# Brievenbundel over overdracht van het Merwedekanaal

***Brief 1: brief SUWO***

**Aan:** gemeenteraad

**Datum**: 2 november 2025

**Onderwerp:** Wensen en bedenkingen over overdracht van het Merwedekanaal

Stedelijk Utrechts
Woonschepen Overleg

Geachte gemeenteraad,

U heeft op grond van art. 169 lid 4 van de gemeentewet het recht wensen en bedenkingen te uiten over de uitgangspunten voor de bestuurs- en koopovereenkomst voor de overdracht van het Merwedekanaal.

Namens de gebruikers van het Merwedekanaal willen wij u de volgende wensen en bedenkingen meegeven.

Wij hebben grote bedenkingen bij **de afwaardering van het kanaal van beroepsvaart Klasse 1 naar recreatievaart (Am).** Bij deze afwaardering horen nieuwe maten voor voorzieningen als bijv. bruggen en afweerremmingen, een diepte van 1,5 meter en een scheepsmaat van 4,5x15,0m. Het college stelt dat er in de praktijk geen consequenties zijn voor de huidige gebruikers dit zien wij echter anders. Wij leggen onze bedenkingen uit aan de hand van de gevolgen per gebruiker.

**Varende schepen:** Bij varende schepen moet u denken aan de historische schepen in de Veilinghaven, varende schepen op het Merwedekanaal, het schip van de waterscouts en de sloeproeiers.

De (historische) schepen in dit gebied hebben een lengte van 22 tot 38 meter en een breedte van 4,9 tot 7 meter. De maatvoering die nu wordt voorgesteld, is echter afgestemd op de pleziervaart, terwijl deze recreatievaart het Merwedekanaal niet gebruikt als doorgaande route richting de Vecht. Bovendien is deze voorgestelde maatvoering niet gebaseerd op de huidige situatie op het Merwedekanaal / Vaartse Rijn.

Deze schepen hebben een remmingwerk nodig dat niet voldoet bij klasse Am. De veiligheid van varende schepen (tot 40m) komt hiermee in het geding.

Varende schepen krijgen bij verminderde diepte meer last van waterplanten in de schroef. Waterplanten groeien immers beter als zonlicht de bodem van het kanaal eerder bereikt.

De waarde van de ligplaats zal dalen indien de scheepsmaat 4,5X15m wordt. De overdraagbaarheid van de voorgestelde ontheffing op de vaarwegklasse voor bestaande schepen zal goed geregeld moeten worden. Zowel voor de huidige eigenaar die zijn schip wel vervangen als bij verkoop van het schip.

Varende schepen worden bij afname van de diepte (maar ook beperking in lengte en breedte) onbereikbaar voor sleepdiensten bij calamiteiten. De manoeuvreerbaarheid van deze schepen neemt bij ondiepte af. Het staal waarvan schepen zijn gebouwd, is niet bestand tegen het jarenlang liggen in (vervuilde) modder.

**Woonark (drijvende woning):** Vergunde woonarken steken tegenwoordig tot 1,90m. Bij afname van de diepte komen deze arken vast te liggen op de bodem van het kanaal. Dit geeft grote druk op de constructie en bij scheefligging kans op zinken als water via de buitenboordopeningen naar binnen komt.

Arken die vast komen te liggen worden onverplaatsbaar, onverkoopbaar en onverzekerbaar.

Arken met een warmteregister in de bak of naast/onder hun ark krijgen bij minder water onder de ark te maken met dramatisch afnemende opbrengsten. Dit terwijl deze verduurzaming juist door de gemeente is gestimuleerd.

Arken die minder diep zijn kunnen tot op heden nog vervangen worden door diepere ark met twee verdiepingen. Beperking van de diepte heeft een grote waardedaling van de ligplaats tot gevolg.

**Woonschepen:** Woonschepen ondervinden de problemen van zowel varende schepen als woonarken. Denk aan ontheffing en vervanging, werfbezoek en calamiteiten en afname waarde ligplaats.

**Passanten:** Het passantenbezoek van grote varende schepen is nog niet geregeld.

**(sloep)roeiers:** Roeiers krijgen te maken met een toename van waterplanten en andere begroeiing.

**De toekomst**

De afwaardering van het kanaal heeft zoals gezegd ook gevolgen voor de toekomstige inrichting en toekomstige infrastructuur van het kanaal.

De infrastructuur moet niet op recreatievaart afgestemd worden want dan kan bijvoorbeeld een brugdoorgang versmald worden en komt bij kortere remmingwerken de veiligheid van schepen in het geding.

Ongehinderd gebruik van bruggen en sluizen (nu 24 uur van tevoren aanmelden) dient gewaarborgd te worden.

De inrichting van de vaarweg moet de ruimte bieden voor schepen met een lengte van 40 meter en woonaken met een breedte van 8 meter moeten verplaatst kunnen worden. Een diepgang van meer dan 2,00 meter moet gewaarborgd blijven worden.

Er is al jarenlang geen **onderhoud** uitgevoerd aan het Merwedekanaal en de Vaartsche Rijn. Voorbeeld: bij de Vaartsche Rijn is recent een diepte van slechts 1,90 meter gemeten in de vaargeul (richting de oevers is het water soms minder dan 1 meter. Hierdoor liggen woonarken en schepen nu al in de prut. Dit probleem is duidelijk zichtbaar op de kaarten die tijdens de bijeenkomst van 30 oktober jl. zijn getoond.

Uit de voorgestelde overdrachtsvergoeding moet als gevolg van het achterstallige onderhoud eerst prioriteit gegeven worden aan vernieuwing van de kades en kadeafrastering en de voor de gebruikers nu al noodzakelijke baggerwerkzaamheden.

Voor varende schepen, woonarken, woonschepen en passanten moet de havenatlas en het huidige **woonbotenbeleid** van toepassing blijven.

Voor de roeiers moet het **roeiconvenant** en de daarin gemaakte afspraken van toepassing blijven.

Namens het SUWO,

in afstemming met overige belanghebbenden.

***Antwoord op brief 1***

Geachte leden van het SUWO,

Dank voor uw brief van 2 november 2025 aan de gemeenteraad met uw reactie op de voorgenomen overdracht van het Merwedekanaal. De brief heeft als titel “wensen en bedenkingen overdracht” en is ingediend namens de waterbewoners en andere gebruikers van het Merwedekanaal. Een aantal fracties verwijst naar uw brief en heeft ons gevraagd daarop te reageren.

De brief volgt op de gesprekken die wij hebben gevoerd op 16 oktober met de gebruikers en op 30 oktober met de waterbewoners van het Merwedekanaal. Leden van het bestuur van SUWO waren op beide avonden aanwezig.

Uit uw reactie lezen we als eerste jullie zorg dat het Merwedekanaal straks niet meer bevaarbaar en bewoonbaar is voor de huidige waterbewoners en andere gebruikers. 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 (sloeproeiers, waterscouting) zullen het kanaal kunnen blijven gebruiken zoals ze nu ook doen.

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. De gemeente zal een hoger onderhoudsniveau hanteren dan het minimaal technisch beheer dat Rijkswaterstaat afgelopen decennia heeft gedaan. 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. Uit de laatste metingen van Rijkswaterstaat uit 2025 blijkt dat de waterdiepte van het kanaal nu circa 2 tot 3 meter is. In het midden van het kanaal is het dieper dan nabij de oevers.

Het in standhouden van de benodigde waterdiepte van het kanaal zal na overdracht bij HDSR komen te liggen. 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 doelstellingen uit de Kaderrichtlijn Water (KRW), en het achterstallig onderhoud van het kanaal weg te werken. De gemeente zal in 2027-2028 inspecties uitvoeren om te bepalen of de naastgelegen kades sterk genoeg zijn of direct moet worden hersteld bij het baggeren.

We merken 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 voor recreatievaart en niet de waterdiepte van het kanaal. Als we uitgaan van de voorgenomen afwaardering van de vaarwegklasse tot klasse 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. Vervolgens heeft het waterschap de onderhoudsplicht om weer te baggeren. De verwachting is dat de huidige waterdiepte in het midden van het kanaal al grotendeels 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.

De zorg betreffende waterplanten die roeiers gaan hinderen is ons inziens niet terecht: pas bij waterdieptes van minder dan 1 meter gaan er waterplanten groeien, niet bij de voorgestelde minimale waterdiepte van 2,18 meter.

De redenen van gemeente, Rijk en waterschap voor het afwaarderen van het Merwedekanaal tussen Liesboschbrug en Spinozabrug zijn:

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 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.

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 die momenteel gebruik maken van het kanaal krijgen ontheffing van de gemeente zodat ze het kanaal kunnen blijven gebruiken.

Het uitgangspunt is dat ongehinderd gebruik van bruggen en sluizen voor varende woonschepen en woonarken gewaarborgd blijft. Denk bijvoorbeeld aan het 24 uur van tevoren aanmelden bij de Havendienst zoals nu geldt. Komende jaar zullen we bepalen hoe we dit praktisch vormgeven.

Voor woonarken, varende woonschepen en passanten in de Veilinghaven blijven de regelingen uit de Havenatlas en het huidige **woonbotenbeleid** van toepassing. Voor de roeiers blijft het **roeiconvenant** en de daarin gemaakte afspraken van toepassing, waarbij we wel met u verkennen hoe we de oevers aan de zijde van de Kanaalweg meer natuurvriendelijk kunnen inrichten om de waterkwaliteit in het kanaal te verbeteren. Uitgangspunt daarbij is dat dit niet ten koste gaat van de huidige gebruiksmogelijkheden van het kanaal.

Om er zeker van te zijn dat huidige waterbewoners en gebruikers niet worden beperkt door de afwaardering, gaan we nader onderzoek doen in de eerste helft van 2026. 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 willen u graag bij dit onderzoek betrekken, en met u in gesprek blijven over de overdracht en de (onderhouds)werkzaamheden direct na de overdracht. Er is contact met u voor het plannen van een eerste afspraak.

Hoogachtend,

Namens het college van Burgemeester en wethouders,

Wethouder Schilderman, Openbare Ruimte

***Brief 2: waterbewoners op varende schepen (2 november 2025)***

Aan: Gemeenteraad en het College van Burgemeester en Wethouders Gemeente Utrecht.

Van: Bewoners van Merwedekanaal varende woonschepen / pleziervaartuigen.

Utrecht, 02-11-2025

Betreft: Klasse verlaging bij overdracht Merwedekanaal.

Beste leden van het College en de Raad,

Als bewoners op varende ex-vrachtschepen in het Merwedekanaal hebben we bericht gekregen, dat het kanaal waarin wij wonen wordt overgedragen aan de gemeente.

Onderdeel van de overdracht is een afspraak om de vaarklasse van het Merwedekanaal van de Muntsluis tot de Liesboschbrug te verlagen van CEMT Klasse 1 naar BRTN Klasse Am. De toegestane diepte is dan met 1 meter verminderd en de toegestane scheepsafmetingen worden drastisch beperkt.

**De gevolgen:**

Voor gebruikers, zoals woonarken / woonschepen met werfbezoek en varende woonschepen betekent dit een belangrijke verandering. De toegelaten afmetingen voor de schepen worden van 38 x 7 verminderd naar 15 lang, 4,5 breed.

Woonschepen en woonarken zijn aanzienlijk groter dan de laatstgenoemde maten.

De vermindering van de diepte betekent zowel voor de ligplaatsen bij de woonarken als de varende woonschepen een belangrijke verandering met onvoorziene gevolgen.

De bagger inspanningsverplichting voor RWS vermindert hiermee met 1 meter.

**Toelichting:**

Het landelijke Basisrecreatietoervaartnet (BRTN) van doorgaande vaarwegen (verbindings- en ontsluitingswater) is opgenomen in de Basisvisie Toervaartnet Nederland.

De BRTN wordt geborgd door middel van bestuurlijke afspraken en de Basisvisie Recreatietoervaart Nederland.

Het ministerie van I en W, RWS en provincies borgen de delen in hun beheergebieden via eigen instrumenten.

Doel van de Basisvisie met declassificatie van de BRTN-vaarwegen is het net van Nederlandse bevaarbare wateren te behouden en verder te ontwikkelen als één aantrekkelijk, gedifferentieerd en samenhangend recreatietoervaartnet.

Het BRTN is een samenwerking van organisaties van pleziervaartuigen en de overheid.

Echter, de belangen en organisaties voor kleine pleziervaartuigen van 15 tot 20 meter lengte en die van grote pleziervaartuigen / historische schepen (langer dan 20 meter) zijn hier niet vertegenwoordigd. Er is met deze schepen dan ook geen rekening gehouden.

Onze schepen zijn grote pleziervaartuigen en voldoen om te varen aan dezelfde veiligheidseisen en vaarreglementen als de reguliere vrachtvaart.

Wij hebben dezelfde rechten en plichten. Een opvallend verschil is dat onze inzinkdiepte minder is, omdat we onbeladen schepen zijn. **Conclusie:**

De verlaging van CEMT Klasse 1 naar BRTN Klasse Am. Is een onterecht gebruik van het BRTN netwerk.

De CEMT vaarklasseindeling (bijv Klasse 0) is een beter instrument voor aanpassing.

Het verlagen volgens BRTN heeft grote gevolgen voor de huidige gebruikers van het Merwedekanaal, zowel voor de vaartuigafmetingen als de reguliere bediening van bruggen en sluizen.

**Verzoek:**

Wij verzoeken U dan ook een nader onderzoek te doen naar de Klasse afschaling van het Merwedekanaal van de Muntsluis tot de Liesboschbrug.

Tevens verzoeken wij U het toepassen van een vaarklasse indeling volgens CEMT normen te overwegen.

Dit betekent dat er rekening gehouden wordt met de vaartuigafmetingen van de grote pleziervaartuigen en het werfbezoek van woonschepen.

Wij verzoeken daarbij ook om rekening te houden met een reguliere doorvaart door bruggen en sluizen en een gegarandeerde doorvaarthoogte van 4,40 meter.

Wij zien graag een **spoedige r**eactie van U tegemoet en staan open voor een gesprek om onze zorgen en ideeën persoonlijk toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

***Antwoord op brief 2***

Geachte waterbewoners van het Merwedekanaal,

Dank voor uw brief van 2 november 2025 aan de gemeenteraad met uw reactie op de voorgenomen overdracht van het Merwedekanaal. De brief heeft als titel “Klasse verlaging bij overdracht Merwedekanaal” en is ingediend namens vier waterbewoners.

De essentie in uw brief is de zorg over “het bevaarbaar houden” van het Merwedekanaal. Een term die we kunnen overnemen. 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 (sloeproeiers, waterscouting) zullen het kanaal kunnen blijven gebruiken zoals ze nu ook doen.

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.

Voor woonarken, varende woonschepen en passanten in de Veilinghaven blijven de regelingen uit de Havenatlas en het huidige **woonbotenbeleid** van toepassing. De toegelaten afmetingen wijzigen daarmee niet. Grote schepen kunnen via hun ligplaatsvergunning een ontheffing krijgen, die net zo lang geldig is als de vergunning.

Voor de roeiers blijft het **roeiconvenant** en de daarin gemaakte afspraken van toepassing, waarbij we wel met u verkennen hoe we de oevers aan de zijde van de Kanaalweg meer natuurvriendelijk kunnen inrichten om de waterkwaliteit in het kanaal te verbeteren. Uitgangspunt daarbij is dat dit niet ten koste gaat van de huidige gebruiksmogelijkheden van het kanaal.

Het onderhoud van het Merwedekanaal heeft voor Rijkswaterstaat een zeer lage prioritiet. Zo is het kanaal al tientallen jaren niet meer gebaggerd. Uit de laatste metingen van Rijkswaterstaat blijkt dat dat de waterdiepte nu 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. 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 doelstellingen uit de Kaderrichtlijn Water (KRW), en het achterstallig onderhoud van het kanaal weg te werken. De gemeente zal in 2027-2028 inspecties uitvoeren om te bepalen of de naastgelegen kades sterk genoeg zijn of direct moet worden hersteld bij het baggeren.

Als we uitgaan van de voorgenomen afwaardering van de vaarwegklasse tot recreatieklasse 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. Vervolgens heeft het waterschap de onderhoudsplicht om weer te baggeren. De verwachting is dat de huidige waterdiepte in het midden van het kanaal grotendeels 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.

Scheepvaartklassen zijn terug te vinden in de richtlijnen vaarwegen. Richtlijnen Vaarwegen 2020 : 2e, gewijzigde druk - Rijkswaterstaat Publicatie Platform. In tabel 8 staat de klasse indeling voor de beroepsvaart, op basis van de CEMT indeling. In tabel 9 staat die voor recreatievaart, oftewel BRTN indeling. De voorgestelde afwaardering houdt in van CEMT 1 (beroepsvaart) naar BRTN klasse Am (recreatievaart).

De redenen van gemeente, Rijk en waterschap voor het afwaarderen van het Merwedekanaal tussen Liesboschbrug en Spinozabrug zijn:

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 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.

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.

Het uitgangspunt is dat ongehinderd gebruik van bruggen en sluizen (met 24 uur van tevoren aanmelden) gewaarborgd blijft, maar voor dit onderdeel moeten we in het komende jaar nog onderzoeken hoe we dit praktisch vormgeven.

In de eerste helft van 2026 gaan we onderzoek doen 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 willen u graag bij dit onderzoek betrekken, en met u in gesprek blijven over de overdracht en de (onderhouds)werkzaamheden direct na de overdracht. We zullen u uitnodigen voor de vervolgbijeenkomst die we begin 2026 samen met Rijkswaterstaat, het waterschap en het SUWO willen houden.

Hoogachtend,

Namens het college van Burgemeester en wethouders,

Wethouder Schilderman, Openbare Ruimte

***Brief 3: Bewoners van Merwedekanaal tussen Muntsluis en Spinozabrug (31 oktober 2025)***

Aan: Gemeenteraad en het College van Burgemeester en Wethouders Gemeente Utrecht.

Van: Bewoners van Merwedekanaal tussen Muntsluis en Spinozabrug.

Datum: 31-10-2025

Betreft: Hoop en zorgen van woonbootbewoners over overdracht Merwedekanaal.

Beste leden van het College en de Raad,

Als bewoners van het Merwedekanaal Keulsekade 350-376 hebben we vernomen dat het kanaal waarin wij wonen binnenkort wordt overgedragen aan de gemeente.

Wij hopen dat dit een nieuwe, positieve fase inluidt voor het kanaal en de oevers en de hele beleving rond het kanaal. Gezien de tot nu bekende plannen en deels de uitvoering daarvan in Rondje Stadseiland zijn wij wel blij met de voorgestelde overdracht.

Tegelijkertijd leven er bij ons zorgen en vragen. We willen aandacht vragen voor het **achterstallige onderhoud**. Het kanaal kent al langere tijd gebreken die verholpen moeten worden (Ondiepte, afkalvende kades, nauwelijks werkende bruggen.) Wij hopen dat de gemeente dit onderhoud nu daadwerkelijk gaat uitvoeren en niet opnieuw uitstelt of beperkt door beleidsaanpassingen.

In de brief aan de raad van 10 Oktober 2025 met kenmerk 30570918 wordt in alinea **”Afwaardering scheepvaartklasse”** pagina 3/8 gesproken over een verlaging van de scheepvaartklasse. Hierbij is geen rekening gehouden met dat wij met Historische woonschepen niet passen in de categorie recreatievaart. Dit vanwege o.a. de diepgang. Daar hebben we nu al veel problemen mee met Rijkswaterstaat (RWS) omdat RWS weigert te baggeren en wij al moeite hebben om weg te komen en soms zelfs de bodem raken vanwege de ondiepte. Hier is dus onze hoop op de gemeente dat zij wel gaat doen wat moet gebeuren. De gemeenteraad heeft dit stuk kanaal ook bewust bestempeld als historisch.

Voor wat betreft de **huurcontracten en voorwaarden** die we op dit moment hebben gaan we uit van het principe: ”Koop breekt geen huur.” Wij willen graag dat de gemeente duidelijk bevestigt dat deze bestaande afspraken volledig worden **overgenomen en behouden.** De huurprijs die nu geldt, de rechten, de overdraagbaarheid, de onderhoudsafspraken en overige voorwaarden (b.v. lengte, breedte, hoogte) moet ook na de overdracht ongewijzigd blijven.

Tot slot willen we wijzen op een belangrijk punt dat ook voor de gemeenteraad relevant is: het **compensatiebedrag dat RWS aan de gemeente betaalt** bij de overdracht. Naar ons inzicht bestaat het risico dat dit bedrag **onvoldoende is** om het noodzakelijke onderhoud en beheer van het kanaal goed en duurzaam te kunnen uitvoeren. (Zie brief aan de raad van 10 Oktober 2025 met kenmerk 30570918 wordt in alinea ”Voordelen overdracht” pagina 1/8) Waarom heeft RWS al de laatste 30 jaar niet gebaggerd en waarom kunnen de bruggen niet gewoon werken Er moet bij ons minimaal 2400m3 bagger slip worden verwerkt. Dat is voor zo’n 300m van het kanaal. RWS wilde dat niet doen is ons verteld omdat de kosten te hoog zijn. Wat zijn de werkelijke kosten?

Wij hopen dat de raad dit kritisch bekijkt en waar nodig extra waarborgen vraagt, zodat het kanaal niet een verzopen kat in de zak wordt.

Samengevat vragen wij:

1. Behoud van alle huidige huurvoorwaarden met een schriftelijke bevestiging;

2. Een concreet plan voor uitvoering van het achterstallige onderhoud;

3. Een zorgvuldige beoordeling van het financiële kader, zodat het onderhoud daadwerkelijk kan worden uitgevoerd.

Als bewoners bieden wij:

1. Betrokkenheid van bewoners bij de plannen voor beheer en onderhoud;

2. Kadeverzorging en leefbaar houden van het kanaal en kade in ons deel.

3. Invulling geven aan het eren van het industrieel erfgoed in het heden voor ons stukje kanaal.

Wij hopen dat de gemeente deze overdracht ziet als kans om het Merwedekanaal met zorg, aandacht en toekomstvisie te beheren – samen met de bewoners en recreanten die er dagelijks leven en spelen.

Wij zien graag een reactie van u tegemoet en staan open voor een gesprek om onze zorgen en ideeën persoonlijk toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

*Namens de bewoners van het Merwedekanaal tussen de Muntsluis en Spinozabrug Keulsekade.*

***Antwoord op brief 3***

Geachte waterbewoners van het Merwedekanaal,

Dank voor uw brief van 31 oktober 2025 aan de gemeenteraad en het college met uw reactie op de voorgenomen overdracht van het Merwedekanaal. De brief heeft als titel “Hoop en zorgen van woonbootbewoners over overdracht Merwedekanaal” en is ingediend namens  waterbewoners met historische schepen tussen Muntsluis en Spinozabrug.

Als eerste zijn we blij te lezen dat jullie positief staan tegenover de overdracht en kansen zien. In jullie brief staan ook vragen en zorgen. Per onderwerp geven we hierop onze reactie.

Achterstallig onderhoud

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 KRW-doelstellingen, en het achterstallig onderhoud van het kanaal weg te werken. Ook moet worden bepaald of de naastgelegen kade sterk genoeg is of direct moet worden hersteld bij het baggeren. Hiervoor gaat de gemeente in 2027-2028 extra technische inspecties doen.

Afwaardering scheepvaartklasse

Uit uw reactie lezen we jullie zorg dat het Merwedekanaal straks niet meer bevaarbaar en bewoonbaar is voor de historische schepen.

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 (sloeproeiers, waterscouting) zullen het kanaal kunnen blijven gebruiken zoals ze nu ook doen.

Voor woonarken, varende woonschepen en passanten in de Veilinghaven blijven de regelingen uit de Havenatlas en het huidige **woonbotenbeleid** van toepassing. De toegelaten afmetingen wijzigen daarmee niet. Grote schepen kunnen via hun ligplaatsvergunning een ontheffing krijgen, die net zo lang geldig is als de vergunning.

Het onderhoud van het Merwedekanaal heeft voor Rijkswaterstaat een zeer lage prioritiet 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 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.

Als we uitgaan van de voorgenomen afwaardering van de vaarwegklasse tot recreatieklasse 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. Vervolgens heeft het waterschap de onderhoudsplicht om weer te baggeren. De verwachting is dat de huidige waterdiepte in het midden van het kanaal grotendeels 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.

De redenen van gemeente, Rijk en waterschap voor het afwaarderen van het Utrechtse Merwedekanaal tussen Liesboschbrug en Spinozabrug zijn:

1) Er is nagenoeg geen beroepsvaart meer op het Utrechtse Merwedekanaal (tussen Liesboschbrug en Spinozabrug) 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 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.

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 zoals ze ook nu doen.

Bijeenkomsten met de gebruikers op 16 oktober en woonbootbewoners op 30 oktober en uw brief maken duidelijk dat er in het Merwedekanaal mogelijk een groot aantal schepen en woonboten dieper liggen dan de woonboten en historische schepen in de rest van de stad. Daarom gaan we nader onderzoek doen in de eerste helft van 2026 naar de afmetingen en diepgang van de schepen en woonboten 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”). Huurcontracten en voorwaarden

In het Burgerlijk Wetboek is de definitie van woonruimte in artikel 7:233 BW uitgebreid met het begrip ‘ligplaats’. De wet geeft huurders van ligplaatsen voor woonboten daarmee een huurbescherming gelijkwaardig aan die van huurders van woningen op de wal. Dat betekent onder andere dat de huur niet zomaar opgezegd kan worden.

Uiteraard respecteert de gemeente Utrecht deze landelijke wetgeving, en daarmee ook de bestaande huurovereenkomsten. Immers "koop breekt geen huur".

Wel goed om op te merken dat de wet geen huurprijsbescherming biedt. De huur van een ligplaats wordt gelijk gesteld aan de huur van woningen in de vrije sector. De wettelijke regeling voor de huurprijs is vergelijkbaar met die van de geliberaliseerde huurprijs van woonruimte.

Overdrachtsvergoeding

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 die we gaan opstellen in 2026 volgt een concreet plan voor de uitvoering van het (achterstallig) onderhoud, een risicoparagraaf en een financiële strategie waarin staat hoe de gemeente de ontvangen middelen het meest optimaal kan benutten en transparant in de begroting kan verwerken.

We willen u graag bij dit onderzoek betrekken, en met u in gesprek blijven over de overdracht en de (onderhouds)werkzaamheden direct na de overdracht. We zullen u uitnodigen voor de vervolgbijeenkomst die we begin 2026 samen met Rijkswaterstaat, waterschap het SUWO willen houden.

Hoogachtend,

Namens het college van Burgemeester en wethouders,

Wethouder Schilderman, Openbare Ruimte