

Beleef Het Kanaal

Start: Het Sluisje in Apeldoorn (tussen de knooppunten 41 en 61)

Lengte: ca. 54 KM

41 – 61 – 04 – 65 – 77 – 76 – 98 – 64 – 62 – 61 – 86 – 51 – 13 – 37 – 99 – 78 – 65 – 52 – 57 – 91 – 03 – 45 – 15 – 40 – 70 – 30 – 17 – 41

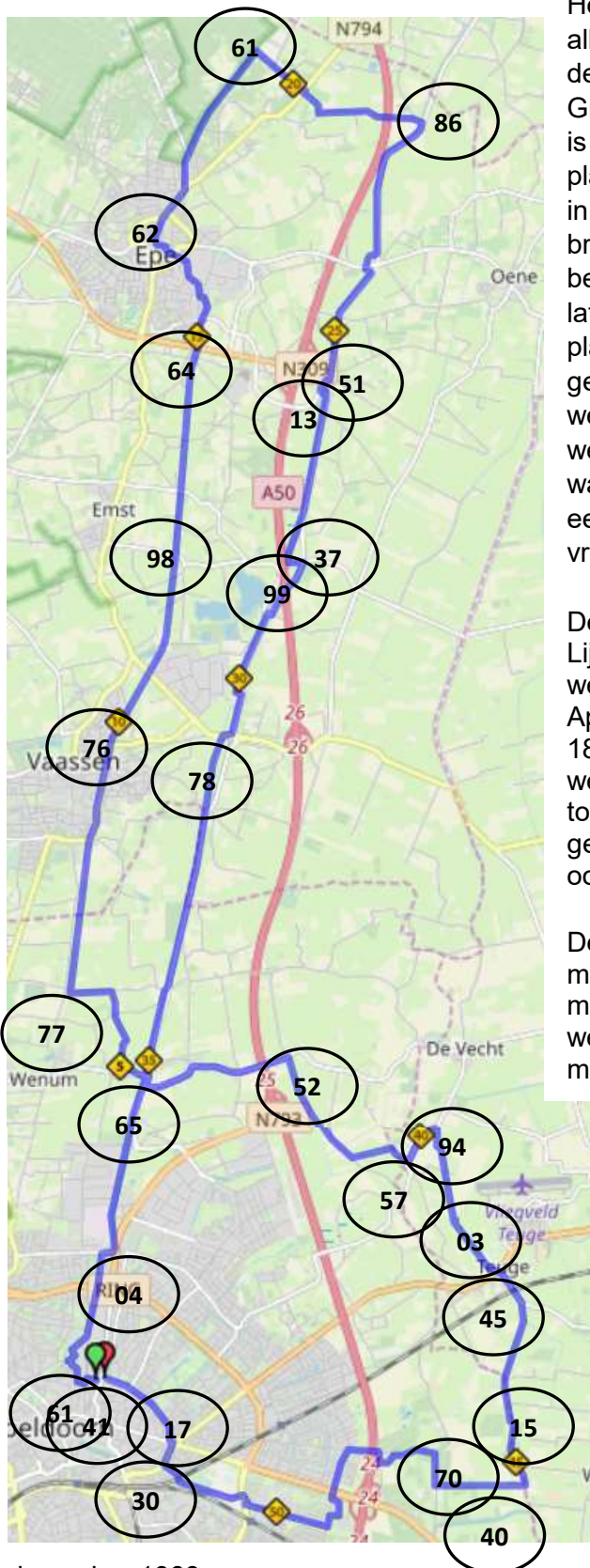
Als optie is het ook mogelijk om niet richting knooppunt 41 te starten, maar bij Het Sluisje langs het kanaal in noordelijke richting te fietsen. Dit gaat over in een nieuw fietspad langs het Apeldoorns kanaal (achterlangs het Zwitsal terrein). Einde fietspad bij de verkeerslichten de rondweg oversteken en vervolgens het fietspad langs het kanaal vervolgen. Zie oranje lijn op de kaart hiernaast.

Aan het einde van het fietspad (bij de Anklaarseweg) rechtsaf slaan en vervolgens de route vervolgen richting knooppunt 65.

Horeca onderweg:

- Bij knooppunt 64 even linksaf slaan naar het centrum van Vaassen.
- Knooppunt 62 ligt in het centrum van Epe met voldoende horeca gelegenheden.
- Tussen knooppunt 65 en 52 kom je langs het dorps huis in Beemte ("Ons Huus").
- Bij knooppunt 03 kun je even linksaf slaan richting knooppunt 69 voor de horeca bij vliegveld Teuge.
- Tussen knooppunt 70 en 30 kom je langs Van der Valk Apeldoorn.





Het **kanaal** loopt niet alleen parallel aan de IJssel maar volgt ook deels dezelfde route als de oude waterloop de Griff, waarover – voor zover dat te achterhalen is – vanaf de 16e eeuw scheepvaart plaatsvond met platbodems. Bekend is ook dat in 1619 vanwege de vele watermolens en lage bruggen een plan werd opgesteld om de Griff beter bevaarbaar te maken. Tweehonderd jaar later werden in de Franse tijd voor nieuwe plannen opmetingen en een kostenberekening gedaan. Pas daarna, onder koning Willem I werd een oplossing gevonden om de weerstand van de eigenaren van de vele watermolens aan de Griff te omzeilen. Er zou een geheel nieuw kanaal worden gegraven, vrijwel parallel aan de Griff.

De opdracht werd verstrekt aan Hendrik Jan Lijzen, een beambte van paleis Het Loo. Hij werd de bouwmeester van het kanaal van Apeldoorn naar Hattem, waarvan de aanleg 1825 in Apeldoorn werd begonnen. Het kanaal werd officieel geopend op 13 april 1829 en had toen zo'n fl. 300.000 gekost, grotendeels gefinancierd door de koning. Het kanaal kreeg oorspronkelijk de naam Griffkanaal.

De exploitatie van het kanaal bracht echter minder op dan verwacht. Het onderhoud kostte meer dan sluis- en bruggelden opleverden. Dat werd in de hand gewerkt doordat de schepen moesten terugvaren over dezelfde route. In 1837 nam Rijkswaterstaat het beheer over, en in 1843 ook het eigendom van het kanaal. Volgens de statistieken kwamen er in 1851 maar 358 schepen naar Apeldoorn. men besloot de aantrekkelijkheid van het kanaal te verhogen door er een doorgaande vaarweg van te maken. In 1858 startten de werkzaamheden om het kanaal door te trekken naar Dieren en het nieuwe traject geschikt te maken voor schepen met een laadvermogen tot 200 ton. Uniek was de drietrappssluis die in Dieren de aansluiting op de IJssel vormde. Dit stuk van het kanaal werd officieel geopend op 1

december 1868.

De ontwikkelingen stonden in de binnenvaart niet stil en de schepen werden steeds groter. Het werd voor een lonende exploitatie noodzakelijk de afmetingen van het kanaal daarop af te stemmen. Vanaf 1878 werden daartoe tot begin jaren dertig van de 20e eeuw allerlei

werkzaamheden uitgevoerd. De oude houten sluizen in het noordelijk kanaalgedeelte werden vervangen door gemetselde sluizen. Die werden van 22 m lang en 4,30 m breed gebracht op 31,25 m lang en 6,25 m breed. De drempeldiepte werd daarbij van 1,42 m op 2,10 m gebracht. Door ook de bodembreedte van het kanaal te vergroten van 6,50 m tot 12 meter, de diepte van 1,60 m tot 2,10 m en de doorvaartwijdte van de bruggen op 6,5 m te brengen werd de gehele vaarweg van Dieren tot Hattem geschikt voor schepen tot maximaal 200 ton.

In de Tweede Wereldoorlog is aan de toen aanwezige 42 beweegbare bruggen herhaaldelijk schade toegebracht. Bij de Duitse inval in Nederland op 10 mei 1940 zijn ze door het Nederlandse leger opgeblazen. Gedurende de oorlog zijn de meeste bruggen weer hersteld of door nieuwe vervangen, maar in april 1945 werden die weer door de terugtrekkende Duitse troepen opgeblazen. Ook de bedieningswerken van de sluizen in Hattem en Dieren werden herhaaldelijk vernield. In het kanaal zelf werden tientallen schepen tot zinken gebracht, maar begin 1946 kon het gehele kanaal weer voor de scheepvaart worden opengesteld.



Apeldoornse Sluis in Apeldoorn met fietsbrug, gerenoveerd in 2007

Door de opkomst van de spoorwegen en gemotoriseerd wegverkeer verminderde het belang van het kanaal. Er was nog wel voldoende vracht op het gedeelte van Hattem naar de Berghuizer papierfabriek in Wapenveld. Maar ook dat liep terug, en verbreden en verruimen van dit gedeelte was te kostbaar. Per 1 januari 1962 werd het gedeelte vanaf de Berghuizer papierfabriek in

Wapenveld tot Apeldoorn voor de scheepvaart gesloten.

Het scheepvaartverkeer van Dieren naar Apeldoorn was na de oorlog flink toegenomen en in 1954 werd in principe besloten dat stuk van het kanaal geschikt te maken voor kempenaars, schepen tot pakweg 600 ton. In Dieren werd een nieuwe sluis gebouwd met een schutlengte van 75 m, met een tussenhoofd te verdelen in een sluis van respectievelijk 30 m en 40 m, met een wijdte van 7,5 m, die al in 1957 in gebruik kon worden genomen. De oude drietrapssluis werd gesloopt.

Latere studies toonden aan dat er met een opwaardering van het kanaal niet voldoende rendement kon worden behaald en per 1 juni 1972 is ook het gedeelte van Dieren tot de Koudhoornse Sluis buiten gebruik gesteld. Alleen het gedeelte van de IJssel bij Hattem tot de Berghuizer papierfabriek in Wapenveld bleef nog tot 1982 voor de scheepvaart geopend.

In 1997 droeg Rijkswaterstaat het kanaal met toebehoren over aan het Waterschap Veluwe. Een commissie stelde in 2001 een toekomstvisie op voor het verwaarloosde kanaal, waarin restauratie en het opnieuw bevaarbaar maken van het kanaal werd aanbevolen.

Anno 2009 is weer een klein stukje van het noordpand van het kanaal bevaarbaar: 3,4 km van de monding van de IJssel tot de Hezenbergersluis. Daarnaast zijn een aantal bruggen weer beweegbaar gemaakt en voorbereid op het openstellen van het kanaal voor de recreatievaart.

De huidige functie

Het kanaal heeft nog steeds een functie in de waterhuishouding van het gebied, het voert water af naar de IJssel van diverse Veluwse sprengen en beken, zoals de

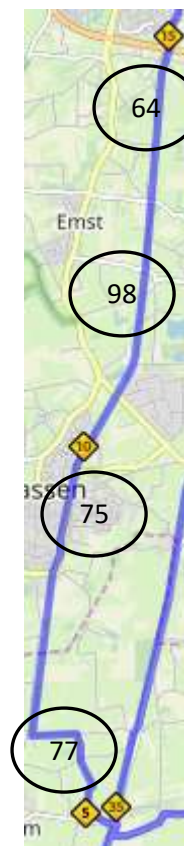
Oosterhuizerspreng en de Vrijenberger Spreng. Langs het lommerrijke kanaal zijn bezienswaardigheden zoals watermolens en een oude papierfabriek (**De Middelste Molen**). Langs het zuidelijke deel van het kanaal loopt aan de oostkant een vrijliggend fietspad. Het kanaal wordt op diverse plaatsen gebruikt voor pleziervaart met kano's en waterfietsen.

Herbeveerbaar maken

Horeca- en recreatiebedrijven en watersportverenigingen hebben plannen ontwikkeld voor het opnieuw beveerbaar maken van het kanaal van Dieren tot Hattem. Hiervoor is de vervanging circa 50 bruggen nodig en zou het gehele kanaal uitgebaggerd moeten worden. Dit alleen al zou circa 40 miljoen euro kosten. Ook zou een deel van snelweg A50 verhoogd moeten worden, wat mogelijk problemen oplevert voor het vrachtverkeer. Ook moeten in Apeldoorn dammen met duikers worden gepasseerd. Een alternatief voor het verhogen van overkluizingen en bruggen zou het aanleggen van een sluis aan weerszijden kunnen zijn, waarmee het waterniveau kan worden verlaagd in plaats van de weg verhoogd.

Van de kunstwerken is 20% inmiddels weer passeerbaar. Zeven bestaande bruggen zijn voorbereid op een eventuele toekomstige beweegbaarheid, drie voormalige ophaalbruggen in Apeldoorn-Zuid zijn gerenoveerd en weer beweegbaar gemaakt. Er is inmiddels al 11 miljoen euro geïnvesteerd.

De kosten voor een totale aanpassing van het kanaal aan de behoeftes van de recreatieve scheepvaart werden in 2009 geraamd rond de € 120 miljoen.



Tussen de knooppunten 77 en 64 (via knooppunten 75 en 98) rijden we over een gedeelte van het voormalig spoorwegtracé Apeldoorn – Zwolle.

De **Spoorlijn Apeldoorn-Zwolle ('Baronnenlijn')** is tussen 1887 en 1889 door de Koninklijke Nederlandsche Locaalspoorweg-Maatschappij aangelegd. De spoorlijn verbond Apeldoorn met Zwolle. Zijn bijnaam **Baronnenlijn** dankte de lijn aan de vele (adellijke) notabelen die woonden in de plaatsen langs het spoor. In 1913 werd nog een zijtak van Hattem naar Kampen Zuid aangelegd. Deze lijn bleek al snel onrendabel en werd in 1933 alweer gesloten. In 1950 werd ook het personenvervoer op de rest van de Baronnenlijn gestaakt.

Tussen de knooppunten 64 en 61 loopt de route door het centrum van Epe met diverse horeca gelegenheden.



Tussen de knooppunten 86 en 37 (via de knooppunten 51 en 13) loopt de route langs het kanaal. Hier zijn nieuwe natuurgebieden aangelegd, waar ook de **grift** doorheen stroomt. Vlak bij knooppunt 13 is een inlaatpunt van het Waterschap Vallei en Veluwe waar water uit de grift naar hoger gelegen delen van de Veluwe wordt gepompt (naar een gebied vlak bij de Ossenstal). Op een informatiebord bij knooppunt 13 vindt U meer informatie.



Tussen de knooppunten 37 en 78 (via knooppunt 99) loopt de route tussen het kanaal en de grift. Hier ziet U ook het grootste obstakel om het kanaal weer bevaarbaar te maken: bij de kruising met de A50 is indertijd geen viaduct gebouwd, waardoor er geen boten onderdoor kunnen varen.

Bij knooppunt 99 kunt U een uitstapje maken naar het Kievitsveld, een recreatiegebied ooit ontstaan door zandwinning ten behoeve van de A50.

Deze **houten sluis** was ooit een sluisdeur van

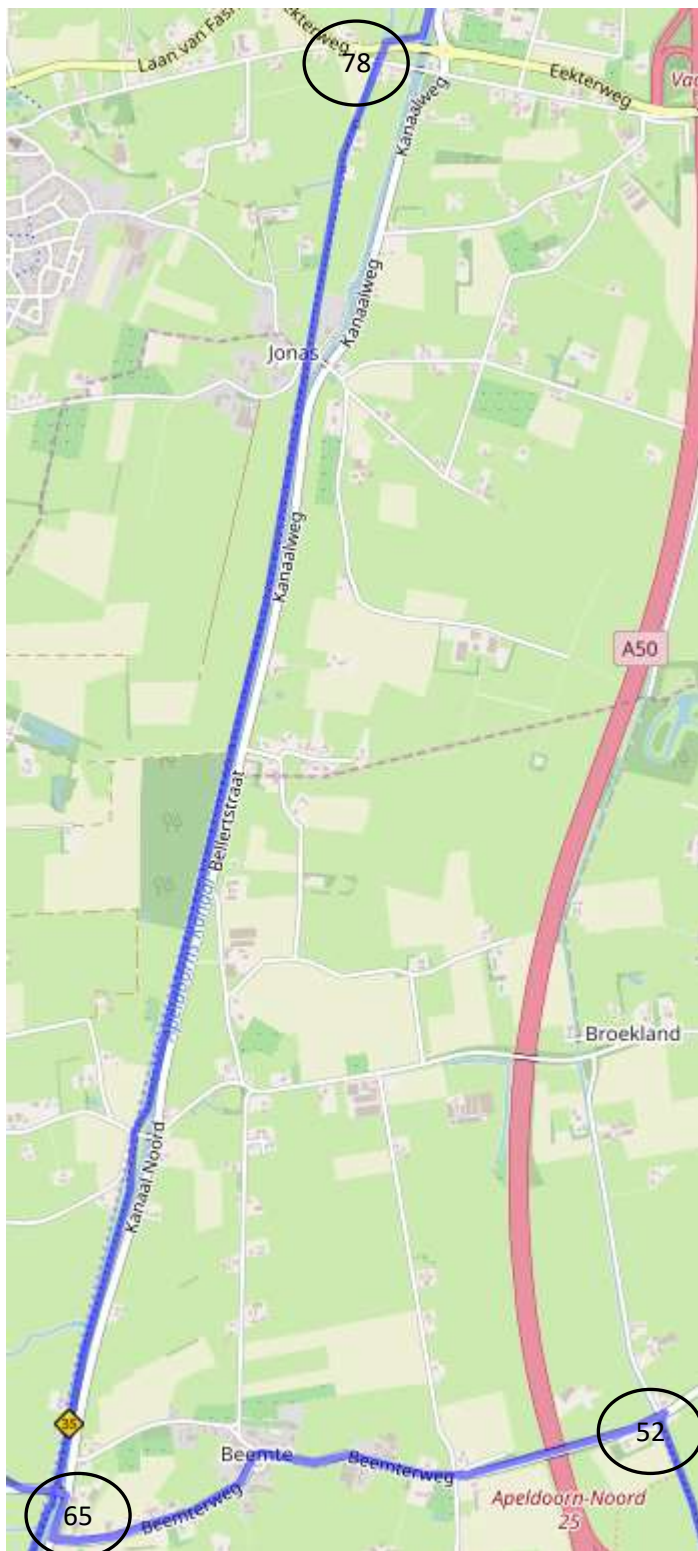


de Vaassense sluis. Dit is één van de **historische sluisen** in het Apeldoorns kanaal.

De sluisen moesten de hoogteverschillen in het kanaal overbruggen.

Na 50 jaar zijn de houten sluisen in het kanaal vervangen door de (huidige) gemetselde sluisen met afmetingen van 31,25 bij 6,25 meter. Dit om grotere schepen te kunnen verwerken.

De kanaalafmetingen waren bescheiden. Het kanaal had aanvankelijk een bodembreedte van 6,5 meter en een diepte van 1,60 meter. De breedte op de waterspiegel bedroeg bijna 11 meter. In het kanaal werden 5 eenvoudige houten sluisen gebouwd teneinde het hoogteverschil van 12 meter tussen Apeldoorn en Hattem te overbruggen. De sluisen waren 22 m lang, 4,30 m breed en 1,42 m diep, geschikt voor schepen van 40 à 50 ton. T.b.v. de watervoorziening werd het kanaal gevoed door Veluwe sprengen en beken.



Tussen de knooppunten 78 en 65 loopt de route nog steeds tussen het kanaal en de grift.

De **Grift** is een waterloop op de Veluwe, lopend van Ugchelen via het centrum van Apeldoorn, tot aan de IJssel bij Hattem. Hij is aangelegd in de middeleeuwen, vermoedelijk in de 14e eeuw. De Grift diende oorspronkelijk ter ontwatering van gronden tussen de IJssel en plaatsen als Apeldoorn, Vaassen, Emst en Epe, zodat ze geschikt werden voor landbouw en veeteelt.

Het water van de Grift dreef een flink aantal watermolens aan, daarom werden plannen voor het bevaarbaar maken steeds gedwarsboemd. Uiteindelijk kwam in 1829, parallel aan de Grift (op sommige plekken zelfs nauwelijks een tiental meters ernaast) een nieuw gegraven bevaarbaar kanaal gereed, het Apeldoorns Kanaal. De Grift mondt er sindsdien in Heerde in uit.

De **bovenloop** van de Grift wordt gevoed door sprengenkoppen, wat zou kunnen suggereren dat het een beek is. Wordt gelet op de ligging in het landschap dan is duidelijk dat de waterloop niet van nature de laagste plekken in het landschap volgt, maar hier en daar 'opgeleid' moet zijn: door menselijk ingrijpen verlegd volgens de hoogtelijnen naar plaatsen met een hoger peil dan dat van het dal. Overigens is taalkundig de naam 'Grift' nauw verwant aan het werkwoord 'graven'.

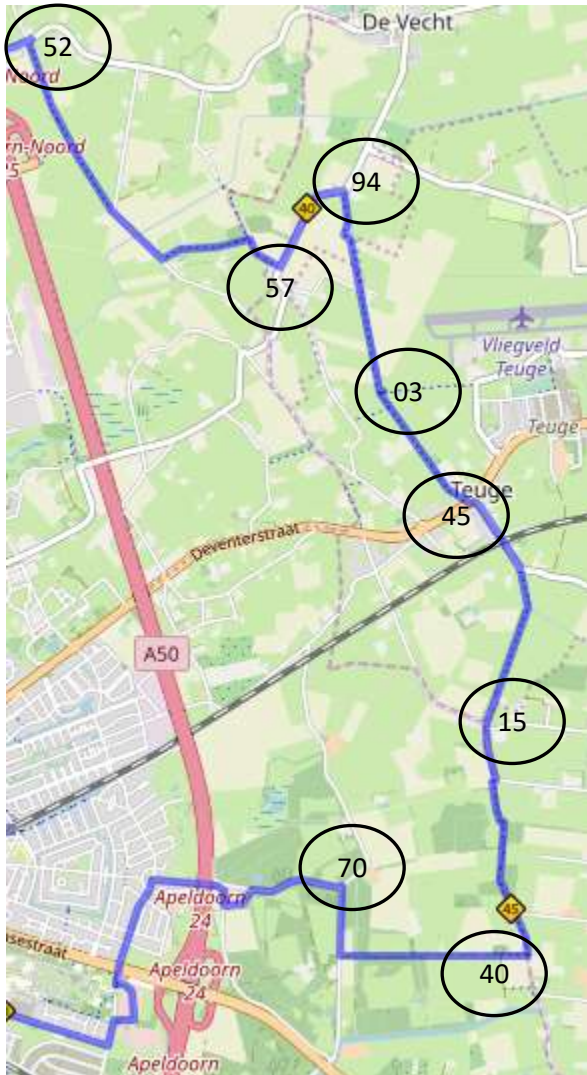
In het bebouwde gebied van Apeldoorn zijn, na het teloorgaan van

de watermolens, grote delen van het stroompje in buizen onder het wegdek verdwenen. Begin eenentwintigste eeuw zijn delen weer open gelegd, zoals in de binnenstad en langs de Vlijtseweg. Op 15 september 2008 werd de vernieuwde, door grote delen van de stad stromende Grift officieel geopend door staatssecretaris Tineke Huizinga (Verkeer en Waterstaat). Zo'n 3,5 kilometer moest toen echter nog boven de grond worden gehaald. In maart 2012 werd het gedeelte langs de Beurtvaartstraat officieel opgeleverd.

In april 2009 maakte de gemeente Apeldoorn bekend dat de beekprik (een zeldzame kaakloze vis) was gesignaleerd in de Griff, wat zou duiden op een gezond aquatisch milieu. In 2012 is ook de snoek weer in het centrum van Apeldoorn gesignaleerd.

De **benedenloop** van de Griff, die grotendeels parallel loopt aan het Apeldoorns Kanaal, is rond 2012 door het waterschap gesaneerd en aangepast met het oogmerk waterkwaliteit en ecologische waarde te verbeteren. De Griff vormt meer dan voorheen de verbindende schakel tussen allerlei sprengen en beken die van de Veluwe oostwaarts stromen.

Tussen de knooppunten 65 en 52 komt u door het dorp Beemte waar een horecagelegenheid is.



Tussen de knooppunten 52 en 40 (via de knooppunten 57, 91, 03 en 15) loopt de route door de **Weteringse Broek**.

Het **Weteringse Broek** ligt vlakbij de nieuwe wijk Apeldoorn Zuidbroek. In het gebied vind je volop wandel- en fietspaden. Op verschillende plaatsen in dit kleinschalige, agrarische landschap vind je bankjes waar je even kunt uitblazen. Misschien zie je er wel een ooievaar! Ook zijn er twee plaatsen waar je even kunt neerstrijken voor een drankje of een ijsje.

Het Weteringse Broek is ontstaan in samenwerking met de gemeenten Apeldoorn en Voorst en het Waterschap Vallei en Veluwe. Het resultaat is niet alleen fijn voor de bewoners van Apeldoorn, maar ook voor de natuur: er zijn nu belangrijke groene verbindingen ontstaan, zodat dieren zich kunnen verplaatsen tussen de gebieden. Natuurmonumenten beheert vier deelgebieden in het Weteringse Broek, waaronder Het Hul.

De schuine oevers van de wetering zorgt er voor dat dieren gemakkelijk toegang krijgen tot het drinkwater. De oevers creëren een leefomgeving voor planten en dieren. Hierdoor kan een grotere diversiteit aan

soorten ontstaan en zal de natuur zich ontwikkelen.

De aanleg van flauwe oevers langs de weteringen maakt het opvangen van piekafvoeren beter mogelijk. Tevens kan water langer vast worden gehouden in perioden van droogte. Die betere waterbeheersing is overigens in het achterliggende gebied hard nodig, gezien de grote wateroverlast die in de voorbije jaren bij overvloedige regen werd ondervonden. De bewoners van het gebied vinden het mét het waterschap natuurlijk mooi dat er prachtige natuurlijke recreatiemogelijkheden worden gerealiseerd. Zij willen in de eerste plaats droge voeten houden.

Tussen de knooppunten 40 en 70 rijdt U door het Woudhuis. Daarna via de knooppunten 30 en 17 terug naar Het Sluisje.