

Provincie Overijssel
Luttenbergstraat 2
Postbus 10078
8000 GB Zwolle
Telefoon 038 499 88 99
www.overijssel.nl
overijsselloket@overijssel.nl
KvK 51048329
IBAN NL45 RABO 0397 3411 21

Provinciale Staten van Overijssel

Inlichtingen bij
J. Vermeulen
Telefoon +31384997563
J.Vermeulen@overijssel.nl

Datum	Kenmerk	Zaaknummer	Pagina	Bijlagen	Uw brief	Uw kenmerk
23.09.2024	D2024-09-007954	2024-026017	1 van 8	1		

Onderwerp: Beheeropgave Kanaal Almelo - de Haandrik

Toezending aan Provinciale Staten met oogmerk:
☒ ter informatie
☐ anders, en wel:

Bijlagen:

1. **Financiën**
2. **Historie Kanaal Almelo – de Haandrik**
3. **Kaart: Opgave vervanging en renovatie oeverconstructies**

Inleiding

Het repareren van schade aan huizen en het herstellen van vertrouwen bij Kanaal Almelo – de Haandrik (KAdH) heeft aanhoudend onze aandacht. Onafhankelijk Bestuurlijk Kopstuk Arie Slob heeft zijn werkwijze besproken en vastgesteld met de gemeenten, stichting Kant Nog Wal en ons. Op 18 september 2024 heeft hij die werkwijze toegelicht aan bewoners. We verwachten dat hij een positieve bijdrage levert in een spoedig schadeherstel.

In deze brief informeren wij u over onderzoek dat wij hebben laten uitvoeren naar de conditie van de oeverconstructies (boordvoorzieningen) langs het kanaal, en de gevolgen daarvan. Uit dit onderzoek blijkt dat delen van de oeverconstructies niet meer voldoen aan stabiliteit en veiligheidseisen. Als eigenaar en beheerder van KAdH is het onze zorgplicht garant te staan voor een veilige leefomgeving. Daarom moeten we aan de slag met renovatie of vervanging van de oeverconstructies langs KAdH.

Wij kunnen ons voorstellen dat na alles wat er is gebeurd langs KAdH dit een vervelende boodschap is. Een boodschap die vragen oproept en zorgen kan geven over onder meer het thuis van mensen. Zeker voor onze inwoners langs het kanaal. Ook ons valt dit zwaar.

Bij alles wat wij in de toekomst doen langs het kanaal nemen wij de door uw aangenomen [motie van 17 juli 2024](#), het Rekenkamer Oost-Nederland onderzoek '[risico's kanaliseren](#)' en de aanbevelingen van Mona Keijzer in acht. Wij blijven in overleg met stichting Kant nog Wal, het bestuurlijk kopstuk, gemeenten en het waterschap. Dit met als doel om scherp te blijven en zo beheerst als mogelijk werkzaamheden uit te voeren. Deze partners zijn ook vooraf betrokken bij het schrijven van deze brief.

Aanleiding

In de voortgangsbrief van afgelopen juli ([2024-06-001433](#)) hebben wij u op de hoogte gebracht van de laatste stand van zaken rond KAdH. In deze brief hebben we gedeeld dat wij onderzoek uitvoeren naar de oeverconstructies (boordvoorzieningen) langs het kanaal. De onderzoeksresultaten zijn nu bekend en geven duidelijkheid over de beheeropgave voor de oeverconstructies van KAdH. In deze Statenbrief informeren wij u over de onderzoeksresultaten en wat wij willen gaan doen.

Aanpak van de oeverconstructies is nodig om de veiligheid te borgen op en rond het kanaal

Uit onderzoek blijkt dat de oeverconstructies langs het kanaal voor grote delen niet meer voldoen aan de normen. Het gewicht van de wegen en het verkeer direct naast de oeverconstructies (vaak damwanden), is daarin het meest bepalend. De provincie heeft als eigenaar/beheerder de zorgplicht voor de infrastructuur die zij beheert. Zonder vervanging of renovatie aan de oeverconstructies kunnen damwanden vervormen en in het uiterste geval bezwijken. Hierdoor kan schade ontstaan aan wegen, riolering en omgeving. We willen ons inzetten voor de veiligheid en leefbaarheid van het gebied. Dit betekent wel dat we de komende jaren nog veel werk moeten doen langs het kanaal.

Gezien de investeringen willen we de toekomstfunctie van het kanaal opnieuw bekijken

De omvang van de onderhoudsopgave is groot. Alleen al de renovatie en vervanging van 10,9 kilometer (deel 1) wat we nu voorbereiden voor realisatie kost ruim €40,7 miljoen. Dit brengt de vraag met zich mee welke functie we zien voor KAdH in de toekomst. De komende maanden onderzoeken we verschillende alternatieven voor het gebruik van het kanaal. Op dit moment heeft het kanaal een scheepvaartfunctie voor 700 ton. Alleen een watervoerende functie is ook een serieuze optie die we willen onderzoeken.

De keuze voor de toekomstfunctie heeft invloed op de vervangingsinvesteringen en de kosten voor het beheer van het kanaal. Een stalen damwand is in aanleg, beheer en onderhoud duurder dan een natuurvriendelijke oever. Het is belangrijk te weten dat het kanaal voor de directe omgeving en voor Noordoost Overijssel en Drenthe een belangrijke functie heeft voor de wateraanvoer. Zonder kanaal ontstaat daar droogte. Voor de participatieve aanpak van de verkenning laten we ons adviseren door onze partners in het gebied. Betrokkenen en belanghebbenden raadplegen we in dit proces. Met de reacties willen we komen tot een zorgvuldig proces waarin we recht doen alle belangen die er zijn bij het kanaal. Alle opties voor de mogelijke invulling van het Kanaal worden vervolgens in dit onderzoek meegenomen. Dit moet uiteindelijk alternatieven opleveren waarin de omgeving zich herkent. Wij willen als GS een voorstel maken voor de toekomstfunctie van het kanaal waarover wij Provinciale Staten vragen een besluit te nemen.

Dit is de onderhoudsopgave voor de oeverconstructies langs KAdH

De projectvoorbereiding voor 10,9 kilometer is in volle gang en verloopt goed. Uit onderzoek blijkt dat meer oeverconstructies moeten worden gerenoveerd of vervangen. In totaal gaat het om 43 van de 65 kilometer, inclusief de 10,9 kilometer die nu in voorbereiding is (deel 1). De projecten willen we gezien de urgentie zo snel als mogelijk voorbereiden. Dit doen we in meerdere delen, waarvoor in bijlage 3 een overzicht opgenomen is. Meer uitleg en toelichting over de financiën is opgenomen in bijlage 1.

Deel 1: 10,9 kilometer (bekend en project in voorbereiding)

Voor dit deel werkt een projectteam hard aan de voorbereidingen en worden de (technische) ontwerpen afgerond. Met een informatiecampaar bezoeken we sinds enkele maanden het gebied en informeren we de omgeving intensief over de werkzaamheden. De informatiecampaar is in de buurt van komt op locaties waar we gaan werken. Medewerkers geven informatie over wat we gaan doen en bewoners kunnen vragen stellen. Ook de aanspreekpunten van de schadeafhandeling zijn aanwezig. We zijn gestart met het vergunningenproces met een projectbesluit procedure. De uitvoering start waarschijnlijk in 2026 en duurt tot 2030. Het beschikbaar gestelde budget blijkt onvoldoende om het werk uit te kunnen voeren. Hiervoor is € 20,2 miljoen aanvullend budget nodig. Dit komt vooral door extra voorbereiding- en uitvoeringsbudget om voorzichtig te werken langs het kanaal en de prijsontwikkelingen van staal. Het kan ook zo zijn dat de toekomstfunctie van het kanaal leidt tot een ander inzicht voor de oeverconstructies. Hiervoor moet een besluit genomen worden in de Perspectiefnota 2026. Een uitgebreide toelichting over de financiën is opgenomen in bijlage 1.

Deel 2: 15,8 kilometer in schadegebied

Deze kilometers aan damwanden in het schadegebied zijn onderzocht ([Monitor II 2022](#)) en moeten worden vervangen of gerenoveerd. De staat van de damwanden vraagt om een snelle opstart van het project. Om het project te kunnen starten stellen wij in de begroting 2025 voor een voorbereidingskrediet (voor deel 2 en deel 3 in totaal € 6,5 miljoen)vrij te maken binnen de beschikbare middelen voor het Beheerplan Infrastructuurle Kapitaalgoederen (BIK) 2024-2027. Het projectteam van deel 1 kan in haar contract ook deel 2 voorbereiden. Tot de toekomstfunctie van het kanaal bekend is, wordt een beperkt

deel van het voorbereidingskrediet gebruikt voor de eerste onderzoeken. Ontwerpen voor de oeverconstructies worden pas opgesteld als ook de toekomstfunctie van het kanaal vastgesteld is. Het nog niet duidelijk wanneer de uitvoering van dit deel kan starten.

Deel 3: 16,4 kilometer buiten schadegebied

Deze kilometers aan damwanden buiten het schadegebied vragen ook om onderhoud. Gezien de staat van de damwanden willen we hier ook mee starten. Het aanbesteden van dit werk vraagt tijd en duurt 9 tot 12 maanden. Hierna kan een partij opstarten en onderzoeken starten die nodig zijn om het project uit te kunnen voeren. Bijvoorbeeld onderzoek naar de ligging van kabels en leidingen en de draagkracht van de grond. De interne kosten voor een projectteam worden bekostigd uit het voorbereidingskrediet van € 6,5 miljoen (zoals onder deel 2 vermeld). De onzekerheid over dit gedeelte van de onderhoudsopgave KAdH is benoemd in het Beheerplan Infrastructurele Kapitaalgoederen ([PS22-000124](#)). Ontwerpen voor de oeverconstructies worden pas opgesteld als ook de toekomstfunctie van het kanaal vastgesteld is. Het nog niet duidelijk wanneer de uitvoering van dit deel kan starten.

Samengevat betekent dit de volgende onderhoudsopgave:

Opgave oeverconstructies KAdH	Omvang	Status
Deel 1	10,9 km	Voorbereid voor uitvoering
Deel 2 (binnen schadegebied)	15,8 km	Voorbereiding opstarten
Deel 3 (buiten schadegebied)	16,4 km	Voorbereiding opstarten
Overig	22,0 km	Oevers op lange termijn te vervangen of oevers die al vervangen zijn
Totaal	65,1 km	

Hoe kan de onderhoudsopgave zo veel groter zijn dan verwacht?

Toen de laatste opwaardering in 2015 bijna klaar was, zijn de meest risicovolle delen van het kanaal onderzocht. Met als resultaat om 18 kilometer aan oeverconstructies te renoveren of te vervangen. Hiervan is 7 kilometer uitgevoerd (2021) en 10,9 kilometer in voorbereiding (deel 1). De afgelopen periode is het hele kanaal uitgebreid onderzocht, doorgerekend en zijn de archieven vergeleken met de situatie buiten. Hieruit blijkt dat de stabiliteit van vele kilometers aan oeverconstructies niet voldoet aan de norm. Hiermee is het veilig bevaarbaar houden van het kanaal en het veilig gebruik van de wegen langs het kanaal niet meer te garanderen. Dit betekent meer renovatie of vervanging van oeverconstructies en het nemen van veiligheidsmaatregelen. Dit komt eerder dan verwacht.

Het beheer van het kanaal is in 1994 overgenomen van Rijkswaterstaat en was destijds geschikt voor scheepvaart tot 300 ton en deels 400 ton. De provincie had de intentie om met het kanaal de economische vitaliteit van het gebied te behouden en te stimuleren door een groei van het scheepvaartvolume mogelijk te maken. In stappen is het kanaal opgewaardeerd naar de huidige 700 ton. In die tijd was het niet de gewoonte om planmatig naar de totale opgave van het kanaal te kijken. Het doel was om het kanaal zo efficiënt mogelijk te onderhouden met de beschikbare middelen. Dit waren vaak kleinschalige aanpassingen of vervangingen van de constructie uit de jaren '70-80.

Onderhoud aan constructies langs het kanaal zitten voor het grootste gedeelte onder water en zijn hierdoor minder zichtbaar. Dit heeft een rol gespeeld in de aandacht die het kanaal gehad heeft in het beheer. Ook speelt mee dat er vanuit de bestaande beheercapaciteit veel inzet naar de schadeproblematiek is gegaan.

Wat doen we dit jaar?

Op korte termijn nemen we veiligheidsmaatregelen

Het is niet mogelijk om op korte termijn de 43 kilometer te renoveren of te vervangen. Daarom moeten we op de korte termijn voorzorgsmaatregelen nemen. We willen de risico's zo veel mogelijk beperken. Dit geldt in ieder geval voor de kilometers oeverconstructie die constructief niet stabiel genoeg zijn. Nu we dit weten, willen we bijvoorbeeld vragen aan de gemeenten om beperkingen in te stellen. De gemeenten zijn voor grote delen langs het kanaal wegbeheerder en bevoegd gezag voor het instellen van maatregelen. Een voorbeeld van een maatregel is het instellen van een beperking voor de aslast op de wegen langs het kanaal. Maatregelen hebben impact op de omgeving, maar wij vinden daarin de veiligheid van de omgeving erg belangrijk. De gemeenten willen wij vragen maatregelen te nemen. Hiervoor gaan we met elkaar in overleg. Een maatregel op korte termijn kan misschien zwaarder zijn dan nodig. Dit kan reden zijn van nader onderzoek en afweging van meerdere alternatieven en overleg met gemeenten over de locaties. Omdat deze problematiek van oeverconstructies op meer plekken in

Nederland speelt, zoeken we ook het contact om ervaringen en oplossingen met elkaar te delen. Dit vraagt meer tijd. Wij verwachten dat het bij de maatregelen gaat om een afweging tussen de leefbaarheid en veiligheid van de omgeving.

We blijven de staat van de oeverconstructies in de gaten houden

Dit doen we door wekelijkse inspectie vanaf het land en maandelijks vanaf het water. Kwetsbare delen vragen om extra (tijdelijke) maatregelen. Als dit nodig is, dan voeren we dit met de gemeentes door. Zo hebben we in het verleden maatregelen getroffen om plekken veilig te maken door:

- op delen een lastbeperking in te stellen;
- op een aantal locaties geleiderails in de berg te plaatsen;
- de scheefstand van damwanden met sensoren te bewaken.

Andere maatregelen of aanpassingen zijn ook denkbaar. Bijvoorbeeld door onder water extra steun aan te brengen tegen de damwanden. Dit kan met een bigbag met stenen of zand.

Voor KAdH is een calamiteitenplan van kracht

Daarmee hebben we als provincie met de aannemer geoefend. De laatste oefening (fictief) is in 2024 gedaan. Dit helpt om klaar te staan bij noodsituaties. Een voorbeeld is als 50 meter aan damwanden bezwijkt. Door het bezwijken kan dan bijvoorbeeld een grote scheefstand ontstaan waardoor wegverkeer en de scheepsvaart tijdelijk worden gestremd. We hebben een contract met een aannemer en hulpdiensten voor ondersteuning bij noodsituaties. Met de ervaringen van de laatste oefening gaan we de volgende verbeteringen doorvoeren:

- Kennis van het calamiteitenplan wordt breder gedeeld
- Hoe zie je op een vroeg moment een mogelijke zwakke plek van de oeverconstructie?
- Hoe stel je technisch de situatie veilig op het water en het land
- Hoe werk je optimaal samen met de gemeenten, het waterschap en de veiligheidsregio
- Hoe werk je zo goed mogelijk samen met de aannemer om de situatie snel veilig te maken en de benodigde materialen zo snel mogelijk bij de calamiteit te hebben.

Wat doen we in 2025 en 2026?

We vragen u de toekomstfunctie vast te stellen

Dit jaar en begin 2025 willen we gesprekken voeren met de stakeholders over toekomstfunctie (varianten) voor het kanaal. Elke variant heeft voor- en nadelen en vraagt om een afweging. De keus voor toekomstfunctie van het kanaal willen wij betrekken bij de Perspectiefnota 2026 om een integrale (financiële) afweging te kunnen maken. Uitgangspunt is kwaliteit gaat voor tijd!

De renovatie en vervanging voor 10,9 kilometer oeverconstructies gaat verder naar de uitvoering

De projectvoorbereidingen voor de renovatie- en vervangingsopdracht voor 10,9 kilometer aan oeverconstructies zijn in volle gang. Bewoners worden intensief geïnformeerd over de geplande werkzaamheden en de start van de projectbesluit procedure. Voorlopige planning, zonder bezwaarprocedures, gaat uit van start uitvoer in 2026.

We gaan verder in gesprek met gemeenten over de veiligheidsmaatregelen voor de oeverconstructies langs KAdH

We verzoeken de gemeenten voor grote delen van hun wegen langs KAdH een maatregel in te stellen die impact heeft voor weggebruikers, aanwonenden en bedrijven. Na de eerste maatregelen willen we samen met de gemeenten kritisch beoordelen of deze maatregel het meest passend is en alternatieven beoordelen. Dit kan betekenen dat in de toekomst maatregelen anders worden. Dit proces kost tijd.

Wat gaan we doen na 2026?

Deel 1 gaat in realisatie

Het eerste deel van de vervanging- en renovatieopgave gaat in realisatie. De realisatie duurt waarschijnlijk tot 2030.

De voorbereiding van deel 2 en 3 wordt uitgevoerd

Voor deel 2 en deel 3 moet de voorbereiding worden gedaan. Dit betekent bijvoorbeeld:

- communicatie en afstemming over de opgave met de omgeving;
- onderzoek naar de bestaande situatie om het werk uit te kunnen voeren;
- opstellen van technische ontwerpen;
- doorlopen van vergunningprocedures.

Hoe participeren we en hoe werken we samen met onze stakeholders?

De informatie in deze brief gaan we delen met de inwoners langs het kanaal. Daarnaast heeft de bemiddeling van mevrouw Keijzer de samenwerking tussen stichting Kant nog Wal, de gemeenten en het waterschap versterkt. We informeren elkaar op tijd en betrekken elkaar over wat er gaat gebeuren en

vragen om mee te denken over bijvoorbeeld communicatie naar het gebied. Deze Statenbrief hebben we dan ook vooraf gedeeld met onze partners. Dat doen we ook voor de verkenning van de toekomstfunctie van het kanaal. Hierin hebben we elkaar nodig om dit zo goed en zorgvuldig mogelijk te doen. Ook voor de verkeersmaatregelen langs het kanaal en rondom de nieuwe en geplande werkzaamheden werken we samen. Elke partij blijft daarbij zelf verantwoordelijk voor zijn of haar taak, maar dit willen we graag in samenwerking doen. Regulier hebben partijen hiervoor ambtelijk- en bestuurlijk overleg. Dit gaat naast de schadeafhandeling ook over de onderwerpen in deze brief.

Voor de participatie sluiten we aan bij de participatievisie die ter bespreking voorligt bij Provinciale Staten.

Hoe willen wij u als Staten betrekken?

Op 16 oktober staat een informatiesessie gepland voor de Commissie Verkeer en Vervoer over KAdH. Op dit moment willen wij u verder informeren en vragen die u heeft beantwoord. Daarnaast zien wij uw betrokkenheid door u voorstellen voor te leggen die vragen om besluiten van de Staten. In ieder geval voor de volgende momenten en onderwerpen:

- Begroting 2025: beschikbaar stellen voorbereidingskrediet deel 2 en 3.
- Statenvoorstel Toekomstfunctie KAdH (2025): voorstel tot vaststellen van de toekomstfunctie van KAdH. De impact van de toekomstfunctie vraagt om een integrale (financiële) afweging in de Perspectiefnota 2026.
- Perspectiefnota 2026: beschikbaar stellen uitvoeringsbudget deel 1.

Vervolg

- Uitnodiging infosessie 16 oktober
- Begroting 2026 (deel 2 en 3)
- Perspectiefnota 2026 (deel 1)

Gedeputeerde Staten van Overijssel,



voorzitter, A.P. Heidema



secretaris, N. Versteeg

Bijlage 1: Financiën

Algemeen

In 2019 is gestart met de vervanging van een deel van de oeverconstructies (5,7 km). In 2021 is de voorbereiding en inkoop van de programmatische vervanging van oeverconstructies (deel 1) opgestart. Op 24 mei 2022 (GS/2022/0094131) besloten wij aanvullend te onderzoeken of met een vervroegde aanpak van de oeverconstructies in het schadegebied van Kanaal Almelo - De Haandrik het gebied voor een langere periode gevrijwaard zou kunnen worden van werkzaamheden (deel 2).

De afgelopen periode zijn ook de oeverconstructies buiten het schadegebied (deel 3) onderzocht, zoals in het Beheerplan Infrastructurele Kapitaalgoederen (BIK) 2024-2027 is aangekondigd. Bij de besluitvorming over het beheerplan is aangegeven dat de omvang van de vervanging en renovatie van de oeverconstructies buiten het schadegebied nog onzeker was en hiervoor een apart voorstel wordt voorgelegd. In de afgelopen periode zijn de oeverconstructies van dit deel van KAdH onderzocht op het voldoen aan de normen. Dit heeft geleid tot een actueel inzicht in de opgave voor de komende 10 jaar.

De ontwerpen voor deel 1 zijn inmiddels grotendeels afgerond en de vervangingskosten zijn in beeld. Uit de onderzoeken naar de overige boordvoorzieningen (deel 2 en deel 3) blijkt dat de stabiliteit en veiligheid conform de wettelijke regelgeving voor de scheepsvaart en omgeving niet gewaarborgd is. Hieruit volgt dat een groot gedeelte van de oeverconstructies in deel 2 als deel 3 versneld aan vervanging toe zijn en vanuit risico oogpunt de voorbereiding van deze delen opgestart dient te worden. Voor alle onderdelen is op dit moment onvoldoende investeringskrediet beschikbaar om over te kunnen gaan tot uitvoering/ verdere voorbereiding.

Deel 1 geprogrammeerde vervanging

Provinciale Staten hebben voor de vervanging van oeverconstructies langs KAdH in de afgelopen jaren in totaal € 20,5 miljoen uit de vervangingsinvesteringen beschikbaar gesteld. De kosten van de voorbereidingsfase (inclusief personeel en monitoring) worden geschat op € 11,6 miljoen. Daarmee resteert een budget van € 8,9 miljoen.

De overgenomen aanbevelingen van de verschillende onderzoeken die in het kader van het kanaal zijn uitgevoerd (o.a. Deltares, Mona Keijzer en Rekenkamer Oost-Nederland), zijn als uitgangspunt meegenomen in de ontwerpen. Het ontwerpproces, maar ook de afstemming met de omgeving heeft daardoor aanzienlijk meer tijd en inspanning gekost dan begroot. Door de vertraging zijn ook de kosten van materiaal, materieel en personeel gestegen. Daarnaast wordt volop ingezet op het voorkomen van schade door uitgebreide grondwatermonitoring, grootschalige bouwkundige opnames, hoogte- en trillingsmetingen en een uitvoeringsmethode (drukken i.p.v. trillen) die de kans op schade verkleint.

De huidige prognose van de realisatiekosten van deel 1 is € 23,2 miljoen (exclusief BTW, prijspeil 2023). Daarnaast is een risicoreservering opgenomen voor een alternatieve bouwmethode (drukken i.p.v. trillen), waarvoor een extra bedrag van € 5,9 miljoen (exclusief BTW, prijspeil 2023) is gerekend. Verder is uitgegaan van een stabiele ontwikkeling van de staalprijs, die niet boven de algemene inflatieontwikkeling ligt. Aangezien de staalprijs van invloed is op de helft van de materiaalkosten, en in het recente verleden de staalprijs zich soms progressief heeft ontwikkeld, houdt dit uitgangspunt een risico in voor het budget, want voor dit onderdeel is geen risicoreservering opgenomen.

Bovenstaande betekent een tekort van € 20,2 miljoen. De gunning van de realisatiewerkzaamheden staat voor medio 2025 in de planning. Op dat moment moeten er voldoende middelen beschikbaar zijn. Om ook een integrale afweging te kunnen maken, mede in het licht van de toekomstige functie van het kanaal, komen wij bij de Perspectiefnota 2026 met een financieel voorstel voor de uitvoering van deel 1..

Deel 2 en 3 aanvullende vervanging binnen en buiten het schadegebied

Op basis van de voorbereidingskosten van deel 1 is een raming gemaakt van de voorbereidingskosten voor deel 2 en 3. Deze worden geraamd op € 8,9 miljoen (deel 2) en € 9,5 miljoen (deel 3), prijspeil 2024. Hoewel het aantal te vervangen kilometers oeverconstructie hoger is dan bij deel 1, wordt ingeschat dat er gebruik gemaakt kan worden van kennis en producten die ontwikkeld zijn. Voor deel 3 liggen de kosten hoger dan voor deel 2 doordat de werkzaamheden nog aanbesteed moeten worden.

Zoals in de Statenbrief gemeld voeren wij een onderzoek uit naar de toekomstfunctie van het kanaal. De scope van de definitieve werkzaamheden wordt mede bepaald door de functie van het kanaal. Besluiten hierover kunnen invloed hebben op het technisch ontwerp en keuzes daarbinnen hebben impact op toekomstige investeringen. Daarnaast hebben de monitoring, uitvoeringsmethode en type constructie grote invloed op de uiteindelijke kosten. Na uitkomsten van de toekomstfunctie en de vertaling naar het ontwerp zal er een investeringsvoorstel voor de realisatie opgesteld worden.

Gezien de urgentie op de vervanging willen we de voorbereidende werkzaamheden die mogelijk zijn opstarten. Zo wordt voorkomen dat er kostbare tijd verloren wordt. Dit houdt concreet in dat in januari 2025 de werkzaamheden voor deel 2 gunnen aan de aannemer van deel 1 en een projectteam laten starten met de voorbereiding van een aanbesteding voor deel 3. Om de noodzakelijke voorbereidingen te bekostigen is zoals in de Statenbrief benoemd € 6,5 miljoen aan voorbereidingskrediet benodigd. In de begroting stellen we voor het krediet vrij te maken binnen de beschikbare middelen voor het Beheerplan Infrastructurele Kapitaalgoederen (BIK) 2024-2027. Dit leidt tot een herprioritering van projecten. Door deze uitruil vloeien hier voor de korte termijn nog geen financiële effecten uit voort. De verwerking van dit besluit zullen we bij de Monitor 2024-II doorvoeren. Het resterende deel van het voorbereidingskrediet wordt meegenomen in de Perspectiefnota 2026.

Voorgestelde richting voor de dekking

Op basis van de hiervoor geschetste ramingen en de huidige functie van het kanaal zullen de totaal te verwachten investeringskosten voor de vervanging van de damwanden hoger uitvallen dan waarmee we in het beheerplan infrastructurele kapitaalgoederen (BIK) en onze begroting rekening hebben gehouden.

Op dit moment is er € 3,5 miljoen/jaar structureel beschikbaar voor de vervangingsinvesteringen van alle provinciale waterwegen. Op basis van de doorrekeningen van de investeringskosten voor het KAdH, op basis van de huidige functie, is op basis van de theoretische levensduur van 50 jaar en een eenheidsprijs van € 3,4 miljoen (inclusief voorbereiding) per km oeverconstructie € 4,4 miljoen/jaar structureel benodigd (totale vervangingswaarde is circa € 220 miljoen). Voor de overige waterwegen is naar de huidige inzichten circa € 1 miljoen structureel benodigd. Indien er geen andere keuzes worden gemaakt ten aanzien van de gebruiksfunctie van het kanaal, betekent bovenstaande dat circa € 1,9 miljoen structureel aanvullend benodigd is.

De varianten worden het eerste kwartaal van 2025 opgeleverd. Op basis daarvan kan een integrale afweging gemaakt worden ten aanzien van de toekomstfunctie van het kanaal en de bijbehorende financiële consequenties. Het voorstel is om de besluitvorming over de volledige financiële dekking (budgettaire consequenties) van het kanaal daarop te baseren en dit bij de Perspectiefnota 2026 te laten plaatsvinden. Op dat moment ligt ook de tussentijdse herijking van het BIK 2023-2027 voor. Om de noodzakelijke voorbereidingen voor deel 2 en 3 ondertussen wel in gang te zetten, is zoals hiervoor beschreven het voorstel bij de begroting 2025 om € 6,5 miljoen vrij te maken binnen het BIK 2024-2027. De overige financiële besluitvorming omtrent het kanaal wordt voorzien bij de Perspectiefnota 2026.

Bijlage 2: Historie Kanaal Almelo – de Haandrik

Hoe zit het ook al weer?

KAdH is in het midden van de 19^e eeuw gegraven. Het had als doel om de Overijsselse Kanalen van water te voorzien en heeft een grote betekenis gehad in de economische ontwikkeling van het gebied. De afvoer van turf werd door het kanaal makkelijk. Het beheer is daarna overgegaan naar de NV Maatschappij Overijsselse Kanalen, opgericht om een oplossing te vinden voor het dalende rendement van de Overijsselse Kanalen. Deze organisatie is later opgegaan in Rijkswaterstaat. In de jaren '80 paste KAdH volgens Rijkswaterstaat niet meer in de hoofdvaarwegstructuur en wilde Rijkswaterstaat het kanaal afwaarderen. Provincie Overijssel heeft zich daarna hard gemaakt om toekomst te geven aan het kanaal, voornamelijk voor de (economische) vitaliteit van het gebied. Vanuit deze intentie is het kanaal in de loop van de jaren in stapjes van de 300 ton naar de huidige 700 ton opgewaardeerd.

De beheerders van het kanaal door de jaren heen:

- *Overijsselse Kanalen Maatschappij: gegraven (19^e eeuw).*
- *NV Maatschappij Overijsselse Kanalen: opgericht om een oplossing te vinden voor het dalende rendement (1941)*
- *Rijkswaterstaat (1969)*
- *Provincie Overijssel (1994)*