

Bijlage Beantwoording ingediende wensen en bedenkingen van raad over de uitgangspunten rond overdracht Merwedekanaal

Nr	Fractie	Vraag	Antwoord
1	D66	<p>Behoud en bescherming van woonboten en woonschepen</p> <p>Het is wenselijk dat bij de overdracht ook aandacht blijft voor de positie van woonbootbewoners. Het zou goed zijn als bestaande afspraken over huur, tarieven en rechten zoveel mogelijk worden gerespecteerd, zodat bewoners kunnen rekenen op continuïteit.</p>	<p>De gemeente respecteert de huidige afspraken met de woonbootbewoners in het Merwedekanaal.</p> <p>De huurders van een ligplaats voor een (woon)boot hebben rechtsbescherming, vergelijkbaar is met het huren van woonruimte. Dit betekent dat een wisseling van verhuurder (zoals van Rijk naar Gemeente) geen argument is voor het opzeggen van de huurovereenkomst. Er gelden strenge regels voor ontbinding. De wettelijke regeling voor de huurprijs is vergelijkbaar met die van de geliberaliseerde huurprijs van woonruimte.</p> <p>De gemeente Utrecht neemt de huurovereenkomsten over zoals ze zijn: koop breekt geen huur.</p>

2	D66	<p>Voldoende diepgang voor woonarken en beroepsvaart</p> <p>Het is van belang dat de diepgang van het kanaal zoveel mogelijk toereikend blijft voor de huidige functies. Een technische onderbouwing van de gewenste diepte en mogelijke maatregelen om schade aan vaartuigen te voorkomen, zou hieraan kunnen bijdragen.</p>	<p>De bedoeling van de gemeente, het waterschap en het Rijk is het bestaand gebruik van het Merwedekanaal te continueren. Het uitgangpunt bij de overdracht is dat de huidige waterbewoners en gebruikers van het kanaal “houden wat ze hebben”. Dat wil zeggen dat woonarken, varende woonschepen en schepen die nu in het kanaal liggen en varen, dit na overdracht ook kunnen blijven doen. Ook roeiers en andere watersporters (sloeproeiërs, waterscouting) zullen het kanaal kunnen blijven gebruiken zoals ze nu ook doen.</p> <p>Het onderhoud van het Merwedekanaal heeft voor Rijkswaterstaat een zeer lage prioriteit omdat het geen kerntaak meer is na de komst van het Amsterdams Rijnkanaal. Zo is het kanaal al tientallen jaren niet meer gebaggerd. Uit de laatste metingen van Rijkswaterstaat blijkt dat de waterdiepte circa 2 tot 3 meter is. In het midden van het kanaal is het dieper dan nabij de oevers. Het instandhouden van de benodigde waterdiepte van het kanaal zal na overdracht bij HDSR komen te liggen.</p> <p>Uit de reacties van de raad en SUWO maken we op dat er onduidelijkheid is ontstaan over de diepte van het kanaal na afwaardering. De 1,5 meter diepgang betreft de voorgestelde maatgevende diepgang van varende schepen en niet de waterdiepte van het kanaal. Als we uitgaan van afwaardering van de vaarwegklasse naar recreatievaart Am, dan zal de waterdiepte na baggeren in het midden van het Merwedekanaal 2,48 meter zijn. Door baggeraanwas zal dit in de loop van de tijd dalen naar 2,18 meter. Na ongeveer 30 jaar heeft het waterschap de onderhoudsplicht om weer te baggeren. De verwachting is dat de huidige waterdiepte in het midden van het kanaal al voldoet aan de afgewaardeerde vaarklasse. De toekomstige baggeropgave ligt dus vooral aan de randen van het kanaal. Het waterschap zal in 2026 hier nader onderzoek naar doen. Zowel de kosten voor het uitgestelde baggeronderhoud</p>
---	-----	--	--

		<p>straks als het wederom baggeren na circa 30 jaar is onderdeel van de overdrachtsvergoeding.</p> <p>Het waterschap heeft het voornemen om in de periode 2029-2030 te starten met de baggerwerkzaamheden, om zo spoedig mogelijk te kunnen voldoen aan de Kaderrichtlijn Water (hierna KRW)-doelstellingen, en het achterstallig onderhoud van het kanaal weg te werken. Ook zal moeten worden bepaald of de naastgelegen kade sterk genoeg is of direct moet worden hersteld bij het baggeren. Hiervoor zal gemeente in 2027-2028 nadere technische inspecties doen.</p> <p>Bijeenkomsten met de gebruikers op 16 oktober '25 en waterbewoners op 30 oktober '25 en de brief van het SUWO van 2 november '25 maken duidelijk dat er in het Merwedekanaal mogelijk een groot aantal schepen en woonboten dieper liggen dan in de rest van de stad. Daarom gaan Rijk, waterschap en gemeente nader onderzoek doen in de eerste helft van 2026 naar de afmetingen en diepgang van de schepen, varende woonschepen en woonarken in het Merwedekanaal. Dit doen we in nauwe afstemming met waterbewoners en gebruikers. Uitgangspunt van dit onderzoek is dat de toekomstige vaarklasse het huidige gebruik van het kanaal niet beperkt ("houden wat je hebt"). We zullen uw Raad informeren over de resultaten van dit onderzoek.</p> <p>De redenen van gemeente, Rijk en waterschap voor het afwaarderen van het Merwedekanaal tussen Liesboschbrug en Spinozabrug zijn:</p> <ol style="list-style-type: none">1) er is nagenoeg geen beroepsvaart meer op het Utrechtse Merwedekanaal na de komst van het Amsterdams Rijnkanaal;2) de huidige afmetingen en inrichting van het kanaal sluiten al decennia niet aan op de nu geldende vaarklasse voor beroepsvaart;3) de overheden willen de regelgeving van het Merwedekanaal in lijn brengen met andere, soortgelijke
--	--	--

			<p>vaarwegen in de rest van de stad Utrecht (zoals de Vaartsche Rijn, Leidsche Rijn, stadssingels en de Vecht) 4) de overheden willen met een lagere vaarklasse belastinggeld besparen. Doordat er nagenoeg geen beroepsvaart meer is hoeft er minder te worden gebaggerd en zijn minder zware oeverconstructies, remmingswerken en afmeervoorzieningen nodig.</p> <p>Gemeente, Rijk en waterschap hebben bij de overdrachtsbesprekingen bepaald welke toekomstige diepte van het Merwedekanaal enerzijds recht doet aan de eisen die volgen uit het huidige vaargebruik, de waterafvoer en de waterkwaliteit en anderzijds de beheer- en onderhoudskosten voor alle partijen zo laag mogelijk houden. Op basis van uitgebreid onderzoek hebben partijen als uitgangspunt een vergelijkbare waterdiepte gekozen als we hanteren voor andere, soortgelijke vaarwateren in de stad als de Vecht, westelijke stadsbuitengracht, Oudegracht en Vaartsche Rijn. In deze grote stadswateren liggen nu ook varende woonschepen en woonarken met een diepgang van meer dan 1,5 meter die indien nodig kunnen wegsvaren of weggesleept worden.</p> <p>Overigens wordt bij de afwaardering de doorvaartbreedte en -hoogte van bruggen en sluizen niet aangepast. Ook de doorvaartbreedte van het kanaal verandert niet. Grotere schepen in het kanaal krijgen ontheffing van de gemeente zodat ze het kanaal kunnen blijven gebruiken.</p>
--	--	--	--

3	D66	<p>Openbaar zwemwater en waterkwaliteit Water in de stad kan naast functioneel ook recreatief van waarde zijn. Wij vinden het belangrijk en waardevol om ook snel te gaan verkennen waar extra zwemlocaties mogelijk zijn en hoe de waterkwaliteit duurzaam verbeterd kan worden, inclusief aandacht voor de blauwalgenproblematiek.</p>	<p>Wij delen uw standpunt dat water in de stad ook een belangrijke recreatieve functie heeft. Veiligheid en een goede waterkwaliteit zijn daarbij belangrijke voorwaarden. De afspraken over het verbeteren van de waterkwaliteit om de KRW-doelstellingen te behalen zijn onderdeel van de overdracht.</p> <p>Met betrekking tot het zwemmen zijn de besluiten van de gemeenteraad op 17 juli 2025 leidend. Bij de afrondende besluitvorming over het onderzoek haalbaarheid Zwemwater is besloten dat we voor de Muntsluis en de Veilinghaven niet inzetten op officieel zwemwater en dat we eerst Noorderpark-Ruigenhoek en de Werkspoorhaven ontwikkelen voordat we een afweging maken voor nieuw te ontwikkelen officiële zwemlocaties.</p>
4	D66	<p>Herstel van kades en baggerwerkzaamheden Gezien het achterstallig onderhoud aan kades en de noodzaak tot baggeren, ligt het voor de hand om deze onderdelen straks prioriteit te geven. Tegelijkertijd is het wenselijk om daarbij eventuele overlast voor omwonenden zoveel mogelijk te beperken.</p>	<p>Een belangrijke reden voor de overdracht van het Merwedekanaal is het wegwerken van het achterstallig onderhoud aan kades en het baggeren. De planning, waarbij als eerste wordt gestart met achterstallig onderhoud, wordt opgenomen in de startnotitie waar de gemeente met het waterschap de verdere prioritering van maatregelen in de eerste uitvoeringsperiode bepalen.</p> <p>Het waterschap wil in de periode 2029-2030 starten met de baggerwerkzaamheden, en is deze werkzaamheden nu al (voorafgaand aan de overdracht) aan het voorbereiden. Doel is om zo spoedig mogelijk te kunnen voldoen aan de KRW-doelstellingen.</p> <p>Met belanghebbenden bespreken we de aanpak hoe we mogelijke overlast voor waterbewoners en gebruikers bij uitvoering van onderhoudswerkzaamheden zoveel mogelijk kunnen beperken. Zie verder ons antwoord bij vraag 6 over participatie en communicatie.</p>
5	D66	<p>Duurzaamheid en klimaatadaptatie Wonen op het water kan bijdragen aan duurzame stedelijke ontwikkeling. Het zou interessant zijn om in de verdere uitwerking ook te kijken naar mogelijkheden zoals aquathermie.</p>	<p>Merwedekanaalzone deelgebied 5 maakt gebruik van aquathermie. De keuze of we dit ook voor andere woningbouwontwikkelingen doen, is onderdeel van de betreffende gebiedsontwikkeling.</p>

6	D66	<p>Participatie en communicatie Structurele betrokkenheid van bewoners en gebruikers is essentieel. Het zou goed zijn als er afspraken komen over transparante communicatie en participatie gedurende het hele proces.</p>	<p>Het college is het met u eens dat structurele betrokkenheid van waterbewoners en gebruikers voor en na overdracht essentieel is. Het college begrijpt goed dat de overdracht vragen en zorgen oproept. Dit nemen we ook serieus.</p> <p>In de afgelopen jaren, terwijl de gemeente met Rijkswaterstaat in gesprek was over een mogelijke overdracht van het Merwedekanaal, werd het gebruikersoverleg (met vertegenwoordigers van de waterbewoners, de roeiers en andere gebruikers van het kanaal) regelmatig bijgepraat. Daar is ook het uitgangspunt “houden wat je hebt” bepaald.</p> <p>Direct na het versturen van de raadsbrief op 10 oktober 2025 hebben we gebruikers en waterbewoners geïnformeerd over de gemaakte principe-afspraken en uitgangspunten rond de overdracht. Op 16 oktober en 30 oktober 2025 heeft de gemeente samen met het waterschap en het Rijk twee informatiebijeenkomsten georganiseerd. Deze bijeenkomsten zijn goed bezocht.</p> <p>Samen met het SUWO en het gebruikersoverleg Merwedekanaal hebben we afgesproken om de opgehaalde vragen en suggesties uit te werken in een gespreksagenda.</p> <p>Met het SUWO en gebruikers van het Merwedekanaal houden we begin 2026 een vervolgbijeenkomst. Doel is om de vragen en suggesties die we hebben opgehaald tijdens de bewonersbijeenkomsten op 16 en 30 oktober te beantwoorden. Ook maken we een start met het nader onderzoek naar de afmetingen en diepgangen van de schepen, woonschepen en woonarken die nu in het Merwedekanaal liggen en varen. We maken afspraken hoe we daarna met elkaar in gesprek blijven over de overdracht en over de werkzaamheden na de overdracht.</p>
---	-----	--	--

			Tot slot nemen gemeente en waterschap in de startnotitie een apart hoofdstuk op over communicatie en participatie voor de eerste uitvoeringsperiode na overdracht.
7	D66	<p>Goed verhuurderschap De gemeente kan als verhuurder van ligplaatsen een voorbeeldfunctie vervullen. Het hanteren van redelijke voorwaarden en het waarborgen van woongenot zijn daarbij belangrijke uitgangspunten.</p>	Voor Rijkswaterstaat heeft de onderhoud van het Merwedekanaal een lage prioriteit. Zo is het kanaal al een te lange tijd niet meer gebaggerd. Herstel was vaak gebaseerd op incidenten zoals de verzakte oeverconstructies bij de Muntbrug die in 2020 zijn hersteld. Een belangrijke reden voor de overdracht van het Merwedekanaal is het wegwerken van het achterstallig onderhoud aan kades en het baggeren. Daarmee worden de ligplaatsen verbeterd. Tegelijkertijd worden de bestaande huurovereenkomsten gerespecteerd (koop breekt geen huur). Zie ook ons antwoord bij vraag 1.
8	D66	<p>Langetermijnvisie op beheer en onderhoud Omdat de overdracht voorziet in middelen tot 2054, is het wenselijk om nu al na te denken over een strategie voor beheer en financiering op de langere termijn.</p>	Onderdeel van de nog uit te werken startnotitie is structurele financiering. Hierin zal gekeken naar de optimale (financierings)strategie voor zowel het onderhoud en beheer.
9	D66	<p>Discontovoet van 4,5% De gehanteerde discontovoet wijkt af van het gemeentelijk beleid. Het zou behulpzaam zijn om ook scenario's met een lagere discontovoet door te rekenen, zodat de raad een breder beeld krijgt van de financiële impact.</p>	Voor het Rijk is het onaanvaardbaar om af te wijken van de landelijk geldende uitgangspunt van 4,5% dat volgt uit de methode Brokx. In dat licht is de discontovoet van 4,5% bewust vooraf bepaald, zodat er een duidelijke basis was om tot evenwichtige afspraken te komen. De effecten van een andere discontovoet hebben wij laten doorrekenen om een beter beeld te hebben van de financiële impact. We zullen in de startnotitie aangeven hoeveel hoger de overdrachtsvergoeding zou zijn geweest bij een discontovoet van 4% conform het gemeentelijk beleid.

10	D66	<p>Onvoorziene gebreken en vervuiling Bij een overdracht van deze aard kunnen risico's ontstaan op het gebied van vervuiling of verborgen gebreken. Een risicoanalyse en eventueel saneringsplan zouden hier inzicht in kunnen geven.</p>	<p>Er bestaat inderdaad een kans dat er in de toekomst bodemverontreiniging wordt aangetroffen op plaatsen waar werkzaamheden moeten worden uitgevoerd. In de startnotitie worden de reeds uitgevoerde onderzoeken en risicoanalyses verder uitgewerkt en voorzien van beheersmaatregelen.</p> <p>Voor het risico van bodemverontreiniging biedt het Rijk een garantstelling aan de gemeente van maximaal 10 miljoen euro voor de eerste 10 jaar na overdracht. Deze 10 miljoen biedt het Rijk bovenop de 136,6 miljoen euro aan overdrachtsvergoeding.</p> <p>Voor de aanwezige bagger in het Merwedekanaal (ca. 25 hectare) is dit risico apart afgeprijsd en opgenomen in de raming.</p>
11	D66	<p>Financiële haalbaarheid van het onderhoud Het is belangrijk dat de kostenramingen voor beheer en onderhoud realistisch en transparant zijn. Een goede onderbouwing helpt de raad om een zorgvuldige afweging te maken.</p>	<p>De kostenramingen zijn tot stand gekomen door gezamenlijke inspanning van deskundigen van de Rijk, gemeente, waterschap en een adviesbureau die hier onafhankelijk naar gekeken heeft. De ramingen zijn daarnaast tussentijds getoetst, wat uiteindelijk mede heeft geleid tot de hogere overdrachtsvergoeding. De komende periode wordt gebruikt om verder invulling te geven aan het te verwachten onderhoud en de programmering hiervan. De uitwerking volgt in de startnotitie die wordt gedeeld met de raad.</p>

12	D66	<p>Organisatorische capaciteit en expertise Het beheer van een kanaal vraagt om specifieke kennis. Het is wenselijk dat de gemeente tijdig investeert in de benodigde expertise en deze borgt binnen de organisatie.</p>	<p>Het tijdig opbouwen van een passende uitvoeringsorganisatie is ook een belangrijk aandachtspunt voor het college. De inschatting is dat de gemeente circa 3 tot 4 jaar de tijd nodig heeft om de uitvoeringsorganisatie op te bouwen. Deze tijd is nodig om de techniek en voorgeschiedenis van de overgedragen assets te leren kennen en een passend ontwerp voor vervanging of renovatie te maken. Het betreft een reeks van objecten, installaties en voorzieningen waar de gemeente nu nog niet bekend mee is. Dit in tegenstelling tot de gemeente-eigen kades, sluzen en bruggen die al wel bij de gemeente in beheer zijn.</p> <p>Binnen de gemeente is een kwartiermaker aangesteld die de opdracht heeft om de komende jaren een uitvoeringsorganisatie van 10 tot 15 fte op te bouwen. De inzet van personeel van gemeente voor de komende 30 jaar is opgenomen in de overdrachtsvergoeding. Dit betreft ook de uitvoeringsorganisatie. De opbouw van de uitvoeringsorganisatie wordt opgenomen in een startnotitie. Hierbij worden de lessen uit het wervengebied en andere Grond-, Weg- en Waterbouw projecten van de gemeente betrokken. Ook nemen we in de startnotitie afspraken op over hoe we samen met het waterschap de natuurvriendelijke oevers langs de Kanaalweg gaan realiseren en welke samenwerkingsvorm het meest passend is voor het uitvoeren van de baggerwerkzaamheden en herstel van de zwakke kades.</p>
13	PvdDieren	<p>Biodiversiteit en waterkwaliteit Er worden maatregelen genomen om de waterkwaliteitsdoelen te halen door een combinatie van baggeren en de aanleg van 5 km natuurvriendelijke oevers.</p> <p>a. De methode waarmee baggeren en onderhoud wordt uitgevoerd kan een negatieve impact hebben op dierenwelzijn en ecologie. Het is belangrijk dat vastgelegd wordt dat dierenwelzijn en ecologie écht uitgangspunt zijn bij keuzes hierover.</p> <p>b. Het is belangrijk om bij het bepalen van de vergoeding voor het maaien van oevers en snoeien van bomen en toekomstige kosten voor vergroening en (groen)beheer uit te gaan van de kosten voor een zo ecologisch mogelijk beheer, bijvoorbeeld maaien volgens Kleurkeurvoorschriften.</p>	<p>a. Bij de uitvoering van werkzaamheden is de gedragscode voor flora en fauna een randvoorwaarde.</p> <p>b. In de toekomst zal het groenonderhoud uitgevoerd worden volgens de kaders van de gemeente. Dit staat los van het bedrag wat we hiervoor krijgen van het Rijk.</p> <p>c. De bijdrage van het Rijk is onderdeel van de overdrachtsvergoeding en is daarmee geborgd. HDSR en gemeente hebben toegezegd in het betreffende deel van de vergoeding te voorzien, maar hebben nog geen formeel besluit genomen over de dekking. Dit gebeurt in de uitwerking richting de definitieve overeenkomst. De dekking van de gemeentelijke bijdrage is onderdeel van de</p>

		c. De gemeente, het Rijk en het waterschap staan allemaal voor 1/3 van de financiering van het beheer aan de lat. We maken ons zorgen of er bij de verschillende overheden al dekking hiervoor is. En als dit onvoldoende geborgd is, hebben we onze bedenkingen of de overdracht en het overnemen van de verantwoordelijkheid dan wel verstandig is.	startnotitie die we uitwerken. Aangezien we voor de andere wateren in de gemeente de maatregelen betalen uit het Programma Water en Riolering, ligt het voor de hand dit hier ook te doen..
14	PvdDieren	Biodiversiteit en waterkwaliteit De afspraak is nu dat aan de zijde van de Kanaalweg natuurvriendelijke oevers worden gerealiseerd. De wens is om dit aan beide zijden van het kanaal te doen.	Wij begrijpen de wens, maar de mogelijkheid van natuurvriendelijke oevers aan die zijde is zeer beperkt doordat bijna over de hele lengte woonboten liggen.
15	PvdDieren	Biodiversiteit en waterkwaliteit Er worden maatregelen aangekondigd om aan de KRW te voldoen. Maar die richtlijn moet al vanaf 2027 gehaald worden, terwijl de overdracht van het kanaal ook in 2027 gepland is en het bovendien even zal duren voor het effect van de maatregelen zichtbaar is. Het Rijk moet dus echt ook vóór 2027 al maatregelen nemen. a. Welk tijdspad ziet het college voor zich voor deze maatregelen en vanaf wanneer verwacht ze dan daadwerkelijk aan de KRW te voldoen? We hebben zorgen en bedenkingen dat we deze richtlijnen niet of niet op tijd halen, met alle gevolgen voor een gezonde leefomgeving en een gezond ecosysteem van dien.	Het klopt dat het Merwedekanaal conform de Kaderrichtlijn Water (KRW) in 2027 in een goede ecologische en chemische toestand moet zijn. Gezien de overdracht is 2027 voor het Merwedekanaal niet realistisch. Waterschap en gemeente zetten nu in om de maatregelen zo veel mogelijk uit te voeren in de periode 2028-2033, de volgende planperiode voor de Kaderrichtlijn Water. Deze voorziene maatregelen neemt het waterschap op in het nieuwe stroomgebiedsbeheerplan 2028-2033 voor de Kaderrichtlijn Water. Het Rijk heeft aangegeven geen maatregelen te nemen voor 2027 (zie verder ons antwoord bij nummer 20).
16	PvdDieren	Biodiversiteit en waterkwaliteit Wens is dat in de startnotitie die de gemeente volgend jaar opstelt over het toekomstig beheer en onderhoud en aanleg natuurvriendelijke oevers in elk geval onderstaande onderwerpen uitgewerkt worden: a. Uittreedvoorzieningen voor dieren (denk aan kleine watervogels, katten, egels, vossen, amfibieën) b. De invoer van een hengelverbod op het Merwedekanaal (want 'nieuw' gemeentewater!) c. Ecologisch onderhoud van de oevers: onder meer gefaseerd maaien, bij voorkeur Kleurkeurbeheer	In de startnotitie, die wordt gedeeld met de raad, zal het college aangeven hoe we met deze thema's omgaan.

17	PvdDieren	<p>Milieu</p> <p>Er vond in het verleden veel vervuilende industrie plaats langs het kanaal. We maken ons zorgen over het feit dat we die milieuvervuiling overnemen en vervolgens (vergelijk met de Nedereindse Plas) verantwoordelijk zijn voor heel veel gif, zonder geld te hebben om dit fatsoenlijk te saneren. Zeker als er gebaggerd moet worden zijn er grote risico's dat vervuilende stoffen in het omliggende milieu terechtkomen. Onzekerheid over met welke vervuiling we precies te maken krijgen en wie opdraait voor de sanering kan een reden zijn om het kanaal niet te willen overnemen.</p>	Zie ons antwoord bij vraag 10.
18	PvdDieren	<p>Infrastructuur</p> <p>Langs het Merwedekanaal (op de Kanaalweg tussen de nummers 89 en 90-B, de oude monumentale brug over de Leidsche Rijn, onder de huidige brug daar), is een monumentale brug waarvan de draagkracht te laag is en die inmiddels deels met bomen is begroeid. We vragen ons af of dit monumentale object voldoende in beeld is. In de afspraken over de overdracht moet duidelijk vastgelegd worden wie verantwoordelijk is voor het restaureren van de bruggen en sluizen en het kostenverhaal richting Rijkswaterstaat.</p>	De hier bedoelde "dubbele brug" in de Kanaalweg is bij ons in beeld. Voor de renovatie van deze situatie is budget opgenomen in de overdrachtsvergoeding zodat de gemeente na overdracht de renovatie ter hand kan nemen.
19	PvdDieren	<p>Infrastructuur</p> <p>We vragen ons af of de kwaliteit en monumentale waarde van bruggen en sluizen voldoende in beeld is.</p>	In 2024 zijn alle bruggen en sluizen die nu in beheer van Rijkswaterstaat staan geïnspecteerd door een onafhankelijk adviesbureau. Uit de inspecties is bekend wat de technische staat van de bruggen en sluizen is en wat de monumentale waarde is. De benodigde beheer- en onderhoudskosten zijn geraamd door het adviesbureau en getoetst door experts. Deze kosten zijn in overdrachtsvergoeding opgenomen. Dit betreft ook maatregelen om de monumentale waarde van deze bruggen en sluizen te herstellen. Voor enkele kleine zaken wordt nog met Rijkswaterstaat gezocht naar mogelijkheden om deze vóór de overdracht aan te pakken.
20	PvdDieren	<p>Infrastructuur</p> <p>Er is sprake van achterstallig onderhoud van de kades, met afkalvende oevers tot gevolg. De gemeente zou het kanaal niet moeten overnemen zonder dat Rijkswaterstaat dit achterstallig onderhoud herstelt vóór de overdracht.</p>	Het Rijk heeft eerder aangegeven dat ze geen mogelijkheden zien om het noodzakelijke onderhoud in het kanaal uit te voeren. In de landelijke prioritering staat het onderhouden van het Merwedekanaal op een heel lage plaats. Na de komst van het Amsterdams-Rijnkanaal in 1952 is het geen scheepvaartverbinding van nationaal belang meer voor beroepsvaart. Dit betekent dat Rijkswaterstaat alleen in actie komt als er een incident of calamiteit is, zoals een brug die in storting staat of een kade die dreigt weg te zakken. Daarom hebben gemeente, waterschap en Rijk al in

			<p>2023 de afspraak gemaakt dat het uitgangspunt is dat het kanaal in de huidige staat wordt overgenomen, waarbij gemeente en waterschap een vergoeding krijgen voor het noodzakelijk onderhoud (inclusief achterstallig onderhoud). We hebben u hierover voor het laatst op 24 oktober 2023 geïnformeerd: raadsbrief Inzet BO MIRT november 2023.</p>
21	PvdDieren	<p>Wijzigen vaarklasse Onderdeel van de overdracht is de afspraak dat de vaarklasse gewijzigd wordt van beroepsvaart naar recreatievaart, met bijbehorende diepte en inrichting. De Partij voor de Dieren ziet daarbij kansen voor de biodiversiteit (meer rust en ruimte voor waterplanten en waterkwaliteit, maar heeft ook zorgen over de gevolgen voor huidige gebruikers van het kanaal. Blijft het kanaal dan bruikbaar voor bijvoorbeeld de waterscouts, sloeproeiers en woonbootbewoners? Zijn er ontheffingen mogelijk en nodig zodat hun boten kunnen blijven varen? Een bedenking van woonbootbewoners die de Partij voor de Dieren deelt, is dat als het kanaal echt maar 1,5m diep wordt, veel woonarken dan in de problemen komen (o.a. risico's dat de constructie van de arken breekt, lekkage, problemen met zonnepanelen en warmteregister en moeilijkheden met het kunnen verplaatsen en onderhouden van de arken).</p>	<p>De bedoeling van de gemeente, het waterschap en het Rijk is het bestaand gebruik van het Merwedekanaal te continueren. Het uitgangspunt bij de overdracht is dat de huidige waterbewoners en gebruikers van het kanaal "houden wat ze hebben". Dat wil zeggen dat woonarken, varende woonschepen en schepen die nu in het kanaal liggen en varen, dit na overdracht ook kunnen blijven doen. Ook roeiers en andere watersporters (sloeproeiers, waterscouting) zullen het kanaal kunnen blijven gebruiken zoals ze nu ook doen.</p> <p>Uit de reacties van de raad en SUWO maken we op dat er onduidelijkheid is ontstaan over de diepte van het kanaal na afwaardering. De 1,5 meter diepgang betreft de voorgestelde maatgevende diepgang van varende schepen en niet de waterdiepte van het kanaal. Als we uitgaan van afwaardering van de vaarwegklasse naar recreatievaart Am, dan zal de waterdiepte na baggeren in het midden van het Merwedekanaal 2,48 meter. Door baggeraanwas zal dit in de loop van de tijd dalen naar 2,18 meter. Na ongeveer 30 jaar heeft het waterschap de onderhoudsplicht om weer te baggeren. De verwachting is dat de huidige waterdiepte in het midden van het kanaal al voldoet aan de afgewaardeerde vaarklasse. De toekomstige baggeropgave ligt dus vooral aan de randen van het kanaal. Het waterschap zal in 2026 hier nader onderzoek naar doen.</p> <p>Om er zeker van te zijn dat huidige waterbewoners en gebruikers niet worden beperkt door afwaardering, gaan we in de eerste helft van 2026 nader onderzoek doen naar de naar de afmetingen en diepgang van de schepen, varende woonschepen en woonarken in het Merwedekanaal. Dit</p>

			<p>nader onderzoek doen we in nauwe afstemming met waterbewoners en gebruikers. Uitgangspunt van dit onderzoek is dat de toekomstige vaarklasse het huidige gebruik van het kanaal niet beperkt ("houden wat je hebt").</p> <p>Zie verder onze nadere toelichting bij vraag 2.</p>
22	PvdDieren	<p>Samenwerking Bij de uitwerking van de overdracht en daarna ook bij keuzes ten aanzien van beheer en onderhoud moeten gebruikers (waaronder een voogd die de natuur vertegenwoordigt, woonbootbewoners, roeiers, andere gebruikers) betrokken worden en zeggenschap hebben.</p>	<p>Bij de uitwerking van de overdracht zullen we waterbewoners en gebruikers van het Merwedekanaal betrekken. Zie ook ons antwoord bij vraag 6.</p> <p>Zie ons antwoord bij vraag 13 en 16 over hoe we de natuurbelangen bij de keuzes ten aanzien van beheer en onderhoud meenemen.</p>
23	PvdDieren	<p>Financiering 30 jaar lijkt lang, maar het kanaal gaat nog veel langer mee dan dat. We vragen ons af of de kosten voor onderhoud en beheer ook na die periode geborgd kunnen worden.</p>	<p>De kosten voor het beheer en onderhoud zullen na de periode van 30 jaar opgevangen moeten worden in de begroting van de gemeente. Met de juiste financiële strategie willen wij er enerzijds voor zorgen dat de ontvangen middelen zo lang mogelijk mee gaan, maar anderzijds ook dat de overgang naar de inzet van eigen middelen zo soepel mogelijk verloopt. Zie ook ons antwoord bij vraag 8.</p>
24	GroenLinks	<p>Financiering Er is al heel lang discussie over de overdracht en de daarbij horende vergoeding. De uitgangspunten zijn geformuleerd op basis van uitgebreid onderzoek en de landelijk vastgestelde methode bij overdracht van Rijkseigendommen, de methode Brokx. Dat lijkt een solide basis. Maar GroenLinks vraagt zich af of de overdrachtsvergoeding echt hoog genoeg is. In het verleden is bij inventarisatie van noodzakelijk onderhoud een lage norm voor noodzaak (veiligheid) aangehouden en gedurende het onderhoud zijn veel ernstige gebreken aan het licht gekomen met name verrotting van de houten beschoeiing. Kan het College toelichten dat de overdrachtsvergoeding echt voldoende is en dat we de komende 30 jaar niet met veel hogere onderhoudskosten geconfronteerd zullen worden.</p>	<p>Op basis van uitgebreid onderzoek heeft de gemeente de huidige staat van de over te dragen goed in beeld. Ongeveer tweederde van de huidige oeverconstructies zal de komende 30 jaar worden vervangen en circa 50-80 jaar meegaan. De kades met houten beschoeiing zal inderdaad als eerste moeten worden aangepakt. De levensduur van deze beschoeiing is een stuk korter. Hiervoor is geld opgenomen in de overdrachtsvergoeding. De meeste sluisen zijn oud en monumentaal maar worden niet of nauwelijks gebruikt. De Noordersluis is wel in bedrijf. Het dagelijks beheer en de bediening van deze sluis zal direct na overdracht in handen komen van gemeente. Hiervoor is geld opgenomen in de overdrachtsvergoeding. Tot slot is in de overdrachtsvergoeding ook geld opgenomen voor voorziene en onvoorziene risico's.</p>

25	GroenL nks	<p>Risico's Het blijft risicovol en het is dan ook verstandig, zoals het college voorstelt, de overdracht aan te merken voor de regeling risicovolle projecten. Kan het college aangeven wat nu al als de belangrijkste risico's worden gezien.</p>	<p>Ons voorstel volgt uit een voorlopige ijking op basis van de regeling risicovolle projecten. De voorlopige totaalscore is 31 punten (op een schaal van 0 tot 50) conform de 10 criteria uit de regeling. Deze score ligt net boven de norm van 30 die in de regeling staat. Criteria die hoog scoren zijn financiële omvang (hoger dan 10 miljoen euro) en verwachte doorlooptijd (langer dan 5 jaar). Potentieel complicerende factoren zijn de samenwerking met het waterschap die aan de lat staat voor het baggeren en de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de aanleg van de natuurvriendelijke oevers. In de vervolgfase werkt de gemeente een startnotitie uit en volgt een volledige ijking. Deze startnotitie stemt de gemeente nauw af met de maatregelen die het waterschap de eerste periode wil uitvoeren zoals het uitvoeren van de baggerwerkzaamheden. Aanvullend stelt de gemeente in deze startnotitie een financiële strategie op om de ontvangen middelen optimaal te benutten en transparant in de begroting te verwerken.</p>
26	GroenL nks	<p>Financiering De vergoeding moet de kosten van 30 jaar onderhoud dekken. Daarna komen de kosten geheel voor rekening van de gemeente en het Hoogheemraadschap. Is er al een beeld wat dit dan jaarlijks de gemeente gaat kosten en hoe de gemeente dat dan denk te dekken?</p>	<p>Zie antwoord op vraag 23</p>
27	GroenL nks	<p>Afwaardering scheepvaartklasse De onderhoudskosten zijn sterk afhankelijk van de afspraak om de vaarklasse van het Merwedekanaal ten noorden van de Liesboschbrug te verlagen van beroepsvaart klasse 1 (klasse CEMT 1) naar recreatievaart (Am) met bijbehorende dieptes en inrichting. Woonbootbewoners verenigd in het SUWO maken zich ernstige zorgen over die afwaardering en hebben daarover een mail gestuurd naar de raad. Ook in het verleden zijn er al problemen geweest met het verzanden van de bodem onder woonboten door onvoldoende onderhoud. We vragen het college om een reactie op de zorgen die geuit zijn door het SUWO. Is bij de inschatting van de onderhoudskosten met het waarborgen van voldoende diepte voor het veilig liggen en vervoeren van onderhoud van woonboten en met de kosten als dat niet voldoende gebeurt?</p>	<p>Onze reactie op de zorgen van SUWO kunt u lezen in bijlage 2.</p> <p>Het Merwedekanaal is decennia niet meer gebaggerd, dat verklaart mogelijk het verzanden van de bodem onder de woonboten. HDSR gaat zo spoedig mogelijk na de overdracht het achterstallige onderhoud uitvoeren.</p> <p>Bij de bepaling van de benodigde onderhoudskosten is uitgegaan van een afwaardering van beroepsvaart naar recreatievaart. Dat betekent dat er rekening is gehouden met een waterdiepte van minimaal 2,18 meter voor schepen, varende woonschepen en woonarken. Hiermee borgen we</p>

			<p>voldoende waterdiepte in het kanaal voor het veilig liggen en vervoeren voor onderhoud van woonboten.</p> <p>Zie verder ons antwoord bij vraag 2</p>
28	GroenLinks	<p>Opbouw uitvoeringsorganisatie GroenLinks vindt het onwenselijk dat voor het opzetten van een nieuwe beheerorganisatie te eenvoudig uitgegaan wordt van de noodzaak van het flexibel omgaan van het inhuurplafond. Zoals in de brief staat gaat het om interessante en blijvende werkzaamheden. Daarbij pasten vaste werkverbanden bij de gemeente. Wat gaat het college doen om zo min mogelijk gebruik te maken van inhuurcontracten?</p>	<p>Het college is het met GroenLinks eens dat we zoveel mogelijk moeten werken met eigen mensen. Op dit moment heeft de gemeente een goed beeld van de benodigde functies en welke kennis en capaciteit er nodig is. Het merendeel van de betreffende functies hebben we nu in huis. De gemeente zet in op extra recruitment om schaarse functies te werven. Voor enkele functies zullen we naar verwachting alleen in de eerste uitvoeringsperiode capaciteit moeten inhuren. Daarbij prevaleert het uitvoeren van de eerste uitvoeringsmaatregelen van dit prioritaire project boven de afspraken van het inhuurplafond die organisatie breed gelden.</p>
29	GroenLinks	<p>Extra wensen bovenop noodzakelijke beheer en onderhoud In het verleden zijn er al veel discussies geweest over de vele wensen van diverse gebruikers van het Merwedekanaal en de oevers. De overdracht maakt het realiseren van een aantal wensen eenvoudiger realiseerbaar. Maar GroenLinks vindt het wenselijk geen te hoge verwachtingen te wekken over wat er na overdracht mogelijk zou worden. We vinden met name natuurvriendelijke oevers en goede verbindingen voor fietsers en voetgangers over het Merwedekanaal wel belangrijk en het creëren van formeel zwemwater niet wenselijk.</p>	<p>We zijn het met u eens dat de prioriteit ligt bij de gemaakte principeafspraken rond de overdracht, de aanleg van twee nieuwe fietsbruggen (onderdeel van Merwedekanaalzone) en de realisatie van natuurvriendelijke oevers (onderdeel van oeverpark Rondje Stadseiland. Zie verder ons antwoord bij vraag 3 en 25.</p>

30	GroenLinks	<p>Handhaving op woonbotenbeleid</p> <p>In verleden is er veel onenigheid geweest over zicht op het water versus belang woonbootbewoners die terrein op de oever afschermen. Daar is een compromis uit voortgekomen met normen voor onder meer maximale hoogte heg/afscheiding, hoogte boten en minimale afstanden tussen boten. Ondanks aandringen van omwonenden is daar niet op gehandhaafd en op grote delen van de wal bijvoorbeeld ten westen van de Muntsluis is er geen zicht op het water.</p> <p>Het is de wens van GroenLinks dat hier strikter op gehandhaafd wordt en er weer meer zicht op het water komt.</p>	<p>Het woonbotenbeleid uit 2007 blijft voor het college beleidsmatig het uitgangspunt. Daarin worden maximale afmetingen van woonboten bepaald, de grootte van de tuinen op de oever, de hoogte van de erfafscheiding, en de ruimte tussen woonboten.</p> <p>Daarnaast gaat gemeente na wat er in de bestaande huurovereenkomsten met het Rijksvastgoedbedrijf is bepaald over het oevergebruik.</p> <p>Tegelijkertijd constateert het college met u dat het daadwerkelijke oevergebruik de in het woonbotenbeleid beoogde transparantie niet altijd respecteert. Dit geldt overigens niet alleen voor de oevers langs het Merwedekanaal maar voor de hele stad.</p>
31	LINK	<p>Afwaardering Merwedekanaal.</p> <p>Hierdoor wordt het lastig voor varende schepen, die een ligplaats hebben aan het MWK, om te varen. Wordt het lastig voor niet-varende schepen en scharken om per sleepboot (vaardiepte dieper dan na afwaardering) naar de werf te gaan. En zullen moderne dubbellaags watervilla's het risico krijgen om vast te komen liggen op de bodem.</p>	<p>De bedoeling van de gemeente, het waterschap en het Rijk is het bestaand gebruik van het Merwedekanaal te continueren. Het uitgangspunt bij de overdracht is dat de huidige waterbewoners en gebruikers van het kanaal "houden wat ze hebben". Dat wil zeggen dat woonarken, varende woonschepen en schepen die nu in het kanaal liggen en varen, dit na overdracht ook kunnen blijven doen. Ook roeiers en andere watersporters (sloeproeiërs, waterscouting) zullen het kanaal kunnen blijven gebruiken zoals ze nu ook doen.</p> <p>Uit de reacties van de raad en SUWO maken we op dat er onduidelijkheid is ontstaan over de diepte van het kanaal na afwaardering. De 1,5 meter diepgang betreft de voorgestelde maatgevende diepgang van varende schepen en niet de waterdiepte van het kanaal. Als we uitgaan van afwaardering van de vaarwegklasse naar recreatievaart Am, dan zal de waterdiepte na baggeren in het midden van het Merwedekanaal 2,48 meter zijn. Door baggeraanwas zal dit in de loop van de tijd dalen naar 2,18 meter. Na ongeveer 30 jaar heeft het waterschap de onderhoudsplicht om weer te baggeren. De verwachting is dat de huidige waterdiepte in het midden van het kanaal al voldoet aan de afgewaardeerde vaarklasse. De toekomstige baggeropgave ligt dus vooral aan de randen van het kanaal. Het waterschap zal in 2026 hier nader onderzoek naar doen.</p>

			<p>Om er zeker van te zijn dat huidige waterbewoners en gebruikers niet worden beperkt door afwaardering, gaan we in de eerste helft van 2026 nader onderzoek doen naar de naar de afmetingen en diepgang van de schepen, varende woonschepen en woonarken in het Merwedekanaal. Dit nader onderzoek doen we in nauwe afstemming met waterbewoners en gebruikers. Hierbij kijken we ook naar de diepgang van sleepboten die nodig zijn om de woonarken weg te slepen. Uitgangspunt van dit onderzoek is dat de toekomstige vaarklasse het huidige gebruik van het kanaal niet beperkt ("houden wat je hebt").</p> <p>Zie verder onze nadere toelichting bij ons antwoord bij vraag 2.</p>
32	LINK	<p>Huurbescherming woonbootbewoners. Dit is sinds een aantal jaar wettelijk geregeld. Maar Utrecht heeft die regels bij de Programmabegroting 2025 aan z'n laars gelapt door een huurverhoging van 50% op te leggen aan woonbootbewoners. Terwijl zij juist die huurbescherming in acht had moeten nemen. Wonen is een recht. En Utrecht moet die huurbescherming gaan toepassen.</p>	<p>De huurbescherming voor huurders van ligplaatsen (vastgelegd in het Burgerlijk Wetboek) ziet toe op de situatie dat sprake is van privaatrechtelijke huur. Dit is het geval voor de 127 waterbewoners in het Merwedekanaal. In het geval een gemeente middels een vergunning een ligplaats in gebruik geeft en daarvoor havengelden in rekening brengt, is geen sprake van een huurovereenkomst en daarmee ook geen sprake van huurbescherming ten aanzien van die ligplaats.</p> <p>Zie verder het antwoord op D66-1</p>
33	LINK	<p>Verschil tussen woonarken en woonschepen In de overdracht is geen aandacht voor het verschil tussen woonarken en woonschepen.</p>	<p>In de Havenverordening hebben we het over woonboten, waaronder zowel woonschepen als woonarken worden verstaan. Dit geldt ook bij de overdracht.</p>
34	LINK	<p>Inbreng van het SUWO Verder verwijst onze fractie gemakshalve naar de inbreng van het SUWO en de diverse woonbootbewoners die de gemeenteraad gemaïld hebben.</p>	<p>Zie bijlage 2 waar we de inbreng van SUWO beantwoorden</p>

35	PvdA	<p>Onderhoudskosten Hoe worden de onderhoudskosten voor de gemeentebegroting proportioneel gehouden? Komt er nu een hele bups achterstallig onderhoud op de schouders van de gemeentelijke organisatie terecht?</p>	<p>De overdrachtsvergoeding voor gemeente en HDSR is berekend voor het uitvoeren van 30 jaar aan beheer en onderhoud. Om tot een overdrachtsvergoeding te komen is een Life Cycle Cost (LCC) raming gemaakt. De LCC raming is een maatstaf om de kosten van een investering in kaart te brengen en houdt rekening met de kosten van 'kop tot staart'. In deze raming is het wegwerken van achterstallig onderhoud meegenomen. Ook is er rekening gehouden met onverwachte risico's die we kunnen gaan tegenkomen. Na 30 jaar zullen gemeente en waterschap zelf de kosten moeten dragen. In de startnotitie volgt een risicoparaagraaf en financiële strategie waarin staat hoe de gemeente de ontvangen middelen het meest optimaal kan benutten en transparant in de begroting kan verwerken. In de bestuursovereenkomst volgt de exacte verdeling van de overdrachtsvergoeding tussen gemeente en HDSR.</p>
36	PvdA	<p>Inhuurplafond Wij zijn tegenstander van het flexibel omgaan met het inhuurplafond. Gezien het feit dat we een vast percentage hanteren over de gehele gemeentelijke organisatie, zou het raar zijn om dit ene project uit te zonderen.</p>	<p>Het college is het met PvdA eens dat we zoveel mogelijk moeten werken met eigen mensen. Op dit moment heeft de gemeente een goed beeld van de benodigde functies en welke kennis en capaciteit er nodig is. Het merendeel van de betreffende functies hebben we nu in huis. De gemeente zet in op extra recruitment om schaarse functies te werven. Voor enkele functies zullen we naar verwachting alleen in de eerste uitvoeringsperiode capaciteit moeten inhuren. Daarbij prevaleert het uitvoeren van de eerste uitvoeringsmaatregelen van dit prioritaire project boven de afspraken van het inhuurplafond die organisatie breed gelden.</p>

37	PvdA	<p>Afwaardering vaarklasse en anders baggeren</p> <p>Er staat in de brief dat het afwaarderen van de vaarroute geen effect heeft voor de arken van de woonbootbewoners. Toch heerst er veel onzekerheid. Wat betekent het afwaarderen en het anders baggeren voor de woonboten in het Merwedekanaal? Kunnen ze gewoon blijven wonen waar ze wonen ondanks een ander onderhoudsregime van de gemeente?</p>	<p>De bedoeling van de gemeente, het waterschap en het Rijk is het bestaand gebruik van het Merwedekanaal te continueren. Het uitgangspunt bij de overdracht is dat de huidige waterbewoners en gebruikers van het kanaal “houden wat ze hebben”. Dat wil zeggen dat woonarken, varende woonschepen en schepen die nu in het kanaal liggen en varen, dit na overdracht ook kunnen blijven doen. Ook roeiers en andere watersporters (sloeproeiërs, waterscouting) zullen het kanaal kunnen blijven gebruiken zoals ze nu ook doen.</p> <p>Uit de reacties van de raad en SUWO maken we op dat er onduidelijkheid is ontstaan over de diepte van het kanaal na afwaardering. De 1,5 meter diepgang betreft de voorgestelde maatgevende diepgang van varende schepen en niet de waterdiepte van het kanaal. Als we uitgaan van afwaardering van de vaarwegklasse naar recreatievaart Am, dan zal de waterdiepte na baggeren in het midden van het Merwedekanaal 2,48 meter. Door baggeraanwas zal dit in de loop van de tijd dalen naar 2,18 meter. Na ongeveer 30 jaar heeft het waterschap de onderhoudsplicht om weer te baggeren. De verwachting is dat de huidige waterdiepte in het midden van het kanaal al voldoet aan de afgewaardeerde vaarklasse. De toekomstige baggeropgave ligt dus vooral aan de randen van het kanaal. Het waterschap zal in 2026 hier nader onderzoek naar doen.</p> <p>Om er zeker van te zijn dat huidige waterbewoners en gebruikers niet worden beperkt door afwaardering, gaan we in de eerste helft van 2026 nader onderzoek doen naar de naar de afmetingen en diepgang van de schepen, varende woonschepen en woonarken in het Merwedekanaal. Dit nader onderzoek doen we in nauwe afstemming met waterbewoners en gebruikers. Uitgangspunt van dit onderzoek is dat de toekomstige vaarklasse het huidige gebruik van het kanaal niet beperkt (“houden wat je hebt”).</p> <p>Zie verder onze nadere toelichting bij vraag 2.</p>
----	------	--	--

38	PvdA	<p>Liggeld woonbootbewoners De gemeenteraad heeft in 2024 besloten om de gemeentelijke Haven, schut- en liggelden te verhogen. Zullen deze liggelden ook voor de woonbootbewoners in het Merwedekanaal komen te gelden? Wat betekent dit financieel voor de gemeente en voor deze bewoners gemiddeld?</p>	<p>De bewoners van het Merwedekanaal die nu een huurovereenkomst hebben voor hun woonboot, blijven huur betalen, geen liggeld. Na de overdracht betalen zij huur aan de gemeente in plaats van aan het Rijksvastgoedbedrijf. . Zie ook antwoord vraag 1 en vraag 32.</p>
39	PvdA	<p>Roeien Er wordt gesproken om natuurvriendelijke oevers toe te voegen langs de Kanaalweg. Het Merwedekanaal is echter niet bepaald breed, ook door de woonboten aan de kant van de Merwedekade. Blijft het mogelijk om veilig tweerichtings(roei)verkeer op het Merwedekanaal te houden met deze voorgenomen natuurvriendelijke oever?</p>	<p>Het convenant, waarin de belangen van de roeisport zijn geborgd, en het rapport van Waardenburg, waarin beschreven is hoe we de biodiversiteit van het oeverpark kunnen versterken, schuren op een aantal punten.</p> <p>We vinden het belangrijk om samen met de gebruikers van het kanaal te zoeken naar gedragen oplossingen die zowel de ecologische doelen dienen, als recht doen aan de belangen van de roeisport en andere watersporten. We nemen daarom het initiatief voor gesprekken met de roei- én andere watersportverenigingen. Zoals afgesproken in het convenant is het uitgangspunt voor de gesprekken dat het Merwedekanaal geschikt blijft voor de roeisport.</p>
40	PvdA	<p>Roeien In het door het college-ondertekende roeiconvenant is de intentie uitgesproken om een coachfietspad langs (de oever van) het Merwedekanaal aan te leggen om verkeerstromen tussen hard- en zachtrijdende fietsers zo uit elkaar te halen. In hoeverre brengt deze overdracht dit dichterbij?</p>	<p>De aanleg van een roeicoachpad staat los van de overdracht van het Merwedekanaal. Voor deelgebied 5 (Merwede) is in afstemming met de roeiverenigingen een roeicoachpad ontworpen voor de plekken waar het fietspad van Oeverpark Rondje Stadseiland landinwaarts verspringt waardoor het zicht van de roeicoaches op het water minder goed wordt. Op het moment dat voor andere delen van het oeverpark een schetsontwerp wordt gemaakt, bespreken we met de roeiverenigingen de noodzaak om ook daar een roeicoachpad toe te voegen aan het ontwerp.</p>
41	PvdA	<p>Participatie Hoe worden bestaande afspraken met gebruikers en bewoners van het Merwedekanaal gewaarborgd in de startnotitie?</p>	<p>Zie ons antwoord bij vraag 6</p>
42	PvdA	<p>Participatie Hoe worden gebruikers en bewoners van het Merwedekanaal betrokken bij het opstellen van de startnotitie?</p>	<p>Zie ons antwoord bij vraag 6</p>

43	VVD	<p>Over te dragen areaal en taken Met het verwerven van het eigendom gaan ook 127 huurcontracten van woonbooteigenaren over naar de gemeente. Begrijpen wij hieruit goed dat voor de woonbooteigenaren de (privaatrechtelijke) huurovereenkomst blijft gelden (conform art. 7:226 BW), inclusief voorwaarden over de huurprijs?</p>	<p>Ja, de huurcontracten blijven gelden, inclusief de voorwaarden over de huurprijs. De wettelijke regeling voor de huurprijs is vergelijkbaar met de regeling van de geliberaliseerde huurprijs van woonruimte. Zie ook het antwoord op vraag 1.</p>
44	VVD	<p>Over te dragen areaal en taken Wat betekent de overdracht van 127 huurcontracten voor de gemeentelijke capaciteit, bijvoorbeeld ten aanzien van contractbeheer? Kan het college ter indicatie delen hoeveel huurovereenkomsten (privaatrechtelijk) en vergunningen (publiekrechtelijk) er op dit moment bestaan tussen de gemeente Utrecht en woonbooteigenaren?</p>	<p>In de overdrachtsvergoeding zit voor de gemeente nu geld voor personeelskosten. Dit betreft 2 fte voor de eerste 5 jaar ten behoeve van het overnemen en verwerken van de overeenkomsten en dan 1,3 fte voor de 25 jaar daarna voor het beheren van deze overeenkomsten. De gemeente Utrecht kent nu nog geen huurovereenkomsten met woonbooteigenaren met betrekking tot de ligplaatsen. Een ligplaatsvergunninghouder betaalt Havengeld op grond van de Verordening Brug- schut en havengeld gemeente Utrecht. Elke woonbooteigenaar die een ligplaats inneemt in openbaar water van de gemeente Utrecht dient een ligplaatsvergunning te hebben. Dit geldt dus ook voor de woonbooteigenaren langs het Merwedekanaal, die een ligplaatsvergunning moeten hebben, maar huur betalen in plaats van liggeld via de huurovereenkomst. Er zijn nu 351 ligplaatsen in Utrecht aangewezen in de Havenatlas. In 2026 gaan wij onderzoeken of daarmee alles publiekrechtelijk (en privaatrechtelijk) goed geregeld is voor de bewoners van het Merwedekanaal en de rest van de gemeente Utrecht.</p>
45	VVD	<p>Over te dragen areaal en taken Vallen de verwachte kosten die uit het contractbeheer voortvloeien (d.w.z. kosten die vallen bij de rol als verhuurder) onder de de overdrachtsvergoeding met het Rijk? Zo nee, waarom niet en ziet het college mogelijkheden om hier alsnog afspraken over te maken?</p>	<p>In de overdrachtsvergoeding van het Rijk is geld opgenomen voor het contractbeheer van gemeente. Zie ook ons antwoord bij uw vraag 44.</p>

46	VVD	<p>Over te dragen areaal en taken Wat zijn de beweegredenen dat ook de sluis Den Hommel onderdeel uitmaakt van de overdracht, aangezien deze niet aan het Merwedekanaal ligt? Welke kansen en risico's zijn hier in het bijzonder aan verbonden?</p>	<p>Sluis den Hommel is onderdeel van het regionale watersysteem en staat in directe verbinding met het Merwedekanaal en niet van het Amsterdams Rijnkanaal. Deze sluis heeft voor het Rijk geen nationaal belang en is geen onderdeel van hun kerntaak. Daarom is dit meegenomen in de overdracht. Na overdracht heeft de gemeente het eigendom en het zeggenschap over deze sluis. Dit biedt de gemeente kansen voor de verdere gebiedsontwikkeling rond den Hommel. De Sluis den Hommel is inclusief de bijbehorende oeverconstructies goed bij gemeente Utrecht in beeld. Overdracht van het eigendom naar de gemeente vereenvoudigt de ontwikkeling van het aanleggen van een brug over de Leidsche Rijn ter plaatse van de sluis. Deze sluis is buiten gebruik en afgesloten met een deur. Doorvaart van arken blijft ook na overdracht mogelijk. De Leidsche Rijn tussen de Sluis den Hommel en het Merwedekanaal is reeds eigendom van Gemeente Utrecht. Door deze overdracht komt het eigendom en beheer rond de sluis Den Hommel allemaal in handen van gemeente.</p>
47	VVD	<p>Afwaardering scheepvaartklasse Wat betekent het lichtere onderhoudsregime concreet voor (de kwaliteit van) het onderhoud van het Merwedekanaal? Kan het college hier enkele voorbeelden van geven?</p>	<p>De afwaardering van de scheepvaartklasse betekent dat we het kanaal inrichten op minder zware, diepe en grote schepen. Dit maakt dat we minder diep hoeven te baggeren en lichtere remmingswerken en aanmeervoorzieningen nodig hebben bij de diverse bruggen en sluisen. Mogelijk kunnen we ook de oeverconstructies iets lichter uitvoeren. Zie ook het antwoord bij vraag 2.</p>
48	VVD	<p>Afwaardering scheepvaartklasse In de raadsbrief is benoemd dat er voor de huidige gebruikers 'niets' verandert. Er liggen echter ook historische (woon)schepen aan het Merwedekanaal die niet in de categorie recreatievaart vallen. Hoe heeft het college dit afgewogen? Wat betekent de verlaging van de scheepvaartklasse concreet voor deze historische schepen?</p>	<p>De bedoeling van de gemeente, het waterschap en het Rijk is het bestaand gebruik van het Merwedekanaal te continueren. Bij een afwaardering van het kanaal wordt het kanaal tussen de 2,48 en 2,18 meter diep. Dat is naar verwachting voldoende voor de diepgang van historische (woon)schepen. Om hier zeker van te zijn gaan we nader onderzoek doen in de eerste helft van 2026. Uitgangspunt van dit onderzoek is dat de vaarklasse aansluit op het huidige gebruik van het kanaal.</p>

			<p>Tot nu toe was de afweging voor historische (woon)schepen dat zij via hun ligplaatsvergunning een ontheffing kunnen krijgen, die net zo lang geldig is als de vergunning.</p> <p>De stadswateren Utrechtse Vecht, Oudegracht, westelijke stadssingel en Vaartsche Rijn vallen ook in de recreatieklasse Am. Daar liggen al jaren historische schepen, arken en voormalige beroepsvaartschepen. Er zijn ons op deze vaarweg geen problemen, meldingen of anderszins bekend met betrekking tot de diepte van de vaarweg of het varen met schepen langer dan 15 meter.</p> <p>Zie verder onze nadere toelichting bij vraag 2.</p>
49	VVD	<p>Verbetering waterkwaliteit Om welk bedrag gaat het naar schatting? Hoe staat dit in verhouding tot de kosten voor andere waterkwaliteitsmaatregelen in de 'kleinere wateren', die het college in de brief benoemt?</p>	<p>Voor de kosten voor de aanleg van de natuurvriendelijke oevers gaan we nu uit van een bedrag rond de 12 a 13 miljoen euro exclusief BTW. Wij financieren hiervan een derde van de kosten, dus ongeveer 4 miljoen euro. Overigens verwachten we dat we door efficiënte programmering hierop mogelijk nog wat kunnen besparen door de aanleg te combineren met de vervanging van de oeverconstructies. Voor de waterkwaliteitsmaatregelen in het "overig water" hebben HDSR en gemeente binnen het Programma Gezond Water nu samen 14 miljoen euro vrijgemaakt. Wij betalen hiervan 50%, oftewel 7 miljoen euro.</p>
50	VVD	<p>Verbetering waterkwaliteit Wat betekent dit voorstel naar verwachting voor de hoogte van de rioolheffing?</p>	<p>Een investering van 1 miljoen euro betekent ongeveer dat de rioolheffing per eigenaar eenmalig 5 euro hoger is. Een investering van 4 miljoen euro betekent dus eenmalig 20 euro extra per eigenaar. Natuurlijk kunnen we het bedrag spreiden over meerdere jaren.</p>
51	VVD	<p>Verbetering waterkwaliteit Welke alternatieven heeft het college onderzocht voor de dekking van de gemeentelijke bijdrage? Waarom kan dit bedrag naar het oordeel van het college niet worden gedekt uit de bestaande begroting?</p>	<p>Wij hebben nu nog geen alternatieve dekking onderzocht, ook omdat we hier nog geen formeel besluit over genomen hebben. U kunt dus ook besluiten om de kosten uit de algemene middelen te dekken. We geven u alleen mee dat we de kosten kunnen dekken uit de rioolheffing, aangezien we de kosten van de waterkwaliteitsmaatregelen voor de overige wateren momenteel ook dekken uit de rioolheffing.</p>

52	VVD	<p>Overdrachtsvergoeding en risico's Welke risico's zijn concreet in kaart gebracht en verrekend in de overdrachtsvergoeding?</p>	<p>In de overdrachtsvergoeding is een risicoreservering opgenomen van 22,7 miljoen euro. Dit bestaat voor driekwart uit voorziene risico's, die experts hebben ingecalculeerd, en een kwart uit onvoorziene risico's. De belangrijkste voorziene risico's gaan over hogere vervangingskosten van oeverconstructies en hogere onderhoudskosten aan bruggen en sluizen. De onvoorziene risico's zijn tegenvallers die experts nu niet kunnen benoemen maar wel verwachten op basis van eerdere ervaringen. De risicoparagraaf en de verdeling van de risicoreservering tussen gemeente en waterschap volgt in de startnotitie.</p>
53	VVD	<p>Overdrachtsvergoeding en risico's Wat is de aard en omvang van de risico's die het college nu voorziet en die aanleiding geven om het Merwedekanaal op te nemen in de RRP?</p>	<p>Zie ons antwoord bij vraag 25</p>
54	VVD	<p>Overdrachtsvergoeding en risico's Hoe zijn onvoorziene risico's vervat in de (financiële) afspraken over de overdrachtsvergoeding?</p>	<p>Zie ons antwoord bij vraag 52</p>