

Project aanpak boordvoorzieningen Kanaal Almelo – De Haandrik

Uit meerdere onderzoeken is gebleken dat delen van de oevers van Kanaal Almelo – De Haandrik in slechte staat verkeren. Om de veiligheid van gebruikers van het kanaal en de directe omgeving te blijven borgen, is het nodig die delen aan te pakken.

Er is in de afgelopen jaren veel gebeurd in het gebied rondom Kanaal Almelo - De Haandrik. Tussen 2011 en 2016 is het kanaal geschikt gemaakt voor scheepvaart tot 700 ton. In het najaar van 2018 ontving de provincie van eigenaren van woningen en andere gebouwen (panden) langs het kanaal zo'n 30 meldingen van schade. Dat aantal liep op tot ongeveer 170 in de zomer van 2019 en is uiteindelijk opgelopen tot een totaal van 404 meldingen (stand van zaken: 23 augustus 2022). Op verzoek van de provincie heeft Deltares¹ in 2019 en 2020 onderzocht of er een verband is tussen de werkzaamheden en de ontstane schade. Dit onderzoek leverde een wisselend beeld op. Herstel van de schade aan de woningen is het meest zinvol wanneer de oorzaak duidelijk is. Daarom is in 2021 een verdiepend onderzoek uitgevoerd. Op basis van dit onderzoek is de schaderegeling uitgebreid.

Uit het onderzoek naar de schades blijkt dat er meerdere oorzaken van schade aan de panden in het schadegebied zijn. Per pand is er waarschijnlijk sprake van een combinatie van oorzaken. De belangrijkste zijn:

- Kwetsbare funderingen en op veen gefundeerde panden;
- Veranderingen in de grondwaterstand (vernatting en verdroging) door verschillende oorzaken;
- In een aantal gevallen heeft de provincie met werkzaamheden mogelijk bijgedragen aan vernatting (baggerwerk) of verdroging (vervangen van lekke damwanden);
- Het onderzoek toont ook aan dat piping (het wegstromen van zand met water) geen oorzaak is van de schade.

Gedeputeerde Staten hebben besloten om alle toekomstige geplande werkzaamheden aan de boordvoorzieningen binnen het 'schadegebied' vervroegd uit te voeren. Dit om, na de werkzaamheden en dynamiek, het gebied in 'rustig vaarwater' te brengen. De werkzaamheden moeten worden uitgevoerd met goed omgevingsmanagement, actief risicomanagement en de juiste monitoring.

Deze gebeurtenissen uit het recente verleden, de uitkomsten uit de schadeonderzoeken en de doelstelling vanuit Gedeputeerde Staten maken dat er in grote mate aandacht moet zijn voor de omgeving door deze goed mee te nemen in het hele project. Het project ligt immers zowel in de omgeving als bij de politiek onder een vergrootglas en er is veel maatschappelijke onrust.

Het bouwteam is zich bewust zijn van de impact van de werkzaamheden op de stakeholders en geeft de juiste aandacht aan de stakeholders. Verder is het hele project navolgbaar en uitlegbaar (transparant) zijn en nemen we de omgeving goed mee in de gehele aanpak van de boordvoorziening. Met een omgevingsgerichte en risico-gestuurde aanpak, in combinatie met effectieve monitoring, moeten wij zoveel mogelijk de spanning/onrust ten aanzien van onze werkzaamheden bij aanwonenden en omwonenden (de omgeving) voorkomen of beperken.

Scope van het project

Het project omvat de aanpak van circa 30 kilometer boordvoorzieningen langs Kanaal Almelo – De Haandrik. Onder 'aanpak' wordt versterking of vervanging van de boordvoorzieningen verstaan.



Het grootste deel van het project omvat het kanaal aan beide oevers vanaf kilometer 6 tot en met 21, tussen Vriezenveen en Hardenberg. Verder omvat het project enkele kleinere losse trajecten.

Sinds 2023 bereidt de provincie Overijssel de onderhoudswerkzaamheden aan kanaal Almelo-De Haandrik voor. Dit doen we samen met aannemers Van den Herik uit Sliedrecht en De Vries uit Werkendam. Beide aannemers zijn zeer deskundig en hebben veel ervaring met het vervangen en versterken van damwanden. Ze werken sinds 1995 als aannemerscombinatie samen aan verschillende projecten. In de samenwerking tussen provincie Overijssel en Van den Herik – De Vries (volgens IPM) wordt de ontwerpfase gezamenlijk doorlopen in een bouwteamverband. Hiermee wordt bewerkstelligd dat provincie Overijssel en Van den Herik – De Vries hun kennis en vaardigheden combineren om zo, in een gezamenlijk ontwerptraject een vanuit zowel omgeving, techniek, risico's als kostenniveau optimaal ontwerp tot stand te brengen.

De opgave voor het bouwteam beperkt zich in 1^e instantie tot het maken van het ontwerp, verkrijgen van de vergunningen en bepalen van het noodzakelijk budget.

De scope van het project is tweeledig:

- Het versterken/vervangen van ongeveer 11 kilometer oeverconstructie (18 trajecten), zodat de constructie op de desbetreffende trajecten na afronding van het project een levensduur hebben van minimaal 30 jaar (50 jaar voor nieuwe constructies en 30 jaar voor bestaande constructies).
- Het uitvoeren van onderzoek naar de restlevensduur van 19 kilometer oeverconstructie van het kanaal binnen het schadegebied. Dit dient als voorbereiding op de vervroegde aanpak van de boordvoorziening in het schadegebied van Kanaal Almelo – De Haandrik. Met deze aanpak wordt beoogd dat daarna het vervangen van de boordvoorziening voor een langere periode niet meer nodig is en dat het gebied daarmee voor de aanpak van de boordvoorzieningen 'in rustig vaarwater' kan komen.

We verwachten in 2026 te starten met de werkzaamheden aan de damwanden.

Participatie

Het omgevingsmanagement binnen het project richt zich op de omgeving langs het hele kanaal, waarbij er per locatie of lokaal (traject gericht) een passende aanpak wordt opgesteld. Het motto voor het project wat is meegegeven is: *Eerst de omgeving, de techniek volgt waarbij wij van buiten naar binnen werken.*

Dit betekent dat er een gerichte participatieaanpak vanuit omgevingsmanagement is neergezet, waarin stakeholders gedurende het hele project blijvend actief betrokken worden en informatie open en transparant wordt uitgewisseld. De stakeholders aan het kanaal krijgen vooraf duidelijkheid over wat de werkzaamheden zijn en welke effecten die hebben op de omgeving en de woningen. Niet alle bewoners langs het kanaal hebben zich de afgelopen jaren gehoord gevoeld. Wij willen hun zorgen, opmerkingen en vragen over de werkzaamheden graag weten. Hiervoor maken wij gebruik van een informatiecampa. Zo krijgt iedereen (ook de mensen die slecht ter been zijn) in de omgeving de gelegenheid om 1 op 1 met ons in gesprek te gaan en vragen te stellen over onder meer: het project, hoever we zijn met de voorbereidingen, de vergunningen, de werkzaamheden per locatie, de monitoring, de uitvoering, de hinder en de planning. Volgens de huidige planning gaan wij eind april 2024 met de informatiecampa de omgeving in. Dit wordt van tevoren gecommuniceerd.

Het uitgangspunt bij de werkzaamheden is om eventuele schade aan eigendommen van derden door provinciale werkzaamheden te voorkomen en te laten zien dat wij een betrouwbare overheid zijn. Dit betekent dat er een taak is voor het bouwteam om met een oplossing te komen die schadevrij aangelegd kan worden. Ook wordt er een monitoringsaanpak neergezet in overleg met de stakeholders om schade te voorkomen (bijv. bij trillingen tijdens uitvoering) en om objectief vast te stellen wie verantwoordelijk is voor schade als die toch ontstaat gedurende de realisatiefase. De monitoring bestaat uit: hoogtemetingen, trillingsmeters, voor- en na-opnamen en opnamen van wegen. Om de monitoring uit te mogen voeren, is de toestemming van pandeigenaar nodig. Deze monitoring is niet verplicht. Wel levert het informatie op die de bewoner kan gebruiken als er onverhoopt toch schade aan de woning of het pand ontstaat. We raden de bewoners daarom aan om toestemming te geven. Aan de monitoring zijn voor de bewoners geen kosten verbonden.

Omgevingsmanagement beperkt zich niet enkel tot de participatie met de omgeving en overige stakeholders. Vanuit omgevingsmanagement worden ook conditionerende aspecten tijdig en afdoende in kaart gebracht, zoals K&L, OO, archeologie en flora & fauna. Samen met Technisch management worden de conditionerende onderzoeken tijdig uitgevoerd, zodat de resultaten van deze onderzoeken meegenomen kunnen worden in het ontwerp en aansluitend in de vergunningaanvragen.

Vergunningenproces

Wanneer vanuit conditionering voldoende inzicht is verkregen, de participatie met de omgeving aantoonbaar correct is uitgevoerd en het ontwerp en uitvoeringsaanpak gemaakt is, dan moeten de werkzaamheden ook gelegitimeerd worden. Onder de Omgevingswet wordt dit door middel van een Projectbesluit gedaan. Dit Projectbesluit kan tegelijkertijd als omgevingsvergunning gelden, mits dit in het besluit wordt opgenomen.

Ter voorbereiding op het Projectbesluit wordt een Milieueffectrapportage (MER) opgesteld. Dit doet de provincie vrijwillig, omdat voor dit type project geen m.e.r.(beoordelings-)plicht geldt. Er wordt een m.e.r.-procedure (incl. advisering door de commissie m.e.r.) doorlopen om de kwaliteit van de besluitvorming te maximaliseren. Door gebruik te maken van de expertise van de commissie kunnen eventuele blinde vlekken van de provincie blootgelegd worden. Verder biedt een uiteindelijk positief advies van de commissie een goede onderbouwing van onze zorgvuldigheid.

De provincie wil het Projectbesluit graag ook als omgevingsvergunning – bouw laten gelden. De belangrijkste reden hiervoor is gelegen in de eenduidigheid. Door de omgevingsvergunning in het Projectbesluit op te nemen worden alle ontwerpen van de te versterken boordvoorzieningen op eenzelfde manier getoetst en beoordeeld. Verder zorgt opname van de omgevingsvergunning in het Projectbesluit voor duidelijkheid richting de omgeving. Er komt één centraal besluit (het Projectbesluit) waarin alle informatie (incl. alternatievenafweging, milieueffecten, monitoring tijdens en na uitvoering enz.) overzichtelijk is terug te vinden. Naast voordelen voor de informatievoorzieningen (van de omgeving) biedt dit ook juridische duidelijkheid. Mocht men, om wat voor reden dan ook, tegen de voorgenomen werkzaamheden zijn dan kunnen zij zienswijze indienen (en later beroep bij de Raad van State). Men loopt hierbij niet het risico dat tegen de verkeerde vergunning wordt geageerd, er bestaat immers alleen een Projectbesluit.

Wanneer ervoor wordt gekozen om het Projectbesluit als omgevingsvergunning – bouw te laten gelden, dan wordt het ontwerp uitgewerkt en getoetst door verschillende onderdelen binnen de provincie. Het ontwerp wordt gemaakt door het bouwteam (vallend onder organisatieonderdeel Wegen en Kanalen), de toetsing wordt gedaan door het procedureteam van het organisatieonderdeel Ruimte en Bereikbaarheid. Wanneer een gemeente (of gemeenten) graag hun eigen specialisten in het ontwerpproces mee willen laten lopen, dan staat de provincie hiervoor open. Specialisten van de gemeenten kunnen betrokken worden in het ontwerp van de trajecten in hun gemeenten, inclusief de afwegingen die hierbij worden gemaakt. De ontwerpfase loopt tot en met juli 2024.