

STARTDOCUMENT Eigendom Merwedekanaal, Vaartsche Rijn en Catharijnesingel

Eerste stap: verkenning voor een intentieovereenkomst
met RWS Midden Nederland en het Hoogheemraadschap
De Stichtse Rijnlanden (HDSR)

Inhoudsopgave

1. Beschrijving initiatief

2.Aanleiding en urgentie

3.Doel

4.Resultaat

5.Relevante kaders

6.Proces en besluitvorming

7.Planning en uitvoering

1. Beschrijving initiatief

Rijkswaterstaat (RWS) Midden Nederland wil graag het eigendom en beheer van het Merwedekanaal, de Vaartsche Rijn en de Catharijnesingel overdragen aan de gemeente Utrecht en het waterschap Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR). Dit omdat sinds de opening van het Amsterdam-Rijnkanaal in 1952 het Merwedekanaal geen primaire vaarweg meer is en ook vanuit waterhuiskundig perspectief het kanaal meer een lokale en regionale dan landelijke functie vervult. RWS doet daarom momenteel ook alleen het hoogst noodzakelijke beheer en onderhoud. Daarnaast is er sprake van versnipperde eigendomsverhoudingen m.b.t. de wateren in de stad. Er is sinds 1952 twee keer een poging gedaan om de overdracht van RWS naar de gemeente Utrecht en HDSR te regelen, de laatste keer in 2008. Beide pogingen hebben niet geleid tot een overdracht van het eigendom. Nu heeft RWS wederom aan de gemeente Utrecht gevraagd om mee te werken aan een overdracht. Op 15 maart 2017 is er daartoe een bestuurlijk overleg geweest tussen de gemeente en RWS en is door de gemeente aangegeven dat het een logisch moment is om te bespreken of het eigendom van het Merwedekanaal, de Vaartsche Rijn en de Catharijne Singel kan worden overgedragen aan de gemeente Utrecht. Wel moet daarbij het principe van 'schoon door de poort' (compensatie voor achterstallig onderhoud en afkoop onderhoud) worden gehanteerd en moet er duidelijkheid zijn wat de overdracht precies inhoudt. Ook heeft de gemeente aangegeven dat het, gezien de huidige beheersituatie van de grotere wateren in Utrecht, het noodzakelijk is dat ook HDSR vanaf het begin af aan betrokken wordt bij het proces en de afspraken.

RWS wil de overdracht van het Merwedekanaal, de Vaartsche Rijn en de Catharijnesingel realiseren door het zakelijke perspectief van beheer, onderhoud en kosten te combineren met het brede perspectief van stedelijke ontwikkeling en verbeteren kwaliteit duurzame leefomgeving. Ze willen daarbij in twee stappen komen tot het opstellen van een intentie overeenkomst:

- a. Gegevens en uitgangspunten op orde.
Betrokken partijen komen op een gelijk kennis- en feitenniveau door o.a. het actualiseren van de uitgangspuntennotitie die in 2008 is opgesteld.
- b. Benoemen en visualiseren meerwaarde.
Een ontwerpend onderzoek naar de ruimtelijke mogelijkheden gericht op het versterken van de leefomgevingskwaliteit van het Merwedekanaal.

De gemeente Utrecht constateert de volgende issues bij de overdracht van het eigendom van het Merwedekanaal, de Vaartsche Rijn en de Catharijnesingel:

- Aanpak achterstallig onderhoud in Merwedekanaal en Vaartsche Rijn.
- Opheffen versnipperd eigendom/meer duidelijkheid wie waar over gaat.
- Meer zeggenschap over de ontwikkeling van de oevers en het gebruik van het water (als onderdeel van twee van de belangrijkste bouwlocaties die in december 2016 zijn vastgesteld in de Ruimtelijke Strategie Utrecht, namelijk de Merwedekanaalzone en het Beurskwartier. Als contramale voor de stedelijke invulling wil de gemeente vanuit de strategie Healthy Urban Living de openbare ruimte in deze gebieden versterken en het water beter benutten. Daarnaast is zeggenschap van belang voor het borgen van het Merwedekanaal als trainingswater voor de roeiers).
- Grotere beheerrisico's (bijvoorbeeld het sluiscomplex bij Cereol (Muntsluis), een Rijksmonument met een achterstallig onderhoud van enkele miljoenen en de Noordersluis en de eventuele aanwezigheid van niet gesprongen explosieven op de bodem van het water).
- Meer operationele werkzaamheden. Vooral de overdracht van de sluiscomplexen aan beide zijden van het Merwedekanaal leidt tot meer operationele werkzaamheden.
- Structurele toename van beheer- en onderhoudskosten.

Daarom hebben we besloten twee afzonderlijke sporen uit te werken in een verkenning of gekomen kan worden tot een intentieovereenkomst.

2. Aanleiding en urgentie

Ontwikkeling Merwedekanaalzone en Beurskwartier

Voor het Merwedekanaal, de Vaartsche Rijn en de Catharijnesingel, is er sprake van versnipperd eigendom, soms onbekende of onduidelijke verantwoordelijkheden met betrekking tot beheer en een toename van verschillende gebruikers (roeiers, recreatievaart, zwemmers, woonboten). Met de toekomstige ontwikkelingen in het Beurskwartier en in de Merwedekanaalzone wordt het beheer en gebruik van deze wateren nog intensiever, moeten er afspraken worden gemaakt over de doorgetrokken Catharijne singel, en wordt de urgentie om te komen tot een duidelijke beheersituatie groter.

125 jaar Merwedekanaal

In augustus 2017 is het 125 jaar geleden dat het Merwedekanaal is geopend. Dit jaar is dus een mooi moment om de ondertekening van een intentie overeenkomst te combineren met andere festiviteiten om dit feit te vieren. RWS werkt ook aan een tentoonstelling over 125 jaar Merwedekanaal, waarbij de gemeente Utrecht ook inhoudelijke input levert. Ook de gebruikers van het Merwedekanaal, waaronder de woonbootbewoners en de roeiers, werken aan festiviteiten, om de 125 jaar Merwedekanaal te vieren!.

Behoeftte aan richting van toekomstig gebruik oevers en water

In 2030 telt Utrecht meer dan 400.000 inwoners. Een belangrijk deel van die groei vindt plaats in gebieden die direct aan het Merwedekanaal, de Vaartsche Rijn en de Catharijnesingel grenzen. Het betreft de transformatie van bedrijfsterreinen. Op dit moment wordt hard gewerkt aan omgevingsvisies voor de twee prioritaire gebieden, Merwedekanaalzone en Beurskwartier. Daarnaast wordt door de gemeente gewerkt aan een Rondje Stadseiland, de ontwikkeling van Rotsoord, en wordt onderzocht hoe een goede balans kan worden gevonden tussen het roei topsportgebruik van het Merwedekanaal en andere (toekomstige) gebruikers van het kanaal. Voor het gebruik zal ook het bevaarbaar maken van de Leidsche Rijn invloed hebben: er ontstaat ook voor recreatief vaarverkeer een rondje 'Leidsche Rijn, Merwedekanaal, Vaartsche Rijn en Catharijnesingel. Voor deze ontwikkelingen en opgaven is behoefte aan een samenhangende visie op de oevers en het gebruik van het water van het Merwedekanaal, de Vaartsche Rijn en de Catharijnesingel. Met het ontwerp onderzoek, zoals door RWS voorgesteld, kunnen daarvoor de eerste richtingen van het toekomstig gebruik van de oevers en het water worden bepaald.

Initiatieven van bewoners en bedrijven

Bewoners en bedrijven hebben de afgelopen jaren bij de gemeente ideeën aangedragen voor het gebruik van het water en de oevers van het Merwedekanaal (en het Rondje Stadseiland); via het bewoners- en ondernemersinitiatief "Meer Merwede" (Vliegerprojecten.nl) en door bewoners van Dichterswijk. Ideeën gaan over het neerzetten van bankjes, beplanting in het talud, aanleg van een wandel/jaagpad langs de Kanaalweg, betere verlichting en buitenfitness- en trimbaantoestellen.

3. Doel

Het doel is te verkennen of de voorwaarden aanwezig zijn om te komen tot een intentieovereenkomst waarin RWS, de gemeente Utrecht en HDSR procesafspraken maken gericht op een overdracht van het Merwedekanaal, de Vaartsche Rijn en de

Catharijnesingel. De verwachting is dat een eventuele daadwerkelijke overdracht nog wel een aantal jaren kan duren. De verkenning langs twee sporen dient daarnaast als input en inspiratie voor de intentieovereenkomst.

4. Resultaat

Het resultaat is duidelijkheid of een intentieovereenkomst, ondertekend door RWS, de gemeente Utrecht en HDRS, in november 2017 kan worden gesloten en zo ja, de inhoud van deze intentieovereenkomst. De intentieovereenkomst dient in ieder geval de volgende onderdelen te bevatten:

- Afbakening over welke zaken de overdracht precies gaat.
- Een inventarisatie/beschrijving van de huidige situatie (exclusief de staat van onderhoud)
- Scenario's voor de toekomstige situatie.
- Een indicatie van de kosten om het achterstallig onderhoud aan te pakken en de jaarlijkse beheer- en onderhoudskosten verbonden aan het eigendom.
- Procesafspraken over:
 - De vervolg aanpak, inclusief go/no go momenten
 - Haalbaarheidsonderzoeken, bijvoorbeeld naar de staat van onderhoud en de toekomstige situatie, en de financiering daarvan
 - Afkoop achterstallig onderhoud en onderhoud voor de komende jaren.
 - Hoe om te gaan met de beheerrisico's verbonden aan het eigendom.
 - Aan te passen kaders/reglementen

5. Relevante kaders

Voor een mogelijke overdracht van het Merwedekanaal, de Vaartsche Rijn en de Catharijne Singel zijn de volgende projecten relevant:

- Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 1 Ruimtelijke Agenda (in bewerking)
- Omgevingsvisie Beurskwartier (in inspraak, verwachte vaststelling door de Raad in najaar 2017)
- Rondje Stadseiland(startdocument in voorbereiding)
- Onderzoek Roeien in het Merwedekanaal (in voorbereiding, vaststelling verwacht in najaar 2017)
- Ontwikkelovereenkomst Jaarbeurs (vastgesteld). In deze overeenkomst zijn met de Jaarbeurs afspraken gemaakt over de doorlevering van gronden van RWS via de gemeente bij een eventuele overdracht van eigendom aan de gemeente.
- Masterplan 2.0 Jaarbeurs (in voorbereiding bij de Jaarbeurs, verschijning verwacht in zomer 2017)

In aanloop naar een mogelijke intentieovereenkomst is het nodig dat regelmatig tussen deze projecten wordt afgestemd.

Relevante beleidskaders zijn:

Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU-2016)

De Merwedekanaalzone en het Beurskwartier zijn hierin aangegeven als belangrijke transformatielocaties. De Investeringsstrategie, onderdeel van de RSU, geeft een doorkijk van de langjarige investeringsopgave, die samenhangt met de opgaven uit de RSU. Het Rondje Stadseiland is hierin benoemd als contramal voor de grote verstedelijkingsopgave in het gebied. Tot slot wordt aangegeven het water in de stad beter te benutten, bijvoorbeeld voor mogelijkheden voor klimaat adaptatie.

Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte (2016)

Het Merwedekanaal, de Vaartsche Rijn en de Catharijnesingel (inclusief de oevers) maken onderdeel uit van de hoofdstructuur van de openbare ruimte in Utrecht. De

wateren zijn onderdeel van het netwerk van doorgaande (water)wegen en straten, waarlangs woon- en werkgebieden zijn ontstaan en bepalen daardoor mede de (historische) identiteit van Utrecht als geheel of zijn van grote betekenis voor de wijken en buurten. De waterwegen en haar oevers vallen in het kwaliteitsniveau Domstad Bijzonder. Dit betekent dat afwijken van het kwaliteitsniveau Domstad mag, als standaardoplossingen niet voldoende zijn vanwege de gebruiksdruk, de bijzondere functie of de wens om de (historische) identiteit van een plek of lijn te versterken. De inrichting en/of het beheer mogen op bepaalde punten afwijken in materiaalgebruik of bijzondere elementen. Uitgangspunt is dat er één ruimtelijke samenhangende opgave is, waarin de principes 'samenhang' en 'herkenbaarheid' essentieel zijn. Langzaam verkeer en de verblijfsfunctie moeten op de lijnen meer prioriteit krijgen. Bovendien is meer aandacht nodig voor het herstellen en robuuster maken van de groen- en waterstructuren en voor de leidende principes uit de kadernota. Voor de bijzondere lijnen is ook 'continuïteit' een belangrijk uitgangspunt. Daarnaast wordt in de kadernota aandacht gevraagd bij nieuwe ontwikkelingen voor de thema's klimaatbestendigheid, toegankelijkheid, gezonde leefomgeving en de ondergrond.

Plan gemeentelijke watertaken Utrecht 2016-2019

Hierin staat beschreven hoe de gemeente de oevers en het water beheert.

Overeenkomst gemeente Utrecht en HDSR over beheer water (2000)

Hierin staat de huidige taakverdeling tussen de gemeente en HDSR beschreven voor het water in het stedelijk gebied ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal. De toekomstige beheerafspraken voor het Merwedekanaal, Vaartsche Rijn en Catharijnesingel dienen bij voorkeur overeen te komen met deze afspraken. In hoofdlijn is de huidige taakverdeling als volgt:

- De gemeente is (kadastraal) eigenaar van alle wateren.
- De gemeente beheert de openbare oevers en de bijbehorende stenige oeverconstructies.
- De gemeente beheert en onderhoudt alle kleinere wateren.
- De gemeente is vaarwegbeheerder en nautisch beheerder voor alle wateren ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal en ten westen van de Waterlinieweg. De gemeente is voor dit gebied dus de vergunningverlenende instantie voor ligplaatsen, bootverhuur, etc. en bedient de Weerdsloos.
- HDSR is peilbeheerder van alle wateren en beheert alle peilregulerende constructies.
- HDSR is verantwoordelijk voor de waterkwaliteit en de waterkwantiteit van alle wateren.
- HDSR beheert en onderhoudt de grotere wateren, inclusief de aangrenzende lichte oeverconstructies.

De wens van HDSR is om in afwijking van deze overeenkomst het beheer en onderhoud van alle oeverconstructies over te dragen aan de gemeente. Hiervoor loopt momenteel een overdrachtstraject tussen HDSR en de gemeente.

Utrecht: Aantrekkelijk en Bereikbaar (2012) en Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB-2016)

In de openbare ruimte moet de kwaliteit samenhangen met de mate waarin het gebruikt wordt. Bij veel gebruik moet er sprake zijn van een goede openbare ruimte.

Groenstructuurplan (2007)

De wateren en oevers zijn belangrijk als groene dragers op stedelijk niveau.

Andere relevante (beleids)kaders

De Structuurvisie Utrecht 2015-2030 (2005) ziet de Merwedekanaalzone als ontwikkelgebied voor verstedelijking, waar ook de mogelijkheid van waterberging moet worden onderzocht. Daarnaast is er een vastgestelde Visie Merwedekanaalzone (2005). De openbare ruimte aan en op het Merwedekanaal moet worden verbeterd voor gebruik

en beleving. Onder andere door het toevoegen van een ecologische zone. Tot slot is in de Havenverordening en de Havenatlas het beleid geregeld voor alle ligplaatsen in Utrecht en in het Binnenvaartpolitie reglement het nautisch beheer.

6. Proces en besluitvorming

Bestuurlijk opdrachtgever: Kees Geldof
Ambtelijk opdrachtgever: Lennert Middelkoop
Ambtelijk opdrachtnemer: Marieke Zijp

Andere betrokkenen gemeente Utrecht:

Yvonne Kokx (directeur Stadsbedrijven)
Marcel Janssen (gebiedsmanager Merwedekanaalzone)
Erwin Rebergen (beheerder stedelijk water)
Arienne Kuin (projectleider Rondje Stadseiland)
Marcel Janssen (gebiedsregisseur Merwedekanaalzone)
Leen de Wit (gebiedsregisseur Beurskwartier)
Wim Beelen en Wim Greijn (gebiedsmanagers Zuidwest en West)

Betrokkenen RWS:

Bestuurlijk opdrachtgever: Louis Schouwstra (HID)
Ambtelijk opdrachtgever: Wino Aarnink (directeur Netwerkontwikkeling)
Ambtelijk opdrachtnemer: Jan van Kempen
Inez 't Hart (senior adviseur)
Frank Waarsenburg (accountmanager)

Betrokkenen HDSR:

Bestuurlijk opdrachtgever: Constantijn Jansen op de Haar
Ambtelijk opdrachtnemer: Herman van Rooijen (regiobeheerder voor o.a. stad Utrecht)
Jan Smorenburg (senior adviseur)

Betrokkene Ministerie I&M:

Hans ten Hoeve (projectleider Atelier X)

Om te komen tot een intentieovereenkomst Overdracht Merwedekanaal, Vaartsche Rijn en Catharijne Singel wordt dus voorgesteld om twee sporen te volgen. Dit omdat deze werkwijze leidt tot duidelijkheid over welke zaken de overdracht precies gaat en over de haalbaarheid van een overdracht van het eigendom. Daarnaast bieden de beide sporen een goede basis voor het schetsen van toekomstige situaties wat betreft het eigendom, een indicatie van de kosten om het achterstallig onderhoud aan te pakken en de jaarlijkse beheer- en onderhoudskosten verbonden aan het eigendom en te maken procesafspraken over de vervolgaanpak.

Spoor 1

Spoor 1 is het in kaart brengen van de feiten en cijfers met betrekking tot het eigendom van de oevers en het water van het Merwedekanaal, de Vaartsche Rijn en de Catharijne Singel, waarbij de volgende zaken onder andere worden meegenomen:

- De oeverconstructies
- Geldende reglementen, overeenkomsten en verleende vergunningen
- Het huidige beheer
- De gehanteerde onderhoudsgegevens en – plannen.

Daarnaast worden uitgangspunten voor de toekomstige situatie verkend, zoals het areaal waar de overdracht over gaat, afspraken over het in kaart brengen van de actuele toestand van de bodem, het water, de oever en de oeverconstructies, een indicatie van

de bijbehorende kosten, mogelijke toekomstige eigendomsverhoudingen en rolverdelingen, afspraken over hoe om te gaan met de beheerrisico's verbonden aan het eigendom en aan te passen kaders en reglementen. Tot slot worden de uitgangspunten voor het eventuele vervolgproces geformuleerd.

Voor spoor 1 wordt een gezamenlijke (gemeente Utrecht, RWS en HDSR) werkgroep 'Inventarisatie Merwedekanaal' opgericht en daarnaast een gemeentelijke werkgroep 'Eigendom Merwedekanaal'.

Spoor 2

In spoor 2 wordt middels ontwerpend onderzoek gekeken hoe het gebruik van de oevers en het water van het Merwedekanaal de omgevingskwaliteit kan versterken. Ook wordt er een 3D van het Merwedekanaal gemaakt (in het kader van het Corporate Innovatie Programma (CIP) van RWS). Deze input wordt gebruikt om de eventuele overdracht te onderbouwen, uitgangspunten voor het mogelijke vervolgproces mee te geven en dient als bouwsteen voor het project 'Rondje Stadseiland'.

Voor spoor 2 wordt gezamenlijk met RWS een bureau ingehuurd voor de uitvoering van het ontwerpend onderzoek.

Voor het ontwerpend onderzoek en indien mogelijk de 3D wordt een gezamenlijke (gemeente Utrecht, RWS, HDSR, Ministerie I&M) werkgroep 'Ontwerpend Onderzoek Merwedekanaal' ingesteld.

Voor de plenaire bijeenkomsten van het ontwerpend onderzoek worden ook externe partijen zoals de provincie, betrokken project ontwikkelaars en bewoners koepels betrokken.

Voor de aansturing van beide sporen wordt een interne gemeentelijke Stuurgroep Merwedekanaal, een interne werkgroep Merwedekanaal en een gezamenlijke (gemeente Utrecht, RWS en HDSR) werkgroep Merwedekanaal opgericht.

Afstemming met relevante andere projecten

Om goed af te stemmen met de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, Omgevingsvisie Beurskwartier en het Rondje Stadseiland wordt regelmatig een afstemoverleg georganiseerd met de betrokken projectleiders/gebiedsregisseurs/gebiedsmanagers.

De uitkomsten van het onderzoek 'Roeien in het Merwedekanaal' wordt meegenomen in spoor 2.

7. Planning en Uitvoering

Planning

Het is de bedoeling dat de mogelijke intentie overeenkomst in november 2017 wordt getekend. De planning is:

- 4 mei 2017: Stuurgroep Merwedekanaal: bespreken aanpak en planning
- 29 mei 2017: Bestuurlijk overleg: bespreken aanpak en planning
- Half juni 2017: Opdrachtverlening ontwerpend onderzoek
- Half juni 2017: Interne Stuurgroep Merwedekanaal: bespreken aanpak en planning
- Eind juni 2017: 1^e brede bijeenkomst/excursie ontwerpend onderzoek
- Eind augustus 2017: 1^e concept sneuveltekst intentie overeenkomst gereed
- Eind augustus 2017: Interne Stuurgroep Merwedekanaal: bespreken voortgang
- Begin september 2017: Stuurgroep Merwedekanaal: bespreken voortgang, 1^e go/no go moment

- Half september 2017: Bestuurlijk overleg: bespreken voortgang, 1^e go/no go moment
- Eind september 2017: Concept intentie overeenkomst gereed
- Eind september 2017: Interne Stuurgroep Merwedekanaal: bespreken concept intentieovereenkomst
- Begin oktober 2017: Stuurgroep Merwedekanaal: bespreken concept intentieovereenkomst, 2^e go/no go moment
- Half oktober 2017: Bestuurlijk overleg: bespreken concept intentieovereenkomst, 2^e go/no go moment
- Eind oktober 2017: 2^e brede bijeenkomst ontwerpend onderzoek
- Eind oktober 2017: Staf WGRO: Besluit over Intentieovereenkomst
- Begin november 2017: College: Besluit over Intentieovereenkomst
- Half november 2017: Teken en intentieovereenkomst
- Eind november 2017: Oplevering eindconcept Ontwerpend Onderzoek
- Half december 2017: Eindoplevering Ontwerpend Onderzoek

Financiën

In het programma 2017 van CIP van RWS is een bedrag van 40.000 euro gereserveerd voor Merwedekanaal en 3D. RWS raamt verder dat voor spoor 2 circa 45.000 euro nodig is. Het Ministerie van I&M wil daarvan de helft betalen uit Atelier X. De gemeente moet dus de andere helft (22.500 euro) betalen. Daarnaast is voor ambtelijke inzet bij de gemeente ook nog een budget van 15.000 euro nodig. Deze inzet voor het opstellen van de intentieovereenkomst van totaal 37.500 euro wordt voor de helft gedekt vanuit de planontwikkeling Merwedekanaalzone en voor de andere helft uit de planontwikkeling Beurskwartier.

In de mogelijke intentieovereenkomst worden tussen de betrokken partijen nadere afspraken gemaakt over de financiering van het vervolgtraject om te komen tot de daadwerkelijke overdracht. Voor deze eventuele vervolgfase wordt gekeken hoe de proceskosten dan gefinancierd worden.