

Verslag Sluisworkshop Gouda - 31 maart 2005

Plaats: Stadhuis Gouda 9.30 – 16.00 uur.

Aanwezig:

Dhr. G.J. Arends	TU Delft
Dhr. R. van den Berg	Tauw b.v.
Dhr. H.F. Blom	Gemeente Gouda
Dhr. J. Bos	Grontmij b.v.
Dhr. A. van den Brink (voorzitter)	Wageningen Universiteit
Dhr. P. van der Brugge	Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard
Dhr. J. Jobse	Consens Vastgoed Service
Dhr. V. Frankena	Waterschap Groot Salland
Dhr. J.P. Janse	Stichting Restauratie Stolwijersluis
Dhr. Koelewijn	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
Dhr. Meyberg	Tauw b.v.
Dhr. J. Neuvel (notulist)	Wageningen Universiteit
Dhr. A. Pannekoek	Project Hollandse IJssel (Provincie Zuid-Holland)
Dhr. R. Polderman	TAK Architecten
Dhr. J. Reijnen	Waterschap Aa en Maas
Mevr. H. van der Stoep	Wageningen Universiteit

DOEL WORKSHOP

De workshop wordt georganiseerd door het projectteam van Wageningen Universiteit in het kader van het Belvédèreproject Integrale gebiedsuitwerking Stolwijersluis. Het doel van de workshop is uitwisseling van kennis met betrekking tot financiële en procedurele aspecten van een aantal voorbeeldprojecten waarin ervaring is opgedaan met de restauratie en/of functieverandering van sluizen. Naar aanleiding van de presentatie vindt discussie plaats. Deze discussies zijn in hoofdlijnen weergegeven in dit verslag. Dit verslag is opgestuurd naar de deelnemers.

VERSLAG DISCUSSIES

Toelichting op het Belvédèreproject Integrale Gebiedsuitwerking Stolwijersluis door Hetty van der Stoep (Wageningen Universiteit)

Reacties

Dhr. Van der Brugge van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard merkt op dat voor het hoogheemraadschap veiligheid van de waterkering een belangrijk punt is. De sluis is een zwak punt in de waterkering. Vanuit dit oogpunt van veiligheid moet er snel duidelijkheid komen over de toekomst van de Stolwijersluis. De zwakke plek moet immers worden aangepakt. Binnen het hoogheemraadschap gaan er daarom stemmen op om de sluis te slopen en dicht te maken om de waterkering sterk te houden.

Dhr. Janse merkt op dat men in Alblasserdam juist spijt heeft van het afdammen van de sluis. Daar kijkt men of functioneel herstel toch niet mogelijk is.

Presentatie Dhr. J. Reijnen

Restauratie inundatiesluis Hedikhuizen (Nieuwe Hollandse IJssel)

Reacties

Bij de uitvoering van de restauratie van de inundatiesluis waren er enkele financiële tegenvallers. Bij restauratie van sluizen valt op dat de schade aan het metselwerk (bijv door vorst of plantengroei) vaak groter blijkt dan van te voren is geschat. Dit kan leiden tot extra kosten. De houten funderingen en vloeren van sluizen zijn vaak goed. Maar deze regel gaat niet altijd op. Er zijn ook enkele projecten bekend waarbij ook de funderingen en vloeren verrot waren.

Het is daarom belangrijk om vooraf een goed vooronderzoek uit te laten voeren. Zo voorkom je veel extra meerwerk achteraf. Het uitsluiten van meerwerk is echter haast onmogelijk, omdat tijdens de restauratie altijd onvoorziene kosten naar voren komen. Een goed vooronderzoek kan de risico's wel inzichtelijk maken.

Aan de andere kant kan zuinig begroten ook noodzakelijk zijn om het project in gang te zetten. Dit kan bijvoorbeeld belangrijk zijn om draagvlak te krijgen binnen de eigen organisatie.

Een nieuwe functie

Het geven van een herbestemming / nieuwe functie aan de gerestaureerde sluis is erg belangrijk. Dit is belangrijk om de neuzen van betrokken partijen dezelfde kant op te krijgen. Een nieuwe functie is ook belangrijk om het vervolgonderhoud te garanderen. Wanneer de sluis een functie heeft, wordt het makkelijker opgenomen in de onderhoudsprogramma's.

Een nadeel van sluizen is dat je ze moeilijk een nieuwe functie kunt geven. Een kasteel of een kerk kun je makkelijker een andere functie geven of herbestemmen. In een kasteel kun je bijvoorbeeld een congrescentrum vestigen. Hiermee kan bijvoorbeeld de exploitatie van het kasteel gefinancierd worden. In ieder geval moet je zorgen dat er een economische waarde is om herstel te realiseren.

Private partijen

Dhr. Van den Brink vraagt of er naast de genoemde publieke partijen ook private partijen betrokken zijn bij de restauratie van de sluis. Dit is inderdaad het geval. Ongeveer eenderde van de financiering (€ 200.000) bij de restauratie van stoomgemaal de Tuut was afkomstig van private partijen zoals het Prins Bernard Cultuurfonds, het VSB fonds en de Nuon. Het gaat hier om bedragen onder de € 20.000.

Ook wordt opgemerkt dat de Rijksdienst voor de Monumentenzorg een belangrijke partner is in het restauratieproces. De Rijksdienst zelf heeft echter nauwelijks geld. Belangrijk was de Europese POP-subsidie. Ook de lening van het Nationaal Restauratie Fonds en het voorschot van het waterschap waren nodig om de restauratie op te kunnen starten. Overigens liet de Rijksdienst erg lang op zich wachten met het uitbetalen van de subsidie.

Een ander belangrijk punt dat uit de presentatie naar voren komt is, dat het enthousiasme en betrokkenheid van mensen erg belangrijk is om restauratie te realiseren.

Dhr. J. Jobse over herontwikkeling 't Bassin als onderdeel van het herstel van de historische vaarroute Maastricht - Vlaanderen

Dhr. Jobse is betrokken geweest bij de herontwikkeling van de historische binnenhaven 't Bassin en het herstel van de sluizen bij de Zuid-Willemsvaart. 't Bassin maakt deel uit van een 30-jarig Belvédèreplan van de gemeente Maastricht waarin 280 ha wordt herontwikkeld. 't Bassin met de sluizen is het eerste deel dat van dit plan is gerealiseerd. Naast de ontwikkeling van 't Bassin worden ook woningen, winkels etc. gerealiseerd. De exploitatie van het herontwikkelingsgebied ligt in handen van drie partijen:

- ING – Vastgoed
- BPF – Bouwinvest
- Gemeente Maastricht

Iedere partij neemt 1/3 van de kosten voor zijn rekening. De gemeente neemt naast deze exploitatieovereenkomst ook de kosten voor groot onderhoud en het doorvaarbaar houden van de vaarroute voor haar rekening. Door sedimentatie (door de Maas) moet regelmatig gebaggerd worden. Bij de ontwikkeling van dit gebied kwam de vraag wat er met het de vaart en de sluizen 19 – 20 moest gebeuren. De ontwikkelde visie heeft vervolgens deuren naar subsidie geopend.

Ontwikkeling van een jachthaven

In het gebied is een jachthaven ontwikkeld. Hier is ruimte voor ongeveer 70 boten. De haven op zich is niet kostendekkend. Je kunt bijvoorbeeld je personeelskosten niet dekken met de liggelden. Geschat wordt dat de haven zichzelf kan bedruipen vanaf 400 ligplaatsen (cijfers HISWA). Dit betekent dat je het project samen moet voegen met iets anders. Het gehele gebied moet uiteindelijk kostendekkend geëxploiteerd kunnen worden. Dit is in Maastricht gedaan door de haven en sluizen te koppelen aan vastgoedontwikkeling. Dit kan ook voor Gouda van belang zijn.

Reacties

Het project in Maastricht is toch ook een voorbeeldproject geweest?

Het project is zelfs twee keer een voorbeeldproject geweest voor VROM. Zowel voor "intensief ruimtegebruik" als voor "water in de stad". Ook dit heeft extra subsidie opgeleverd. Het herstel van de haven en werfkelders is op commerciële basis gebeurd. Het herstel van de sluis en vaarroute is gedaan met subsidie. De heer Nollen is goed op de hoogte van de verschillende subsidieregelingen. Er is onder meer subsidie verkregen van de Stichting Recreatietoervaart Nederland.

Is er ook een heffing voor boten die door de vaarten varen of gebruik maken van de sluizen of bruggen?

Nee, er is geen extra heffing. Deze is er wel geweest voor bootjes die gebruik maakten van de haven om de stad te bezoeken. Deze bootjes hoefden geen liggeld te betalen, maar moesten een symbolisch bedrag van €2 betalen bij gebruik van de sluis. Na invoering van deze regel kwamen er nauwelijks 'dagjesmensen' meer naar de haven en is deze regel afgeschaft. De 'bootjesmensen' moeten de haven levendig houden. Dit is van belang voor het woon- en winkelgebied. In Maastricht wordt nog geen toeristenbelasting geheven. Dit wordt wel overwogen. Ook voor Gouda zou dit een middel kunnen zijn om meer recreatieve voorzieningen, zoals een doorvaarbare sluis voor vaarrecreatie mogelijk te maken.

Hoe zit een exploitatiemaatschappij in elkaar en hoe en wanneer start je zoiets op?

De exploitatiemaatschappij is opgericht toen de havenmeester in dienst kwam. Dhr. Jobse heeft toen een B.V. opgericht. De andere exploitatiemaatschappijen waren er toen nog niet. Ook de vergunningen waren nog niet helemaal rond. Bij nieuwe projecten moet je soms door die regelgeving heenbijten. Dit kan echter ook weerstand bij bestuurders oproepen. Om in te schatten wanneer dit wel kan en wanneer niet, is feeling vereist.

Is de aansluiting van de sluizen op een grotere vaarroute noodzakelijk geweest voor het succes?

De uitbreiding van de vaarroute heeft het project aantrekkelijker gemaakt.

De discussie wordt afgesloten met de opmerking dat je restauratie moet beschouwen als herstructurering naar een nieuwe situatie die *in zijn geheel* exploitabel is.

LUNCH

Excursie naar de Donkere Sluis o.l.v. Dhr. Arends (TU Delft)

Uitleg over het programma Cultureel en Havenkwartier door Dhr. Blom van de gemeente Gouda

VERVOLG PROGRAMMA

Presentatie Dhr. J. Bos

Diverse ervaringen met herstel van sluizen

Reacties

Wat was de rol van de gemeente in het project Bovenlandse sluis?

De inbreng van de gemeente was niet financieel. De rol van de gemeente was voornamelijk het verlenen van vergunningen. De kosten van dit project kwamen voor rekening van het waterschap. Het herstel van de sluis paste namelijk in het dijkverzwaringsprogramma. Hierdoor was er geld beschikbaar.

Dit biedt ook perspectieven voor het herstel van de Stolwijkersluis. Deze sluis is lek en voldoet niet aan de toetsingscriteria van de Wet op de Waterkering. Er is bijv. sprake van *piping*. Ook voldoet de hoogte van de vloeddeuren mogelijk niet meer aan de daarvoor geldende criteria. Dit kan aanknopingspunten bieden voor subsidie voor herstel en aanpassing van de sluis.

Wanneer is de Grontmij bij het project in Werkhoven betrokken geraakt?

Vanaf het vooronderzoek. Het is belangrijk om al aan het begin van het proces bureaus aan tafel te hebben en te zorgen voor een zorgvuldige en uitgebreide inspectie voor je begint met de restauratie.

Wat waren de kosten van meerwerk in Werkhoven?

Dit weet de heer Bos niet uit zijn hoofd maar kan worden opgezocht. Door een goede inspectie kan veel meerwerk worden voorkomen, maar risico's zijn uiteraard niet uit te sluiten. Ook de andere deelnemers sluiten zich hierbij aan en benadrukken het belang van een uitgebreide inspectie.

Waarop is in Werkhoven het draagvlak voor het herstel van de sluis gebaseerd?

De sluis wordt niet gebruikt voor scheepvaart. Er is op de Kromme Rijn geen scheepvaart. De sluis is hersteld voor de watervoorziening van de landbouw in het gebied. Omdat de sluis deel uitmaakt van het waterbeheerssysteem, was er geld beschikbaar voor het herstel. Kano's en roeiboten maken ook gebruik van de sluis.

Voor vispassages is veel geld beschikbaar. Ook Europese gelden.

Voor de Weerdsluis in Utrecht heeft de gemeente Utrecht het grootste deel van de kosten op zich genomen. Ook het hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden heeft een deel van de kosten op zich genomen. Volgens dhr. Janse is was er ook subsidie van de Stichting Recreatietoervaart Nederland.

Waarom is er in Utrecht voor gekozen om een wand van de sluis te vervangen door een damwand, waarom is niet gekozen voor een gemetselde wand?

Het water kon niet worden weggepompt, omdat men bang was dat door zetting de stabiliteit van de omliggende woningen in gevaar zou komen.

In uw projecten wordt steeds voor nieuwe sluisdeuren geplaatst. Waarom is hiervoor gekozen?

De deuren waren in de projecten te slecht om te kunnen behouden.

Uw projecten zijn vaak vrij technisch. Wordt ook gekeken naar het publieke gebruik van de sluizen?

Dit wordt voornamelijk door de opdrachtgever bepaald. Hierdoor zijn studies vaak vrij technisch van aard. Enkele deelnemers zijn van mening dat particuliere bedrijven opdrachtgevers erop moeten wijzen dat zij het herstel in een breder perspectief moeten zien.

Bij de sluis in Werkhoven zat een grote horizontale scheur in de zijwand. Is deze veroorzaakt door vorst?
Ja, dat lijkt de belangrijkste reden.

Ook de bediening van sluizen komt ter sprake. Handbediende sluizen zijn mooi, maar ook aan strenge veiligheidseisen gebonden. Sommige aanwezigen zijn van mening dat deze eisen soms te streng zijn en dat daar best eens tegenin gegaan mag worden. Andere partijen geven aan dat er dan maar een keer iets hoeft te gebeuren en dan worden de regels nog verder aangescherpt.

Presentatie van Dhr. Frankena o.a. restauratie Rademakerszijl

Reacties

De restauratie van de sluis is onderdeel geweest van een dijkverbeteringsproject (Dijkverbetering Achter Ramspolder - DAR). De subsidie is een zogenaamde DI – subsidie. DI staat voor decentralisatie-impuls. Dit is subsidie van Rijkswaterstaat dat door de provincie wordt beheerd. De provincie stelde zelf ook een bedrag ter beschikking.

Ook bij de restauratie van de sluis Rademakerszijl bleek dat meer metselwerk weggesloopt moest worden dan van te voren werd ingeschat. Je moet vaak veel metselwerk wegslopen om op een goede structuur te komen waarop het nieuwe metselwerk kan worden gefundeerd. Er zijn nieuwe deuren geplaatst in overleg met de Rijksdienst voor de Monumentenzorg.

Door één van de aanwezigen wordt opgemerkt dat er altijd meer problemen zijn dan in het vooronderzoek naar voren komt. Waarom zou je dan nog een vooronderzoek doen? Je kunt beter de kosten van een vooronderzoek besparen en gewoon in je begroting rekening houden met het feit dat er veel onvoorziene kosten zullen komen.

De reactie hierop is dat:

- Je vooronderzoek nodig hebt om vergunningen en subsidies te krijgen.
- Ten opzichte van de risico's zijn de kosten van een goed onderzoek gering.
- Er wordt vaak bezuinigd op de verkeerde dingen. Vooronderzoek is noodzakelijk. Hierdoor kunnen veel extra kosten aan het licht komen.

De aanwezigen sluiten zich aan bij deze reactie.

Naast een goed vooronderzoek is ook een goed onderhoudsplan van groot belang. Er is wel nagedacht over de directe omgeving, resulterend in straatwerk op de sluis en toegang voor fietsers en wandelaars. Let ook op het baggerwerk in verband met het slib in de sluis. Dit kan flink tegenvallen.

Een praktische les die uit het project Rademakerszijl kan worden geleerd is dat het intrillen van damwanden risico's met zich mee brengt. Bij deze restauratie is door het intrillen van een damwand schade aan de sluismuur ontstaan. Je kunt er ook voor kiezen om de damwand te drukken. Voor 15 meter damwand kost dit ongeveer €15.000 meer (€25.000 in plaats van €10.000). Bij schade zijn de kosten van trillen echter veel groter. Dit is een risico dat je moet afwegen.

Integraliteit van plannen

De Rademakerszijl is doorvaarbaar, maar er is geen verbinding gerealiseerd met de achterliggende VINEX-wijk Stadshagen (Zwolle). Dit zou een mooie kans zijn geweest. Door de wens om snel woningen te bouwen was er geen tijd om de verbinding in te passen. Nu wordt de sluis alleen gebruikt voor de waterbeheersing. Overigens zou je wel een probleem hebben gehad met de geringe vaardiepte van de sluis als hij doorvaarbaar gemaakt moest worden.

Het gevaar is dat er allerlei dingen los van elkaar worden beschouwd. Integrale kwaliteit is vaak het resultaat van individuen die hard aan het project werken en er iets moois van willen maken. Bedrijven kunnen wellicht ook die integrale visie ontwikkelen door een mooi plan te ontwikkelen en zo mensen mee te krijgen.

Hoe behoud je die integraliteit in de uitvoering?

De overheid is op dit vlak aan het experimenteren door voor projecten alleen kaders te schetsen en daarbinnen ruimte te geven aan ontwikkelaars om creatieve ideeën te ontwikkelen. Dit kan leiden tot samenwerking en integrale uitvoering. De gemeente is in het project overal bij betrokken in verband met de monumentstatus van de sluis. Dhr. Frankena is tevreden over de samenwerking van het waterschap met de gemeente.

In hoeverre zijn de bewoners bij het project betrokken?

De bewoners hadden weinig interesse. Dit is een ervaring die bij veel restauratieprojecten terugkomt. Door een van de aanwezigen wordt opgemerkt dat mensen monumenten in hun buurt nauwelijks waarderen. Pas als ze er even afstand van nemen en vervolgens terugkomen gaan zij de monumenten waarderen. Bij Stolwijkersluis zie je dat mensen gedurende het proces meer interesse in de sluis beginnen te krijgen. Je moet de bewoners laten inzien wat ze te winnen hebben bij de herontwikkeling van dergelijke monumenten (bijv. meerwaarde woningen en grond).

Je ziet ook dat restauratie een proces is. Het vermarkten van monumenten is erg mooi maar je moet er altijd geld op toelagen. Dit is lastig. Gedurende het restauratieproces komen er echter steeds nieuwe kansen die nieuwe stappen mogelijk maken. De restauratie van een fabriekshal in Losser is hiervan een goed voorbeeld.

Presentatie Dhr. Meyberg**Project Katerveer, restauratie sluis Borculo, bouw gemaal en restauratie sluis Schaphalsterzijl**

Bij de herontwikkeling van het Katerveer (Zwolle) was het belangrijk om een plek te reserveren voor het gemaal en aandacht te besteden aan de primaire waterkering (IJssel). Daarnaast werd het herstel van één van de sluizen gesteund door van het geheel een bezienswaardigheid te maken en door in de nabijheid iets te doen te hebben. De gemeente (eigenaar) en de Rijksdienst voor de Monumentenzorg hebben het plan getrokken. Tauw heeft de directievoering op zich genomen.

Aan de schutsluis bij Borculo is een recreatieve functie gegeven. Je kan er nu met "zompen" doorheen varen (rivier Berkel). Ook hier fungeert de sluis als bezienswaardigheid. De gemeente is eigenaar van de sluis.

Reacties*In het project Katerveer is een gemaal in de sluis geplaatst. Heeft dit gemaal als wisselgeld gefungeerd om het project mogelijk te maken?*

Ja gedeeltelijk wel. Het was een goedkope plek om het gemaal te realiseren.

In de zaal wordt opgemerkt dat je zou kunnen stellen dat er door het niet onderhouden van de sluis er de afgelopen jaar geld is bespaard. Dit geld zou nu ingezet moeten worden om de sluis te restaureren. Dit is wellicht ook een argument voor financiering van de Stolwijkersluis.

Een belangrijke kostenpost bij het restaureren van sluizen vormt het baggeren en afvoeren van slib. Belangrijk bij de restauraties is het vermijden van financiële risico's door onderzoek stap voor stap uit te voeren. Let ook op archeologische resten en verontreinigingen ter plaatse van de sluis of in je projectgebied. Dit kan extra vertraging en kosten opleveren.

Het project Schaphalsterzijl heeft 8 jaar vertraging opgelopen door protesten van bewoners. Waar waren zij zo op tegen?

Zij vonden het gemaal niet passen in het landschap. Dit geeft wel aan dat communicatie met belanghebbenden belangrijk is. In recentere projecten wordt dit ook veel beter aangepakt.

In Schaphalsterzijl is het gemaal gefinancierd door gelden van de bodemdalingscommissie. Hoe is het project in Borculo gefinancierd?

De sluis in Borculo had geen primaire waterkerende functie. Het herstel is gefinancierd door de gemeente en de Rijksdienst voor de Monumentenzorg.

Bij Katerveer is een passantenhaven aangelegd, terwijl de Willemsvaart doodloopt. Trekt de scheepvaart nu aan?

Nee, de passantenhaven is niet rendabel. In de zaal wordt opgemerkt dat Katerveer weer geïsoleerd is geraakt. Er is geen verbinding met de stad.

Aan de voorbeelden van de Willemsvaart, maar ook bij het Apeldoorns Kanaal of het kanaal Almelo-Nordhorn zie je hoe belangrijk het is om ontwikkelingen omkeerbaar te maken. Hoewel er de wens is om de kanalen weer doorvaarbaar te maken is dit door ruimtelijke ingrepen, zoals de aanleg van een viaduct niet meer mogelijk.

VAARDIEPTE STOLWIJKERSLUIS

De diepte van de Stolwijkersluis is beperkt (1.20 m), waardoor ook de doorvaarbaarheid van de sluis beperkt wordt. Er wordt dan wel eens het idee geopperd om een sluis in een sluis te maken. Hoe kijken de aanwezigen hier tegen aan?

Bij de Stolwijkersluis heb je nog steeds de achterloopsheid. Daar moet je iets aan doen. Een sluis in een sluis betekent dat je nooit dieper kunt dan de huidige diepte. Je kunt wel een sluis achter een sluis hebben om de waterdiepte te vergroten. Dit is ook dubbel zo duur. In Drachten zijn deze ideeën er ook geweest. Aan de uitvoerbaarheid van deze ideeën wordt door de aanwezigen getwijfeld.

Nu is de vaardiepte 1.20. Hier kan nog best veel doorheen, hoewel de SRN een diepte van 1.40 hanteert. Dit is echter gebaseerd op het hoofdnet.

Bovendien is er in de Krimpenerwaard een verbod voor motorvaartuigen. Ook dit brengt beperkingen met zich mee. De bevaarbaarheid van het achterland achter de Stolwijkersluis is eveneens een punt van aandacht waar nog naar wordt gekeken. Zo dient de nieuwe randweg eigenlijk een brug te bevatten om doorvaarbaarheid van de Krimpenerwaard te behouden.

TOT SLOT

Hieronder volgen tot slot de belangrijkste aandachtspunten, die uit de presentaties en discussies naar voren zijn gekomen.

De financiële risico's bij sluisherstel

Tijdens restauratie van sluizen kunnen onvoorziene kosten aan het licht komen. Deuren van de sluis kunnen in slechte conditie zijn, het metselwerk moet vaak verder worden afgebroken dan van te voren is voorzien etc. Subsidie van meerwerk is niet altijd mogelijk. Om de financiële risico en meerwerk te beheersen is goed vooronderzoek noodzakelijk:

- Je hebt vooronderzoek nodig om vergunningen en subsidies te krijgen.
- Ten opzichte van de risico's zijn de kosten van goed vooronderzoek gering.
- Een goed vooronderzoek kan de kwaliteit van de uiteindelijke restauratie vergroten.
- Door vooronderzoek kunnen veel extra kosten aan het licht komen.

Financieringsmogelijkheden

- Sluizen vormen vaak een zwak punt in de waterkering (door de geringe hoogte of door onderloopsheid en achterloopsheid van de sluis). Er zijn vaak gelden beschikbaar voor het herstel van de waterkerende functie (bijv. dijkverbeteringsprojecten).
- Europese POP subsidies.
- Restauratiesubsidie van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg.
- Gemeentelijke financiering.
- Ook private partijen kunnen bijdragen aan herstel van een sluis (zoals het Prins Bernard Cultuurfonds, het VSB fonds en de Nuon). Het gaat hier om bedragen onder de € 20.000.
- Toeristenbelasting kan een mogelijke inkomstenbron vormen.
- Koppeling van restauratie van een sluis aan vastgoedontwikkeling (voorbeeld Maastricht).

Onderhoud

Om goed onderhoud en beheer van de sluis te garanderen is het van belang een goed onderhoudsplan op te stellen. Een nieuwe (economische) functie voor de sluis is de basis voor behoud van de sluis:

- De (nieuwe) functie legitimeert de instandhouding van de sluis en maakt het noodzakelijk om de sluis goed te onderhouden.
- Een nieuwe functie van een sluis kan ook belangrijk zijn om partijen bij elkaar te brengen.

Mogelijke functies van sluizen:

- Gemaal, vaarverbinding / sluis voor de pleziervaart, toegang tot jachthaven (een jachthaven is op zichzelf pas kostendekkend vanaf 400 ligplaatsen), bezienswaardigheid, waterkering.

Wanneer je een nieuwe functie aan een sluis geeft, kan monumentenzorg eisen dat de functieverandering omkeerbaar moet zijn.

Restauratie moet worden beschouwd als herstructurering naar een nieuwe situatie *die in zijn geheel* exploitabel is.

Overige aandachtspunten

- Het is belangrijk om al in een vroeg stadium derden te betrekken
- De rollen van partijen zijn soms passief. De initiatiefnemer moet steeds partijen motiveren en activeren.
- Hoe hoog moet je begroten om binnen je eigen organisatie draagvlak te krijgen?
- De rechten van de pachters van de grond kunnen een belangrijke randvoorwaarde vormen bij het herstel van een sluis.
- Voor een handbediende sluis gelden strenge veiligheidseisen.
- Regels en lange procedures kunnen hinderlijke obstakels zijn bij de herontwikkeling van sluizen en het omringende gebied. Handelen buiten deze regels om is soms noodzakelijk om de restauratie gerealiseerd te krijgen (bijvoorbeeld door vooruit te lopen op de afwikkeling van procedures). Feeling is vereist om daarmee geen weerstand op te roepen bij bestuurders.
- Bewoners hebben vaak weinig belangstelling voor restauratie. Je moet ze laten zien wat ze te winnen hebben bij de herontwikkeling (bijv. meerwaarde van hun huis).
- Restauratie is een stapsgewijs proces, waarin telkens kansen gesignaleerd moeten worden om nieuwe stappen mogelijk te maken.

Het projectteam dankt de deelnemers nogmaals hartelijk voor hun enthousiaste bijdrage aan de workshop.

Voor vragen en opmerkingen over de workshop, het verslag of informatie over het project Integrale Gebiedsuitwerking Stolwijkersluis, kunt u contact opnemen met Hetty van der Stoep (hetty.vanderstoep@wur.nl, 0317-482695).