

# Varen op de Veluwe

AUTEUR & FOTOGRAFIE THOMAS BOELAARS

De haven in het centrum van Apeldoorn ligt er verlaten bij op deze winterse middag in januari. Het verwaarloosde voorkomen van het oude café aan de haven lijkt te verraden dat hier al lange tijd geen boten meer zijn gesignaleerd. Aan de overzijde wordt echter druk gebouwd. Tot stadspalazzo's gebombardeerde nieuwbouw zal hier verrijzen op de plekken waar vroeger werd geladen en gelost. AGORA gaat deze dag op bezoek bij de wethouder Ruimtelijke Ordening van de gemeente Apeldoorn. We zijn namelijk benieuwd hoe het staat met de ambitieuze plannen om het Apeldoorns Kanaal opnieuw bevaarbaar te maken.

De Veluwe waterweg staat met zijn onbevaarbare karakter overigens niet op zichzelf. Steeds meer kanalen zijn niet meer bevaarbaar, al kun je met een opblaasboot vaak nog ver komen. De toegankelijkheid voor grotere boten is daarentegen meestal een serieuzer probleem, vaak als direct gevolg van het beëindigen van de exploitatie van bruggen en sluisen en het hieraan verbonden onderhoud. Hoe heeft het zover kunnen komen? Een korte historische schets kan wat licht op de zaak werpen.

Vanaf 1825 werd begonnen met de realisering van de langgekoesterde wens van een Apeldoorns Kanaal. Het werd gegraven om de dunbevolkte en geïsoleerde Veluwe voor het eerst goed te ontsluiten en de ontwikkeling van het platteland mogelijk te maken. De loop voert langs de randen van het Veluwemassief op de overgang naar de IJsselvallei. Het eerste gedeelte, het zogenaamde noordelijke pand tussen Hattem en Apeldoorn, werd al in 1829 in gebruik genomen. Het zuidelijke pand tussen Apeldoorn en Dieren volgde pas in 1868. Vanaf dat moment stonden de dorpen langs dit zestig kilometer lange kanaal via twee kanten in directe verbinding met de IJssel en daarmee met de rest van de Nederlandse waterwegen. Het was deze ontwikkeling die met name voor het dorp Apeldoorn een enorme groei betekende. In 1878 volgde een tweede ontwikkeling en werd Apeldoorn door de komst van de Oosterspoorweg van Amsterdam naar Zutphen tevens aangesloten op het zich zeer snel uitbreidende netwerk van spoorwegen. Het kanaal kreeg vanaf dat moment sterke concurrentie en werd daardoor van minder groot belang. Door de komst van de auto werd de concurrentie nog eens extra versterkt. In 1973 was het moment daar dat Rijkswaterstaat het economisch niet meer rendabel achtte om de waterweg open te houden. De kanaalgemeenten bleken geen bezwaren te hebben en de officiële sluiting voor de scheepvaart was een feit.

Vanaf dat moment is er lange tijd betrekkelijk weinig interesse geweest voor de voormalige vaarroute. Er is zelfs even sprake geweest van demping. Wel werden van de oude jaagpaden fietspaden gemaakt. Inmiddels is de situatie veranderd en hebben de kanaalgemeenten hun vizier weer op de oude waterweg gericht. Je kunt wel stellen dat het kanaal herontdekt is. Het huidige credo luidt: 'door varen bewaren'. Vooral de stad waar het kanaal naar vernoemd is zegt grote waarde te hechten aan een bevaarbaar kanaal en lijkt de voortrekkersrol te hebben ingenomen om dit te realiseren. Ironisch genoeg heeft juist Apeldoorn in het verleden de grootste barrières opgeworpen. Binnen de gemeentegrenzen liggen onder andere vier

dammen die het kanaal letterlijk barricaderen. Zelfs met je rubberen opblaasbootje kom je hier niet verder.

Maar waar komt de hernieuwde interesse voor het kanaal eigenlijk vandaan? "Het kanaal bezit een enorme ruimtelijke kwaliteit," geeft wethouder Marja van der Tas aan. "Hierbij kunnen onder andere natuur- en cultuurhistorische waarden worden onderscheiden. Een kanaal dat bevaarbaar is zal daarnaast een toegevoegde waarde vormen voor het product Veluwe. Een bezoek aan de Veluwe is over het algemeen meer dan alleen een bezoek aan Paleis het Loo of de Apenheul," vertelt Van der Tas enthousiast. "Het is voor monumenten vaak moeilijk een nieuwe passende functie te vinden. Bij het kanaal is dat natuurlijk niet het geval." Door het kanaal opnieuw bevaarbaar te maken verwacht men op het stadhuis dus cultuurhistorische waarden te behouden en tegelijkertijd de recreatie te versterken.

Dat de gemeente Apeldoorn serieus werk maakt van de ontwikkeling van het kanaal wordt in ieder geval duidelijk. De kanaaloevers worden helemaal herontwikkeld. De oude industriële gebieden worden omgevormd tot plekken met recreatieve bestemmingen en tot woongebieden aan het water, waaronder de eerder genoemde stadspalazzo's. "Water is identiteitsbepalend voor Apeldoorn. Ook de weggestopte beken en sprengen worden hersteld en weer bovengronds gehaald," vervolgt de wethouder. "Het water moet weer zichtbaar worden, want Apeldoorn heeft zijn ontwikkeling aan het water te danken. Bovendien wonen en verblijven mensen graag aan het water." De aanpak van de gemeente Apeldoorn lijkt hiermee naadloos aan te sluiten bij de landelijke trend waarbij water meer zichtbaar wordt gemaakt.

In tegenstelling tot de gemeentelijke herontwikkeling van de kanaaloevers betreft het opnieuw bevaarbaar maken van het kanaal een gemeentegrenzen overschrijdende aangelegenheid met veel verschillende actoren en aanzienlijke kosten, terwijl de baten moeilijk te kwantificeren zijn. Naast de gemeente Apeldoorn zijn verschillende andere gemeenten, het waterschap Veluwe, Rijkswaterstaat en de provincie Gelderland nodig om tot een succesvol resultaat te komen. Voor een bevaarbaar kanaal zullen onder andere veel gemeentelijke bruggen vervangen moeten worden of opnieuw beweegbaar gemaakt. Daarnaast moet het kanaal uitgebaggerd worden en dienen verschillende sluisen hersteld te worden. Ook zal de kruisende rijkssnelweg A50 omhoog moeten worden gebracht om boten te kunnen laten passeren en dan hebben we het nog niet eens gehad over het slechten van de dammen. Al met al betreft het een grote opgave waarbij alle neuzen dezelfde kant op moeten staan wil deze ambitie kans van slagen hebben. Van der Tas beaamt dit. "We zijn minder ver dan we hadden gehoopt. De verschillende gemeenten zijn het gelukkig met elkaar eens, maar het waterschap en de provincie zien vooralsnog problemen in verband met eventuele waterwinning uit het kanaal. Boten zouden de kwaliteit van het water in gevaar kunnen brengen."

Er zijn echter ook successen geboekt. Verschillende restauratieprojecten van onder andere de monumentale sluisen, het opnieuw



Apeldoorns Kanaal.

beweegbaar maken van enkele bruggen en het herstel van historische kademuren in de Apeldoornse Haven staan voor de komende jaren op de rol. "Dit gebeurt onder andere met subsidies, die niet verkregen hadden kunnen worden zonder het perspectief van een bevaarbaar kanaal," geeft Van der Tas aan. Ook hebben de betrokken kanaalgemeenten afgesproken geen nieuwe obstakels te creëren die een bevaarbaar kanaal in de weg staan. Bijzonder is verder dat vanuit de Rijksdienst voor de Monumentenzorg een inventarisatie loopt om het gehele kanaal eventueel een status van 'beschermd gezicht' toe te kennen. Er is in dit kader al wel ervaring opgedaan met beschermde dorps- en stadsgesichten, maar een dergelijk gebied zou van een totaal andere orde zijn.

Verschillende onzekerheden en het ontbreken van een concreet plan of convenant, lijkt de realisatie van een bevaarbaar kanaal moeilijk te maken. Zeker omdat centrale regie lijkt te ontbreken, wat te maken heeft met het feit dat dit interregionaal waterproject vanuit lokaal initiatief is opgestart. Er is wel een stuurgroep Apeldoorns kanaal, maar die lijkt het moeilijk te hebben. Een regisserende rol voor de provincie ligt misschien voor de hand, maar wanneer het splinternieuwe streekplan erop na wordt geslagen dan lijkt van de provincie niet veel verwacht te kunnen worden. Het plan maakt aan het Apeldoorns kanaal maar weinig woorden vuil. Er wordt wel aangegeven dat de provincie geen bezwaar heeft tegen de bevaarbaarheid van het noordpand, maar van het bevaren van het zuidelijke pand kan in verband met de ecologie en het waterbeheer vooralsnog geen sprake zijn. De verklaring van geen bezwaar oogt misschien positief, maar een voorttrekkersrol lijkt de provincie niet in te willen nemen. Je zou je zelfs kunnen afvragen of de uitspraak over het zuidelijke pand

het gehele project niet in gevaar brengt. Want hoe interessant is het om met de boot naar Apeldoorn te gaan om vervolgens weer om te moeten keren? Een doodlopende route is geen lonkend perspectief. Of zal de geschiedenis zich herhalen en wordt een bevaarbaar kanaal opnieuw in twee delen opgeleverd?

Zoals bij meer grote ruimtelijke projecten het geval is, lijkt een bevaarbaar Apeldoorns Kanaal door de complexe opgave moeilijk realiseerbaar en gevoelig voor toevalligheden. Het eventueel verkrijgen van de status van 'beschermd gezicht' kan van invloed zijn, maar ook een definitief besluit over eventuele drinkwaterwinning kan realisering een stuk dichterbij of verder weg brengen. Marja van der Tas geeft nog aan dat er vooral meer maatschappelijke druk nodig is voordat de realisering een feit is. Misschien kunnen de ideeën om alvast enkele historische boten in het kanaal te leggen de verbeelding van de burger en andere actoren prikkelen om op die manier een extra impuls te geven aan het project. Zoals het er nu uitziet zal er echter nog heel wat water door het Apeldoorns Kanaal stromen voordat er gevaren kan worden op de Veluwe. "Maar bevaarbaar zal het kanaal worden!" zegt de wethouder met volle overtuiging.

**Thomas Boelaars is redacteur van AGORA.**