

1388

Bedrijfsruimte

Kopie in naam g r i f f i e

Stichting Snikkeweek Musselkanaal,
Sluiskade 143
9581 JR Musselkanaal

Fa, Overberg,
Schoolstraat 145,
9581 GH, Musselkanaal

Jachthaven en Bootopslag De Runde
H.J. Dun
Oosterkade 5
9561 NA, Ter Apel

GEMEENTE STADSKANAAL	
zaak nr.:	- 1754.21
- 9 APR. 2013	
class nr.:	3/86

Ter Apel, Musselkanaal 9 april 2013.

Aan: Gemeente Stadskanaal
College van B&W
Gemeenteraad
Raadhuisplein 1
9501 SZ, Stadskanaal

Betreft: Bezwaarschrift inzake besluit Brug en Sluisbediening vaarweg Stadskanaal.

Geacht College en Raad van de gemeente Stadskanaal,

Hierbij dienen wij een bezwaarschrift in tegen het besluit van 25 februari 2013, (bijlage productie 1) inzake de wijziging brugbediening van continue bediening tussen 08.00 en 12.00 en 13.00 en 17.00 uur naar bediening in colonnevaart. Met klem willen wij erop wijzen dat dit bezwaarschrift zich richt tegen het besluit zoals genoemd in punt twee en drie van het besluit. Wij verzoeken u schorsende werking aan dit bezwaarschrift te verlenen omdat dit besluit (onherstelbare) schade kan veroorzaken aan alle belanghebbenden die in meer of mindere mate gebruik maken van, afhankelijk zijn van en gebruik maken van deze vaarverbinding, het Stadskanaal. Wij verzoeken u hierbij om iedereen, gemeenten, provincie, ondernemers langs het kanaal en watersportondernemers, stichtingen die door en in dit kanaal arrangementen hebben zoals stichting Snikkeweek, of STARR als belanghebbenden aan te merken omdat het kanaal door meerdere gemeenten loopt en ook meerdere ondernemers ontwikkelingen in deze richting hebben ingezet.

Het bezwaarschrift richt zich in ieder geval tegen het besluit vanwege de grondbeginselen van behoorlijk bestuur, vooral hetgeen is opgenomen in de algemene wet bestuursrecht,

- op grond van artikel 3.2 van de Algemene Wet bestuursrecht (hierna te noemen AwB) waarbij het bestuursorgaan relevante kennis omtrent de af te wegen belangen dient te vergaren.
- Op grond van artikel 3.4 van de AwB waarbij het bestuursorgaan alle belangen dient af te wegen indien het besluit voor één of meer belanghebbenden onevenredig nadelige gevolgen van dit besluit zullen ondervinden.
- Het ontwerp van het besluit niet openbaar ter inzage heeft gelegen met de achterliggende stukken welke ten grondslag hebben gelegen aan dit besluit en er geen voorgenomen besluit is genomen.
- Er geen gelegenheid is geweest om zienswijzen in te dienen.

Voorts zijn de volgende regels van behoorlijk bestuur overtreden;

- Omdat het Stadskanaal een kanaal is welke door meerdere gemeenten loopt en hierover eerder afspraken zijn gemaakt, hadden ook andere belanghebbenden van het voorgenomen besluit vooraf in kennis gesteld moeten worden.
- Er is vooraf geen overleg geweest met de aangrenzende gemeenten. In het besluit wordt gesteld dat dit achteraf plaats zal vinden. Voorgaande kan echter onmogelijk gezien worden als behoorlijk bestuur omdat andere belanghebbenden voor een voldongen feit worden gesteld en dit besluit niet overeenkomt met hetgeen voor dit jaar is gepland. Achteraf kan er immers nooit meer de in artikel 3.4 genoemde belangenafweging plaats vinden.
- Het tijdstip van het besluit zeer nadelig is voor belanghebbenden, zoals ondernemingen die hierin hebben geïnvesteerd en vanwege de strekking van dit besluit, met name voor de reeds ingezette informatievoorziening omtrent brugbediening in bladen als wateralmanak en folders van de provincie Groningen inzake brugbediening welke niet meer gewijzigd kunnen worden.
- Een deel van het besluit onbevoegd is genomen omdat geen overleg is geweest met de eigenaar van een aantal waterwerken als de 1^e tot en met 6^e verlaat.
- Er is niet gekeken is dan wel onderzoek gedaan om te kunnen beoordelen of de te bereiken doelen om een andere wijze zijn te realiseren zonder nadelige gevolgen voor andere belanghebbenden.
- De gemeente Stadskanaal ongehinderde doorgang dient te verlenen dan wel daarvoor zorg te dragen voor een openbaar toegankelijke vaarweg en deze niet zonder een belangenafweging nu deels gesloten kan worden. Het eigen belang van de Gemeente Stadskanaal kan in deze niet leidend zijn.
- Enkel het doel van de maatregel, namelijk zuiniger omgaan met de financiën, ten grondslag heeft gelegen aan het voorgenomen besluit zonder dat daarbij de gevolgen voor anderen zijn meegewogen en waarbij de te ondervinden schade voor andere belanghebbenden disproportioneel zijn te noemen, terwijl zowel andere bestuursseenheden in de provincie en gemeenten fors hebben geïnvesteerd om alles mogelijk te maken en de gemeente Stadskanaal met dit besluit schade toebrengt aan deze ingezette ontwikkelingen.
- Er geen informatie is ingewonnen bij ter zake deskundigen zoals de watersportbond, de Hiswa Vereniging, dan wel andere deskundigen op het gebied van de watersport en bedrijfsleven die direct zijn betrokken bij de watersport.
- Het besluit in druist tegen de eigen ingezette strategie en visie voor de toekomst.
- Er zijn al jaren vele klachten geweest over de brugbediening. Deze schriftelijke klachten welke de laatste drie jaar zijn ingediend bij de gemeente zijn nooit zijn beantwoord. Men zich heeft zich niet dan wel onvoldoende verdiept in deze klachten. Deze klachten niet zijn meegewogen in het oordeel omtrent het functioneren en effectiviteit van de bediening waardoor dit besluit niet zorgvuldig tot stand is gekomen.

Nadere toelichting:

Reeds jaren zijn er ontwikkelingen gaande inzake de vaarrecreatie in deze provincie welke wordt gekenmerkt door vaarwegen die door meerdere gemeenten lopen. De kanalen en sluizen zijn door een gezamenlijke inspanning hersteld. Juist omdat dergelijke vaarwegen door meerdere bestuur gebieden lopen, kan een gemeente niet eigenhandig blokkades opwerpen ten aanzien van de doorvaart zonder te beoordelen in hoeverre er schade zal ontstaan of dit vooraf te communiceren met andere gemeenten en provincie. Ondernemingen welke afhankelijk zijn van deze tak van sport, hebben geïnvesteerd in deze ontwikkelingen en zijn derhalve belanghebbenden. Deze zijn niet gehoord omtrent het besluit welke nu is genomen.

De ene keer is het de gemeente Veendam, de andere keer gemeente Stadskanaal en dan weer de gemeente Vlagwedde die anders gaan besluiten zonder rekening te houden met elkaar en met de gemaakte afspraken. In het besluit zelf zijn deze afspraken al genoemd. Des te meer bevreemd het dat in het besluit wordt gesteld dat achteraf overleg zal plaatsvinden. Dat zou alleen kunnen indien er in het besluit een clause was opgenomen dat er na de overleggen ruimte is voor wijzigingen aan de hand van deze gestelde overleggen. Ook zijn de belanghebbenden niet opgenomen in dit overleg. Dat is de omgekeerde weg om een besluit zorgvuldig voor te bereiden. Er is immers geen weg terug en het vaarseizoen vangt binnenkort aan.

Ondernemers en gemeenten rekenen erop dat dergelijk afspraken doorgang zullen vinden. Nu weer anders besluiten door één partij zonder daarbij rekening te houden met andere partijen en belangen getuigd van onbehoorlijk bestuur. Immers de Algemene Wet bestuursrecht stelt dat er een belangenafweging dient plaats te vinden. In het besluit welke is genomen is geen enkel hoofdstuk gewijd aan deze belangenafweging. Het besluit is derhalve op voorhand al op onzorgvuldige wijze tot stand gekomen.

Daarnaast mag enkel financieel gewin geen reden zijn om een dergelijk besluit te nemen, tenzij er een behoorlijke belangenafweging heeft plaatsgevonden. Immers ook de schade welke kan ontstaan voor anderen, directe, dan wel indirecte, zal daarbij meegewogen moeten worden. Dat is in het besluit, of in de onderliggende stukken niet terug te vinden.

Als laatste is een zeer ongelukkig tijdstip van invoering gekozen. In de bezwaarperiode en behandeling daarvan, vangt het vaarseizoen immers al aan. Mensen hebben hun reizen reeds gepland aan de bestaande en eerder voorgenomen bedieningstijden. In het besluit is niet gebleken dat juist met de belangen van deze gebruikers waarvoor de ontwikkeling is ingezet, rekening is gehouden. Er is bij deze groep geen informatie ingewonnen, dan wel dat is gebleken dat er in het besluit ook voor deze groep er een belangenafweging heeft plaatsgevonden. Indien dit besluit doorgang zal vinden op de voorgestelde wijze zullen deze hierop negatief reageren en minder door deze kanalen varen waardoor er wederom schade kan ontstaan voor andere belanghebbenden en die hebben ingezet op de vaarrecreatie. Juist in een situatie als deze waarbij de doelgroep veelal buiten de gemeentegrenzen is te zoeken, is communicatie vooraf belangrijk welke geheel achterwege is gebleven. Bekendmaken indien een schip voorligt, is absoluut te laat. Verwachtingen welke ook door de gemeente Stadskanaal zijn gewekt, worden niet gestand gedaan waardoor er sprake is van een schending van gewekt vertrouwen en derhalve is er sprake van onzorgvuldig bestuur.

In het stuk wordt gesteld dat de doorvaart een halve dag is door de gemeente Stadskanaal. Dit is een totaal onjuiste voorstelling van zaken. De is doorgaans 1 volle dag en dan moet het ook allemaal nog goed lopen. Het besluit is derhalve gestoeld op onjuiste informatie en daarmee onzorgvuldig. Zo zijn er tal van stellingen in het besluit welke niet gedragen worden door feitelijke achterliggende informatie. Nu deze feiten al niet juist zijn zoals de doorvaarttijden (dat kunt u ook lezen uit de eerdere ingezonden schriftelijke klachten) is het besluit al op onjuiste gronden genomen en daarmee zeer onzorgvuldig.

In punt 2.3 wordt voorts gesteld dat er nog steeds een goede service verleend kan worden. Niet is echter gebleken op welke gronden deze conclusie is getrokken. Er heeft immers geen onderzoek plaatsgevonden waaruit dit kan blijken en is enkel en alleen gebaseerd op veronderstellingen welke niet gedragen worden door feitelijke kennis. Bij een te groot aanbod van schepen ontstaan langere wachttijden dan gesuggereerd. Immers iedere sluis kan maar een beperkt aantal schepen bevatten waardoor er vaker gesloten dient te worden.

Als nu ook nog teveel schepen worden samengevoegd tot één pakket, ontstaan er dermate lange wachttijden voor ook het varende pakket van schepen op verschillende locaties dat dit ontoelaatbaar wordt.

Immers op sommige dagen passeren 50 schepen het kanaal en dat zal dit jaar door opening van de nieuwe verbinding aanzienlijk toenemen. Hiervoor dienen vooraf maatregelen dan wel voorzieningen te worden genomen om problemen te voorkomen. Het besluit welke nu is genomen heeft hierin niet voorzien en ook is niet gebleken dat rekening is gehouden met de te verwachten toename van scheepvaartverkeer. Als het fout loopt, kan dit wederom ernstige schade toebrengen aan het imago van onze regio met name voor wat betreft de klantvriendelijkheid. Dat zal zich snel verspreiden.

We willen daarmee ook verwijzen naar een artikel welke afgelopen jaar is gepubliceerd in de waterkampioen en naar een ander artikel welke op internet is verschenen en naar de tientallen brieven welke in de afgelopen jaren naar de gemeente zijn verzonden. Om de bediening nu nog verder te verslechteren kan desastreuze gevolgen hebben.

2 (<http://www.anwbwatersport.nl/waterkampioen/nu-in-het-blad.html>)

3 Tekst uit reisverslag, desgevraagd hebben we het volledige verslag van Fokke en Joke Nieuwenhuis.

Het ging prima. Technisch gezien functioneerde alles. De brugbediening is overigens tamelijk ondoorgroendelijk. De jongens van de bediening vroegen ons tot hoe ver we wilden varen. We zeiden wel tot Stadskanaal te willen varen op 1 dag. Dat ging niet lukken, volgens deze deskundigen. Veel te veel bruggen en verlaten (Gronings voor sluizen uit de vorige eeuw!) die allemaal bediend moeten worden. Dus hielden ze er in Musselkanaal om 15.30 uur maar mee op, hoewel er officieel tot 17.00 uur gewerkt moet worden.

Uit bovenstaande stukken mag blijken dat het al niet goed is en niet nog verder verslechterd mag worden.

De jachthaven in Ter Apel is in het bezit van een rondvaartboot, evenals stichting de Snikke en deze zal niet kunnen functioneren op dit traject middels de konvooivaart. Derhalve zal hierdoor ook schade ontstaan. Deze is aangeschaft met de veronderstelling, dat er geen beperkingen zijn ten aanzien van de doorvaart tussen 1 mei en 1 oktober.

Gezien voorgaande verzoek ik het bezwaarschrift ontvankelijk te verklaren. Gezien hetgeen hiervoor is overwogen dient het bezwaarschrift gegrond te worden verklaard en dient het besluit te worden herzien. Vanwege het belang van voorgaande maatregel en de gevolgen verzoek wij u het bezwaarschrift spoedig te behandelen waarbij wij gehoord willen worden. Voor zover u aan het bezwaarschrift geen schorsende werking wilt verlenen verzoek en wij u om daarvan spoedig op de hoogte te worden gesteld en zal de rechtbank gevraagd worden een voorlopige voorziening te treffen.

Wij behouden ons het recht voor om de zaak schriftelijk dan wel mondeling nader toe te lichten of aan te vullen.

Bijlagen:

- 1 Besluit waartegen het bezwaarschrift is gericht
- 2 Artikel in Waterkampioen.
- 3 Artikel fam. Nieuwenhuizen.

Dit bezwaarschrift is ingediend door;

Stichting Snikkeweek Musselkanaal,
Sluiskade 143
9581 JR Musselkanaal

Fa, Overberg,
Schoolstraat 145,
9581 GH, Musselkanaal

Jachthaven en Bootopslag De Runde
H.J. Dun
Oosterkade 5
9561 NA Ter Apel

Dit document is elektronisch verzonden en derhalve niet ondertekend.

Raadsvergadering : 25 februari 2013

Agendanr. 12

Voorstelnr. : R 6937

Onderwerp : brug- en sluisbediening

Stadskanaal, 8 februari 2013

Beslispunten

1. Vanaf 2013 brug- en sluisbediening op zondag invoeren.
 2. Zowel op de zondag als door de week konvooivaart invoeren.
 3. De maatregelen budgettair neutraal invoeren.
-

Aan de raad

1. Inleiding

Het Stadskanaal maakt onderdeel uit van een belangrijke route voor de recreatievaart in de regio. In de verschillende gemeenten in de route vindt in het vaarseizoen, dat loopt van 1 mei tot 1 oktober, brug- en sluisbediening plaats. In onze gemeente is dat van maandag tot en met zaterdag. De brug- en sluisbediening hebben wij uitbesteed aan Wedeka. Met de gemeente Vlagtwedde en met de provincie Groningen heeft overleg plaatsgehad over het invoeren van zondagsbediening als aanvulling op de doordeweekse bediening.

Wij zijn van mening dat uitbreiding van de brug- en sluisbediening geen extra structurele lasten mag veroorzaken. De financiële ruimte in onze meerjarenbegroting is beperkt en zeker niet voldoende om de voorziene bezuiniging op het gemeentefonds op te vangen.

De provincie Drenthe heeft ons een brief gestuurd met daarin de terinzagelegging van een ontwerpvoorstel betreffende de vaststelling van de bedieningstijden van de bruggen en sluizen in Drenthe.

1.1. Beoogd effect

Met uw besluit kunnen de brug- en sluisbediening op zondag en de konvooivaart in 2013 worden ingevoerd.

Met de invoering van de brug- en sluisbediening op zondag wordt een belangrijke impuls gegeven aan de vaarrecreatie in de regio.

2. Argumenten

- 2.1. *Door de invoering van de zondagsbediening in zowel Vlagtwedde als Stadskanaal, ontstaat een belangrijk sluitstuk in de vaarroutes in de regio. Invoering van de zondagsbediening in 2013 sluit aan bij de openstelling van het kanaal Erica-Ter Apel*

Tot dusver worden de bruggen en sluizen in de gemeenten Vlagtwedde en Stadskanaal in het vaarseizoen van maandag tot en met zaterdag, maar niet op de zondag, bediend. De gemeente Vlagtwedde heeft in 2012 (voor een deel van het traject) een start met de zondagsbediening gemaakt tegelijk met de gemeente Haren (Ems) in Duitsland (Haren-Rütenbrockkanaal). De andere gemeenten in de route richting het Zuidlaardermeer en de stad Groningen hebben al zondagsbediening. Ter informatie verwijzen wij u naar het boekwerk "Varen in Groningen 2012", met daarin de bedieningstijden en een kaart met de vaarwegen in de provincie Groningen.

In 2013 wordt het kanaal Erica-Ter Apel opengesteld voor de vaarrecreatie. Met de openstelling van het kanaal Erica-Ter Apel ontstaat ook de mogelijkheid een "rondje Drenthe" te varen. Het "rondje Drenthe" gaat via de provincie Groningen ofwel via het Stadskanaal.

- 2.2. *Door de invoering van konvooivaart en het schrappen van een aantal vaarten op de minder drukke tijden kan de zondagsbediening budgettair neutraal worden ingevoerd*

Door de week zijn de bedieningstijden van 8.00 uur tot 17.00 uur (pauze van 12.00 uur tot 13.00 uur). De kosten daarvan bedragen € 136.500,00 per jaar (index 2013).

Als wij volledige konvooivaart invoeren, kan de zondagsbediening per saldo tegen een meerprijs van € 8.500,00 worden ingevoerd, zijnde totaal € 145.000,00 op jaarbasis. Dit blijkt uit een aanbieding van Wedeka (11 januari 2013). De vertrektijden vanuit Musselkanaal, het centrum van Stadskanaal en Stadskanaal-Noord (Unikenstraat) zijn telkens: 8.00 uur, 10.00 uur, 13.00 uur en 15.00 uur. Om budgettair neutraal te kunnen werken, dus uitgaande van € 136.500,00 op jaarbasis, wordt in overleg met Wedeka een aantal vaarten geschrapt.

- 2.3. *Met de invoering van konvooivaart kan nog steeds een goede service worden verleend*

De vaartijd om het volledige traject door de gehele gemeente te passeren bedraagt naar schatting een halve dag. Bij volledige bediening worden de schepen zoveel mogelijk tegelijkertijd doorgelaten. Dit om het schutten van de sluizen zo optimaal mogelijk uit te voeren en het wegverkeer zo weinig mogelijk te hinderen. Met de invoering van konvooivaart worden de bruggen en sluizen alleen nog op gezette tijden bediend. Gevolg is dat wachttijden kunnen ontstaan. Door over de vertrektijden goed te communiceren, kunnen de vaarders hierop anticiperen en wordt de hinder in de praktijk beperkt. Extra aandacht in de communicatie vragen de vaarten die op de minder drukke tijden worden geschrapt.

- 2.4. *De invoering van konvooivaart geeft ten opzichte van volledige bediening een belangrijke besparing*
Uit een eerder door Wedeka uitgebrachte aanbieding (4 maart 2011) blijkt dat bij volledige bediening de kosten voor onze gemeente als gevolg van de invoering van de zondagsbediening met € 46.000,00 (prijsspeil 2013) per jaar toenemen.

In het overleg met de gemeente Vlagtwedde en de provincie Groningen is eerder afgesproken voor de zondag evenals door de week uit te gaan van volledige bediening. Gezamenlijk met de gemeente Vlagtwedde is een verzoek om een financiële bijdrage gedaan aan de provincie. In dat verzoek is voor de invoering van de zondagsbediening in de gemeente Stadskanaal een voorbehoud van goedkeuring door uw raad gemaakt. De provincie Groningen ziet ook het belang van de zondagsbediening en is bereid aan beide gemeenten voor zowel 2013 als 2014 een bijdrage te doen in de kosten, mits de zondagsbediening bij gebleken succes structureel wordt ingevoerd. Voor onze gemeente gaat het om een bijdrage van € 14.700,00 per jaar. Wij gaan ervan uit dat nu wij konvooivaart invoeren de provincie deze bijdrage intrekt. Wel wordt richting de provincie een inspanning verricht een deel van de bijdrage alsnog veilig te stellen.

- 2.5. *De vaarrecreatie en daarmee de zondagsbediening zorgen voor een belangrijke spin-off voor de in de omgeving van het kanaal aanwezige winkeliers en horeca*

Op dit moment zijn er jaarlijks ca. 1.500 bewegingen door het kanaal en 2.000 overnachtingen in onze gemeente. Door de invoering van de zondagsbediening krijgen de vaarders in het weekend meer flexibiliteit met betrekking tot de aankomst- en vertrektijden wat positief kan werken op het aantal boten en de verblijftijd in de gemeente dan wel in de regio. Of dit werkelijk zo is moet blijken. Positieve invloed op het aantal boten en de verblijftijd in onze gemeente hebben verder de openstelling van het kanaal Erica-Ter Apel en de nieuwe inrichting van de Hoofdstraat.

Verwacht mag worden dat de effecten ook van positieve invloed zijn op de bestedingen bij de plaatselijke middenstand.

- 2.6. *Mogelijkheden om op andere wijze op de bedrijfsvoering te bezuinigen zijn beperkt en/of kunnen niet op korte termijn worden doorgevoerd*

Uitbesteden

Uitbesteding aan een particulier bedrijf met eventuele inzet van social return kan door de ruime overschrijding van de norm die daarvoor geldt alleen Europees. De grens voor de waarde voor Europees aanbesteden van diensten bedraagt € 200.000,00 gerekend over een periode van vier jaar. De kosten bedragen zoals hiervoor aangegeven € 136.500,00 per jaar waardoor de norm voor Europees aanbesteden ruimschoots wordt overschreden. Omdat de gemeente Stadskanaal onderdeel uitmaakt van de gemeenschappelijke regeling met Wedeka, is geen sprake van uitbesteden maar van inbesteden en gelden de Europese regels niet. Wij verwachten dat uitbesteden van de dienst aan een particulier bedrijf niet voordeliger is dan inbesteden aan Wedeka.

Afstandsbediening

Er zijn in het Stadskanaal tien bruggen die elektrisch worden bediend. Ook de Gele Klap en de sluis in het Pekelder Hoofddiep hebben elektrische bediening. De overige tien bruggen en vijf sluizen (met bruggen) in het Stadskanaal en het Pekelder Hoofddiep worden met de hand bediend. Om afstandsbediening mogelijk te maken, moeten deze eerst elektrisch bedienbaar worden gemaakt. Er moet rekening worden gehouden met de hoge investeringskosten van de benodigde apparatuur en het elektrisch bedienbaar maken van een aantal bruggen en sluizen. Ook moet rekening worden gehouden met de kosten van een glasvezelnetwerk en een centrale bedieningspost.

Om een indruk te krijgen hoe de kosten zich verhouden tot de huidige wijze van bedienen, is een indicatieve berekening gemaakt van de kosten van afstandsbediening. Hieruit blijkt dat de jaarlasten van afstandsbediening ongeveer € 425.000,00 bedragen. Dit is nog exclusief de kosten van een onderkomen van een centrale post. De jaarlijkse kosten van afstandsbediening zijn daarmee aanzienlijk hoger dan de kosten die gemoeid zijn met de huidige bedrijfsvoering (€ 136.500,00). Bij de berekening is gebruikgemaakt van kengetallen die beschikbaar zijn gesteld door de provincie Groningen. Vanwege de hoge kosten wordt afstandsbediening niet gezien als alternatief.

Zelfbediening

Een optie die mogelijk kan leiden tot kostenbesparing is zelfbediening van de bruggen door de vaarders. Echter, de Stadskanaalster situatie is daarvoor naar onze mening niet geschikt. Zelfbediening leidt tot ondeskundig gebruik van de bruggen waardoor de continuïteit van de verkeersstroom op zowel de weg als op het water in gevaar komt. Bovendien kan zelfbediening leiden tot gevaarlijke toestanden. Zelfbediening zien wij om deze redenen niet als alternatief voor de huidige bediening.

- 2.7. *De brief van de provincie Drenthe met daarin een ontwerpvoorstel over uniforme bedieningstijden kan als informatief worden beschouwd*

De provincie Drenthe heeft een ontwerpvoorstel om te komen tot uniforme bedieningstijden in deze provincie ter inzage gelegd gedurende de periode van 6 december 2012 tot 17 januari 2013. In het voorstel van de provincie Drenthe duurt het vaarseizoen twee maanden langer dan bij ons, maar wordt aan het begin en tegen het eind van het vaarseizoen minder intensief bediend dan in het hoogseizoen. In de maanden juni, juli en augustus vindt naast de doordeweekse bediening ook zondagsbediening plaats. De provincie Drenthe wil de bedieningstijden bij verordening vastleggen.

Afstemming met de bedieningstijden in Drenthe is vanwege het "rondje Drenthe" wenselijk. Hiervoor is in eerste instantie overleg nodig met de gemeenten Vlagtwedde en Veendam met als doel te komen tot harmonisatie van de brug- en sluisbediening op basis van ons standpunt.

3. Draagvlak

Recreatievaart

De recreatievaart ziet de zondagsbediening als welkome aanvulling op de doordeweekse bediening. Hoewel daarentegen door de invoering van konvoovaart wachttijden kunnen ontstaan, kan nog steeds een goede service worden verleend.

Bestuursakkoord

In het Bestuursakkoord staat vermeld dat uitbreiding van zondagsactiviteiten een vrij onderwerp is.

College

Wethouder Hamster (CU) neemt een minderheidsstandpunt in vanwege zijn principiële keuze de zondagsrust te willen respecteren.

4. Aanpak/uitvoering/voortgang

De brug- en sluisbediening op zondag en de konvoovaart worden in het vaarseizoen van 2013 ingevoerd.

Met de gemeenten Vlagtwedde en Veendam wordt in eerste instantie contact opgenomen voor overleg aangaande de harmonisatie van de brug- en sluisbediening.

4.1. Communicatie

De uitbreiding van de bedieningstijden met de zondag is meegenomen bij de voorbereiding van de reguliere communicatie over de brug- en sluisbediening van de provincie Groningen en de ANWB wateralmanak van 2013. Hierbij is geen melding gedaan van konvoovaart in de gemeente Stadskanaal. In overleg met Wedeka wordt gekeken hoe hier met de vaarders over moet worden gecommuniceerd, bijvoorbeeld door bekendheid te geven aan de invoering van konvoovaart in onze gemeente bij de bruggen in de aanvaarroutes vanaf de andere gemeenten.

5. Kosten, baten en dekking

De kosten bedragen overeenkomstig de aanbieding van Wedeka voor maandag tot en met zondag € 136.500,00. Omdat tegelijk met de invoering van de zondagsbediening gekozen wordt voor konvoovaart is er geen toename van kosten.

Burgemeester en wethouders

de heer G.J. van der Zanden
secretaris

mevrouw B.A.H. Galama
burgemeester

Nr. 12

De raad van de gemeente Stadskanaal;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 8 februari 2013, nr. R 6937;

b e s l u i t :

1. vanaf 2013 brug- en sluisbediening op zondag invoeren;
2. zowel op de zondag als door de week konvooivaart invoeren;
3. de maatregelen budgettair neutraal invoeren.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 25 februari 2013.

De raad

de heer K. Willems
raadsgriffier

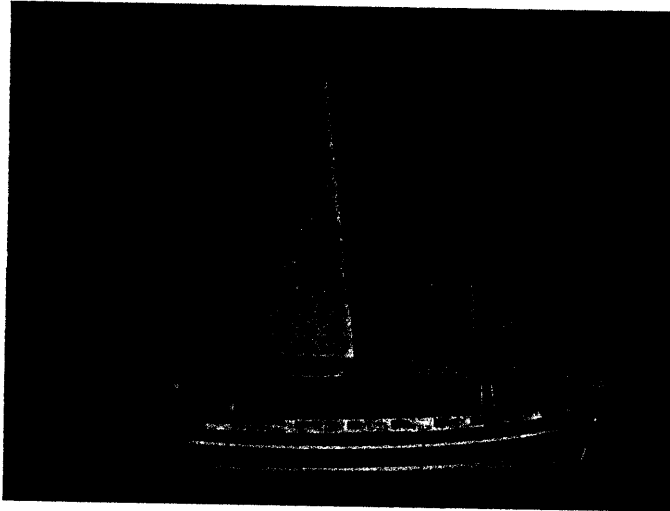
mevrouw B.A.H. Galama
voorzitter

Reisverhaal van Fokke en Joke Nieuwenhuis naar Berlijn e.o.

Geheel volgens plan zijn we op 14 april uit Enschede vertrokken omdat we maandag 18 april in Zwartsluis hadden afgesproken dat de motor de jaarlijkse onderhoudsbeurt zou krijgen.

Dat liep volgens afspraak.

Daarna gingen we eerst een week naar Sneek en daarna naar Groningen. Eindelijk



hadden we daar ook eens een aantal dagen tijd, bij de kinderen en de kleintjes.

En meteen klussen natuurlijk. Altijd wat te doen. Maar ook heel gezellig en al helemaal vakantie. We vierden koninginnedag in Groningen en vertrokken op zondag 1 mei om aan onze reis te beginnen.

We besloten niet over Delfzijl – de Eemsmonding te gaan omdat er voor de maandag windkracht 7 werd voorspeld. Niet echt leuk.

De Glimlach van Twente onder zeil.

Er is immers nog een route, die over Veendam en het Haren-Rutenborgkanaal. Met de masten plat, is dat opeens ook een optie. We zouden dat nu ook een keer kunnen doen. We waren daar nog nooit geweest en die route brengt ons immers ook naar de Ems/Het Dortmund Ems Kanal.

Nu heeft Veendam ongeveer 32 bruggen die allemaal open moeten. Er lagen al een tiental boten te wachten. 1 mei is de start van het vaarseizoen, dus de bruggen moesten voor de eerste keer open. Voor zeker 5 bruggen kwam het vaarseizoen te vroeg. Ze deden het niet, of nog niet, of de reparatie was nog niet helemaal klaar, of nog helemaal niet. Er was een sleutel kwijt en nog zo wat dingen. Kortom de eerste dag kwamen we al tot Musselkanaal. Maar daarna kwam er schot in de reis.

Fantastisch weer, mooie omgeving. Via Lingen kwamen we bij Rheine /Recke in het Mittellandkanaal. Dat kanaal is 325 km. lang. We genoten er volop van en gingen met tussenstops in Misburg/Hannover, Wolfsburg (bezoek aan Volkswagen) Magdeburg (3 dagen) en Potsdam (4 dagen, bezoek aan de stad Berlijn) in ruim 2 weken naar km.0 aan de monding van de Spree in Berlijn.

Morgen (19 mei) gaan we door Berlijn varen, eerst naar het oosten en dan met een rondje terug. We zoeken begin volgende week een plekje aan de Tegelsee waar we de boot kunnen laten liggen. We komen woensdag 25 mei naar Oldenzaal om het laatste weekend van mei met Pollux het jaarlijkse vriendenweekend mee te kunnen maken. We zijn dan meteen even thuis en kunnen ook de kinderen weer even zien. Dinsdag 8 juni gaan we weer. Dan vervolgen we onze reis met een uitstapje naar het watersportgebied noord-westelijk van Berlijn naar uiteindelijk de Oder. Dan naar Stettin en daar de masten weer omhoog. We missen het zeilen wel. Er is hier ongelofelijk veel water, mooie meren en een aaneengesloten zeilgebied. (Voor wie

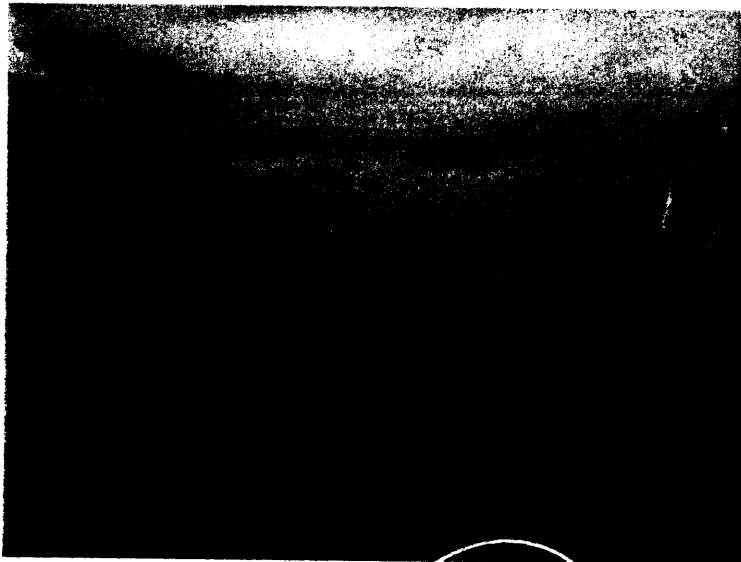
daar geweest is : 10 x het Lac de Vassieviere.) Het is een fantastische reis tot nu toe. En voldoet echt aan onze verwachtingen. Het gaat ons prima.

Naar Berlijn en toen verder.

Ons vorige bericht sloten we af toen we aan de monding van de Spree lagen, om Berlijn door te varen.

Dat hebben we inderdaad gedaan. Waar we een paar dagen eerder liepen, voeren we nu onderdoor en langs. Berlijn is vanaf het water zeker zo indrukwekkend. Oud- en nieuwbouw naast elkaar. We voeren dwars door Berlijn, van Spandau naar Kopenick. We hebben het standbeeld van de Hauptman van Kopenick gezien. Vooral de nieuwe woonbebouwing in Oost-Berlijn is fantastisch. Daar worden met nieuwe gedurfde architectuur, hele mooie appartementgebouwen neergezet, of oude industriële gebouwen gerestaureerd tot loft-achtige woningen. Aan de Spree-oever ook spandoeken met kritische teksten. Want de oevers worden na de woningbouw ingericht voor de bewoners ('wonen aan het water, ligplek voor de eigen boot') en zijn dus niet meer als vrij recreatiegebied voor de hele bevolking toegankelijk. We snappen het probleem.

Zuid-Oost Berlijn heeft met de Muggelsee en het hele merengebied daarachter een heel groot water-recreatiegebied. Het is nog in opkomst. Overal kleine haventjes en aanlegsteigertjes. Daar is onze "Glimlach" groot. Er zijn nu (medio mei) nog geen toeristen. Het is compleet zomer wat het weer betreft. We kunnen ook 's nachts voor anker blijven en zwemmen veel. We blijven bijna een week in dat gebied en gaan later door het Teltow kanaal weer richting Potsdam. We laten daar de boot en gaan met de trein naar huis. Daar is alles ok. Ook met de kinderen en de kleinkinderen. We hebben een heel gezellig weekend met Pollux en vieren de verjaardag van Anneke. Tussendoor plukken we aardbeien en maken jam. We bellen met vrienden en familie en pakken de tassen weer in. Op 7 juni gaan we weer naar de boot om onze reis te vervolgen. In 4,5 uur met de trein waar we met de boot een aantal weken over deden.



We gaan nu naar het noord-westen van Berlijn: Spandau en Oranienburg. We ontmoeten Jan en Betsy Hilbrink, ook leden van de Enschedese Watersportvereniging. Zij liggen te wachten om de stad in te gaan, terwijl wij door de sluis moeten voor de route naar het noord-westen. We kunnen niet aanleggen om bij te praten want onze sluis wordt bediend.

Vaart door Berlijn

Oranienburg is nog helemaal in opbouw. Een wat kale binnenstad, waaraan je goed kunt zien dat het in de oorlog helemaal plat is gebombardeerd. Overal is hier

trouwens zowel de Tweede Wereldoorlog als de scheiding tussen West- en Oost Duitsland en de 'Wende' zichtbaar in het straatbeeld. Prachtig gerestaureerde huizen naast de grootse bouwval. Ook vertellen mensen er over. Voor West-Duitsers is het een nieuw vakantiegebied. Oost-Duitsers zijn hier thuis en kennen het gebied door en door. Ze vertellen hoe hier vroeger ook veel mensen uit Tsjechie en Hongarije vakantie kwamen vieren.

Het Schloss Oranienburg is indrukwekkend, vooral de tuinen eromheen. In 2009 was in de slottuin de Landesgartenschau (in Twente was de Laga in Losser en Gronau samen. Kun je nagaan hoe groot die slot-tuin is) We vervolgen onze tocht via Zehdenick naar Himmelpfort. Het leek ons wel logisch om met Pinksteren tot aan de Hemelpoort te varen. Overigens is in dit dorpje een huisje ingericht voor de Kerstman. In de kerstperiode worden hier duizenden verlanglijstjes ingeleverd. Op deze route zijn een heleboel kleine zelfbedieningssluisjes. Je vaart met een groepje bootjes op. Dat verbreedt snel. Tijdens het wachten tot je aan de beurt bent, wordt de hele Oost-West geschiedenis, de ehec crisis en de droogte doorgenomen. Wat het mooie weer betreft is de grootste zorg van bootjesmensen of er overal genoeg water blijft staan om te kunnen blijven varen. Er is natuurlijk aandacht voor de boeren, maar toch vooral..... kwestie van hemd en rok. We hinken nog steeds op 2 gedachten. De masten en de zeilen hebben we meegenomen, met het idee dat we misschien ook nog wel over de Oder naar Stettin kunnen varen om dan zeilend langs Rugen en over de Oostzee naar huis te gaan.

Maar nu is het half juni. Duidelijk te merken dat over een paar weken het vaar seizoen aanbreekt. Iedereen zegt ons dat het dan heel druk zal zijn bij sluizen en in havens. Wachttijden van enkele uren per sluis zijn geen uitzondering. Nu varen we nog probleemloos door de meest fantastische natuurgebieden. Doodse stilte 's avonds en 's nachts. Veel vogels, (vis?)arenden en een ree aan de waterkant. Overigens ook heel raar te bedenken dat in dit gebied veel concentratiekampen waren. Onder dezelfde hemel, in dezelfde mooie natuur. Herdenkingsmonumenten aan de waterkant en in de dorpen herinneren aan die zwarte tijd. De hele Mecklenburger Seenplatte ligt nog voor ons. Na alweer zo'n schitterende dag op een meer besluiten we dit rondje over de Havel – Muritz- Elde tot aan de Elbe af te maken.

We willen niet het risico lopen op de Oostzee slecht weer te treffen, waardoor we het hele stuk weer terug moeten, om dan alsnog dit stuk te doen. Overigens zijn de weersvoorzichten voor de komende 10 dagen aan de kust niet heel best volgens het internet.

We kunnen later ook nog beslissen of we misschien via Lubeck of Hamburg omhoog gaan. Als er genoeg water in de Elde en de Elbe blijft, natuurlijk. Dus varen we we over de Lychener gewaesser naar het dorpje Lychen. Het Woblitzkanaal verbindt de Haussee en de Grosser Lychensee. De Posbank met een riviertje erdoor. Zoiets. Met bochten waarin je elkaar niet passeren kunt. Met de sloopstoeter aankondigen dat je eraan komt en dan op hoop van zegen... zachtjes vooruit. Maar mooi, mooi. We zeggen iedere dag opnieuw dat we nog nooit zo'n mooi watersportgebied hebben gezien. Fokke schreef in het logboek: 'het is hier helemaal stil, je hoort alleen je zelf'.

Vandaag 15 juni, zijn we opweg naar Rheinsberg. Nadat we in Furstenberg zijn geweest en een nacht voor anker hebben gelegen in de Ziernsee. We gaan vannacht voor anker in de Bekowsee en hopen morgen in Rheinsberg een plekje in een jachthaven te vinden. Boodschappen doen moet ook gebeuren. Net zoals het vullen

van de water- en dieseltank. Misschien is er ook een wasmachine. Kortom een paar dagen aan de wal. En dan gaan we weer.

Op 15 juni waren we op weg naar Rheinsberg. Een heel mooi stadje met alweer een prachtig gerestaureerd slot met kasteeltuin ter grootte van een park. Het kasteel is gebouwd als oefenproject voor Sans Soucci. Tamelijk goed gelukt, wel. Wat we wilden doen in de jachthaven kon allemaal. Boodschappen halen en de wasmachine gebruiken.

We bleven er 2 nachten. Fietsten door de stad en genoten van de omgeving.

In Rheinsberg is veel tourisme. Veel (bus)dagtochten, hotels en rondvaarten. Er waren verder geen Nederlanders in de haven. We hebben altijd veel bekijks bij de boot en veel mensen zijn geïnteresseerd in onze Glimlach.

De berichten over de waterstand in de Elbe zijn uiterst negatief. We bellen met de sluis in Domitz. De sluiswachter zegt dat we niet tot daar hoeven te varen, want tegen de tijd dat wij er zijn is het water in de Elbe op. De waterstand is op 16 juni nog 139 cm., maar zakt elke dag 15 centimeter. We hebben nog 4 dagen nodig om tot aan de Elbe te varen, dus dat gaat niet lukken met onze diepgang van 1 meter. We balen er wel van dat we het rondje niet af kunnen maken, maar na de eerste teleurstelling beslissen we dat we ons humeur er niet door laten bederven. We kunnen er toch niets aan veranderen. Dat is nou eenmaal de natuur. Deze lage waterstand is dit jaar 5 weken eerder bereikt dan normaal gesproken in droge zomers. Er is aanzienlijk veel regen/water nodig in het Reuzengebergte om de Elbe te vullen. Het regent in deze dagen wel af en toe, maar dat is alleen goed voor de tuin en zet geen zoden aan de dijk voor de waterstand op de rivier.

We varen op ons gemak door de prachtige meren en kanalen van de Mecklenburger Seenplatte. Het is geweldig!. De Muritzsee is heel groot, net alsof je de echte zee opvaart. We vinden telkens prachtige ankerplekken voor de nacht of een plekje aan de steiger van een jachthaven of bij een wachtplek voor de sluis. Om eten te kopen komen we voor de tweede keer in Furstenberg. Daar is een supermarkt heel dicht bij de haven. We ontmoeten in de haven een echtpaar uit Bad Honnef bij Bonn. We raken al gauw aan de praat. Er zijn veel overeenkomsten. Hij was leraar in het beroepsonderwijs en zij was werkzaam op het secretariaat van de SPD-top in Bonn. Nu allebei met pensioen en voor het eerst lang weg met de boot. Ze kennen het gebied goed omdat ze er al vaker waren en als ze ons uitnodigen om met hen in de auto een tocht in de omgeving te maken, nemen we dat aanbod graag aan. We hebben een heel gezellige dag en bezoeken Neu en alt Strelitz.

De sluizen onderweg worden in Mecklenburg Vorpommern steeds door personeel bediend. Zomaar opeens midden in een bos, sluis met een sluiswachter. Idyllische omgeving. We hebben nog steeds mooi weer al waait het wel stevig af en toe.

In Brandenburg zijn de meeste kleine sluizen onbemand en moeten we ze zelf bedienen. Dat gaat heel goed. Natuurlijk zijn er de bekende taferelen, vooral als mensen voor het eerst een (te grote) boot hebben gehuurd en daarmee moeten aanleggen of een sluis in moeten varen. We zien de meest bijzondere drijvende vakantiehuizen. Van kleine houten huisjes op vlotjes tot de eigen caravan vastgezet op een ponton. En veel kano's en andere peddelaars. De oude oost-duitse sportcultuur is nog niet verdwenen. Heel veel jonge mensen met de kano op pad. We fietsen vanuit Burgwall een ochtend door een bos. Zo gigantisch uitgestrekt dat we het betreuren dat we de GPS niet hadden meegenomen. Je kon er met gemak verdwalen. We legden takken op de kruising om de weg terug te kunnen vinden. Van met bordjes uitgezette fietsroutes of anwb paddestoelen is geen sprake. Ook zijn er hele gebieden waar je niet in mag. Ons wordt verteld dat er mogelijk nog niet

ontplofte munitie ligt. In deze omgeving heeft het Russische leger nog tot in de 80-er jaren geoefend. Er zijn overigens veel bosbessen. (lekker)

In Zedenick bezoeken we een oude steenfabriek/ museum. We liggen in de 'Alte Hafen' van het Ziegeleiwerk. Er zijn weinig bezoekers en we krijgen een prive rondleiding van een enthousiaste medewerker. Met ons tweeen in een compleet smalspoortreintje. In de hoogtij dagen van de bouw van Berlijn werkten hier 5000 mensen. Nu niemand meer. Men heeft na de 'wende' de aansluiting gemist en de productie van baksteen is gestopt. De leemputten vullen zich met water en vormen zo een heel nieuw natuurgebied. We slapen de volgende nacht noodgedwongen in de haven van Oranienburg. De vrije aanlegplaats van het stadje kan niet gebruikt worden want er is Stadtfest/kermis.

Als we daar vrijdag 24 juni 's ochtends willen vertrekken is er op de rivier ter ere van het feest een race tussen drakenboten. We kunnen er nog net door en varen pontificaal vlak voor de tribunes langs gevuld met honderden mensen. Genant, maar ja, het kon niet anders. De speaker begeleidde ons met gloedvolle teksten.

Nu zijn we in Ketzin, ten westen van Berlijn. We hebben een havendag ingepland. Hebben weer gefietst in de omgeving en lezen lekker een boekje in de kuip. Wel met de tent erover want er zijn sinds een paar dagen af en toe gigantische buien. Wij kregen er gister ook een vol over ons heen. Er ontstond wateroverlast in delen van Berlijn en van anderen horen we verhalen over grote hagelstenen. Dat is ons bespaard gebleven tot nu toe.

Het weer wordt weer beter. Voor de komende dagen wordt warmte voorspeld. We gaan dan ook zeker nog weer een paar dagen ankeren in een mooi meer.

Dan vervolgen we onze route (terug) naar het Mittelland kanaal.

En weer verder.....



Zondag 26 juni 2011.
Na een langzame start met broodjes uit de oven vertrekken we uit Ketzin. We varen vandaag niet ver, naar Brandenburg. Het wordt warm. We varen de oude stad in via een kleine stadsluis. Heel mooi binnenkomen met een prachtig gezicht op de oude Dom. Bij een verenigingshaventje bij 'het

Nog een foto van Berlijn

Schippershuis" vinden we een ligplek. We eten er 's avonds een schnitzel (kan bijna niet anders) en een stukje zelfgebakken aardbeientaart toe. Fokke toont zich geïnteresseerd in het recept van de bodem. En ja hoor, we krijgen het recept mee. Dat gaan we zeker thuis proberen.

Maandag en dinsdag houden we echt vakantie. We liggen voor anker op prachtige plekken. Doodstil en prachtig. We zwemmen, lezen en kijken met een verrekijker

naar de vogels. We zien hoe een visarend een vis uit het water pakt. Zonder enig geluid te maken opeens, pats!

Daarna varen we naar Kirchmoos. Het is meer dan 30 graden en windstil. Bijna te warm om wat te ondernemen, maar we maken toch een rondje door het dorp. Imposante fabrieken en hoofdkantoren van wat vroeger de kruitfabriek was en waar de Duitse stoomlocomotieven/treinen werden gerepareerd en onderhouden. Zoals we al vaker zagen in dit gebied, staat nu alles leeg en is de werkgelegenheid verdwenen. De havenmeester vertelt ons zijn geschiedenis. We hebben deze vakantie vaker onverwachte ontmoetingen met mensen die opvallend openhartig praten over hoe ze de veranderingen hebben beleefd. Dat zijn bijzondere gesprekken die spontaan ontstaan, bij de sluis, in de haven, of onderweg. Ook de gesprekken met andere toeristen zijn vaak boeiend. Sommigen zie je gedurende een aantal weken telkens weer, omdat zij min of meer dezelfde route afleggen als wij. Het aantal Nederlanders neemt toe naarmate we verder in de tijd komen, maar we ontmoeten ook Zweden, Denen en een franse meneer die al maanden met zijn bootje onderweg is en helemaal van het Canal du Midi in Zuid-Frankrijk naar Berlijn aan het varen is. Hij spreekt geen woord Duits of Engels, laat staan Nederlands. Hoewel hij op een eerdere reis overal in Nederland geweest was. Gelukkig voor hem kan Fokke redelijk goed Frans, dus hadden we een paar gezellige uurtjes in de kuip met een fles rode wijn.

Donderdag en vrijdag varen we verder richting Wolfsburg.

Zaterdag 2 juli. Was het eergisteren 30 graden?? Nu 15. We doen 's avonds de kachel aan en besluiten spontaan dat we ook morgen hier mooi aan de kant blijven liggen. Het regent en waait, allebei hard. Wolfsburg is vol mensen, want hier worden wedstrijden gespeeld van het Wereldkampioenschap Voetbal voor vrouwen. Volkswagen sponsort dat en dat wordt breed uitgemeten. Zo dicht bij de stad liggen heeft als voorbeeld dat we 's morgens voor het ontbijt lekkere verse Duitse broodjes kunnen halen en dat doen we dan ook voor we maandagochtend vroeg vertrekken. We willen vandaag een heel stuk naar het westen en halen inderdaad Hannover. Onderweg hadden we al van andere mensen gehoord dat de havenmeester van de Yachthaven Hannover "Marine Kameratschaft" een nogal wisselend humeur heeft. Er gingen verhalen dat hij om onverklaarbare redenen mensen de toegang weigerde. Er zijn in Hannover niet heel veel ligplekken, dus wij wilden er wel graag liggen. We hadden bedacht dat ik zou opbellen om te vragen of er een plekje was. En wat bleek... allervriendelijkst. Hij ging zelfs op de steiger staan om aan te wijzen waar we konden liggen. 2 nachten gebleven en de stad Hannover bezocht. Zeer de moeite waard. In het nieuwe stadhuis (van 1908, hoezo nieuw?) waren maquettes van de stad in 1640, 1936, 1945 en nu. In de oorlog is de hele stad plat gebombardeerd. Daarna allemaal weer opgebouwd in de oude stijl. Met aandacht voor detail en veel ruimte voor groen/parken. Een hele levendige stad.

Woensdag 6 juli worden we 's morgens vroeg nogal ruw gewekt door voorbijvarende boten. Sommige zijn zo zwaar beladen dat ze geweldig veel water uit de naast de rivier liggende haven 'trekken'. De touwen waarmee de boten vastliggen aan palen en de steiger kermen het uit. Het geluid gaat door merg en been. We hebben alle varianten geprobeerd: strak vastmaken, losjes vastmaken, dubbel om de paal etc. het hielp niet echt. Je wordt er absoluut wakker van.

Maar dat werden we zeker van een vertrekkende buur-boot. Veel te groot voor de capaciteit en stuurmanskunst van de schipper. Later bleek dat zijn boegschroef (of die van zijn boot) niet functioneerde. Maar feit was dat hij met veel te veel gas, probeerde uit zijn box te varen, waarbij hij de achterkant van onze boot maar net

miste. Dan wil je wel opstaan, om te roepen dat hij uit moet kijken en minder gas moet geven.

Kortom, toen zijn wij ook maar vertrokken. We konden er diesel tanken en de watertank vullen en we voeren naar Minden.

Daar vonden we een mooie plek aan de kade, waar vandaan we donderdag 7 juli vertrokken naar Bremen.

We gaan inderdaad de Weser op.

Om 09.00 uur liggen we voor de 'wartestelle voor sportboote' en melden ons via de marifoon bij de Schachtsleusse Minden. OK. Wachten tot 10.20 uur omdat we dan samen met een rondvaartboot geschut kunnen worden, de rivier op.

Van de nood een deugd gemaakt en het dek en de kuip schoongespoeld. We worden inderdaad geschut. Met ons vaart nog een bootje uit Oldenburg. We varen samen op en liggen om 17.00 uur, 66 km. en 4 sluizen later in Nienburg. De Weser is prachtig. Een hele mooie rivier, slingerend door een groen land. Het was heel rustig, we hebben maar een paar vrachtschepen gezien. Af en toe een beetje smal vaarwater, maar het ging prima. Nienburg is een heel mooi stadje met veel vakwerkhuisen. We lopen een rondje en koken aan boord. Toe aan rust, want meer dan 5 uur motorgeluid is absoluut vermoeiend. Morgen verder, iets minder lang.

Op 7 juli waren we in Nienburg aan de Weser. De volgende dag waren we al vroeg op. Er vertrokken een heleboel bootjes tegelijkertijd uit de haven. Iedereen wakker van het geluid van de motoren en de boeg/hekschroeven.

Als je dan toch wakker bent kun je net zo goed vertrekken. Want: opnieuw mooi weer, strak blauwe lucht, mooie rivier. De Weser stroomt zelf 1-2 knoop (ongeveer 4 km.), dus hoeft je maar weinig motorvermogen toe te voegen om toch met een lekker gangetje te varen.

Wij gingen eerst naar Verden, een klein stadje aan een zij-riviertje van de Weser: de Aller. Een hele kleine verenigingshaven, maar alles wat we nodig hadden was er. 'Eine urige Liegestelle' zei onze Duitse buurvrouw. Verden zelf was onverwacht mooi. We aten er een ijsje bij een Italiaans eiscafé.

De volgende dag werden we bij een van de sluizen waar we door moesten, uitgenodigd om voor een overnachting mee te gaan naar een verenigingshaven aan de Wietsee. Dat ligt net voor Bremen. Het leek ons wel een goed idee, omdat we dan de dag erop, op een gunstige tijd in de stad Bremen zouden kunnen aankomen. We werden in de Wietsee haven, zeer vriendelijk ontvangen. Alles was gratis voor gasten, maar een bijdrage voor de jeugdafdeling werd zeer op prijs gesteld. Het was zaterdagmiddag dus gingen we aan het eind van de middag een pilsje drinken in het verenigingsclubhuis. We 'mochten' als gasten aan de tafel zitten bij de 82-jarige oprichter van de vereniging, die als een patriarch op het terras zat en alles in de gaten hield. Hij vertelde over het ontstaan van de vereniging en zo. Het was een vereniging als alle andere, met up en downs, met roddel en achterklap. Wij vonden het vooral vermakelijk. Het bier was prima.

Zondag 10 juli vonden we een mooie ligplek, midden in de stad Bremen, 'an de Slachte'. We waren met kerst al eens in Bremen geweest, maar zagen nu totaal andere dingen. Het is een hele gezellige binnenstad, heel toeristisch natuurlijk, maar ruimte genoeg om op je gemak rond te lopen. We kregen veel achtergrondinformatie van een Duits meisje die aan een Australische jongeman uitleg stond te geven over de bezienswaardigheden. We troffen elkaar toen we koffie met taart gingen eten. Zij

waren actieve couch surfers en hadden al over de hele wereld bij mensen thuis gelogeerd. Interessante ontmoeting.

We hadden een hele rustige nacht, weinig scheepvaart omdat de sluis voor de beroepsvaart gesloten is voor een reparatie. Ongekend zo midden in de stad. We lagen er voor 10 euro, inclusief alles.

In Bremen lig je op getijden-water. Dus voor het vervolg van de reis moesten we even rekenen. We wilden over de Hunte en het Kustenkanaal naar de Ems varen. Dus vertrekken met de ebstroom om met de nieuwe vloed de Hunte op te kunnen varen naar Oldendorf. Dat lukte niet helemaal. We hadden nog een restje tegenstroom maar waren desondanks op een prima tijd in de stadshaven van Oldendorf. Ook daar lagen we midden in het centrum. Dat is ons steeds gelukt deze reis. In de steden van enige betekenis (Sneek, Groningen, Minden, Magdeburg, Brandenburg, Potsdam, Berlijn, Oranienburg, Wolfsburg, Hannover, Bremen) lagen we steeds op loopafstand van het centrum. Liggelden zijn niet te vergelijken met een hotelovernachting.

Meestal betaalden we 0.80 tot 1.00 euro per meter boot. (in de haven is onze boot altijd 10 meter) Vaak inclusief electriciteit en water. Soms moet je voor 100 ltr. water 50 eurocent betalen. Ook zijn de douches soms gratis en soms met een euromunt te activeren. We bleven een extra nacht in Oldendorf en fietsten een middag door de stad. Veel groter dan verwacht, een studentenstad, dus veel jonge mensen overal. Levendig en ondernemend. Daar hoorden we overigens dat we nog net op tijd waren. Het Kustenkanaal wordt maar liefst voor 4 weken geheel afgesloten, voor reparatie aan de sluis. Dat reparatie nodig was bleek de volgende dag toen we erdoor wilden. De sluis werd 2 uur voor tot 1 uur na laag water niet meer bediend, omdat er anders veel te veel druk op de sluisdeuren kwam te staan bij gebruik. Er moest een bepaalde hoeveelheid water binnengelopen zijn met de vloed, voor ze de sluis durfden te bedienen. En dan nog... bij het invaren werden we via de omroepinstallatie toegeschreeuwd vooral niet te ver naar voren te varen. Het water kwam met donderend geweld de sluisbak in. Dat was werken aan de touwen. Maar het ging.

Het kustenkanaal is een beetje saai, maar brengt je wel snel naar de Ems. Daar besloten we ook de terugtocht binnendoor te doen. Het weer was omgeslagen, regen en harde wind. Het regende urenlang en de wind bracht golven op het kanaal. We deden dus de tent over de kuip. Wat hadden we lang met de open kuip kunnen varen. We hebben veel beter weer gehad dan in Nederland het geval was. Ook de beslissing om in het binnenland te blijven was achteraf gezien prima. Aan de kust heeft het ongelofelijk hard gewaaid en dagen lang kwam de temperatuur niet boven de 20 graden. De kranten staan vol van verregende en verwaaide havendagen, watermanifestaties en zomerkermissen.

Dus de terugweg weer via Haren, Musselkanaal en Veendam.

Het ging prima. Technisch gezien functioneerde alles. De brugbediening is overigens tamelijk ondoorgroondelijk. De jongens van de bediening vroegen ons tot hoe ver we wilden varen. We zeiden wel tot Stadskanaal te willen varen op 1 dag. Dat ging niet lukken, volgens deze deskundigen. Veel te veel bruggen en verlaten (Gronings voor sluizen uit de vorige eeuw!) die allemaal bediend moeten worden. Dus hielden ze er in Musselkanaal om 15.30 uur maar mee op, hoewel er officieel tot 17.00 uur gewerkt moet worden. Wel had een van de jongens ons een hele mooie ligplaats

aangewezen. Mooie steiger, gratis. Met de afspraak dat hij ons de volgende dag om 10.00 uur zou ophalen voor de rest van de tocht. En dat deed hij ook!

Wij konden in Musselkanaal boodschappen doen (beschuit en volkorenbrood) en we scoorden een Volkskrant (50% van de aanwezige voorraad). Dat was genieten bij het ontbijt. We hebben steeds waar dat kon in Duitsland een krant gekocht. Meestal was dat alleen een plaatselijke krant. Daar zijn er veel van. Het is duidelijk dat Duitsland een groot land is. Buitenlands nieuws stond er bijna niet in. Nederlandse nieuwsfeiten al helemaal niet. Dat relativeert aardig en past ook goed bij een vakantiestemming.

Zondag 17 juli bereikten we Groningen. We dronken thee bij Jan Jaap, Karlijn en Fynn Machiel. Zij waren net terug van hun vakantie in Italie.

We bleven daar een paar dagen en hadden het heel gezellig met elkaar.

In Groningen was het heel druk in de haven. Vanwege het slechte weer waren veel mensen op het idee gekomen om het weekend in de stad te willen liggen. Of ze wilden de boot een paar dagen laten liggen om zelf met de trein naar huis te gaan. Daarbij waren er ook veel grotere zeilboten die niet buitenom gingen varen maar ook binnendoor wilden, vanwege de harde wind. Veel beweging dus elke dag van komende en vertrekkende bootjes. Altijd leuk om te zien, zeker als je zelf een paar dagen kunt blijven en een mooie plek hebt gekregen van de havenmeester. Ze wist nog dat we daar eerder in het seizoen ook al waren. Maar wel verbaasd, dat dat al 12 weken geleden was. Die verbazing is er bij ons ook. Voorbij gevlogen. Wat een prachtige tocht hebben we gemaakt.

We zijn bijna aan het eind van de reis. Eerst nog naar Sneek. Op weg daarnaar toe bleek dat er iets in de schroef was komen vast te zitten. Het voelde merkwaardig aan bij het sturen. Toen we een plekje aan de kant hadden gevonden in de buurt van Earnewoude in Friesland, ging Fokke het water in om te proberen te ontdekken waar dat getril vandaan kwam. En jawel, een grote plastic zak was om de schroef gedraaid. Hij kon het gelukkig met de hand verwijderen. Als zoiets niet lukt moet de boot het water uit. Dat hoefde gelukkig niet. We kwamen tot de conclusie dat het eigenlijk een wonder is dat ons dit tot nu toe, op deze hele reis nu pas overkomt. Er ligt overal ontzettend veel troep in het water! Zeker nu het al dagenlang overal zo hard gewaaid heeft ligt er vanalles in. Grote stukken hout zijn geen uitzondering. Ook zijn wegwerkers niet erg zorgvuldig. Maai- en snoeiafval wordt zomaar in het water gegooid. En wat baldadige jongelui over de rand kieperen wil je helemaal niet weten. Dat is overal hetzelfde. Flesjes, winkelwagentjes en fietsen zijn gewilde voorwerpen om in het weekend in het water te gooien. Dat is dan wel weer een nadeel van op kanalen door steden varen. We blijven eerst een paar dagen in Sneek. Het is nu vrijdag 22 juli. Tussendoor gaan we naar Oldenzaal om de auto op te halen en in Blokzijl te parkeren. Dan echt ook zelf met de boot naar de vaste ligplek in de Balkenhaven van Blokzijl voor de rest van het vaarseizoen. We vinden het fantastisch dat de gemeente Steenwijkerland ook voor het halve vaarseizoen vaste plekken verhuurt.

We hopen in de eerste week van augustus weer in Oldenzaal te zijn.
Tot dan!

Hartelijke groet,
Fokke en Joke.

Jachthaven en Bootopslag De Runde
Oosterkade 5
9561 NA Ter Apel
Tel 06-50261373
e-mail: info@jachthaventerapel.nl

Bedrijfs, Buro

GEMEENTE STADSKANAAL
zaak nr.: 3186/ink 3855
08 MEI 2013
class nr.:

Aan Burgemeester en wethouders Gemeente Stadskanaal
Postbus 140
9500 AC Stadskanaal

Ter Apel, 6 mei 2013.

Geacht college/raad,

Naar aanleiding van uw brief van 25 april 2013 ontvangt u hierbij een door fa. Overberg getekend exemplaar van ons bezwaarschrift. Tevens ontvangt u hierbij een deel van de eerder ingediende klachten omtrent de bediening van de bruggen en sluizen in de voorgaande periode.

Zowel ik als dhr. Overberg kunnen een toelichting geven op deze klachten omdat wij deze zelf hebben aangehoord.

Als volgende nog dit.

U heeft aangegeven geen schorsende werking te verlenen aan ons bezwaarschrift. Wat ons ten zeerste ter harte gaat is dat u geen enkel benul dan wel aandacht heeft voor de schade welke u kunt toebrengen aan onze bedrijven en de recreatievaart in onze regio door het handhaven van deze maatregelen en hierover nog immer niet in gesprek gaat maar zonder meer uitgaat dat er geen schade zal zijn door het niet verlenen van schorsende werking.

Wij stellen u echter wel aansprakelijk voor de schade welke zal ontstaan aan de hand van uw besluit. Mocht het bezwaarschrift gegrond worden verklaard vordert Jachthaven en Bootopslag De Runde een bedrag à € 75,-- per dag dat de maatregel voortduurt vanaf 1 mei 2013. Fa. Overberg vordert een bedrag ad € 100,-- per dag, eveneens vanaf 1 mei 2013, zolang de maatregel voortduurt. Ook stellen we u aansprakelijk voor de volgschade welke kan ontstaan door negatieve invloeden door deze vorm van bediening, met name in de sfeer van negatieve berichtgeving. Hierdoor gaar er minder schepen door ONZE kanalen. De komende jaren zal er hierdoor immers langere termijnschade ontstaan voor onze bedrijven.

Bij voorbaat dank

Met vriendelijke groet,

H.J. Dun

Jachthaven en Bootopslag De Runde

Oosterkade 5

9561 NA Ter Apel

Bijlagen:

1. Getekend exemplaar door fa. Overberg.
2. ... brieven over klachten omtrent bediening in gemeente Stadskanaal.