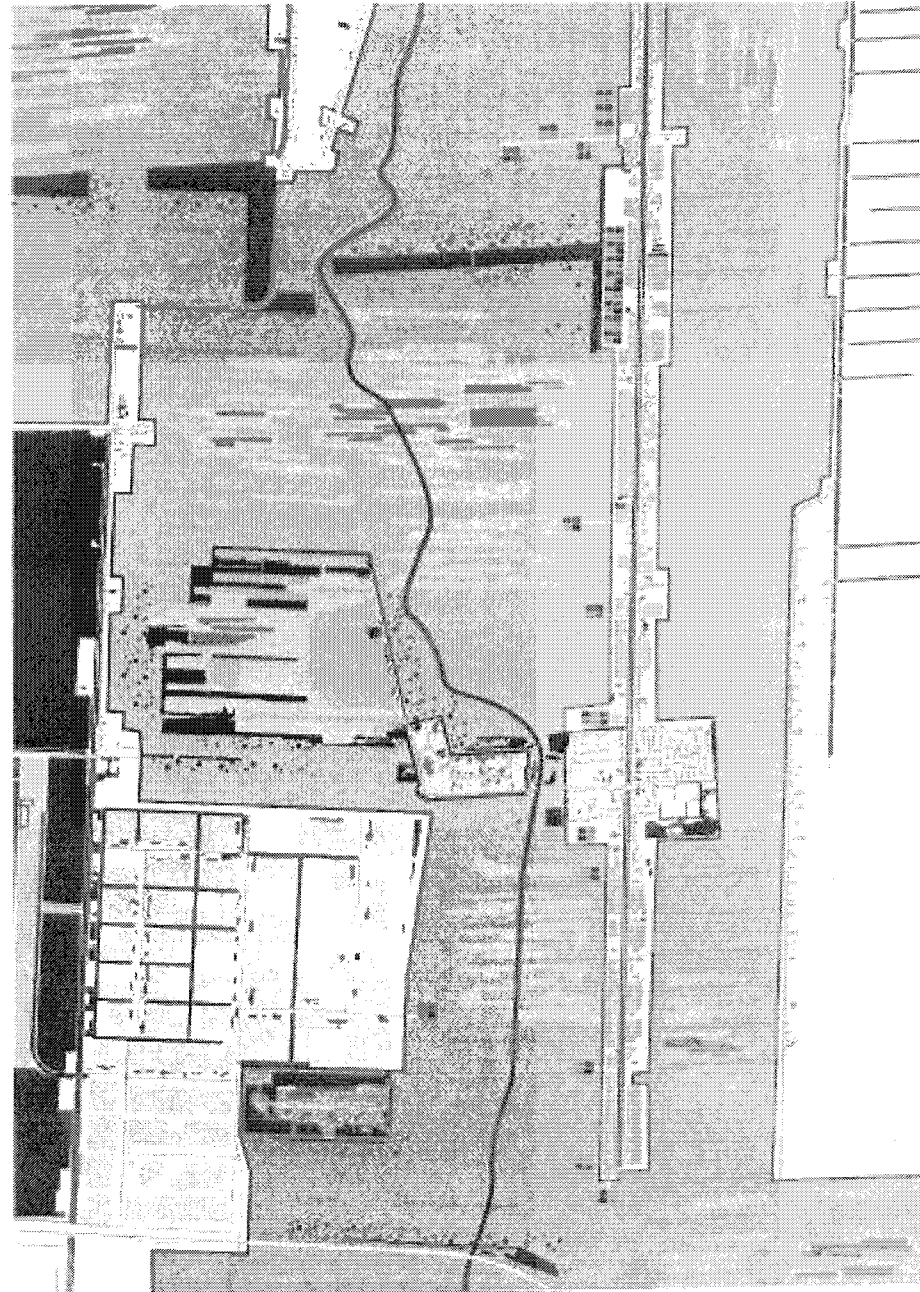
Onzichtbaar wonen  
100 woningen



Wonen aan het lint  
1500 woningen



Veengebied



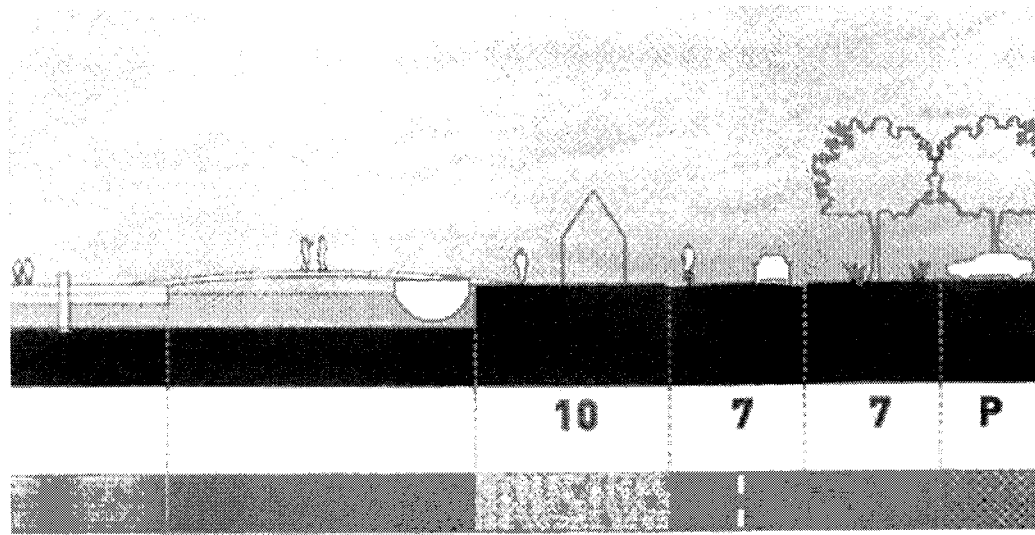
0 m

1000 m

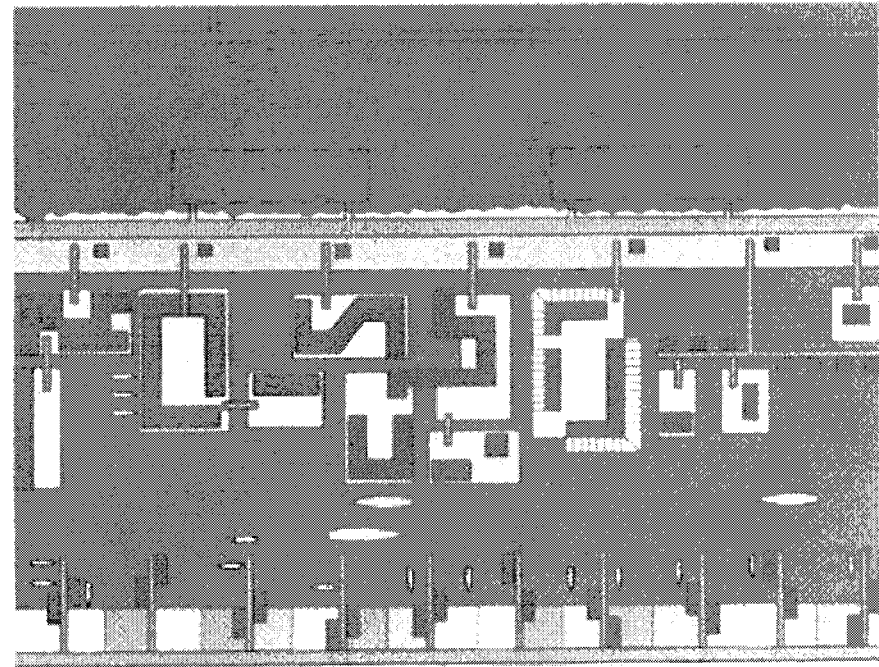
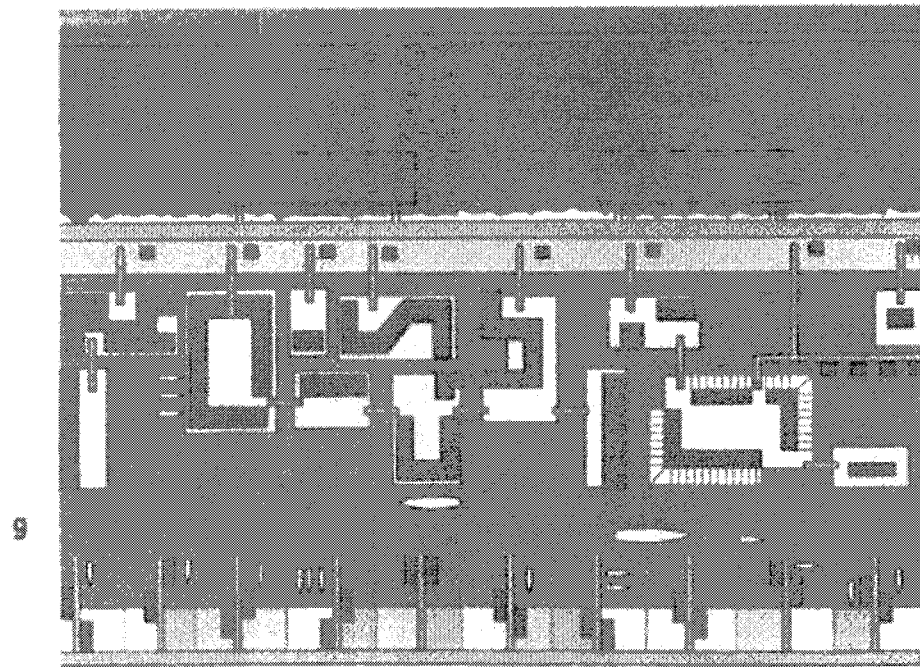
2000 m







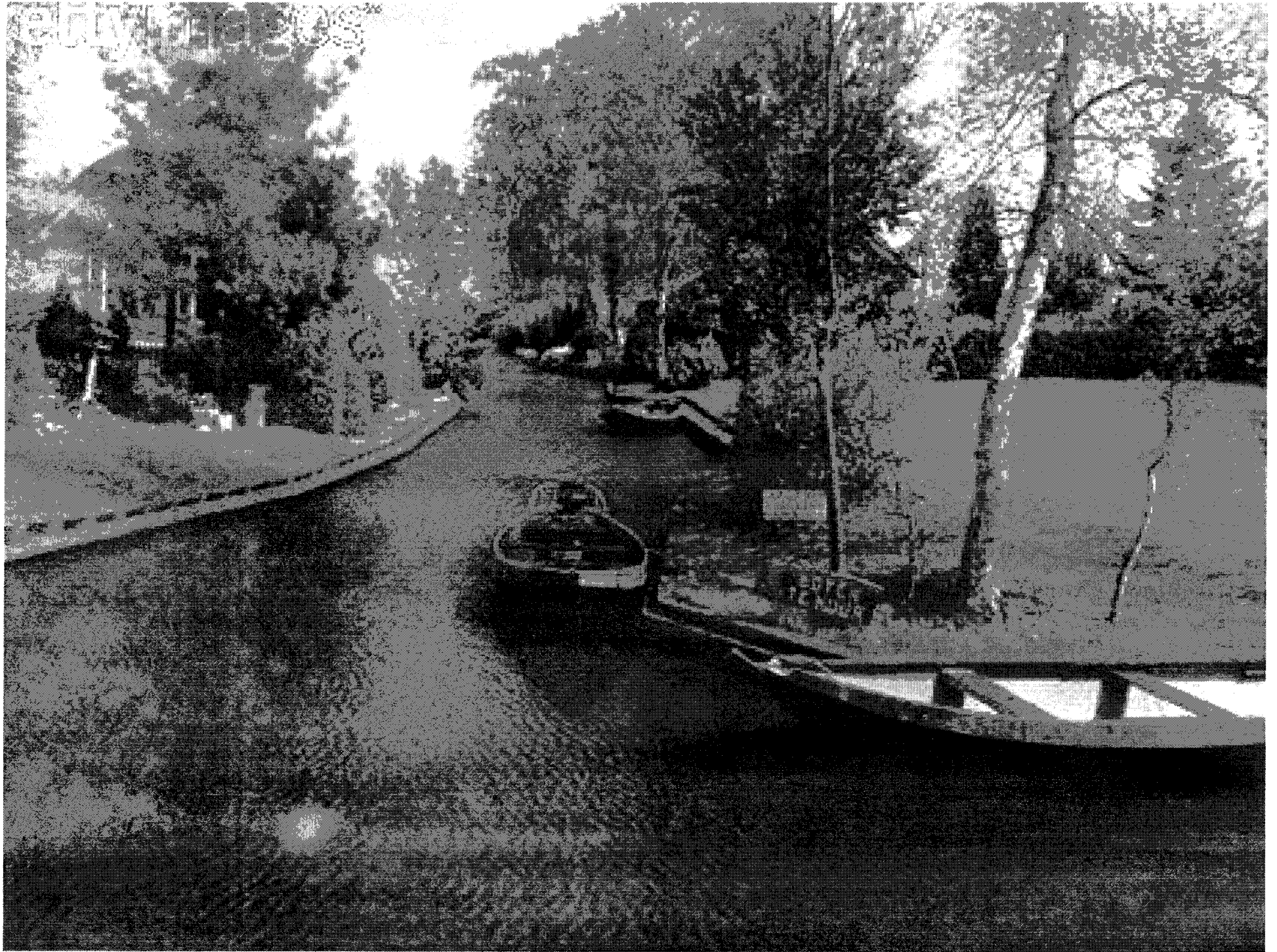
## Waterlinten





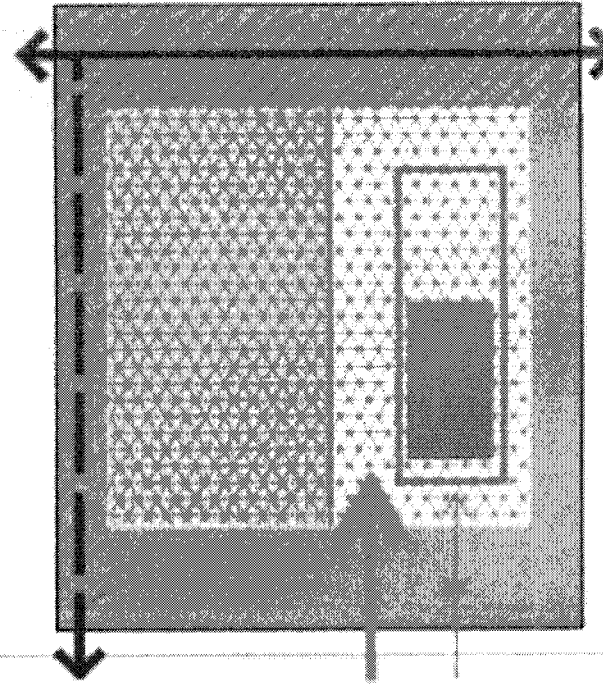








# Bos- en waterrijk wonen



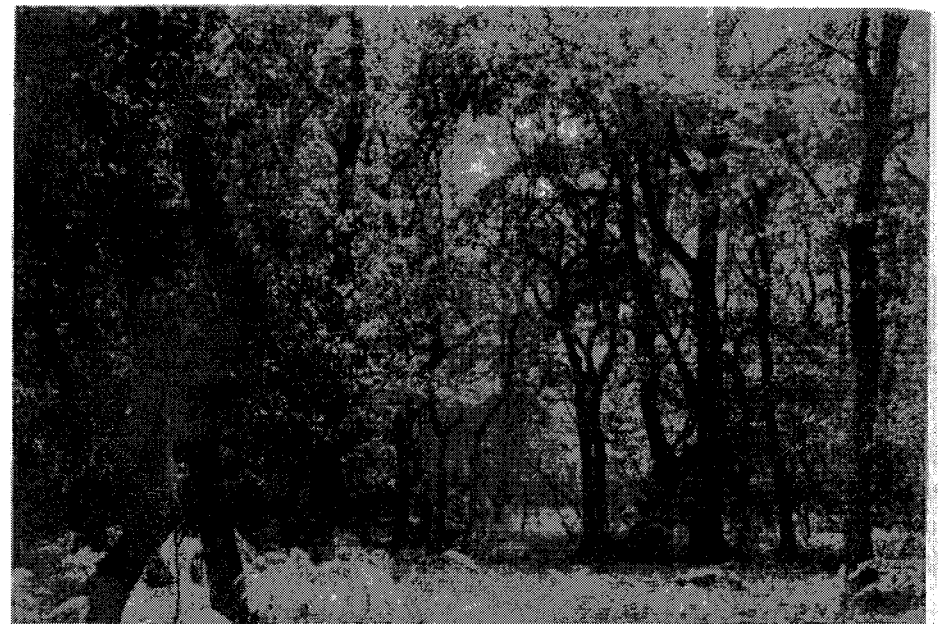
▲ Bargerveen



▲ relentiemoeras



◀ beekdal Hunze en Aa's



▲ Hondsrud



**boswonen**





# Opties gebiedsontwikkeling

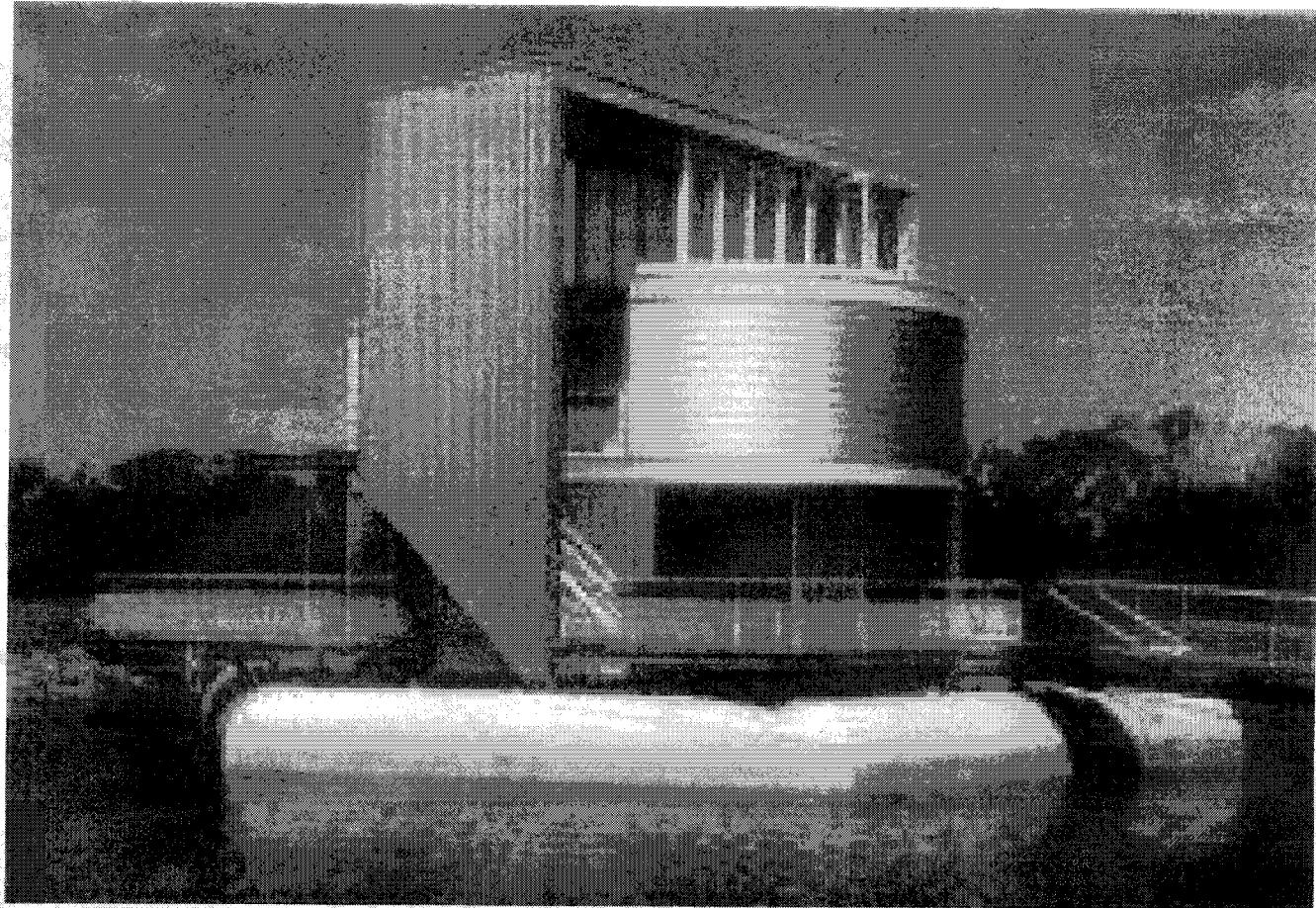
- **Tracé Oranjedorp: PM kaart intern**



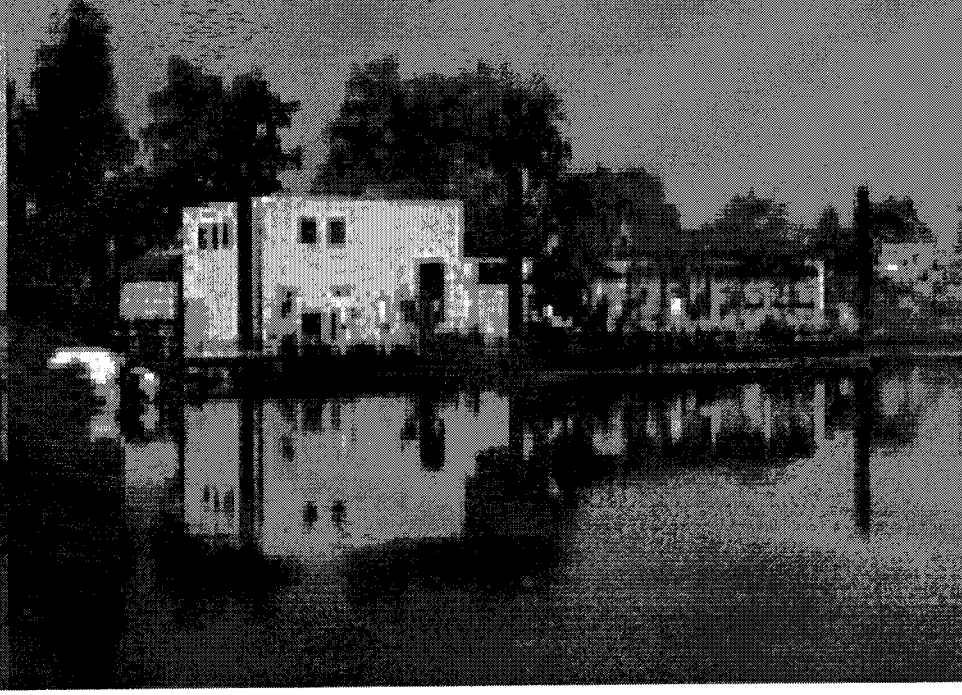
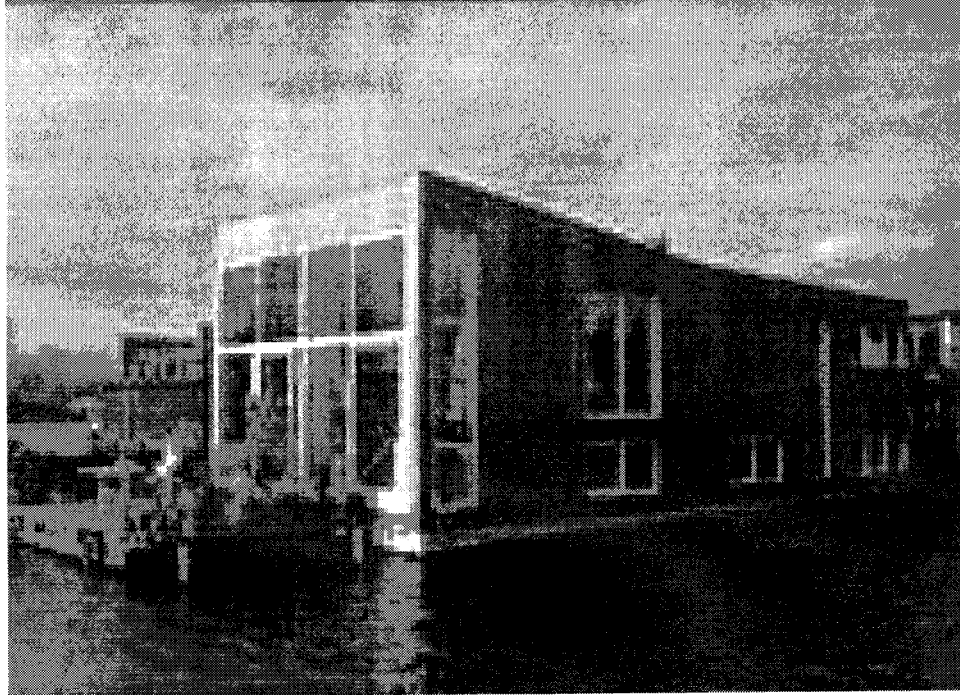
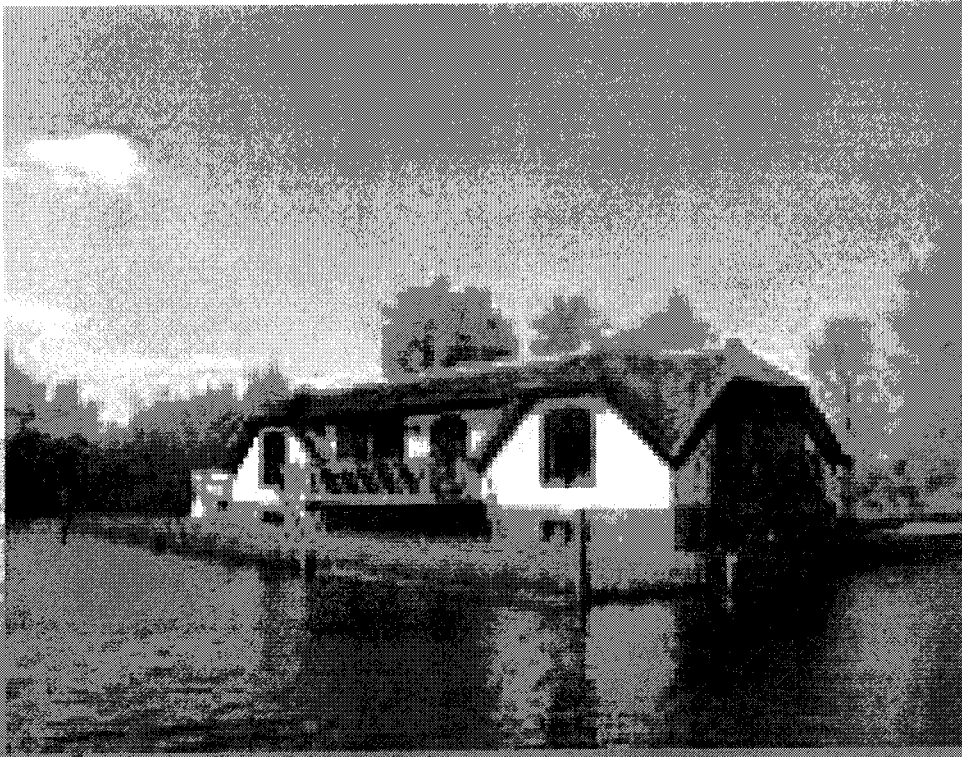




# wonen OP het water



Drijvende woning, draait met zon mee  
Duurzaam en multifunctioneel ruimtegebruik



# Wonen als kans

- Water geeft extra dimensie aan woonmilieus
- Doelgroepen ook over de grens
- Meerwaarde kan worden benut voor investeringen
- Inschatting fasering:
  - Op korte termijn meest kansrijk in aansluiting op Emmen
  - Lintwonen: kleinere aantallen + gedoseerd afgestemd op marktvraag; sterk afhankelijk van positie gebied als geheel.
- vervolg: toetsen aan markt

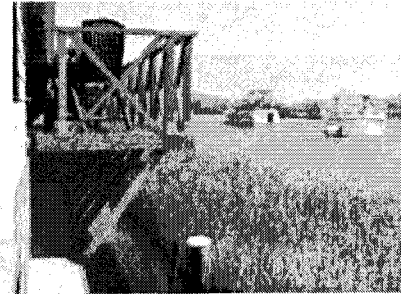
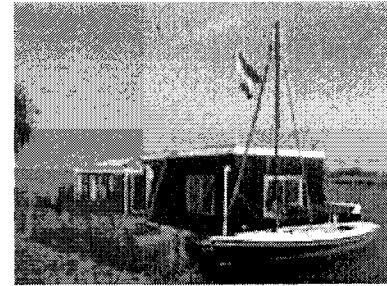


# Gebiedsontwikkeling breed: effecten en impulsen (1)

- Recreatie en toerisme: Levert geen directe investeringsbijdrage, maar geeft wel bestedings- en ontwikkelingsimpuls

Bijv. ondernemers langs route willen investeren  
(Scholtenzathe, Veenpark, etc.)

- Effecten:
  - Arcadis / Ecorys / NEI 2003
  - Ecorys Twente/Bentheim
  - Etc.



# Effecten vaarverbinding Erica-Ter Apel, inschatting Ecorys / Arcadis, 2003

Toename tijdelijke werkgelegenheid: Direct: aanleg vaarverbinding: 275 a 325 fte  
Indirect: herstructurering + additionele woningbouw

Situatie nu in Groningen en Drenthe	na aanleg vaarverbinding Erica – Ter Apel:
<b>Vaartoerisme</b>	
•20.000 boten (waarvan 8.500 gebiedsvreemd)	•meer beschikbare boten
•25 vaardagen per jaar	•meer vaardagen + verhuur
•€ 65 per boot per dag consumptieve bestedingen	
•€ 700 per boot per jaar niet-consumptieve bestedingen.	
•Totaal nu : € 21 miljoen (€ 14 milj. consumptief + € 7 milj. niet-consumptief)	•Schatting: € 7,5 miljoen extra (€ 5,5 milj. cons. + € 2 milj. niet cons.)
<b>Fiets-, wandel- en attractietoerisme</b>	
•Fiets & wandelrecreatie: € 3 p.p.p.d	
•Attractiebezoek: € 25 p.p.p.d	
•Totaal nu: € 120 miljoen in Groningen en Drenthe .	•Schatting: € 1,3 miljoen extra
<b>Verblijfstoerisme</b>	
•Verblijfstoerisme: € 23 p.p.p.n	
•Totaal nu: € 230 miljoen	•Schatting: € 7 miljoen extra
<b>Totaal</b>	
•Totaal nu : € 371 miljoen	•Schatting: € 15,8 miljoen extra

# Effecten vaarverbinding Twente/Bentheim

Rapport Ecorys haalbaarheid en economische effecten

Kanalenvisie Twente (vgl: totaal investering € 45 miljoen, prijspijs 2004)

- Werk:

- Tijdelijk: \* werkgelegenheid (bouw): 480 fte's
- Structureel: \* jaarlijks 240 – 250 arbeidsjaren (verblijfsaccommodaties, horeca, plaatselijke middenstand) → sectoren met veel deeltijd → meer werkzame personen

\* extra omzet ca. € 13 miljoen

- Versterken natuur en landschappelijke waarden
- Versterken leefbaarheid platteland (draagvlak voorzieningen)
- Herstel cultuur historisch erfgoed

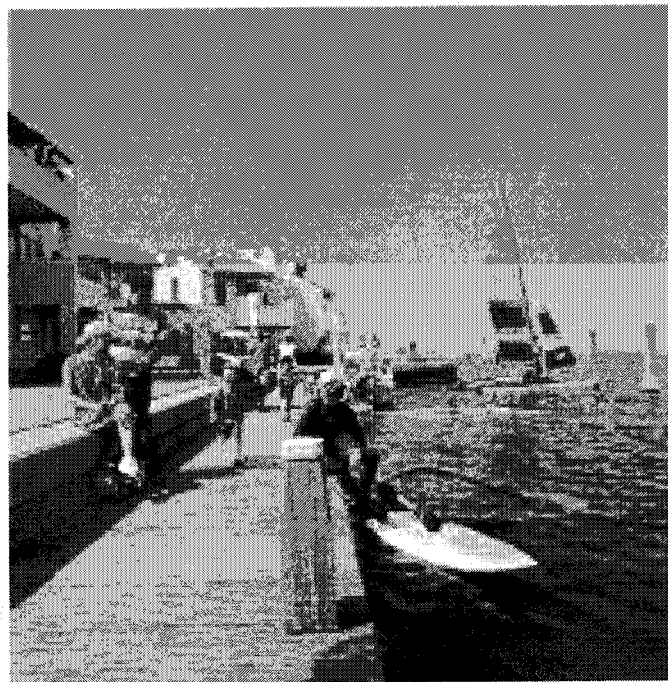
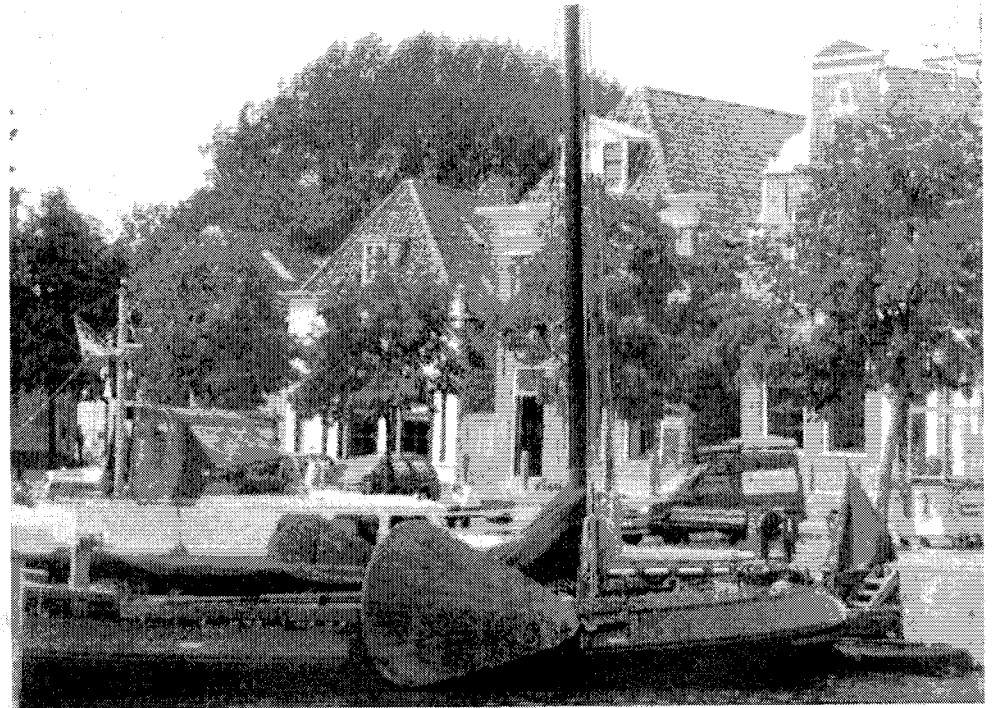
Verdienend vermogen van project:

Investering €45 miljoen + omzet € 13 miljoen → 30% (external rate of return)

# Gebiedsontwikkeling vervolg in studie



- watergebonden bedrijvigheid: impuls voor bijvoorbeeld het te ontwikkelen bedrijventerrein op Bargermeer
- Eventuele jachthaven in Emmen:
  - mogelijkheden voor jachthaven met voorzieningen achter de sluis → later evt. dichterbij centrum
  - Nabij Parc Sandur → combi waterplas?
  - Openbare vervoer langs jachthaven



# Planologische procedures:

- **Noordelijk deel** obstakelvrij
- **Veenpark:** wordt momenteel al uitgevoerd
- **Veenpark – Verlengde Hoogeveense vaart:**
  - Tracé I, II en III) planologische procedures nodig
  - Voor tracé III: Passende Beoordeling (Strategische Milieu Beoordeling) nodig i.v.m. nabijheid hoogveenreservaat Bargerveen (Natura2000).



# Quick scan

1. Potentiële tracés
2. Technische haalbaarheid en kosten
3. Beoordeling aantrekkelijkheid vaarrecreatie
4. Beoordeling mogelijkheden gebiedsontwikkeling
5. Inschatting financiële haalbaarheid

## Financiële haalbaarheid:

- Achterstallig onderhoud ingeschat
- Toezeggingen projectplan geactualiseerd
- Bijdrage gebiedsontwikkeling ingeschat
- Potentiële subsidiebronnen verkend

# Compensatie achterstallig onderhoud

<b>Besparing op onderhoud Oranjedorp traject</b>	
Traject Ter-Apel tot Barger-Compascuum	€ 2.499.102
Traject Barger-Compascuum via Veenpark naar Oranjedorp	€ 402.776
	+
<b>Totaal</b>	<b>€ 2.901.878</b>

<b>Besparing op onderhoud Zwartemeer traject</b>	
Traject Ter-Apel tot Barger-Compascuum	€ 2.499.102
Traject Bager-Compascuum via Klazinaveen-zuid naar de Verlengde Vaart ZZ	€ 1.563.667
	+
<b>Totaal</b>	<b>€ 4.062.769</b>

<b>Besparing op onderhoud Weiteveen traject</b>	
Traject Ter-Apel tot Barger-Compascuum	€ 2.499.102
Traject vanaf Barger-Compascuum via het Veenpark tot einde Scholtenskanaal	€ 402.776
Traject vanaf einde Scholtenskanaal naar Wolenwijk WZ	€ 445.913
Traject vanaf Molenwijk WZ tot Klazienaveen zuid	€ 110.814
Traject vanaf Klazienaveen zuid via Weiteveen naar Stieltjeskanaal	€ 2.571.903
	+
<b>Totaal</b>	<b>€ 6.030.508</b>

# Financiële dekking

Bijdragen herstel vaarverbinding	Principe toedeling*	verwacht	eindafrekening
Provincie Drenthe	€ 4.800.000		
Provincie Drenthe**	€ 540.000		
Gemeente Emmen	€ 4.800.000		
Provincie Groningen	€ 1.920.000		
Waterschap Hunze en Aa's	€ 1.312.000		
Gem Vlagtwedde	€ 540.000		
Waterschap Velt en Vecht***	€ 540.000		
Gem. Hoogez/Sapp	€ 120.000		
Gem Veendam	€ 120.000		
Gem Aa en Hunze	€ 120.000		
Gem Stadskanaal	€ 120.000		
Gem Menterwolde	€ 120.000		
Gem Pekela	€ 120.000		
Gem Borger-Odoorn	€ 120.000		
Min LNV**	€ 1.000.000		
SRN	€ 4.800.000	+	
<b>subtotaal overheidsbijdragen</b>	<b>€ 21.092.000</b>		
achterstallig onderhoud		€ 2.901.878	+
<b>Totaal bijdragen</b>			<b>€ 23.993.878</b>
<b>totale kosten</b>			<b>€ 33.476.140</b>
tekort Financieren uit gebiedsontwikkeling (wonen), evt. Duitse bijdragen en subsidies (Kompas 2/ Rijk / EU).			€ 9.482.262

\* volgens afspraken Agenda Veenkoloniën en bijeenkomst 15 nov. 2006.

\*\* t.b.v. uitvoering fase 1 "Natuurbouwproject Veenpark"

\*\*\* bijdrage volgens projectplan, wordt nog nader verkend.

# Gebiedsontwikkeling: wonen

- Alterra onderzoek
- Lokale/regionale ervaringscijfers
- Aanname:
  - Directe relatie € 15.000 per woning
  - Indirecte aantoonbare relatie € 7.500Bijvoorbeeld 200 direct + 400 indirect = € 6 miljoen
  - markttoets (bijdrage en marktpotentie)

# Potentiële subsidiebronnen

## Oriëntaties:

- EDR
- ILG: bevat al bijdrage SRN
- Kompas: geen middelen
- Transitieprogramma
- Cultuurhistorie / Belvédère
- Etc.



# Conclusie en advies

- Herstel vaarverbinding technisch mogelijk.
- Draagvlak is groot en groeiende.
- Keuze voor variant Oranjedorp vanwege combinatie van minste kosten, minste obstakels en meeste gebiedsontwikkelingspotenties.
- Globale kosteninschatting ca € 33,5 miljoen.
- Nu dekking ca.  $\frac{3}{4}$  hiervan dus ca. 10 ,miljoen tekort.
- Tekort dekken uit:
  - woningbouwopbrengsten
  - evt. subsidies EU en NL
  - evt. bijdragen van overige betrokken (Duitse) partners.
- SRN geeft bonus van € 300.000 bij start dit jaar nog.
- Meer duidelijkheid over aanvullende bronnen: niet binnen half jaar.
- Uitstel besluitvorming → evt. bijdragen vervallen (o.m. SRN)
- Glas is aanzienlijk meer dan halfvol; **NU DOORZETTEN**