

Beheer- en onderhoudsovereenkomst Merwedekanaal in de provincie Utrecht

De ondergetekenden:

Provincie Utrecht, gevestigd te Utrecht, krachtens volmacht van de commissaris van de Koning, de heer J.H. Oosters, rechtsgeldig vertegenwoordigd door A.J. Schaddelee, gedeputeerde en handelend ter uitvoering van het besluit van het college van gedeputeerde staten van Utrecht d.d. 9 februari 2021 en artikel 2 lid 3h van het Organisatiebesluit Provincie Utrecht 2004, hierna te noemen: "provincie Utrecht";

en

De Provincie Zuid-Holland, gevestigd te 's-Gravenhage, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevr. J. Baljeu, gedeputeerde water, daartoe gemachtigd ingevolge het besluit van de commissaris van de Koning, op grond van artikel 176, lid 2, van de Provinciewet, hierna te noemen: "provincie Zuid-Holland";

Hierna, tenzij uitdrukkelijk anders is aangegeven, gezamenlijk aangeduid als: '**Partijen**'.

Overwegende dat:

- A. Bij Koninklijk Besluit van 3 maart 1998, nr. 98.001100 per 1 januari 1998 het Beheer en Onderhoud van het Merwedekanaal aan de provincie Zuid-Holland is overgedragen;
- B. Ingevolge de Wet van 18 oktober 2001 tot wijziging van de provinciale indeling van de gemeente Vianen (Staatsblad 2001, nr. 521) de gemeente Vianen is ingedeeld bij de Provincie Utrecht met ingang van 1 januari 2002;
- C. De provincie Zuid-Holland gemandateerd vaarwegbeheerder is voor het deel van het Merwedekanaal dat in de gemeente Vianen is gelegen. Dit op basis van het besluit van gedeputeerde staten van Utrecht van 4 maart 2003, alsmede op basis van de Waterverordening provincie Utrecht 2009, herzien bij besluit van provinciale staten van 8 december 2014, Pb 2016, 475, ten behoeve van de aanwijzing van vaarwegbeheerders;
- D. Ingevolge de Wet van 11 juli 2018 tot samenvoeging van de gemeenten Leerdam, Vianen en Zederik en wijziging van de grens tussen de provincies Utrecht en Zuid-Holland (Staatsblad 2018, nr. 270), om en nabij twee-derde deel van het Merwedekanaal in de provincie Utrecht is gelegen met ingang van 1 januari 2019;
- E. Partijen op basis van het rapport 'Onderzoek beheervarianten Merwedekanaal' van 21 februari 2020 (**bijlage 4**) overeenkomen dat de provincie Zuid-Holland voor het Beheer en Onderhoud van het Traject tot en met 31 december 2025 zal laten uitvoeren;
- F. De Provinciale Staten van de provincie Utrecht heeft besloten (besluiten Provinciale Staten van 21 februari 2019 Pb 2019, 1298 en 18 november 2020 Pb 2020, 8959) dat de Vaarwegenverordening Zuid-Holland 2015 (Pb 2015, 388) blijft gelden voor het op 1

- januari 2019 aan provincie Utrecht toegevoegd gebied totdat de Interim Omgevingsverordening provincie Utrecht in werking treedt (beoogd 1 april 2021), in beide documenten is provincie Zuid-Holland aangewezen als vaarwegbeheerder van het Merwedekanaal;
- G. Het bevoegde gezag van de provincie Utrecht aan het bevoegd gezag van de provincie Zuid-Holland mandaat, volmacht respectievelijk machtiging zal verlenen ten aanzien van het Beheer en Onderhoud van het Traject (**bijlage 5**) ter vervanging van het eerder genomen mandaatbesluit van 1 april 2003;
- H. In het kader van deze overeenkomst en de daarin beschreven werkzaamheden de provincies Utrecht en Zuid-Holland gezamenlijk opdrachtgever zijn richting de uitvoerende aannemer en dat provincie Zuid-Holland namens beide provincies als penvoerder zal optreden;
- I. Partijen de afspraken over het Beheer en Onderhoud van het Traject in deze Overeenkomst willen vastleggen.
- J. Partijen voornemens zijn gezamenlijke afspraken in 2021 te maken over het beleid en gezamenlijke inkoop terzake van het Merwedekanaal en in dat kader de indicatoren voor het beheer ervan. Daarbij is het uitgangspunt dat voor de gehele Vaarweg een zo eenduidig mogelijk beleid wordt gehanteerd en dat de vaarweggebruiker geen hinder ondervindt van enige tegenstellingen tussen beleid van beide provincies. Hieruit vloeit ook voort, dat bepalingen van beide provincies in verordeningen en beleidsregels, zoveel mogelijk overeenstemmen met inachtneming van de Richtlijnen Vaarwegen van Rijkswaterstaat of daaraan gelijkwaardig. Voor essentiële onderdelen, zoals de vaarwegdiepte, de doorvaarthoogte en de bedieningstijden van bruggen en sluisen is dit in elk geval vereist.

Partijen komen als volgt overeen:

Artikel 1 Begrippenlijst

Verklaring van de in deze Overeenkomst gebruikte begrippen:

- Accountmanager Merwedekanaal: de functionaris binnen de provincie Zuid-Holland die verantwoordelijk is voor de coördinatie van de provinciale uitvoeringsorganisatie (die de aannemers aanstuurt) en tevens als aanspreekpunt fungeert voor de beide Opdrachtgevers. Deze functionaris is verantwoordelijk voor het secretariaat van de vergaderingen van het Besluitvormend Overleg Merwedekanaal en de organisatie van de informatiebijeenkomsten;
- Beheer en Onderhoud: alle werkzaamheden met betrekking tot werkzaamheden en activiteiten als beschreven in artikel 3.2, die nodig zijn voor het vlot en veilig bevaarbaar houden van het Merwedekanaal;
- Besluitvormend Overleg Merwedekanaal: het overlegorgaan bestaande uit de ambtelijke opdrachtgevers uit beide provincies dat in 2021 in werking treedt en waarbij de Accountmanager Merwedekanaal adviserend lid is. Dit overlegorgaan is bevoegd tot vaststelling van de begroting werkzaamheden Merwedekanaal en de financiële afrekening daarvan;
- Beweegbare Kunstwerken: beweegbare bruggen en sluisen;
- Calamiteit: een (natuur)ramp of een niet-verwachte gebeurtenis die ernstige schade kan veroorzaken of heeft veroorzaakt;
- Dagelijks Beheer en Onderhoud (DBO): alle werkzaamheden met betrekking tot de werkzaamheden voor het in stand houden van de Vaarweg, beschreven in artikel 3.3. In provincie Utrecht wordt de term 'vast onderhoud' gebruikt;
- Merwedekanaal: het Merwedekanaal bezuiden de Lek;
- Nautische Voorzieningen: Vaarweg voorzieningen zoals borden, wacht- en ligplaatsen, geleidewerken en bolders;

- Opdrachtgevers: Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland en Gedeputeerde Staten van Utrecht, elk afzonderlijk voor het deel van het Merwedekanaal dat op het eigen grondgebied ligt;
- Overeenkomst: onderhavige beheer- en onderhoudsovereenkomst Merwedekanaal;
- Overeenkomst 2011: Overeenkomst nr. ZH/UT 2011-1, betreffende de nadere regeling van het (nautisch) beheer en onderhoud van het gedeelte van het Merwedekanaal, dat is gelegen op het grondgebied van de provincie Utrecht alsmede de financiële gevolgen daarvan;
- Planmatig Onderhoud (PO): algemene term voor groot onderhoud, projecten, investeringen en vervangingen. Deze projecten worden geprogrammeerd volgens een onderhoudsstrategie en zullen steeds verschillende werkzaamheden bevatten. In provincie Utrecht worden de termen ‘variabel onderhoud’ en ‘vervangingen’ gebruikt;
- Traject: het deel van het Merwedekanaal dat in het beheersgebied van de provincie Utrecht is gelegen, conform de overzichtskaart die is bijgevoegd als **bijlage 1**;
- Vaarweg: bodemprofiel, oeverconstructie en Nautische Voorzieningen.

Artikel 2 Doel van de Overeenkomst

Partijen leggen in deze Overeenkomst hun afspraken over de uitoefening van de werkzaamheden inzake het Beheer en Onderhoud van het Traject schriftelijk vast. Een en ander met behoud van een deel van de afspraken uit de Overeenkomst 2011 (zie ook artikel 15). De werkzaamheden inzake het Beheer en Onderhoud, zoals beschreven in artikel 3.2, zijn gericht op het vlot en veilig bevaarbaar houden van het Merwedekanaal voor de gebruikers ervan, met oog voor de omgeving.

De provincie Zuid-Holland treedt in dat kader op als penvoerder namens de Provincie Utrecht en draagt in dat kader zorg voor het op correcte wijze uitvoeren van (gezamenlijke) inkoopprocedures jegens betrokken externe ondernemingen conform de geldende aanbestedingswetgeving.

Artikel 3 Beheer en Onderhoud door provincie Zuid-Holland

- 3.1 Op grond van het als **bijlage 5** bijgevoegde bevoegdhedenbesluit hebben gedeputeerde staten en de commissaris van de Koning van Utrecht aan gedeputeerde staten en de commissaris van de Koning van Zuid-Holland mandaat, volmacht en machtiging verleend voor het dagelijks beheer en onderhoud c.a. aan het Merwedekanaal gedurende de periode van 1 januari 2019 tot en met 31 december 2025.
- 3.2 De uit te voeren werkzaamheden (werkzaamheden en taken) bestaan uit:
- het Dagelijks Beheer en Onderhoud;
 - de bediening van de Beweegbare Kunstwerken;
 - het onderhoud aan bedieningscentrales;
 - de inspecties van Vaarweg en Beweegbare Kunstwerken;
 - het opstellen van onderhoudsprogrammering;
 - het Planmatig Onderhoud;
 - de vergunning- en ontheffingsverlening op basis van de toepasselijke regelgeving;
 - het nemen van overige besluiten, zoals verkeersbesluiten, op basis van de toepasselijke regelgeving;
 - toezicht en handhaving op basis van de toepasselijke regelgeving;
 - de afhandeling van schades volgens artikel 7 van deze Overeenkomst;
- 3.3 Onder Dagelijks Beheer en Onderhoud vallen onder andere de volgende werkzaamheden (werkzaamheden en taken):

- het herstellen van schades, uitspoelingen en beschadigde Nautische Voorzieningen schoonmaken van de Nautische Voorzieningen en Beweegbare Kunstwerken;
 - het uitvoeren van ecologisch berm beheer en het verzorgen van het groen op een natuur-en diervriendelijke manier;
 - incident management (voorziene maatregelen om de afhandeling van een calamiteit te versnellen, zodat de infrastructuur sneller weer voor regulier gebruik vrijgemaakt kan worden);
 - het ijsvrij houden van de Vaarweg (ijsbestrijdingsplan DBI 2019-2030);
 - het optreden bij Calamiteiten;
 - wekelijks een juridische Vaarweg schouw;
 - de boa's (buitengewoon opsporingsambtenaar) van Provincie Zuid-Holland handhaven het Binnenvaart Politie Reglement (BPR) en de toepasselijke regelgeving op de Vaarweg.
- 3.4 Wanneer voor het Beheer en Onderhoud in het Traject het noodzakelijk is dat **kabels en leidingen** worden verlegd, dan coördineert de provincie Zuid-Holland die werkzaamheden. Deze coördinator benadert provincie Utrecht om de verzoeken tot aanpassing, de verzoeken tot maatregelen of wijziging in het beheersgebied te doen die voor het Beheer en Onderhoud in het Traject noodzakelijk zijn.
- 3.5 De verzoeken om nadeelcompensatie van benadeelden die het gevolg zijn van het aanpassen van kabels of leidingen in het Traject worden behandeld op grond van de Beleidsregel nadeelcompensatie wegen 2013 van de Provincie Utrecht (besluit van Gedeputeerde Staten van Utrecht van 26 november 2013, PB 2013-54).
- 3.6 Het Beheer en Onderhoud zal door de provincie Zuid-Holland mede namens de Provincie Utrecht in opdracht worden gegeven aan externe partijen. Daartoe wordt voor de contractering van die externe partijen de aanbestedingsdocumenten opgesteld. De aanbestedingsdocumenten worden een maand voor aanbesteding door provincie Zuid-Holland ter goedkeuring voorgelegd aan de provincie Utrecht.
- 3.7 Na de goedkeuring van de aanbestedingsstukken door provincie Utrecht kan de provincie Zuid-Holland namens de provincie Utrecht opdracht verlenen.

Artikel 4 Verdeelsleutel en overige financiële afspraken

- 4.1 De kosten van Beheer en Onderhoud van het Traject kunnen per ingang van 1 januari 2019 worden doorbelast aan de provincie Utrecht. Basis voor de doorbelasting zijn de gemaakte kosten door provincie Zuid-Holland en de facturen van de in te zetten aannemers, welke als afschrift(en) bij de kennisgeving van de door te belasten kosten zullen worden bijgevoegd.
- 4.2 De provincie Zuid-Holland zorgt dat er vóór 1 juli een voorschotnota aan provincie Utrecht wordt verstuurd voor het Beheer en Onderhoud van het lopende jaar. Betaling van de voorschotnota geschiedt binnen 30 dagen na verzending hiervan.
- 4.3 Over de kosten voor het Beheer en Onderhoud, zijn Partijen een verdeelsleutel overeengekomen. Deze kosten worden verdeeld in twee groepen: Vaarweg en Beweegbare Kunstwerken. Met betrekking tot het onderdeel Vaarweg komt 64,61% voor rekening van provincie Utrecht en 35,39% van de kosten voor rekening van provincie Zuid-Holland. Met betrekking tot het onderdeel Beweegbare Kunstwerken komt 40,63% voor rekening van provincie Utrecht en 59,37% voor rekening van provincie Zuid-Holland.
- 4.4 Het Planmatig Onderhoud en de kosten voor vergunning en ontheffingsverlening zijn geen onderdeel van bovenstaande verdeelsleutel en de daarbij behorende voorschotnota. Over de kosten van Planmatig Onderhoud zijn Partijen overeengekomen dat deze verrekend zullen worden per locatie op basis van de provinciegrens, zoals deze is weergegeven in **bijlage 1**. Per project worden (financiële) afspraken gemaakt in een samenwerkingsovereenkomst of projectplan zoals weergegeven in **bijlage 2**.

- 4.5 Over de leges voor de openbare taak inzake de vergunning- en ontheffingsverlening zijn Partijen overeengekomen dat deze jaarlijks verrekend zullen worden middels een halfjaarlijkse factuur.

Artikel 5 Financiële afspraken

- 5.1 Provincie Zuid-Holland zendt jaarlijks vóór 15 mei een meerjarenbegroting aan het Besluitvormend Overleg Merwedekanaal voor de vier daaropvolgende jaren, een bijstelling van het lopende jaar en een onderhoudsplanning voor 20 jaar. Deze documenten bevatten een toelichting, waarin wordt vastgelegd waarop de ramingen zijn gebaseerd en wat de verschillen zijn met de begroting van het daaraan voorafgaande jaar. Het Besluitvormend Overleg Merwedekanaal stelt deze documenten vóór 15 juni vast.
- 5.2 Provincie Zuid-Holland zendt jaarlijks vóór 15 mei een voorlopige financiële afrekening over het afgelopen jaar met een toelichting aan het Besluitvormend Overleg Merwedekanaal en vóór 1 september een definitieve afrekening. In deze toelichting worden de verschillen ten opzichte van de begroting van dat jaar toegelicht. Het Besluitvormend Overleg Merwedekanaal stelt de definitieve afrekening vóór 1 december van dat jaar vast. Daarna zal de provincie Zuid Holland de kosten doorbelasten, waarbij de afschriften van de facturen van die externe partijen en in dat kader getekende prestatieverklaringen voorafgaande aan de doorbelasting worden overgelegd.
- 5.3 De overgangsjaren 2019 en 2020 worden ook per jaar afgerekend.
- 5.4 Indien het Besluitvormend Overleg Merwedekanaal niet tot een eensluidend besluit tot vaststelling van de begroting respectievelijk de financiële afrekening komt, wordt opgeschaald naar de beide provinciebesturen.
- 5.5 De in de voorgaande leden van dit artikel genoemde documenten worden (behoudens de definitieve afrekening) voor 15 mei daaraan voorafgaand aan het Besluitvormend Overleg Merwedekanaal gezonden en in een informatiebijeenkomst, zoals omschreven in artikel 6.2, toegelicht en besproken. Het Besluitvormend Overleg Merwedekanaal stelt in haar vergadering vóór 15 juni de begroting voor het volgend jaar vast.
- 5.6 Indien zich gedurende het jaar situaties voordoen die leiden tot een gewenste of noodzakelijke overschrijding van de in de begroting opgenomen kosten met meer dan 5% of € 50.000,00, dan wordt daarvoor vooraf schriftelijk om toestemming gevraagd aan het Besluitvormend Overleg Merwedekanaal. Over het omgaan met overschrijdingen bij projecten worden per project afspraken gemaakt.

Artikel 6 Informatie, overleg en evaluatie

- 6.1 Partijen informeren elkaar actief, adequaat en tijdig met betrekking tot het beheer van het Merwedekanaal, en overleggen en evalueren.
- 6.2 Partijen, betrokken medewerkers van beide provincies, verplichten zich om 4 maal per jaar bijeen te komen. Dit om de uitvoering van de bepalingen in deze Overeenkomst te bespreken en hetgeen in lid 1 van dit artikel is bepaald (informatiebijeenkomsten).
- 6.3 Partijen verplichten zich om elkaar te informeren bij Calamiteiten en in de situaties als bedoeld in artikel 5.6.
- 6.3.1 Het Besluitvormend Overleg Merwedekanaal vergadert jaarlijks omstreeks november om de voortgang met eventuele knelpunten te bespreken en de samenwerking te bespreken.
- 6.4 Partijen evalueren in het tweede en derde kwartaal van 2024 de samenwerking, de uitvoering van de in deze Overeenkomst opgenomen afspraken en de uitvoering van de aanbevelingen van het rapport Onderzoek Beheervarianten Merwedekanaal. Het resultaat van deze evaluatie kan gebruikt worden bij de afweging tot beëindiging, verlenging of aanpassing van deze Overeenkomst per 1 januari 2026. In het vierde kwartaal van 2024 maken beide provincies hierover afspraken.

Artikel 7 Schade en aansprakelijkheid

- 7.1 Het aanwenden van enige publiekrechtelijke taak of bevoegdheid van een Partij, althans een aan haar gelieerd bestuursorgaan, leidt niet tot aansprakelijkheid voor schade jegens de andere Partij in het kader van de uitvoering van deze Overeenkomst.
- 7.2 Provincie Utrecht vrijwaart provincie Zuid-Holland voor alle aanspraken van derden tot vergoeding van schade, indien de schade voortvloeit uit de in artikel 3 bedoelde uit te voeren werkzaamheden inzake het Beheer en Onderhoud aan het Traject. De provincie Zuid-Holland vrijwaart de provincie Utrecht voor alle aanspraken van derden tot vergoeding van schade inzake het Merwedekanaal, niet zijnde het Traject.
- 7.3 Het voorgaande lid geldt niet indien de schade is veroorzaakt door opzet en/of ernstig verwijtbaar handelen c.q. nalaten van provincie Zuid-Holland/provincie Utrecht en/of een door haar ingeschakelde derde. In dat geval komt de schade voor rekening van degene die dat verwijt kan worden gemaakt.
- 7.4 De provincie Zuid-Holland coördineert en verzorgt het schadeverhaal voor op het Traject geconstateerde schades.
- 7.5 Provincie Zuid-Holland coördineert en verzorgt het afhandelen van schades van derden die schade hebben geleden op het Traject.

Artikel 8 Wijzigingen/aanvullingen en onvoorziene omstandigheden

- 8.1 Partijen treden met elkaar in overleg, indien één van de Partijen het wenselijk acht deze Overeenkomst te wijzigen en/of aan te vullen.
- 8.2 Wijzigingen en/of aanvullingen dienen schriftelijk tussen Partijen te worden vastgelegd en zullen onlosmakelijk deel uit maken van deze Overeenkomst.
- 8.3 Indien zich tijdens de uitvoering van de Overeenkomst omstandigheden voordoen, welke bij het sluiten van deze Overeenkomst door Partijen niet zijn of konden worden voorzien, treden Partijen in overleg en zullen zij zich inspannen ten aanzien van deze omstandigheden spoedig tot overeenstemming te komen, betreffende deze wijziging, met inachtneming van de afspraken, zoals in deze Overeenkomst vastgelegd. De financiële gevolgen van een wijziging worden gedragen door degene tot wiens risicosfeer de betreffende omstandigheid behoren.
- 8.4 Indien Partijen het nodig achten, zullen zij hiertoe een aanvullende overeenkomst sluiten, dan wel de gemaakte afspraken op een andere wijze schriftelijk vastleggen.

Artikel 9 Ingebrekestelling en Ontbinding

- 9.1 Indien één van de Partijen, na in gebreke te zijn gesteld, nalatig is of blijft in de nakoming van één of meer van haar uit deze Overeenkomst voortvloeiende verplichtingen, kan de andere Partij deze Overeenkomst
 - a.) zonder rechterlijke tussenkomst per aangetekende brief ontbinden, zonder daarbij zijn recht op schadevergoeding te verliezen, door middel van een schriftelijke verklaring aan de in verzuim zijnde Partij of
 - b.) nakoming van de Overeenkomst vorderen, zonder daarbij zijn recht op schadevergoeding te verliezen of
 - c.) zelf uit (laten) voeren en de kosten verhalen op de in gebreke zijnde of nalatige Partij, zonder daarbij zijn recht op schadevergoeding te verliezen.
- 9.2 Indien één van de Partijen na in gebreke te zijn gesteld, binnen de alsdan gestelde redelijke termijn alsnog haar verplichtingen nakomt, is deze Partij desalniettemin gehouden aan de andere Partij diens schade als gevolg van de niet tijdige nakoming te vergoeden.

Artikel 10 Inwerkingtreding, duur en beëindiging Overeenkomst

- 10.1 Na ondertekening door Partijen werkt deze Overeenkomst terug tot 1 januari 2019.

- 10.2 De Overeenkomst geldt tot en met 31 december 2025 en eindigt alsdan van rechtswege, tenzij Partijen de Overeenkomst wensen te verlengen als bepaald in artikel 10.3.
- 10.3 Als Partijen gezamenlijk besluiten de Overeenkomst te willen verlengen, komen zij dit voor de einddatum als genoemd in artikel 10.2 schriftelijk overeen.
- 10.4 Deze Overeenkomst is niet tussentijds vatbaar voor eenzijdige opzegging door één der Partijen. Indien Partijen gezamenlijk besluiten voortijdig de Overeenkomst te willen beëindigen, dienen zij dit schriftelijk overeen te komen.

Artikel 11 Rangorderegeling

Indien er sprake is van een tegenstrijdigheid tussen de voor de uitvoering van de voor deze Overeenkomst relevante documenten, wordt de volgende rangorde gehanteerd:

1. De artikelen van deze Overeenkomst;
2. De bijlagen van deze Overeenkomst;
3. Eventuele nadere schriftelijke afspraken tussen de Partijen;
4. Eventuele andere relevante documenten.

Artikel 12 Vervallen afspraken en voorbehoud

Deze Overeenkomst treedt in de plaats van de Overeenkomst 2011 (**bijlage 3**). Met de ondertekening van deze Overeenkomst komen de afspraken uit de Overeenkomst 2011 te vervallen, met uitzondering van de afspraken over de eigendomsoverdracht en de afkoopsom zoals verwoord in de overwegingen 7 en 12 tot en met 22 en artikel 3, lid 1 sub b en artikel 3, lid 2 van de Overeenkomst 2011, en met uitzondering van overige schriftelijke afspraken betreffende de eigendomsoverdracht en afkoopsommen die dateren voor de datum van deze overeenkomst.

Artikel 13 Geschillen

- 13.1 Partijen beogen elkaar met deze afspraken te binden en de nakoming daarvan in rechte afdwingbaar te doen zijn.
- 13.2 Er is sprake van een geschil indien één der Partijen dit schriftelijk aan de andere Partij meldt. De schriftelijke mededeling omvat een omschrijving van de aard en inhoud van het geschil alsmede een mogelijke oplossing voor het geschil.
- 13.3 Binnen twee weken na genoemde mededeling zendt elke Partij haar zienswijze omtrent het geschil, alsmede een voorstel voor een oplossing daarvan, aan de andere Partij.
- 13.4 Binnen drie weken na afloop van het in het derde lid genoemde termijn overleggen Partijen over een oplossing van het geschil. Elke Partij kan zich door deskundigen doen bijstaan.
- 13.5 Het overleg hieromtrent zal eerst op ambtelijk niveau plaatsvinden en indien nodig op bestuurlijk niveau met de betrokken portefeuillehouders.
- 13.6 Partijen spannen zich er voor in dat een geschil in der minne wordt opgelost. Ieder Partij draagt hierbij zijn eigen kosten.
- 13.7 Partijen kunnen in overleg afwijken van de hierboven genoemde termijnen.
- 13.8 Partijen maken gebruik van buitengerechtelijke geschillenbeslechting zoals mediation of bindend advies.
- 13.9 Als het geschil niet op bovenstaande wijze kan worden opgelost, wordt het voorgelegd aan de bevoegde burgerlijke rechter van arrondissementsrechtbank Midden Nederland.

Artikel 14 Bijlagen

De volgende Bijlagen maken integraal onderdeel uit van deze Overeenkomst:

- Bijlage 1: overzichtskaarten
- Bijlage 2: verdeelsleutel
- Bijlage 3: Overeenkomst 2011
- Bijlage 4: rapport 'Onderzoek beheervarianten Merwedekanaal' van 21 februari 2020
- Bijlage 5: Bevoegdhedenbesluit Beheer en Onderhoud Merwedekanaal 2019-2025

Artikel 15 Slotbepalingen

- 15.1 Op deze Overeenkomst is uitsluitend Nederlands recht van toepassing.
- 15.2 Eventuele persberichten of publieke aankondigingen in verband met de inhoud en uitvoering van deze Overeenkomst zullen uitsluitend door Partijen in onderling overleg (en zoveel mogelijk gezamenlijk) worden gedaan.

Aldus in tweevoud opgemaakt en ondertekend in tweevoud:

te Den Haag op en te Utrecht op

Provincie Zuid-Holland Provincie Utrecht

namens deze, namens deze,

.....
J. Baljeu
Gedeputeerde Water

.....
A.J. Schaddelee
Gedeputeerde Mobiliteit

Bijlage 1 Overzichtskaarten

Deze bijlage geeft een overzicht van het gehele Merwedekanaal en de bijbehorende Beweegbare Kunstwerken. Deze Beweegbare Kunstwerken worden binnen de vastgestelde bedieningstijden bediend vanuit twee bedieningscentrales, één bij Grote Sluis Vianen en één bij Grote Merwedesluis Gorinchem.

De Overeenkomst gaat over het Utrechtse deel van het kanaal.

In de overzichtskaart zijn de provinciegrenzen aangegeven, het gele vlak is Utrecht, het blauwe vlak Zuid-Holland. De grens loopt vanaf kilometerpunt 14,3 tot kilometerpunt 17,7 door het Merwedekanaal. De Bazelbrug ligt hierdoor op Utrechts en Zuid-Hollands grondgebied. In de lijst met Beweegbare Kunstwerken is tussen haakjes aangegeven op welk grondgebied ze liggen.

De detailkaarten geven aan over welke percelen deze overeenkomst gaat. De omtrek van alle percelen is aangegeven met een oranje lijn en per detailkaart is een lijst met de perceelnummers weergegeven.

Beweegbare Kunstwerken Merwedekanaal

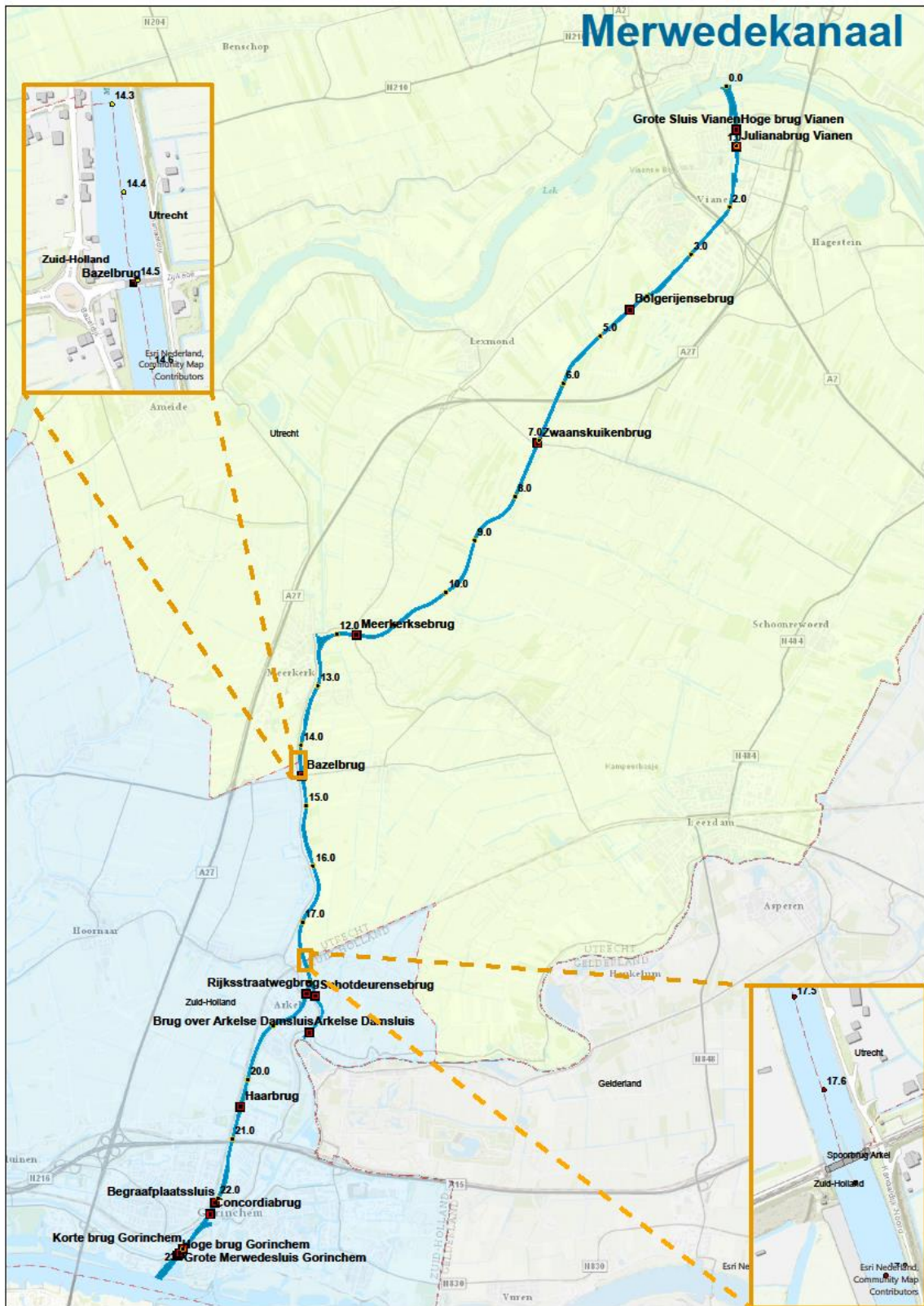
- Hogebrug Vianen (PU)
- Grote Sluis Vianen (PU)
- Julianabrug Vianen (PU)
- Bolgerijensebrug (PU)
- Zwaanskuikenbrug (PU)
- Meerkerksebrug (PU)
- Bazelbrug (PU en PZH)
- Rijksstraatwegbrug (PZH)
- Schotdeurensebrug (PZH)
- Arkelse damsluis (PZH)
- Haarbrug (PZH)
- Begraafplaatssluis (PZH)
- Concordiabrug (PZH)
- Korte brug Gorinchem (PZH)
- Grote Merwedesluis Gorinchem (PZH)
- Hoge brug Gorinchem (PZH)

Bedieningscentra Merwedekanaal

- Bedieningscentrum Gorinchem
- Bedieningscentrum Vianen

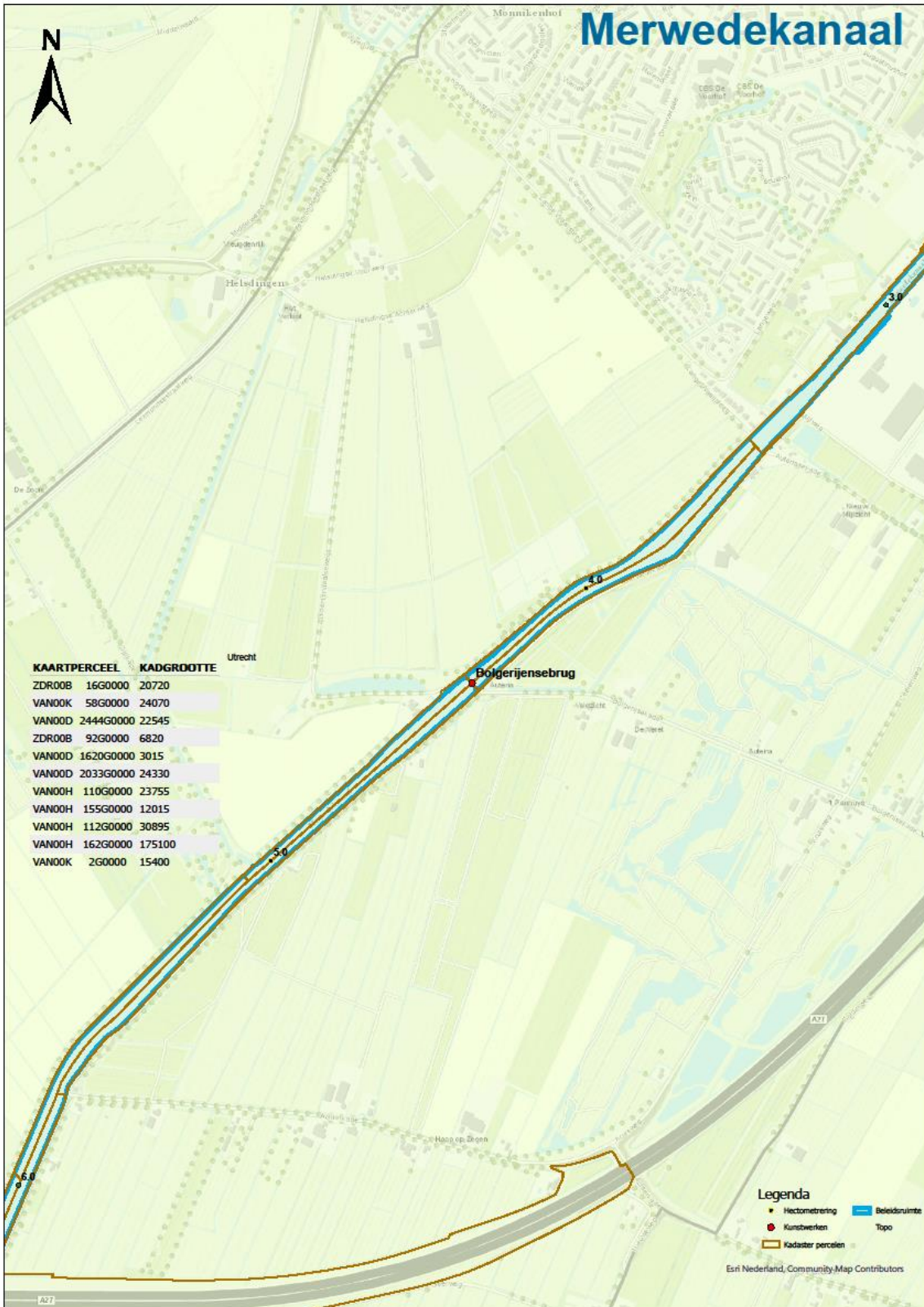
| Overzicht | Vaarweg | | Beweegbare Kunstwerken | |
|-----------|---------|--------|------------------------|--------|
| | [km] | [%] | [aantal] | [%] |
| Totaal | 24,740 | 100,00 | 16,0 | 100,00 |
| PU | 15,985 | 64,61 | 6,5 | 40,63 |
| PZH | 8,755 | 35,39 | 9,5 | 59,37 |

Overzichtskaart:



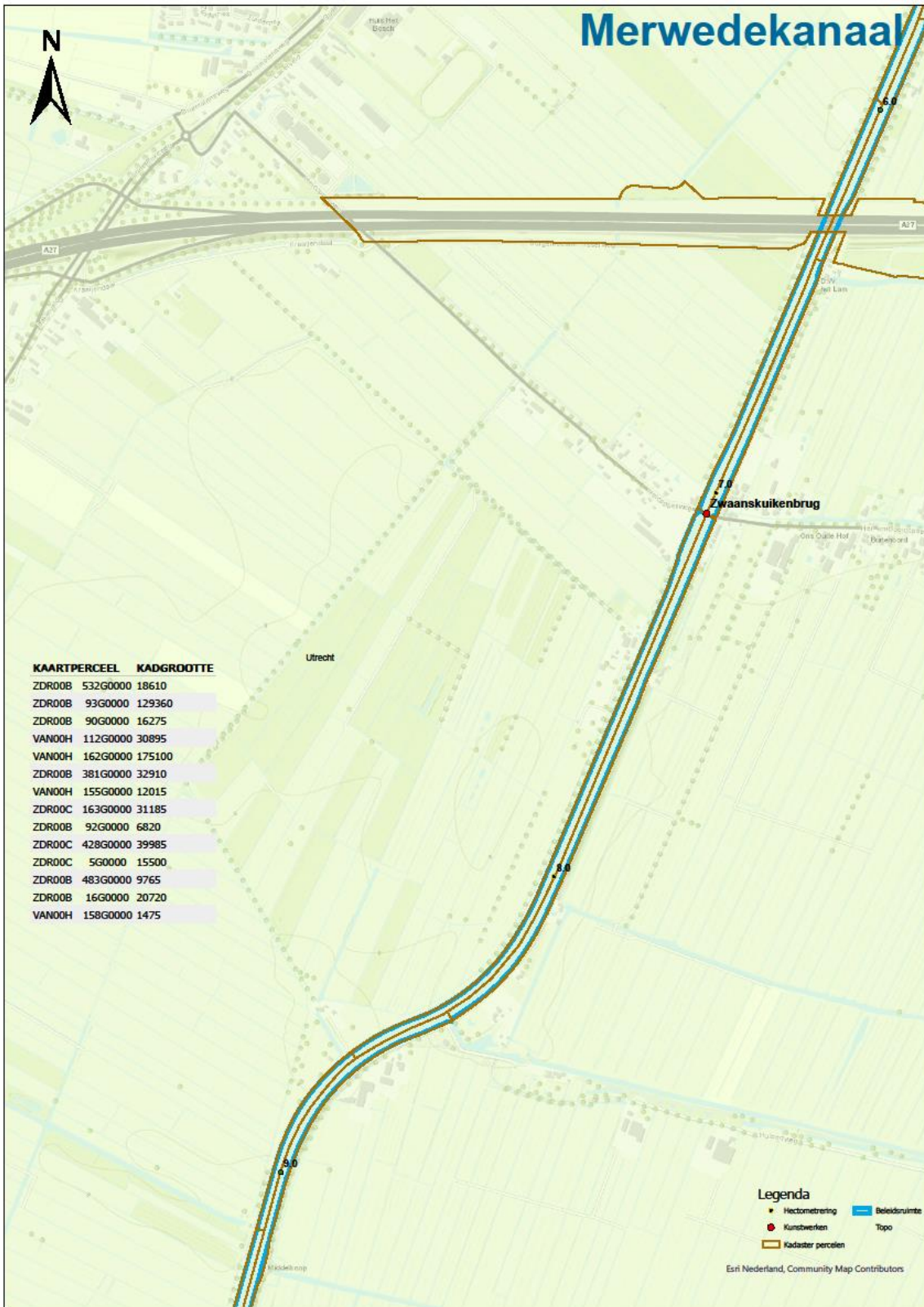
Paraaf PU:

Paraaf PZH:



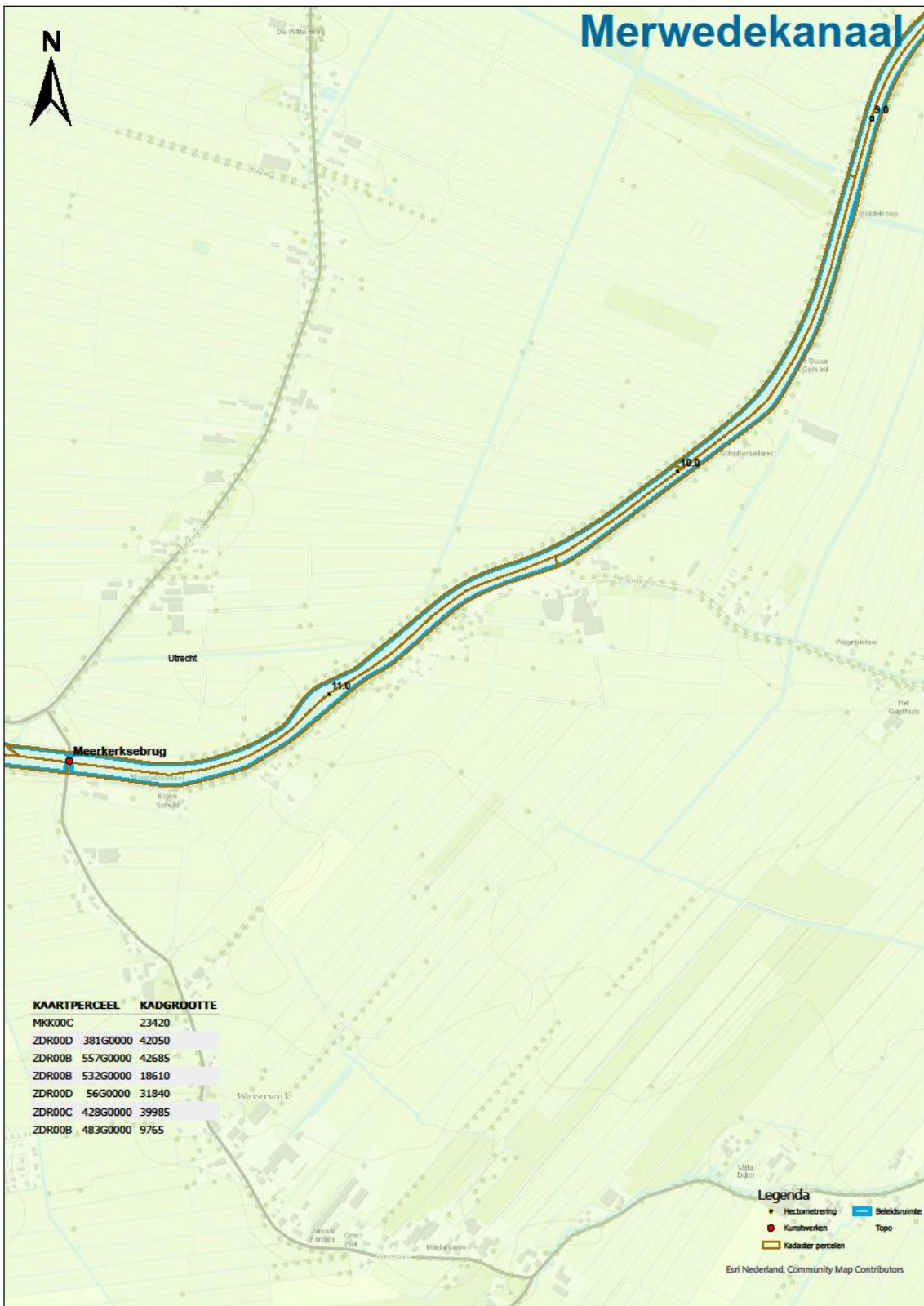
Paraaf PU:

Paraaf PZH:



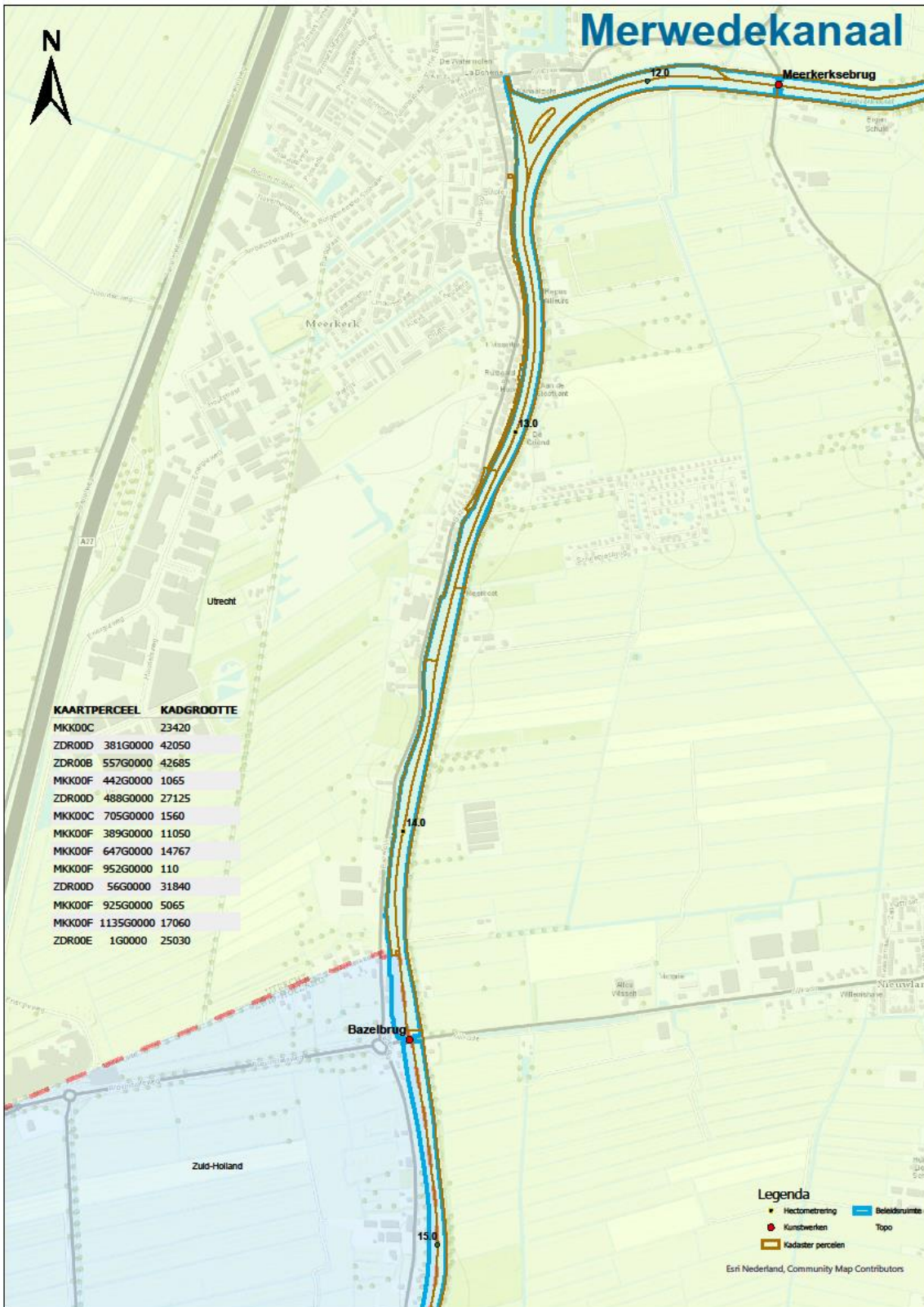
Paraaf PU:

Paraaf PZH:



Paraaf PU:

Paraaf PZH:



Paraaf PU:

Paraaf PZH:



Paraaf PU:

Paraaf PZH:

Bijlage 2 Verdeelsleutel

Er is overeengekomen dat het Beheer en Onderhoud, behalve Planmatig Onderhoud en vergunning- en ontheffingsverlening, verrekend zal worden met een verdeelsleutel.

Verdeelsleutel Beheer en Onderhoud

De kosten zullen verdeeld worden in 2 groepen: Vaarweg en Beweegbare Kunstwerken (bkw). Het Merwedekanaal (inclusief verbindingskanaal) is 24,74 kilometer lang. Hiervan ligt 15,98 km in provincie Utrecht en 8,76 km in provincie Zuid-Holland. Er liggen 16 (door provincie Zuid-Holland beheerde) Beweegbare Kunstwerken in het Merwedekanaal waarvan er 6,5 in provincie Utrecht liggen en 9,5 in provincie Zuid-Holland.

De bijbehorende verdeelsleutels zijn:

| Onderdeel | Provincie Utrecht | Provincie Zuid-Holland |
|------------------------|-------------------|------------------------|
| Vaarweg | 64,61% | 35,39% |
| Beweegbare Kunstwerken | 40,63% | 59,37% |

Planmatig Onderhoud

De algemene kosten binnen een project zullen verrekend worden met een aparte verdeelsleutel gebaseerd op de kosten per locatie. Afspraken hierover zullen per project vastgelegd worden in een samenwerkingsovereenkomst en vastgesteld in het Bestuurlijk Overleg Merwedekanaal (BOM). Het BOM kan in voorkomende gevallen besluiten om te volstaan met vastlegging in een projectplan. Over de wijze van verrekening van het Planmatig Onderhoud van de bediencentrales worden vooraf afspraken gemaakt. Voor kosten per locatie wordt vooraf het projectplan inzichtelijk gemaakt inclusief uitvoeringsperiode en projectkosten. In overleg wordt vastgesteld of en welk voorschot nodig is. Documentatie wordt ingebracht in de informatiebijeenkomsten. Bevestiging wordt binnen één maand door provincie Utrecht verstrekt. Provincie Zuid Holland rekent per locatie alle relevante kosten af binnen twee maanden na financiële afronding van het project. Basis van de verrekening is de facturering van de in te zetten aannemers welke de provincie Zuid-Holland mede namens de provincie Utrecht op basis van een aparte overeenkomst conform de aanbestedingswet tot stand zal laten komen.

Bijlage 3 Overeenkomst 2011

| | |
|--|------------------|
| OVEREENKOMST betreffende de nadere regeling van het (nautisch) beheer en onderhoud van het gedeelte van het Merwedekanaal, dat is gelegen op het grondgebied van de provincie Utrecht alsmede de financiële gevolgen daarvan. | nr. ZH/UT 2011-1 |
|--|------------------|

2011RGW81 bijlage 1

DE ONDERGETEKENDEN:

De publiekrechtelijke rechtspersoon Provincie Zuid-Holland, zetelende te Den Haag,
te dezen op grond van artikel 176 van de Provinciewet vertegenwoordigd door de Commissaris van de Koningin dan wel zijn gemachtigde mevrouw I. de Bondt (gedeputeerde) ter uitvoering van het besluit van Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland van 2011, nr. ,
hierna te noemen: Zuid-Holland

en

De publiekrechtelijke rechtspersoon Provincie Utrecht, zetelende te Utrecht,
te dezen op grond van artikel 176 van de Provinciewet vertegenwoordigd door de Commissaris van de Koningin dan wel zijn gemachtigde R. de Vries (gedeputeerde), ter uitvoering van het besluit van Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht van 2011, nr. ,
hierna te noemen: Utrecht,

Zuid-Holland en Utrecht in het hierna volgende tevens gezamenlijk worden aangeduid als Partijen,

Overwegende dat:

1. Het Merwedekanaal vanaf de aanleg een waterstaatswerk in beheer en onderhoud van het Rijk was;
2. Begin jaren negentig van de 20^e eeuw in het rapport van de commissie Brokx -Nat het Merwedekanaal door de commissie Brokx -Nat niet meer werd gerekend tot de natte hoofdinfrastructuur van Nederland;
3. Het Merwedekanaal derhalve door het Rijk op basis van het advies van de Commissie Brokx -Nat werd beschouwd als waterstaatswerk dat niet langer van nationaal belang was;
4. Het Merwedekanaal derhalve als waterstaatswerk op grond van artikel 1 van de Waterstaatswet 1900 bij Koninklijk Besluit door het Rijk aan anderen kon worden overgedragen mits met deze anderen daarover overeenstemming is bereikt;
5. Het Rijk en Zuid-Holland bij overeenkomst van 17/18 december 1997 met kenmerk Zha 6628 overeenstemming hebben bereikt over de overdracht van het beheer en onderhoud van het Merwedekanaal bezuiden de Lek, hierna te noemen: het Merwedekanaal, door het Rijk aan Zuid-Holland;
6. Zuid-Holland blijktens het Koninklijk Besluit van 3 maart 1998 het beheer en onderhoud van het Merwedekanaal per 1 januari 1998 van het Rijk heeft overgenomen;

21 april 2011

1/9

Paraaf PU:

Paraaf PZH:

7. In de onder 5 bedoelde overeenkomst van 17/18 december 1997 is vastgelegd dat het Rijk zou bevorderen dat de eigendom van het Merwedekanaal met alle bijbehorende objecten tevens door het Rijk zou worden overgedragen aan Zuid-Holland;
8. In het kader van een wijziging van de grens tussen Zuid-Holland en Utrecht het gebied van de gemeente Vianen per 1 januari 2002 is overgeheveld van Zuid-Holland naar Utrecht bij wet van 18 oktober 2001 (Staatsblad 2001, nr. 521);
9. Door deze grenscorrectie een deel van het Merwedekanaal per 1 januari 2002 is komen te liggen in Utrecht;
10. Utrecht en Zuid-Holland stellen vast dat Utrecht op grond van het bepaalde in de artikelen 44, juncto 46 van de Wet algemene regels herindeling door deze grenscorrectie per 1 januari 2002, formeel verantwoordelijk is geworden voor het beheer en onderhoud van het Utrechtse deel van het Merwedekanaal;
11. Zuid-Holland en Utrecht ten aanzien van de gevolgen van deze grenscorrectie voor het onderhoud van het Merwedekanaal echter zijn overeengekomen dat Zuid-Holland het beheer en onderhoud van het gehele Merwedekanaal, dus ook voor het Utrechtse deel, blijft uitoefenen;
12. Zuid-Holland de algehele kosten van beheer en onderhoud voor het gehele Merwedekanaal op grond van de overeenkomst van 17/18 december 1997 jaarlijks bij het Rijk heeft kunnen declareren, ook na de grenscorrectie van 1 januari 2002;
13. Tussen Utrecht en Zuid-Holland sedert de grenscorrectie ambtelijke contacten hebben plaatsgevonden over de gevolgen die beide provincies wensen te verbinden aan deze grenscorrectie voor het door Zuid-Holland uit te voeren beheer en onderhoud en de financiële aspecten hiervan, hetgeen heeft geleid tot een Notitie van een ambtelijke werkgroep van 30 januari 2003;
14. Utrecht bij besluit van Gedeputeerde Staten van 4 maart 2003 conform de overeenstemming met Zuid-Holland de eigen bevoegdheden betreffende het beheer en onderhoud, vergunningverlening en handhaving, optreden bij calamiteiten en afhandeling van schade van het Utrechtse deel van het Merwedekanaal heeft gemandateerd aan Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland;
15. Over de financiële aspecten door Oranjewoud op verzoek van beide provincies op 16 april 2004 een rapport is opgesteld onder de titel "Verdeling van kosten en vergoedingen voor het beheer van het Merwedekanaal tussen de Provincies Zuid-Holland en Utrecht";
16. Utrecht en Zuid-Holland vaststellen dat zowel in de onder 13 vermelde notitie van 30 januari 2003 als in het onder 15 vermelde Oranjewoud -rapport werd uitgegaan van de presumptie dat het Rijk op grond van de onder 5 bedoelde overeenkomst van 17/18 december 1997 sedert 1 januari 1998 jaarlijks vergoedingen aan Zuid-Holland heeft betaald en nog in de toekomst zou betalen;

17. Het Rijk zich in de overeenkomst van 17/18 december 1997 het recht heeft voorbehouden om de in de overeenkomst opgenomen jaarlijkse vergoeding aan Zuid-Holland af te kopen door betaling van een eenmalige afkoopsom;
18. Bij brieven van 17 oktober en 24 november 2005 het Rijk Zuid-Holland impliciet in kennis heeft gesteld van het voornemen om de jaarlijkse bijdrage ten behoeve van beheer en onderhoud van het Merwedekanaal af te kopen door betaling van een uitkering ineens;
19. Overleg tussen het Rijk en Zuid-Holland heeft geleid tot betaling door het Rijk in december 2005 van een bedrag van € 51.369.771,-- aan Zuid-Holland;
20. Partijen zich realiseren dat een deel van de onder 19 bedoelde afkoopsom van € 51.369.771,-- moet worden toegerekend aan het beheer en onderhouden van het Utrechtse deel van het Merwedekanaal;
21. Er tot op heden slechts gedeeltelijk uitwerking is gegeven aan de gemaakte afspraken van 30 januari 2003, die bestuurlijk zijn bevestigd bij besluit van 4 maart 2003;
22. Partijen van oordeel zijn, dat tussen hen op grond van de hierna bepaalde voorwaarden overeenstemming kan worden bereikt over de regeling van het (nautisch) beheer en onderhoud van het Utrechtse deel van het Merwedekanaal en de daarmee samenhangende zaken, alsmede over de verrekening van kosten en de verdeling van de onder 19 bedoelde afkoopsom.

VERKLAREN TE ZIJN OVEREENGEKOMEN ALS VOLGT

ARTIKEL 1. Het formele beheer en onderhoud van het Utrechtse deel van het Merwedekanaal

1. Partijen gaan er op grond van de Wet algemene regels herindeling vanuit, dat gegeven de per 1 januari 2002 doorgevoerde grenscorrectie tussen Zuid-Holland en Utrecht, waardoor een deel van het Merwedekanaal in Utrecht is komen te liggen, het formele beheer en onderhoud voor het Utrechtse deel van het Merwedekanaal per 1 januari 2002 bij Utrecht is komen te berusten.
2. Partijen hebben vastgesteld, dat het in lid 1 bedoelde formele beheer en onderhoud met zich brengt dat bij Utrecht de publiekrechtelijke zorgplicht berust voor het instandhouden van het Utrechtse deel van het Merwedekanaal.

ARTIKEL 2. De uitvoering van het beheer en onderhoud van het Merwedekanaal

1. Onverlet het formele beheer en onderhoud van het Utrechtse deel van het Merwedekanaal door Utrecht, berusten de bevoegdheden betreffende de uitvoering van het beheer, inclusief het nautisch beheer, en het onderhoud van het gehele Merwedekanaal, dus ook het Utrechtse deel daarvan, bij Zuid-Holland op grond van het mandaatbesluit van 4 maart 2003, dat als bijlage 2 onderdeel uitmaakt van deze overeenkomst.
2. Onder de uitvoering van het beheer en onderhoud, bedoeld in lid 1, beschouwen Partijen eveneens: op grond van regelgeving van Utrecht namens Utrecht door Zuid-Holland verlenen of weigeren van vergunningen, het uitoefenen van toezicht en het toepassen van handhavingsmiddelen, optreden bij calamiteiten en afhandeling van schades.
3. De uitvoering van het beheer en onderhoud van het Utrechtse deel van het Merwedekanaal vindt plaats aan de hand van het beheerplan Merwedekanaal. Dit plan behoeft voor het Utrechtse deel de voorafgaande instemming van Utrecht.

ARTIKEL 3. Het aan Utrecht toekomende deel voor het Utrechtse deel van Merwedekanaal van de door Zuid-Holland van het Rijk ontvangen vergoedingen voor beheer en onderhoud

1. Partijen hebben vastgesteld, dat aan Utrecht voor het Utrechtse deel van het Merwedekanaal vanaf 1 januari 2002 toekomt een deel van de vergoeding die het Rijk:
 - a. over de jaren 2002 tot en met december 2005 aan Zuid-Holland jaarlijks heeft betaald op grond van de overdrachtsovereenkomst van december 1997, welke overeenkomst als bijlage 3 onderdeel uitmaakt van deze overeenkomst;
 - b. eind december 2005 eenmalig aan Zuid-Holland heeft betaald, zijnde € 51.369.711,--, strekkende tot afkoop van de toekomstige jaarlijkse vergoedingen, als vastgelegd in de brief van Rijkswaterstaat van 24

november 2005, welke brief als bijlage 4 onderdeel uitmaakt van deze overeenkomst.

2. Partijen bepalen het onder 1 bedoelde Utrechtse deel met inachtneming van de inhoud van het Oranjewoudrapport van 16 april 2004, welk rapport als bijlage 5 onderdeel uitmaakt van deze overeenkomst, en het rentevoordeel dat Zuid-Holland heeft genoten, in redelijkheid en billijkheid op 14.989.124,- per 1 januari 2010. Nu dit bedrag eerst in de loop van 2011 zal worden betaald, dient dit bedrag nog door Partijen te worden bijgesteld naar de stand per datum van overmaking naar Utrecht.

ARTIKEL 4. Financiële afspraken inzake het uitvoeren van het beheer en onderhoud van het Utrechtse deel van het Merwedekanaal

1. Partijen zijn overeengekomen, dat de verdeling van de kosten tussen Utrecht en Zuid-Holland die Oranjewoud heeft uitgewerkt en heeft vastgelegd in een rapport van 16 april 2004, zal worden aangehouden als basis voor de kostenverdeling van het beheer en onderhoud en het onderhoud aan de kunstobjecten gelegen in het Merwedekanaal.
2. De totale jaarlijkse kosten van beheer en onderhoud van het Utrechtse deel van het Merwedekanaal bedragen gemiddeld € 637.462,18 (exc.BTW), hetgeen overeenkomt met 26,47% van de totale kosten voor beheer en onderhoud.
3. Het bedrag vermeld in lid 2 wordt jaarlijks herzien aan de hand van de IBOI cijfers van het Centraal Planbureau en zal per periode van 4 jaar, te beginnen in 2015, worden afgerekend op grond van daadwerkelijk gemaakte kosten op basis van het percentage van 26,47% zoals genoemd in lid 2. De gemiddelde kosten per jaar en de jaarlijkse facturering zullen in het eerste kwartaal van 2015 worden geëvalueerd en zonodig worden aangepast.
4. De kosten genoemd in lid 2 komen vanaf januari 2010 voor rekening van Utrecht, waarbij jaarlijks een factuur vanuit Zuid-Holland aan Utrecht zal worden gestuurd in het eerste kwartaal van het daarop volgende jaar. Voor 2010 zal dit bedrag worden verrekend met de afkoopsom genoemd in artikel 3, lid 2.
5. Mogelijke toekomstige uitkeringen vanuit het waterschap in verband met de toerekening van kosten aan de waterhuishoudkundige functie van het Merwedekanaal zullen betreffende het Utrechtse deel van het Merwedekanaal toekomen aan Utrecht en betreffende het Zuid-Hollandse deel van het Merwedekanaal aan Zuid-Holland.

ARTIKEL 5. Betalingsregeling voor calamiteiten en afhandeling van schades

1. In afwijking van het bepaalde in artikel 4, zal Zuid-Holland de kosten die zijn gemaakt ter bestrijding van de gevolgen die zich hebben voorgedaan aan het Utrechtse deel van het Merwedekanaal door opgetreden calamiteiten en de kosten voor de afhandeling van schades, vanaf 1 januari 2011 per calamiteit en per schade

apart factureren aan Utrecht. Deze kosten bedroegen over de afgelopen 5 jaar gemiddeld € 10.000,- per jaar.

2. Bij het optreden van calamiteiten en schades van meer dan € 50.000,- treedt Zuid-Holland in overleg met Utrecht over de afwikkeling van de schade.

ARTIKEL 6. Hardheidsclausule financiën

1. In de artikelen 4 en 5 zijn financiële bepalingen opgenomen gebaseerd op gemiddelden zoals die zich tot op heden hebben voorgedaan.
2. Mochten er zich onverhoopte en niet te voorziene omstandigheden voordoen, waarbij sprake is van een afwijking van de bedragen van meer of minder dan 20%, dan wordt hierover naar redelijkheid en billijkheid een nieuwe afspraak gemaakt.

ARTIKEL 7. Privaatrechtelijke gevolgen

1. Utrecht vrijwaart Zuid-Holland voor alle aanspraken van derden tot vergoeding van schade die op grond van het in artikel 1 lid 1 bedoelde formele beheer en onderhoud van het Utrechtse deel van het Merwedekanaal bij Utrecht berusten.
2. Indien en voor zover Utrecht als formele beheerder van het Utrechtse deel van het Merwedekanaal schade aan een derde dient te vergoeden, die naar het oordeel van Utrecht rechtstreeks voortvloeit uit achterstallig of onoordeelkundig onderhoud door Zuid-Holland, kan Utrecht bij Zuid-Holland gemotiveerd aanspraak maken op gehele of gedeeltelijke vergoeding door Zuid-Holland van het door Utrecht aan een derde betaalde schadebedrag.
3. Zuid-Holland zal aan Utrecht alle medewerking verlenen indien Utrecht aan een derde betaalde schade wenst te verhalen op ofwel de eigenlijke veroorzaker van de schadevormende omstandigheid ofwel de derde die op grond van een juridische titel voor de risicodragende omstandigheid verantwoordelijk kan worden gesteld.

ARTIKEL 8. Informatieverschaffing en controle

1. Op verzoek van Utrecht dient Zuid-Holland de relevante informatie te verschaffen waardoor Utrecht, een door haar ingeschakelde derde of de Randstedelijke Rekenkamer in staat is de uitvoering van beheer en onderhoud als bedoeld in artikel 2 van deze overeenkomst te controleren. De informatie zal binnen een redelijke termijn worden verschaft.
2. Indien Utrecht daar behoefte aan heeft vormen de op grond van het eerste lid van dit artikel verstrekte documenten onderwerp van een bespreking tussen Partijen.

ARTIKEL 9. Algemene slotbepalingen

1. Door ondertekening van deze overeenkomst vervallen alle eerdere tussen Partijen gemaakte mondelinge en schriftelijke afspraken over de onderwerpen geregeld in deze overeenkomst, en treedt deze overeenkomst in plaats hiervan, behoudens de in deze overeenkomst genoemde stukken.
2. Eventuele persberichten of publieke aankondigingen in verband met de inhoud en uitvoering van deze overeenkomst zullen uitsluitend door Partijen in onderling overleg (en zoveel mogelijk gezamenlijk) worden gedaan.
3. Titels van de bepalingen in deze overeenkomst zijn slechts opgenomen voor de leesbaarheid en hebben inhoudelijk geen zelfstandige betekenis.
4. Bij deze overeenkomst behoren de bijlage(n) als opgenomen achter deze overeenkomst. Deze bijlage(n) maken integraal onderdeel uit van deze overeenkomst. In geval van vermeende tegenstrijdigheden tussen het bepaalde in deze overeenkomst en de bijlagen geldt het bepaalde in deze overeenkomst, tenzij nadrukkelijk in deze overeenkomst anders is overeengekomen.
5. Elke partij kan de andere partij schriftelijk verzoeken de overeenkomst te wijzigen. De wijziging behoeft de schriftelijke instemming van beide Partijen. Partijen treden in overleg uiterlijk binnen 2 maanden, nadat een partij de wens daartoe aan de andere partij schriftelijk heeft medegedeeld. De wijziging wordt als bijlage, ondertekend door daartoe bevoegde personen aan deze overeenkomst gehecht.
6. Indien een of meer bepalingen van deze overeenkomst ongeldig / onverbindend blijken te zijn, zullen Partijen in overleg treden teneinde deze overeenkomst zodanig (te) wijzigen, dat deze geen ongeldige / onverbindende bepalingen meer bevat en dat het doel dat met deze overeenkomst wordt beoogd zoveel mogelijk wordt bereikt.

ARTIKEL 10. Geschillen

1. Deze overeenkomst wordt beheerst door Nederlands recht.
2. Indien één der Partijen stelt dat er sprake is van een geschil betreffende de totstandkoming, de uitleg of uitvoering van deze overeenkomst of nadere overeenkomsten, die daaruit mochten voortvloeien, alsmede elk ander geschil ter zake of in verband met deze overeenkomst, dient deze de andere partij onverwijld hiervan schriftelijk in kennis te stellen. Partijen zullen zich dan eerst inspannen om het geschil eventueel middels een bemiddelaar of door middel van mediation in der minne te regelen.
3. Als het geschil niet op de in het tweede lid genoemde wijze kan worden opgelost, zal het door de meest gereede partij ter beslechting worden voorgelegd aan de bevoegde burgerlijke rechter te 's-Gravenhage.
4. Een geschil is aanwezig indien één der Partijen dat stelt. Dit geldt eveneens na toepassing van de in het tweede lid genoemde procedure tot minnelijke regeling.

ARTIKEL 11. Inwerkingtreding en Duur van de overeenkomst

1. Deze overeenkomst treedt in werking op de dag van ondertekening door de laatste partij.
2. De duur van de overeenkomst bedraagt vier jaar, te rekenen vanaf de inwerkingtreding en wordt jaarlijks stilzwijgend verlengd.
3. De overeenkomst kan door een van Partijen schriftelijk worden opgezegd met ingang van de datum waarop de overeenkomst op grond van het bepaalde in het tweede lid eindigt, mits deze opzegging tenminste een jaar voor deze einddatum aangetekend is verzonden.
4. Indien een verzoek tot beëindiging van de overeenkomst bij één van de Partijen binnenkomt, zullen Partijen binnen 3 maanden in overleg treden en afspraken maken over de (financiële) consequenties.

Aldus in tweevoud opgemaakt en ondertekend,

Den Haag, 25-8-2011

Utrecht, 17-08-2011,

De Provincie Zuid-Holland,
Namens deze,

De Provincie Utrecht,
Namens deze,

| |
|---|
| OVERZICHT BIJLAGEN BIJ OVEREENKOMST nr. ZH/UT 2011-1 |
|---|

Bijlage 1

Kadastrale tekening van het Utrechtse deel van het Merwedekanaal

Bijlage 2

Mandaatbesluit van Gedeputeerde Staten van Utrecht van 4 maart 2003

Bijlage 3

Overdrachtsovereenkomst tussen het Rijk en Zuid-Holland van 17/18 december 1997

Bijlage 4

Brief van het Rijk (Rijkswaterstaat) van 24 november 2005

Bijlage 5

Rapport van 16 april 2004 van Oranjewoud

Bijlage 4 Rapport 'Onderzoek beheervarianten Merwedekanaal' van 21 februari 2020



RAPPORT

Onderzoek beheervarianten Merwedekanaal

In opdracht van de provincie Utrecht en de provincie Zuid-Holland



21 februari 2020 | Versie 1.1

Paraaf PU:

Paraaf PZH:

Colofon

| | |
|-------------------------------|---|
| Uitgevoerd door | TwynstraGudde |
| In opdracht van | De provincie Utrecht en de provincie Zuid-Holland |
| Contactpersoon opdrachtgevers | [redacted] (provincie Utrecht) [redacted] (provincie Zuid-Holland) [redacted] |
| Ambtelijke stuurgroep | [redacted] (provincie Utrecht) [redacted] (provincie Utrecht) [redacted] (provincie Zuid-Holland) [redacted] (provincie Zuid-Holland) |
| Versie | 1.1 |
| Revisie | Versie 0.9 - op 15 januari 2020 opgestuurd aan ambtelijke stuurgroep ter controle. Versie 1.0 - op 14 februari 2020 opgestuurd aan ambtelijke stuurgroep, ter bespreking op 19 februari 2020. Versie 1.1 - op 21 februari 2020 opgestuurd aan ambtelijke stuurgroep. Aanpassingen uit bespreking 19 februari zijn verwerkt. |

Bron foto *Grote sluis Vianen* op omslag: <https://www.waterschaprivierenland.nl/spaarzaam-met-water-ook-sluizen-gorinchem-en-vianen>

Samenvatting

Als gevolg van de provinciale herindelingen van 2002 en 2019, is het merendeel van het Merwedekanaal in de provincie Utrecht komen te liggen. Voor 2002 bevond het kanaal zich geheel in het beheergebied van de provincie Zuid-Holland. De provincie Zuid-Holland voert op dit moment het beheer en onderhoud uit van het gehele Merwedekanaal, inclusief de bruggen en de sluizen die in en over het kanaal liggen. De herindeling waaruit de gemeente Vijfheerenlanden is ontstaan in 2019, was aanleiding voor beide provincies om de huidige beheerafspraken over het kanaal onder de loep te nemen. Een gezamenlijke ambtelijke stuurgroep heeft opdracht gegeven om een onderzoek uit te voeren waarin ten minste vier beheervarianten worden uitgewerkt voor het beheer van het Merwedekanaal. Voorliggende rapportage bevat de resultaten van dit onderzoek.

Aanpak

De volgende vier beheervarianten zijn onderzocht in dit onderzoek:

- Variant A: Provincie Zuid-Holland voert beheer uit voor het gehele Merwedekanaal
- Variant B: Provincie Utrecht voert beheer uit voor het gehele Merwedekanaal
- Variant C: Iedere provincie voert voor het eigen deel van het kanaal het beheer uit
- Variant D: Een afzonderlijke beheerorganisatie voert het beheer uit van het Merwedekanaal.

Voor deze vier varianten is een keuzematrix opgesteld, waarin de varianten zijn gescoord op een aantal parameters zoals bestuurlijk draagvlak, samenwerking en verenigbaarheid met de organisatie. Door middel van bureaustudie, interviews, analyse van de resultaten en een toetsessie is informatie opgehaald om de beheervarianten op de parameters te beoordelen. Ook is voor elke beheervariant berekend wat de implementatiekosten zouden zijn, op eenmalige en structurele basis. De parameters 'Vaarweg als geheel', 'Relatie opdrachtgever-opdrachtnemer' en 'Samenwerking tussen provincies' zijn vanuit de interviews met directeuren van beide provincies aangemerkt als zwaarwegend.

Beoordeling beheervarianten en conclusies

De beheervarianten A en B lijken qua inrichting sterk op elkaar; één van de twee provincies is de opdrachtnemende partij en beide provincies zijn opdrachtgever. Kenmerkend voor de beoordeling van deze varianten is daarmee in hoeverre een provincie de opdrachtnemende rol kan organiseren en goed kan invullen. Gezien de formatieomvang van beide organisaties en kennis en ervaring met het beheer van het Merwedekanaal is de veranderingopgave in variant A het kleinste voor beide provincies. In variant A wordt het Merwedekanaal het efficiëntst beheerd, er worden de minste eenmalige en structurele kosten gevraagd voor de implementatie van deze variant en het kanaal kan beheerd worden vanuit een (be)staande organisatie. In zowel variant A als B zal er geïnvesteerd moeten worden in de samenwerking tussen beide provincies en zal er gewerkt moeten worden aan de informatiepositie van de provincie Utrecht. In variant B is die opgave om een meer gelijkwaardige informatiepositie te verkrijgen als provincie Utrecht groter, omdat Utrecht dan ook daadwerkelijk het beheer gaat uitvoeren en detailinformatie over de (staat van de) assets nodig is.

Beheervariant C volgt het huidige economisch eigendom van het kanaal en geeft beide provincies volledige controle over hun assets. Deze variant zorgt er echter wel voor dat beide provincies extra inzet zullen moeten plegen om het Merwedekanaal voor de vaarweggebruiker nog als een geheel te doen laten ervaren. Een keuze voor variant C brengt het grootste risico met zich mee dat de kwaliteit van de dienstverlening niet op het huidige niveau gehandhaafd wordt of verbeterd. Daarnaast zijn de implementatiekosten ten opzichte van de andere beheervarianten hoog en is er ook sprake van structureel hogere beheerkosten, vanwege een efficiëntieverlies. Dit efficiëntieverlies komt vooral door het in stand moeten houden van de beheerorganisatie van provincie Zuid-Holland voor het Merwedekanaal en het opzetten van een nieuwe beheerorganisatie voor de provincie Utrecht. Beheervariant D biedt een aantal voordelen ten opzichte van de andere varianten. Zo zijn beide provincies in deze variant opdrachtgever en geen opdrachtnemer en kunnen zij hun opdrachtgeverschap gezamenlijk en op een gelijkwaardige manier invullen. De invloed en zeggenschap die beide provincies hebben op het beheer van het Merwedekanaal is aan hen om te bepalen in de opdracht die zij formuleren voor de opdrachtnemer. De organisatorische opzet van variant D dwingt beide provincies om het eens te worden over het vaarwegbeleid, over de sturing en de monitoring en over de gewenste

informatiepositie. Dit kan ervoor zorgen dat provincies elkaar scherp blijven houden, niet alleen nu maar ook de komende jaren. Binnen deze variant kunnen nog verschillende keuzes worden gemaakt over het type uitvoeringsorganisatie. Echter, welke type er ook wordt gekozen binnen deze variant, een deel van de zeggenschap en invloed wordt op afstand gezet van beide organisaties. Uit de interviews blijkt dat op ambtelijk niveau en naar inschatting op bestuurlijk niveau weinig draagvlak is om het dagelijks beheer op deze wijze uit handen te geven. Daarnaast zal de implementatie van deze variant zowel eenmalig als op structurele basis de hoogste kosten met zich mee brengen. Een structurele efficiëntiewinst in het beheer van het Merwedekanaal is niet direct aantoonbaar met deze variant.

Samenvattend laat het onderzoek zien dat variant A op basis van het onderzoekskader over het geheel genomen het meest positief beoordeeld wordt en de kleinste verandering behelst. De voordelen van variant D moeten echter expliciet worden benoemd, namelijk deze variant geeft de provincies op termijn de beste kans om het opdrachtgeverschap, de informatiepositie en de onderlinge samenwerking op een zo gelijkwaardig mogelijke manier in te vullen. Zowel variant B en C worden op dit moment minder positief beoordeeld en vragen om structureel grotere inzet om een relatief klein areaal te beheren, in het bijzonder van de provincie Utrecht.

Aanbevelingen

Op basis van de resultaten en de conclusies doen wij een aantal aanbevelingen voor het vervolgproces voor beide provincies. Deze aanbevelingen doen wij vanuit de 'tien succesfactoren voor een vitale samenwerking', een model om het succes van een samenwerking tussen twee organisaties te beoordelen.

1. *Organiseer een opdrachtgever- en opdrachtnemerschapoverleg:* minimaal één keer per kwartaal een OG-ON overleg wat de jaarcyclus volgt voor het plannen, uitvoeren, verantwoorden en bijsturen van het beheer.
2. *Maak afspraken over de sturings- en de verantwoordingsparameters (KPI's):* met als leidende onderwerpen prestatie, risico's en kosten die gemoeid zijn met het kanaal.
3. *Organiseer het opdrachtgeverschap en het opdrachtnemerschap:* beleg beide functies expliciet, stel kaders op, bewaak deze en herijk de formatie op basis van het gewenste ambitieniveau van beide provincies op het opdrachtgeverschap.
4. *Ken de escalatielijnen en gebruik deze:* juist door de escalatielijnen te kennen en op een zakelijke wijze te gebruiken komt dit de samenwerking ten goede.
5. *Ontwikkel meer kennis en beleid voor de vaarwegen van de provincie Utrecht.*
6. *Agendeer jaarlijks de "temperatuur van de samenwerking" in een gezamenlijke bijeenkomst:* samenwerking is niet vanzelfsprekend geagendeerd, omdat het onderwerp vaak impliciet is of ondergeschikt wordt gemaakt aan de inhoud. Agendeer de samenwerking daarom jaarlijks.
7. *Speel in op de zwakke punten van de beheervariant:* de keuzematrix geeft een beeld van deze zwakke punten.
8. *Evalueer de samenwerking:* ten slotte kan bij alle beheervarianten de samenwerking onder druk komen te staan door allerlei ontwikkelingen. Dit vraagt adaptief vermogen en de gelegenheid om de samenwerking en de uitgangspunten te evalueren. Evalueer de samenwerking, leg de resultaten vast en deel dit op directeureniveau.

Inhoudsopgave

Colofon

Inhoudsopgave

| | |
|---|----|
| 1. Inleiding | 1 |
| 1.1. Context | 1 |
| 1.2. Het Merwedekanaal en de omgeving | 1 |
| 1.3. Methode | 2 |
| 1.4. Visie op asset management en samenwerken | 3 |
| 2. Beschrijving beheervarianten | 5 |
| 2.1. Uitgangspunten voor alle varianten | 5 |
| 2.2. Huidige situatie | 5 |
| 2.3. Probleemstelling | 6 |
| 2.4. Variant A - Beheer door de provincie Zuid-Holland | 7 |
| 2.5. Variant B - Beheer door de provincie Utrecht | 8 |
| 2.6. Variant C - Beheer door iedere provincie van het eigen deel van het kanaal | 9 |
| 2.7. Variant D - Beheer door een afzonderlijke uitvoeringsorganisatie | 10 |
| 3. Onderzoekskader | 13 |
| 3.1. Keuzematrix | 13 |
| 3.2. Toelichting interpretatie en scoring keuzematrix | 14 |
| 4. Beoordeling beheervarianten | 16 |
| 4.1. Inschatting bestuurlijk draagvlak | 16 |
| 4.2. Verenigbaarheid met huidige organisatie | 16 |
| 4.3. Vaarweg als geheel | 17 |
| 4.4. Relatie opdrachtgever-opdrachtnemer | 18 |
| 4.5. Informatiepositie | 18 |
| 4.6. Aansluiting op huidig beleid | 19 |
| 4.7. Zeggenschap en invloed | 20 |
| 4.8. Samenwerking provincies | 20 |
| 4.9. Kostenvergelijking | 21 |
| 4.10. Ingevulde keuzematrix | 24 |
| 5. Conclusies | 25 |

| | |
|------------------------------------|----|
| 6. Aanbevelingen en verantwoording | 26 |
| 6.1. Aanbevelingen | 26 |
| 6.2. Financiële verantwoording | 28 |
| 6.3. Overdracht juridisch eigendom | 29 |

1. Inleiding

Als gevolg van de provinciale herindelingen van 2002 en 2019 ligt het Merwedekanaal voor het merendeel in de provincie Utrecht. Voor 2002 bevond het kanaal zich geheel in het beheergebied van de provincie Zuid-Holland. De provincie Zuid-Holland voert op dit moment het beheer en onderhoud uit van het gehele Merwedekanaal, inclusief de bruggen en de sluizen die in en over het kanaal liggen. De herindeling van de gemeenten Leerdam, Vianen en Zederik in de gemeente Vijfheerenlanden op 1 januari 2019 was de aanleiding dat beide provincies gezamenlijk het initiatief hebben genomen de huidige beheerafspraken aangaande het kanaal onder de loep te nemen. Een stuurgroep, samengesteld uit medewerkers van beide provincies, heeft opdracht gegeven een onderzoek uit te voeren waarin ten minste vier beheervarianten worden uitgewerkt voor het beheer van het Merwedekanaal. Voorliggende rapportage bevat de resultaten van dit onderzoek, waarin wij inzichtelijk maken wat de voor- en nadelen zijn van elke beheervariant en welke consequenties de beheervarianten hebben voor beide provincies en/of omgevingspartijen. Vervolgens geven we aan welke stappen gezet zouden moeten worden voor elke beheervariant om deze succesvol te implementeren. In onze aanbevelingen schetsen we een aantal aandachtspunten voor het proces wat volgt wanneer deze rapportage is opgeleverd.

1.1. Context

Het Merwedekanaal was tot 1998 onderdeel van het Hoofdvaarwegennet en werd beheerd door het Rijk. In 1998 is het beheer van het kanaal overgedragen aan de provincie Zuid-Holland (overeenkomst nummer Zha 6628 van december 1997), het juridische eigendom is nooit overgedragen. Het Rijk heeft het beheer en het onderhoud en de toekomstige investeringen in het kanaal afgekocht. Na de provinciale herindeling in 2002 kwam een deel van het kanaal, van ongeveer 5 km, in de provincie Utrecht te liggen. Na de herindeling van de gemeenten Leerdam en Zederik in de gemeente Vijfheerenlanden kwam meer dan de helft van het kanaal in de provincie Utrecht te liggen, zo'n 15 km. Het kanaal doorkruist zodoende sinds de laatste herindeling drie gemeenten: Vijfheerenlanden (UT), Molenlanden (ZH) en Gorinchem (ZH).

De provincie Zuid-Holland voert voor in totaal tien vaarwegen met een totale lengte van 143 kilometer het beheer en onderhoud uit. Het merendeel van deze vaarwegen wordt regulier gebruikt door de beroepsvaart. Daarnaast zijn een aantal hoogheemraadschappen en gemeenten op aanwijzing van de provincie gemandateerd om het vaarwegbeheer uit te voeren op nog eens 190 kilometer vaarweg. De provincie Utrecht heeft er na 1 januari 2019 45% meer vaarweg bijgekregen en heeft daarmee zo'n 70 kilometer aan vaarweg in beheer, waarvan zij over 24,5 kilometer zelf het beheer voeren. Dit gaat om de Eem en een gedeelte van de Oude Rijn. De rest wordt beheerd door de hoogheemraadschappen.

1.2. Het Merwedekanaal en de omgeving

In dit onderzoek staat het Merwedekanaal centraal. Onder het Merwedekanaal verstaan we in dit geval het traject tussen Vianen, ten zuiden van de Lek, tot Gorinchem, inclusief het Verbindingskanaal tussen het Merwedekanaal en de Linge. Dit traject heeft een lengte van 23,61 kilometer en vervult met name de functie van vaarweg. Er liggen 17 kunstwerken over of in het Merwedekanaal die beheerd worden door

de provincie Zuid-Holland, waaronder de Grote Sluis in Vianen en de Grote Merwedesluis in Gorinchem. De bruggen en sluisen worden deels vanuit de bedienentrale bij de sluis in Gorinchem bediend, deels vanuit de bedienentrale in Vianen. Het kanaal is bevaarbaar voor zowel beroeps- als recreatievaart en is geschikt voor maximaal CEMT-klasse V-schepen¹ en BRTN-AM recreatieschepen². In 2015 voeren er krap 5000 beroepsschepen over het kanaal, het merendeel van deze schepen gebruikt het Merwedekanaal als verbinding tussen de Lek en de Waal. In hetzelfde jaar passeerden ruim 10.000 recreatieschepen de Grote Sluis en Grote Merwedesluis. Het gehele traject is gelegen in het beheergebied van het waterschap Rivierenland en heeft een boezemfunctie voor de omliggende polders, zoals de Alblasserwaard.



Figuur 1. Merwedekanaal met markering Merwedekanaal in Utrechts en Zuid-Hollands areaal.

1.3. Methode

Om te komen tot nieuwe beheerafspraken voor het Merwedekanaal, onderzochten we vier mogelijke beheervarianten³. Voor deze vier varianten is een keuzematrix opgesteld, waarin de varianten zijn gescoord op een aantal parameters zoals bestuurlijk draagvlak, samenwerking en verenigbaarheid met de organisatie. De keuzematrix, de gekozen parameters en de uitgangspunten bij deze matrix worden in hoofdstuk 3 nader toegelicht.

In vier stappen zijn we gekomen tot een uitwerking en beoordeling van deze varianten:

- **Bureaustudie:** de bureaustudie hebben we gebruikt om huidige (beleids)kaders te inventariseren over vaarwegbeheer, assetmanagement, goederenvervoer over water en landschappelijke inpassing van het kanaal. Ook is er een korte inventarisatie gemaakt van de belangrijkste stakeholders rond het Merwedekanaal. Op basis hiervan en op aangeven van de stuurgroep zijn vier omgevingspartijen geselecteerd om te interviewen.⁴
- **Interviews:** er hebben 12 interviews plaatsgevonden, met zowel medewerkers van beide provincies als omgevingspartijen. De interviews met provincie-medewerkers hadden als doel om de beheervarianten te beoordelen en het gesprek te hebben over haalbaarheid en uitvoerbaarheid van de varianten. De omgevingspartijen zijn bevraagd op wat zij belangrijk vinden in het kanaalbeheer en wat het vraagt van de beherende partij om de vaarweg als een geheel te ervaren.
- **Analyse en toetsessie:** de opgehaalde resultaten uit de interviews en bureaustudie zijn geanalyseerd, samengevat in een gevulde keuzematrix en dienen als basis voor de toetsessie. De toetsessie zelf had als doel om samen met de provincie-medewerkers in gesprek te gaan over de compleetheid en juistheid van de resultaten en de impact die een variant heeft ten opzichte van de huidige situatie. Op aangeven van de stuurgroep bij de bespreking van de tussenresultaten⁵ is

¹ Dit zijn schepen van maximaal 110x11,40x3,5m (LxBxD), klasse M8 volgens de Richtlijn Vaarwegen. Ook worden er onder vergunning koppelverbanden toegestaan.

² Dit zijn schepen van maximaal 15x4,5x1,5x3,4m (LxBxDxH).

³ Deze vier varianten zijn voorgesteld door de stuurgroep van dit onderzoek en overgenomen door het onderzoeksteam.

⁴ Zie bijlage voor de stakeholderinventarisatie en een weergave van hoe de omgeving op dit moment het beheer van het Merwedekanaal door de provincie Zuid-Holland ervaart.

⁵ De tussenresultaten zijn op 10 december 2019 besproken met de stuurgroep, de definitieve rapportage op 19 februari 2020.

ervoor gekozen om vanuit een bepaalde beheervariant vervolgstappen uit te werken voor het maken van beheerafspraken.

- *Rapportage en presentatie*: de eindresultaten zijn gepresenteerd aan de stuurgroep van beide provincies.

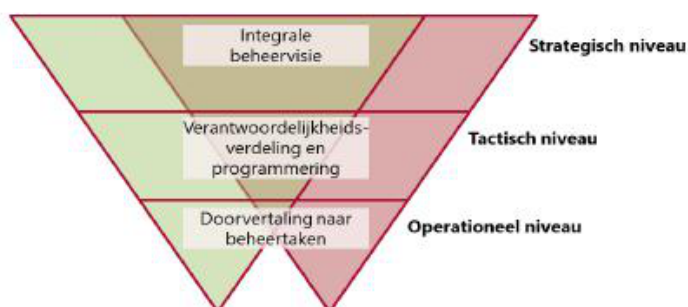
1.4. Visie op asset management en samenwerken

Het beheer van het Merwedekanaal staat centraal in dit onderzoek en richt zich op de vraag hoe de provincie Zuid-Holland en Utrecht met elkaar zouden kunnen samenwerken om de verschillende assets in, op en rond het kanaal kunnen gaan beheren. Het gaat om de organisatie van asset management en om twee partijen die een bepaalde afhankelijkheid van elkaar hebben. Daarom gebruiken we in dit onderzoek twee thema's, om beter te snappen wat elke beheervariant vraagt van beide partijen: asset management en samenwerken. Hieronder lichten we onze visie op beide thema's toe.

Asset management

Het inrichten van toekomstbestendig asset management voor assets waar meerdere partijen een belang en verantwoordelijkheid hebben, zoals het Merwedekanaal, vraagt op strategisch niveau om een integrale beheervisie die gedeeld wordt door beide organisaties. In deze beheervisie dient het belang opgenomen te worden van de (vaarweg)gebruiker, die in de regel gebruik maakt van het netwerk van meerdere publieke beheerders om van a naar b te komen. Op tactisch niveau worden afspraken gemaakt over de verdeling van de verantwoordelijkheden en de uitwerking van de beheervisie in - onder meer financiële - kaders voor het beheer, inclusief een onderhouds-programmering. Het is belangrijk dat beheerders hun eigen organisatorische verantwoordelijkheid conform regelgeving en beleidsdoelstellingen kunnen invullen binnen deze afspraken. Daarnaast is het van belang voor het slagen van de samenwerking dat op dit niveau de kansen om efficiënter te werken - vanuit ieders expertise - worden benut. De afspraken op tactisch niveau worden vertaald naar beheertaken op operationeel niveau.

Voor toekomstbestendig asset management op alle niveaus is het nodig om de doorwerking van de afspraken op de interne werkprocessen per beheerorganisatie te kennen, zodat de haalbaarheid van de samenwerkingsafspraken in beeld blijft. In Figuur 2 zijn de drie niveaus en onderwerpen van toekomstbestendig asset management voor de twee samenwerkende beheerorganisaties weergegeven. Afhankelijk van de keuze tussen beheervarianten is meer of minder overlap in de visie, verantwoordelijkheden en taken van de organisaties en schuiven de twee driehoeken verder in of uit elkaar.

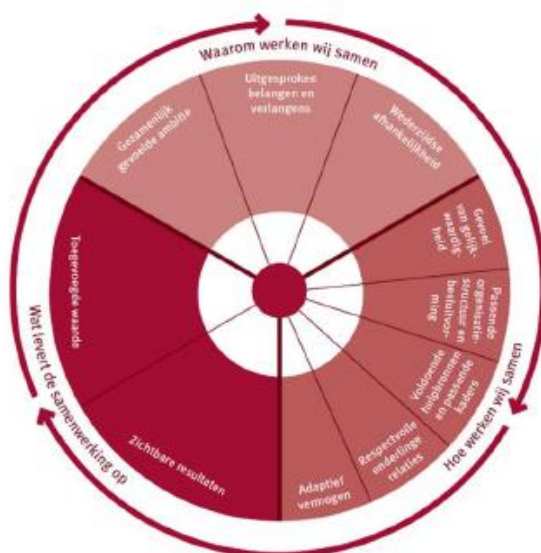


Figuur 2. Drie niveaus van samenwerking.

Samenwerken

Onze visie op toekomstbestendig asset management is nauw verweven met onze visie op, kennis van en ervaring met, vitale samenwerkingen. Een goede samenwerking vraagt ten eerste om goed begrip en erkenning van elkaars en gedeelde ambities. Ten tweede is het belangrijk om de verschillen in elkaars

belangen te weten en te erkennen, om uiteindelijk scherp te krijgen hoe een gelijkwaardige samenwerking eruit zou kunnen zien. Pas dan kan een samenwerking verder georganiseerd worden. Ten derde moet een samenwerking leiden tot toegevoegde waarde voor beide organisaties. Op basis van deze drie elementen hebben wij tien succesfactoren samengebracht in onderstaand samenwerkingsmodel dat wij bij ontwerp, begeleiding en evaluatie van samenwerkingen inzetten. Op deze manier zorgen wij ervoor dat de uitgangspunten van een vitale samenwerking worden ingevuld. In de toetsessie hebben wij het samenwerkingsmodel ingezet om de samenwerking voor het Merwedekanaal te toetsen.



Figuur 3. Samenwerkingsmodel

2. Beschrijving beheervarianten

We beschouwen in deze studie vier mogelijkheden voor uitvoering van het beheer en onderhoud van het Merwedekanaal:

- Variant A: Provincie Zuid-Holland voert beheer uit voor het gehele Merwedekanaal.
- Variant B: Provincie Utrecht voert beheer uit voor het gehele Merwedekanaal.
- Variant C: Iedere provincie voert voor het eigen deel van het kanaal het beheer uit.
- Variant D: Een afzonderlijke beheerorganisatie voert het beheer uit van het Merwedekanaal.

2.1. Uitgangspunten voor alle varianten

Voor alle beheervarianten geldt dat beide provincies altijd een opdrachtgeversrol vervullen. In varianten A, B en D is er een opdrachtnemer die het beheer en onderhoud daadwerkelijk uitvoert, in variant C zijn beide provincies opdrachtgever en opdrachtnemer. Verder geldt dat de verdeelsleutel van de kosten hetzelfde is in alle varianten. Deze worden bepaald door de huidige provinciegrenzen en is gebaseerd op het economisch eigendom van de provincies van de assets die in hun gebied liggen. In dit geval is de verdeelsleutel opgesteld op basis van de lengte van de vaarweg van het Merwedekanaal en het aantal kunstwerken. De implementatiekosten van elke variant zijn wel verschillend en er kan sprake zijn van structureel hogere kosten voor een bepaalde variant door een efficiëntieverlies in de organisatie van het beheer en het onderhoud ten opzichte van de huidige situatie. Variant A is wat betreft rollen, taken en verantwoordelijkheden van beide provincies grotendeels gelijk aan de huidige situatie maar verschilt van de huidige situatie omdat de opdrachtgever-opdrachtnemersrelatie en de samenwerking tussen beide provincies op dit moment niet naar wens van beide partijen is ingevuld.

Hieronder lichten wij eerst de huidige situatie toe. Daarna beschrijven we de probleemstelling en ten slotte beschrijven we van elke beheervariant wat de veranderopgave is wanneer er voor deze beheervariant gekozen zou worden. Deze beschrijving van de beheervarianten is een feitelijke weergave, gebaseerd op informatie uit de bureaustudie en de interviews. De beoordeling van elke beheervariant per parameter volgt in het volgende hoofdstuk. We nemen echter al wel een voorschot op deze beoordeling om de veranderopgave te kunnen schetsen.

2.2. Huidige situatie

Op dit moment voert de provincie Zuid-Holland het beheer en onderhoud uit van het Merwedekanaal, van zowel de vaarweg als de kunstwerken. De bediening van sluizen en bruggen valt hier ook onder. De formatie voor het Merwedekanaal vanuit de provincie Zuid-Holland is opgenomen in de bijlage. Aangezien de provincie Utrecht nog geen formatie heeft voor het Merwedekanaal, vermeldt de bijlage de totale formatie voor vaarwegbeheer. De provincie Utrecht heeft de provincie Zuid-Holland gemandateerd⁶ om deze werkzaamheden uit te voeren. Jaarlijks bedragen de geprognoseerde structurele kosten voor het beheer en onderhoud bijna 2 miljoen euro (zie ook Tabel 10) en jaarlijks betaalt PUT hiervoor een voorschot. Elke vier jaar wordt er een afrekening opgemaakt waarin het voorschot en de gerealiseerde kosten met elkaar verrekend worden, de laatste afrekening betrof de periode 2015 - 2018. Het voorschot van 2019 is al gebaseerd op de verdeelsleutel die opgesteld is op basis van de nieuwe provinciegrenzen. De provincies hebben afgesproken dat investeringen vanaf 1 januari 2019 door provincie Zuid-Holland worden gefinancierd en door middel van de verdeelsleutel

⁶ In de overeenkomst ZH/UT 2011-1 zijn beide provincies overeengekomen dat de provincie Zuid-Holland door Utrecht wordt gemandateerd om het gehele beheer en onderhoud van het Merwedekanaal uit te voeren, ook van het Utrechtse deel.

bij de provincie Utrecht in rekening gebracht. De provincie Utrecht heeft een onderzoek laten uitvoeren waaruit blijkt dat dit niet meer is toegestaan. Vanaf 1 januari 2019 financiert iedere provincie daarom de investeringen op het eigen grondgebied. Een voorbeeld hiervan is een oeververvangingsstraject, waarin 3 kilometer aan oever wordt vervangen op Utrechts grondgebied met een investering van € 14,50 mln.⁷ Voor 2019, waarin beide provincies gezamenlijk aan de slag zijn gegaan om de samenwerking te verbeteren en afspraken te maken over het toekomstig beheer en onderhoud, vulde de provincie Utrecht de opdrachtgeversrol nauwelijks in. Dit houdt in dat er weinig verantwoording vanuit de provincie Utrecht werd gevraagd over de besteding van de verstrekte middelen voor uitvoering van het beheer en onderhoud, er werd niet tot nauwelijks gemonitord en gestuurd vanuit Utrecht. Wanneer er wel informatie werd gevraagd van de provincie Zuid-Holland, is dit niet altijd conform de verwachting van medewerkers van PUT verstrekt. Medewerkers van PUT zijn daarnaast naar hun mening onvoldoende betrokken bij ontwikkelingen in uitvoering en beleid.

Op het moment van schrijven ligt er een voorstel vanuit beide provincies om de verdeelsleutel voor de kosten van beheer en onderhoud aan te passen. Deze verdeelsleutel zou er dan als volgt uitzien:

- De jaarlijkse kosten met betrekking tot de vaarweg worden verdeeld op basis van de lengte van de gemiddelde vaarweg in iedere provincie: 64,61% van de vaarweg ligt in Utrecht, 35,39% in Zuid-Holland. Deze jaarlijkse kosten betreffen het dagelijkse beheer en onderhoud (DBO) en bediening van bruggen en sluisen.
- De jaarlijkse kosten met betrekking tot de bediening en beheer van en onderhoud aan de kunstwerken worden verdeeld op basis van het aantal beweegbare kunstwerken in iedere provincie: Utrecht heeft er 6,5 (40,63%) en Zuid-Holland 9,5 (59,37%). Eén van de bruggen ligt precies op de grens van beide provincies.
- De investeringen voor vervanging en planmatig, dan wel groot onderhoud worden verdeeld naar ieders grondgebied en komen voor rekening van de provincie zelf. Iedere provincie kan volgens het eigen beleid bepalen of en hoe daarop wordt afgeschreven binnen de eigen begroting.

Huidige formatie voor het vaarwegbeheer

Op dit moment is er vanuit PUT in totaal 2 fte beschikbaar voor vaarwegbeheer. Deze formatie is echter nog niet beschikbaar voor het Merwedekanaal en is gebaseerd op de situatie voor de provinciale herindeling. Vanuit de provincie Zuid-Holland is in totaal 13 fte beschikbaar specifiek voor het beheer van het Merwedekanaal. Een totaaloverzicht van de beschikbare capaciteit vanuit beide provincies is te vinden in de bijlage.

2.3. Probleemstelling

In de interviews met medewerkers van beide provincies kwam naar voren dat er verbeteringen nodig zijn in de huidige situatie. Er is onder andere:

- Meer uitwerking nodig in het opdrachtgever- en opdrachtnemerschap.
- Meer aandacht nodig voor de samenwerking tussen de provincies (doelstelling en samenwerkingsafspraken).
- Een betere informatiepositie nodig ten aanzien van het beheer van het Merwedekanaal (geldt voor de provincie Utrecht ten opzichte van de provincie Zuid-Holland).
- Een betere verantwoording nodig van de uitgaven ten aanzien van het beheer van het Merwedekanaal.

Deze verbeterpunten komen terug in de beschrijving van alle beheervarianten en specifiek in de veranderopgave.

⁷ Zie Provinciale Statenbesluit van Utrecht (24 september 2019 'Vervanging oeverconstructies Merwedekanaal' met documentnummer 81F8FD6E).

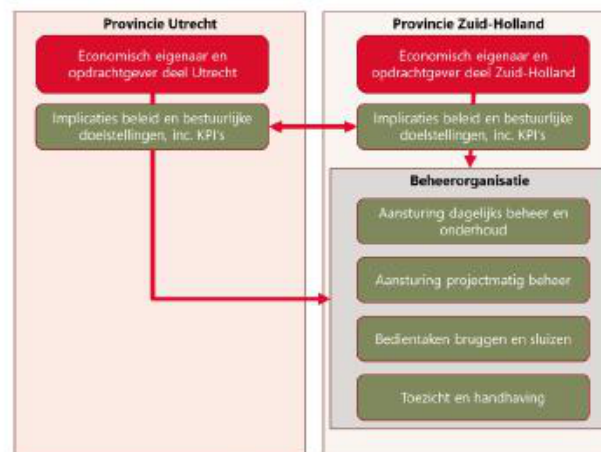
2.4. Variant A - Beheer door de provincie Zuid-Holland

In deze variant wordt het gehele Merwedekanaal, van Vianen tot Gorinchem, beheerd door de provincie Zuid-Holland. De provincie Zuid-Holland zal gemandateerd worden door de provincie Utrecht om zowel het dagelijks beheer en onderhoud van het kanaal als de bediening van de bruggen en sluisen uit te voeren. De provincie Utrecht vervult alleen de rol van opdrachtgever, de provincie Zuid-Holland de rollen van opdrachtgever en opdrachtnemer.

Veranderopgave

Implementatie van deze variant brengt de kleinste veranderopgave met zich mee omdat deze variant het meeste aansluit bij de huidige situatie.

- **Organisatie:**
 - de provincie Zuid-Holland beschikt over een reeds ingerichte asset managementorganisatie voor vaarwegen. Het zwaartepunt van het organisatorische vraagstuk ligt bij de provincie Utrecht, om het opdrachtgeverschap te ontwikkelen en conform het asset managementsysteem in te vullen. De (ambtelijk) opdrachtnemer bij de provincie Zuid-Holland kan dan gemakkelijker haar rol vervullen en samenwerken.
 - Dit gaat over het maken van afspraken over sturing, monitoring en rapportage en het bereiken van een meer gelijkwaardige informatiepositie voor beide provincies. Het uitvoerend personeel blijft hetzelfde, zowel voor de vaarweg als voor de objecten.
 - Op tactisch en strategisch niveau zal PUT een iets grotere inzet moeten leveren. Dit neemt niet weg dat de provincie Zuid-Holland ook een opgave heeft in het inrichten van het opdrachtgevers- en opdrachtnemerschap en de scheiding daartussen.
- **Samenwerking:** het inrichten van een duurzame, gelijkwaardige samenwerking tussen beide provincies als opdrachtgever. Hier valt ook onder dat er afspraken gemaakt worden over de handelingsvrijheid van de provincie Zuid-Holland en de gewenste zeggenschap en invloed voor de provincie Utrecht.
- **Omgeving:** de omgeving zou niets moeten merken van de implementatie van deze beheervariant. Er is geen reden om aan te nemen dat op basis van de keuze voor deze variant de aanspreekpunten voor de omgeving veranderen, het omgevingsbeleid verandert of het uitvoerend personeel.



Figuur 4. Organogram van beheerorganisaties in beheervariant A

Opmerking: voor variant A en B is het noodzakelijk dat er een samenwerkingsovereenkomst wordt opgesteld, waarin afspraken worden vastgelegd over het opdrachtgever- en opdrachtnemerschap, over de manier van samenwerken, over bestuurlijke aanhaking en escalatie en over de mate van zeggenschap

en invloed die beide provincies hebben als opdrachtgever. Dit kan voorkomen dat bijvoorbeeld personele wisselingen zorgen voor onvoldoende inzet door één van beide provincies of voor misverstanden over wie waarvoor verantwoordelijk is.

2.5. Variant B - Beheer door de provincie Utrecht

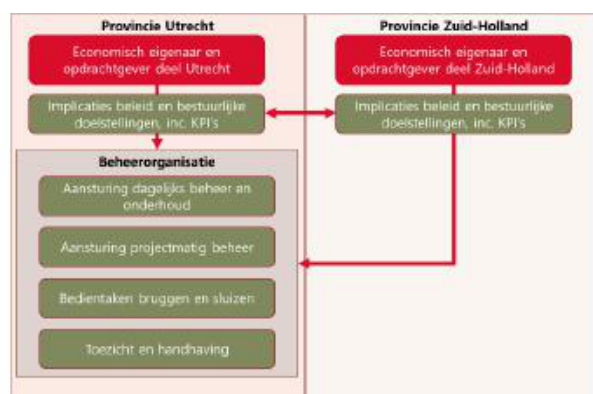
In deze variant voert de provincie Utrecht het beheer voor het gehele Merwedekanaal uit, van Vianen tot Gorinchem. De provincie Utrecht zal gemandateerd worden door de provincie Zuid-Holland om zowel het dagelijks beheer en onderhoud van het kanaal als de bediening van de bruggen en de sluisen uit te voeren. De provincie Zuid-Holland vervult alleen de rol van opdrachtgever in deze variant, de provincie Utrecht de rol van opdrachtnemer. Deze variant volgt de nieuwe situatie vanuit het perspectief van economisch eigendom, het merendeel van het kanaal ligt in Utrecht.

Veranderopgave

De veranderopgave voor deze variant is groter dan voor variant A, kijkend naar onderstaande thema's.

- *Organisatie*: de organisatorische opgave beslaat de volgende zaken:
 - Opdrachtgeverschap bij de provincie Utrecht ontwikkelen en conform het assetmanagementsysteem invullen, zie het eerste punt genoemd onder variant A.
 - Het opzetten van een grotere asset managementorganisatie door de provincie Utrecht, inclusief bediening van kunstwerken. Het huidige vaarwegbeheer van de Eem is van een andere orde grootte dan nodig zou zijn voor het Merwedekanaal.
 - Voor het huidige personeel van de provincie Zuid-Holland dat een functie heeft op het Merwedekanaal betekent deze variant dat zij óf een andere werkgever krijgen en hetzelfde werk kunnen blijven doen óf dat zij ander werk zullen gaan doen.
 - Het opstellen van beleid door de provincie Utrecht op het gebied van vaarwegbeheer, goederenvervoer over water⁸ en landschappelijke inrichting van de omgeving van het Merwedekanaal. Dit geldt ook voor de andere varianten.
- *Samenwerken*:
 - Het professioneel inrichten van de relatie tussen opdrachtgever (zowel de provincie Utrecht als de provincie Zuid-Holland) als opdrachtnemer (provincie Utrecht). Dit gaat over het maken van afspraken over sturing, monitoring en rapportage en het bereiken van een meer gelijkwaardige informatiepositie voor beide provincies. Dit geldt ook voor variant A.
 - Het inrichten van een duurzame, gelijkwaardige samenwerking tussen beide provincies als opdrachtgever. Hier valt ook onder dat er afspraken gemaakt worden over de handelingsvrijheid van de provincie Utrecht en de gewenste zeggenschap en invloed voor de provincie Zuid-Holland. Dit geldt ook voor variant A.
- *Omgeving*: de provincie Utrecht zal gebieds- en objectkennis op moeten doen om de dienstverlening richting omgevingspartijen goed in te richten en op het huidige niveau te krijgen.

⁸ Het Uitvoeringsprogramma Goederenvervoer 2019 bevat beleidsuitgangspunten op hoofdlijnen, maar specifiek voor het Merwedekanaal. In de Concept Ontwerp Omgevingsvisie van de provincie Utrecht wordt binnenvaart of scheepvaart nog niet tot nauwelijks genoemd.



Figuur 5. Organogram van beheerorganisaties in beheervariant B

Opmerking: voor variant A en B is het noodzakelijk dat er een samenwerkingsovereenkomst wordt opgesteld, waarin afspraken worden vastgelegd over het opdrachtgever- en opdrachtnemerschap, over de manier van samenwerken, over bestuurlijke aanhaking en escalatie en over de mate van zeggenschap en invloed die beide provincies hebben als opdrachtgever. Dit kan voorkomen dat bijvoorbeeld personele wisselingen zorgen voor onvoldoende inzet door één van beide provincies of voor misverstanden over wie waarvoor verantwoordelijk is.

2.6. Variant C - Beheer door iedere provincie van het eigen deel van het kanaal

In deze variant beheert iedere provincie afzonderlijk dat deel van het kanaal dat in hun eigen beheergebied ligt. De provincie Utrecht beheert in dat geval 64,61% van de vaarweg (15,25 km) en 40,63% van de kunstwerken (6,5)⁹. De provincie Zuid-Holland voert het beheer uit voor 35,39% van de vaarweg (8,36 km) en 59,37% van de kunstwerken (9,5). Dit houdt ook in dat er geen sprake is van financiële verplichtingen tussen beide provincies en geen verplichting tot verantwoording, rapportage en monitoring.

Veranderopgave

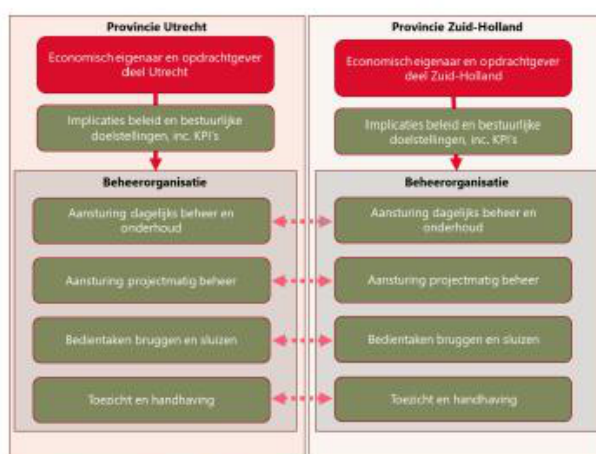
In vergelijking met variant B, verwachten we dat de veranderopgave voor deze variant omvangrijker is. Omdat er geen sprake is van gezamenlijk opdrachtgeverschap, vraagt het meer inzet van beide provincies om afspraken te maken over het beheer van het Merwedekanaal als één geheel.

- Organisatie:
 - Opdrachtgeverschap bij de provincie Utrecht ontwikkelen en conform het asset managementsysteem invullen, zie het eerste punt genoemd onder variant A. Daarnaast geldt dat de provincie Utrecht in dit geval ook een asset managementorganisatie voor het Merwedekanaal op moet zetten, om zowel het beheer van de vaarweg als van de kunstwerken adequaat uit te kunnen voeren. Een dergelijke beheerorganisatie is op dit moment niet op deze schaal aanwezig voor het beheer van vaarwegen.
 - De provincie Zuid-Holland beschikt al over een asset managementorganisatie, gericht op vaarwegen en de bediening van kunstwerken. Kennis over het Merwedekanaal en inliggende assets is ook al aanwezig.
 - De provincie Zuid-Holland zal een klein gedeelte van haar organisatie moeten afschalen, maar nog steeds een gedeelte in stand moeten houden voor het beheer en onderhoud dat rest in deze

⁹ Zie bijlage x voor een overzicht van de kunstwerken

variant. Dit bevordert efficiënt beheer van de vaarwegen van de provincie Zuid-Holland niet, het Merwedekanaal ligt buiten het overige vaarwegennetwerk.

- **Samenwerking:**
 - Er hoeft in deze variant geen opdrachtgever-opdrachtnemersrelatie tussen de provincies ingericht te worden.
 - Wel zullen er afspraken moeten worden gemaakt over hoe provincies samenwerken om voor de vaarweggebruikers en andere omgevingspartijen het kanaal wel als een geheel te laten ervaren. Deze beheervariant zet geen stok achter de deur voor beide partijen om hieraan te blijven werken, dus zal dit extra inzet en aandacht blijven vragen. Een heel concreet voorbeeld van een onderwerp van deze samenwerking is de Bazelbrug, die zowel in de provincie Utrecht als de provincie Zuid-Holland ligt.
- **Omgeving:** zoals hierboven beschreven, zal deze variant extra aandacht vragen om voor de omgeving het kanaal als een geheel te laten blijven ervaren. Dit vraagt afspraken op zowel tactisch als operationeel niveau over het dagelijks beheer en onderhoud (DBO). Vanuit de provincie Utrecht zal er ook in deze variant gebieds- en objectkennis verkregen moeten worden.



Figuur 6. Organogram van beheerorganisaties in beheervariant C

2.7. Variant D - Beheer door een afzonderlijke uitvoeringsorganisatie

In deze variant is het beheer en onderhoud van het Merwedekanaal belegd bij een afzonderlijke uitvoeringsorganisatie. Deze uitvoeringsorganisatie is gemandateerd door beide provincies om deze taken uit te voeren en wordt volgens de verdeelsleutel van kunstwerken en de vaarweg gefinancierd voor de uitvoering hiervan. In deze variant kan er voor een privaatrechtelijke of bestuursrechtelijke organisatievorm gekozen worden¹⁰, afhankelijk van het draagvlak en de aard van de werkzaamheden die bij deze organisatie worden belegd.

De verschillende rechtspersonen¹¹

Voor het type en de omvang van het DBO van het Merwedekanaal zijn niet alle bestuursrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen geschikt. We nemen aan dat de organisatie zelfstandig zou moeten

¹⁰ In de bijlage is een overzicht van verschillende organisatievormen te vinden die onder variant D het beheer en onderhoud zouden kunnen uitvoeren.

¹¹ Voor dit hoofdstuk is gebruik gemaakt van de volgende bronnen:

- <https://vng.nl/files/vng/handreiking-verzelfstandiging-en-samenwerking-bij-decentrale-overheden.pdf>
- <https://vng.nl/artikelen/vormen-van-samenwerken>
- Jan Willem Westerweel & Gerhard Schwarz & (2015) *Afwegingskader voor samenwerking en samenwerkingsvormen in de waterketen* in Het Waterschap p. 20 - 22

kunnen opereren, op basis van een door beide provincies geformuleerde opdracht. Dit betekent dat de organisatie personeel in dienst kan nemen en werkzaamheden mag uitbesteden. Er kan hierbij gedacht worden aan privaatrechtelijke rechtspersonen of publiekrechtelijke rechtspersonen. Gegeven de aard en de verantwoordelijkheden van de organisatie zijn de publiekrechtelijke varianten centrumgemeente-constructie¹² en een lichte gemeenschappelijke regeling daarom niet mogelijk. De uitvoeringsorganisatie moet immers personeel in dienst kunnen hebben en werkzaamheden uit mogen besteden, om echt als afzonderlijke organisatie te kunnen opereren. De voordelen van een publiekrechtelijke vorm is dat de organisatie nog binnen de governance valt van de betrokken partijen. Een publiekrechtelijke vorm voldoet direct aan de wettelijke eisen van democratische controle en openbaarheid en sluit aan bij de functies van goed organisatiebestuur: *besturen, beheersen en verantwoorden*.

Bij een privaatrechtelijke vorm zijn alle varianten (NV, BV, stichting, coöperatie en vereniging) mogelijk. Hiervoor kan alleen gekozen worden als daarmee het openbaar belang beter gediend wordt dan met een publiekrechtelijke vorm. Hiervoor kan gekozen worden om meer slagvaardigheid te creëren, hogere mate van doelmatigheid te bereiken in taken die op afstand kunnen plaatsvinden. Daarnaast biedt het een zekere flexibiliteit in het oprichten en opheffen van de organisatie. Vanwege het zakelijke karakter van beheer en onderhoud liggen de varianten stichting, NV en BV het meest voor de hand.

Al deze varianten vragen onder andere een (zelfstandig) bestuur, toetsing van nut en noodzaak voor de keuze voor een privaatrechtelijke vorm door het Ministerie van Binnenlandse Zaken en in het geval van een BV of NV een startkapitaal.

De volgende organisatievormen zouden gezien bovenstaande een optie kunnen zijn voor deze variant, ervan uitgaande dat deze organisatie zelfstandig zou moeten kunnen opereren op operationeel niveau en medewerkers in dienst mag nemen:

Bestuursrechtelijk:

- Openbaar lichaam (omgevingsdienst)
- Gemeenschappelijk orgaan
- Bedrijfsvoeringsorganisatie (Havenbedrijf Twente)

Privaatrechtelijk:

- Naamloos vennootschap (Havenbedrijf Rotterdam)
- Besloten vennootschap.
- Stichting (Waternet)

Voor welke organisatievorm in deze variant dan ook wordt gekozen, de veranderopgave bestaat in ieder geval uit:

- *Organisatie:*
 - Het opstellen van gezamenlijk beleid tussen de provincie Utrecht en de provincie Zuid-Holland voor het Merwedekanaal in relatie tot vaarwegen, landschappelijke inpassing en goederenvervoer over water, om op basis daarvan opdracht te kunnen verlenen aan de uitvoeringsorganisatie.
 - Een dergelijke vorm van organisatie zal bestuurlijke besluitvorming vragen, en dus draagvlak, om een deel van de zeggenschap en invloed over te dragen voor het uitvoeren van de tactische en/of operationele taken.
 - Het gezamenlijk opdrachtgeverschap zal nader ingevuld en opgezet moeten worden door beide provincies, inclusief afspraken over hoe samen te werken.
- *Samenwerking:*
 - Gezamenlijk opdrachtgeverschap invullen en gezamenlijke keuze uitvoeringsorganisatie.
 - Afspraken over samenwerking tussen opdrachtgever-opdrachtnemer.

¹² Deze rechtspersoon heet de 'centrumgemeente-constructie' maar de centrumfunctie kan ook door een provincie ingevuld worden.

- *Omgeving:*
 - De uitvoeringsorganisatie zal gebieds- en objectkennis op moeten doen om de dienstverlening richting omgevingspartijen goed in te richten en op het huidige niveau te krijgen.



Figuur 7. Organogram van beheerorganisaties in beheervariant D

3. Onderzoekskader

3.1. Keuzematrix

Voor het beoordelen van de beheervarianten gebruiken we een keuzematrix. Een keuzematrix laat in één oogopslag zien hoe de beheervarianten worden beoordeeld op verschillende parameters. Voor dit onderzoek hebben we de volgende parameters gehanteerd:

- Inschatting bestuurlijk draagvlak
- Verenigbaarheid met de organisatie
- Vaarweg als geheel ervaren
- Relatie opdrachtgever-opdrachtnemer
- Informatiepositie
- Aansluiting op huidig beleid
- Zeggenschap en invloed
- Samenwerking provincies
- Kostenefficiëntie.

Hieronder lichten we per parameter toe wat we hieronder verstaan. Deze parameters zijn gezamenlijk met de stuurgroep van dit onderzoek vastgesteld en gebruikt in de interviews als leidraad. De keuzematrix zelf is geen optelsom van de scores in de interviews op de parameters, maar een samenvatting van zowel de bureaustudie en de interviews. De score op de parameters is zowel met de stuurgroep als in de toetsessie met een bredere groep medewerkers besproken en vastgesteld.

We hebben ervoor gekozen om met kleuren te werken in de matrix en niet met cijfers. Een optelsom van de cijfers voor elke beheervariant kan snel een voorkeursvariant opleveren maar doet geen recht aan het verhaal achter de verschillende scores. Er is in de beoordeling van de parameters geen onderscheid gemaakt tussen de score van een parameter op de korte of op de lange termijn.

Inschatting bestuurlijk draagvlak

Deze parameter beschrijft de inschatting van de mate van bestuurlijk draagvlak die er voor een variant is om deze te implementeren. Deze inschatting is gemaakt door de betrokken directeuren van beide provincies bij dit dossier en het onderzoeksteam zelf. Bestuurlijk draagvlak gaat onder andere over de beheersbaarheid en inzicht in de risico's die met een variant gepaard gaan en of de variant past bij de huidige bestuurlijke doelstellingen.

Verenigbaarheid met huidige organisatie

Verenigbaarheid gaat over de mate waarin de inrichting van de bestaande organisatie aansluit op de beheervariant en de huidige organisatie in staat is om een bepaalde beheervariant te implementeren, op het gebied van capaciteit, kennis en middelen. Dit betreft ook de mate van inspanning die nodig is om de organisatie gereed te maken voor een bepaalde beheervariant. In deze parameter wordt ook meegenomen of er draagvlak bestaat onder medewerkers om voor een bepaalde beheervariant te kiezen.

Relatie opdrachtgever-opdrachtnemer

Deze parameter gaat over de mate waarin een werkbare relatie kan worden gecreëerd tussen de (ambtelijke) opdrachtgevende organisatie en de (ambtelijke) opdrachtnemende organisatie.

Informatiepositie

Onder informatiepositie wordt verstaan in hoeverre de (ambtelijke) opdrachtgevende organisatie voldoende informatie ontvangt om haar verantwoordelijkheden te kunnen nemen en de mate van inspanning die gedaan moet worden om deze informatiepositie te bereiken en te behouden.

Aansluiting op huidig beleid

Voor iedere beheervariant wordt bekeken in hoeverre deze variant aansluit op huidig beleid. Dit gaat om beleid op het gebied van met name vaarwegbeheer, asset management, goederenvervoer over water en landschappelijke waarden.

Zeggenschap en invloed

Zeggenschap en invloed gaat over de mate van vrijheid die de provincies hebben om eigen beleid te voeren en daarmee de mate waarin men het beheer en onderhoud naar hun hand kunnen zetten.

Samenwerking provincies

Met deze parameter scoren we in hoeverre een beheervariant voldoet aan het gewenste beeld van de samenwerking tussen beide provincies van de betrokken medewerkers. Dit gaat over het voldoen aan verwachtingen, over organisatiecultuur en -waarden.

Kostenvergelijking

De kostenvergelijking gaat in dit geval over de additionele en onderscheidende kosten voor de beheervarianten. In het bijzonder betreft dit het gebruik van middelen en mensen om het Merwedekanaal te beheren en de benodigde variabele en vaste kosten om een bepaalde variant te implementeren.

Vaarweg als geheel

Als uitgangspunt is meegegeven door de stuurgroep dat de vaarweg door de gebruikers in alle varianten als geheel ervaren moet worden, de gebruiker moet centraal staan bij het beheer van het Merwedekanaal. Deze parameter gaat over hoeveel moeite er gedaan moet worden in elke beheervariant om aan dit uitgangspunt te voldoen.

In de interviews met omgevingspartijen is onder andere opgehaald wat 'de vaarweg als geheel ervaren' voor hen inhoudt. Daarin geven alle partijen aan dat het belangrijk is dat het Merwedekanaal vanuit een corridorgedachte beheerd wordt. Dat betekent:

- *Eén aanspreekpunt* voor vragen, klachten of andere zaken over het Merwedekanaal, van bediening van sluizen en bruggen tot afspraken over onderhoud of gebruik van assets. Dit betekent ook dat er één loket is voor vergunningen voor bijvoorbeeld schepen met bijzondere afmetingen (koppelverbanden onder andere).
- *Vlotte doorvaart*, dus bediening van sluizen en bruggen is op elkaar afgestemd en de beheerder denkt in bijzondere gevallen of incidenten mee in hoe doorvaart geborgd kan worden.
- Aanhaking van omgeving bij ingrepen op het kanaal (oeververvanging, brugonderhoud, et cetera).
- Veilige doorvaart: snelle incidentafhandeling en één calamiteitsnummer.
- *Eenduidig vaarwegbeleid* over onder andere vaarwegdimensionering, toegestane scheepsklassen en overnachtingsplaatsen.

Het Merwedekanaal is onderdeel van een groter recreatietoevervaartnet. Het kanaal heeft op dit moment een grote recreatiewaarde, met name voor de recreatievaart. Dit dient in de nieuwe situatie op zijn minst behouden te worden volgens belangenorganisaties. Uitgangspunt bij het maken van de afspraken en het implementeren van de nieuwe beheerafspraken zou moeten zijn dat de omgeving zo min mogelijk hiervan merkt.

3.2. Toelichting interpretatie en scoring keuzematrix

De keuzematrix geeft het overzicht van hoe de beheervarianten zich voor de parameters onderling verhouden. De parameters van de matrix zijn tijdens de interviews gebruikt als leidraad voor het vraaggesprek. Ten slotte is de keuzematrix ingevuld op basis van resultaten uit de bureaustudie, de

interviews en de toetsessie. Voor het scoren van de parameters is de onderstaande schaal gebruikt met vijf scores. De labels van de scores zijn gebruikt voor alle parameters met uitzondering van de parameter financiële vergelijking, omdat in het geval van financiën niet één kader is afgesproken op basis waarvan al dan niet voldoende kan worden gesproken.

Tabel 1. Beoordelingsschaal.

| |
|-----------------------------------|
| 5. Voldoet met toegevoegde waarde |
| 4. Voldoet goed |
| 3. Voldoet |
| 2. Voldoet onvoldoende |
| 1. Voldoet geheel niet |

De keuzematrix is een kwalitatief instrument - dat wil zeggen, niet cijfermatig - en geeft geen absolute score per parameter. Op die manier hoeft het optellen van de score niet per definitie tot een voorkeursvariant te leiden. Op bestuurlijk niveau dient de keuzematrix dus als hulpmiddel voor besluitvorming. Om een besluit voor een beheervariant op basis van de keuzematrix echter te vergemakkelijken is als onderdeel van deze opdracht op directeureniveau een inschatting gemaakt van de parameters die bestuurlijk zwaarder meewegen bij het maken van een keuze in de beheervariant. Volgens deze inschatting dient extra gewicht te worden gegeven aan de parameters:

- **De vaarweg als geheel**
In het bijzonder werd benadrukt in de bestuurlijke inschatting dat beide provincies zich uiteindelijk inspannen voor bewoners en gebruikers van het kanaal. Dit is ook wat beide provincies verbindt als opgave. Deze parameter geeft invulling aan dat aspect en stelt de gebruiker en de gevolgen voor de gebruiker - c.q. vlot en veilig gebruik van het kanaal - centraler in de keuze voor een beheervariant.
- **Relatie opdrachtgever-opdrachtnemer**
Een tweede zwaarwegende parameter is de zakelijke relatie tussen de betrokken partijen, in het bijzonder de relatie tussen opdrachtgever en opdrachtnemer. Door medewerkers van beide provincies worden een aantal succesfactoren of randvoorwaarden genoemd voor de OG-ON-relatie: elkaar kunnen aanspreken, betrokkenheid en een goede informatiepositie.
- **Samenwerking tussen provincies**
Een effectieve samenwerking levert meerwaarde op en wordt gezien als een belangrijke voorwaarde voor effectief en efficiënt beheer en onderhoud van het Merwedekanaal. Om die reden is als derde zwaarwegende aspect de samenwerking tussen de provincies opgenomen.

4. Beoordeling beheervarianten

De beheervarianten zijn beoordeeld op basis van de bureaustudie, de interviews en de toetsessie. Dit heeft geresulteerd in een ingevulde keuzematrix. Per parameter beschrijven we in dit hoofdstuk de onderbouwing van de score die aan deze parameter gegeven is. Vervolgens reflecteren we op de geheel ingevulde keuzematrix.

4.1. Inschatting bestuurlijk draagvlak

Voor de inschatting van het bestuurlijk draagvlak is in de interviews met de directeuren aangegeven dat het met name belangrijk is voor het draagvlak dat het beheer van het Merwedekanaal efficiënt en rechtmatig wordt uitgevoerd, waarbij de vaarweggebruiker centraal wordt gesteld. "Je doet het voor de omgeving" was daarin een vaak gehoorde uitspraak. Efficiënt en rechtmatig beheer van het kanaal kan in zowel variant A als B bereikt worden. Variant C sluit geheel aan bij de eigendomsgrenzen en stelt beide organisaties in control van hun assets door een directere vorm van aansturing van het beheer en onderhoud. Op deze manier is het gemakkelijker om risico's te kunnen verantwoorden dan in de andere varianten. De inzet voor gesplitst beheer en onderhoud in variant C werkt efficiënt beheer echter niet in de hand, gezien het feit dat beide provincies een relatief klein stuk kanaal moeten beheren waarvoor in beide gevallen een asset managementorganisatie opgezet of gehandhaafd moet worden. Het kleine stuk Merwedekanaal wat vanuit de provincie Zuid-Holland nog beheerd moet worden ligt ook relatief ver van de rest van hun vaarwegennet. Het economisch belang is vooral lokaal. De Gouwe en Deltse Schie hebben daarentegen een groter regionaal belang

Een keuze voor variant D zou betekenen dat beide provincies een stuk zeggenschap en invloed bij een afzonderlijk op te richten organisatie zouden moeten neerleggen, het beheer wordt 'op afstand' gezet van de moederorganisatie. Voor een kanaal dat weinig bestuurlijke aandacht heeft gevraagd de afgelopen jaren, lijkt het opzetten van zo'n afzonderlijke uitvoeringsorganisatie een zwaar middel om taken uit te voeren die de organisaties zelf ook uit kunnen voeren. Beide organisaties zouden zelf in staat moeten zijn het beheer uit te voeren en daar niet een derde, onafhankelijke partij voor in moeten schakelen, zo luidt de inschatting vanuit de interviews. Bovenstaande resulteert in de score in onderstaande tabel, waarbij variant D onvoldoende scoort op deze parameter.

Tabel 2. Beoordeling parameter 'Bestuurlijk draagvlak' voor beheervarianten.

| Parameter | Variant A | Variant B | Variant C | Variant D |
|-----------------------|-----------------|-----------------|------------|------------------------|
| Bestuurlijk draagvlak | 4. Voldoet goed | 4. Voldoet goed | 3. Voldoet | 1. Voldoet geheel niet |

4.2. Verenigbaarheid met huidige organisatie

Op variant A na, zal er in alle gevallen een nieuwe organisatie opgetuigd moeten worden. Dit heeft gevolgen voor de huidige beheer- en bedienorganisatie voor het Merwedekanaal en de bruggen en de sluizen. Het bedienend personeel en dagelijks beheerpersoneel zal (deels) voor een andere organisatie komen te werken, wat een impact heeft op persoonlijk niveau. In variant B en C zal de provincie Utrecht een geheel nieuwe beheerorganisatie op moeten zetten, voor respectievelijk het hele kanaal of een groot deel van het kanaal. De huidige organisatie is hier, op de korte termijn, niet klaar voor, gezien het huidige aantal medewerkers dat met vaarwegbeheer bezig is en het huidige materieel.

Zowel op het gebied van capaciteit, vaardigheden als uitrusting zijn variant B en C onvoldoende verenigbaar met de huidige organisatie.

Een afzonderlijke organisatie, in wat voor vorm dan ook, zal opgetuigd moeten worden onder variant D. Met de huidige inzet die gepleegd wordt vanuit beide provincies om de herindeling te begeleiden, zou er voldoende capaciteit moeten zijn om variant D te implementeren en voldoet variant D goed aan deze parameter. Echter, uit de interviews met ambtenaren van beide provincies, blijkt dat ook op dit niveau weinig ambtelijk draagvlak bestaat. Bij deze variant wordt het opdrachtnemerschap buiten de provincie geplaatst en dit heeft personele gevolgen. Ook zijn hier (implementatie)kosten mee gemoeid. Meerdere geïnterviewden gaven aan dit 'veel moeite te vinden voor een klein stukje kanaal' ten opzichte van de huidige werkwijze. Ook is de borging van gebiedskennis in deze variant geen zekerheid, afhankelijk van de organisatievorm en -grondslag (privaatrechtelijk of bestuursrechtelijk) waarvoor wordt gekozen. Daarom scoort variant D een onvoldoende op deze parameter.

Tabel 3. Beoordeling parameter 'Verenigbaarheid met huidige organisatie' voor beheervarianten.

| Parameter | Variant A | Variant B | Variant C | Variant D |
|--|-----------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| Verenigbaarheid met huidige organisatie | 4. Voldoet goed | 2. Voldoet onvoldoende | 2. Voldoet onvoldoende | 2. Voldoet onvoldoende |

4.3. Vaarweg als geheel

In zowel variant A, B als D wordt het beheer van het kanaal uitgevoerd door één partij, wat het aannemelijk maakt dat er wordt voldaan aan het uitgangspunt dat de vaarweg als geheel ervaren wordt: 1 aanspreekpunt, korte lijnen tussen frontoffice en operationeel personeel, 1 vergunningenloket et cetera. In variant C zullen beide provincies afspraken moeten maken over bijvoorbeeld bedieningstijden, vergunningverlening, dimensionering van het kanaal en toe te laten scheepsklassen. Dit zal hoe dan ook extra inzet vragen van beide provincies en brengt een groter risico met zich mee dat de vaarweggebruiker de vaarweg niet als geheel ervaart. Daarom scoort deze variant onvoldoende.

Als opmerking wordt nog gemaakt dat bij variant B en D de onzekerheid is of gebiedskennis in de nieuw te vormen organisaties voldoende aanwezig is of niet. Dit leidt in strikte zin niet tot een wijziging in "vaarweg als geheel", maar in de geest van deze parameter en de weging zoals toegelicht in paragraaf 3.2 is dit nadelig. De gewenningsperiode in de implementatie van deze varianten zal namelijk merkbaarder voor de omgeving dan in variant A.

Tabel 4 Beoordeling parameter 'Vaarweg als geheel' voor beheervarianten

| Parameter | Variant A | Variant B | Variant C | Variant D |
|-----------------------------------|-----------------|------------|-----------------|------------|
| Vaarweg als geheel ervaren | 4. Voldoet goed | 3. Voldoet | 2. Voldoet niet | 3. Voldoet |

Beeld van omgeving bij huidig beheer en onderhoud

Over het algemeen is de omgeving tevreden over hoe het Merwedekanaal beheerd wordt en is het kanaal geen onderwerp geweest van grote issues. Werkzaamheden aan het kanaal, onder andere oeververvangings- en brugwerkzaamheden, worden goed gecommuniceerd met de omgeving. En de beheerder denkt mee met de vaarweggebruikers en is bereid om een uitzondering te maken in bijvoorbeeld sluisbediening bij Vianen als een schipper net verkeerd uitkomt met het getijde. Wat betreft de infrastructuur zijn er geen grote hangijzers, behalve het remmingswerk bij de sluis bij Vianen. Dit wordt als te kort ervaren en het aantal overnachtingsplaatsen voor beroepsvaart zou vergroot kunnen

worden. Bedientijden van bruggen zijn inmiddels goed afgestemd voor zowel de beroeps- als de recreatievaart.

4.4. Relatie opdrachtgever-opdrachtnemer

In variant A en B wordt een vergelijkbare hoeveelheid inzet gepleegd om de relatie tussen de opdrachtnemende en opdrachtgevende provincie op zo'n manier vorm te geven dat er professioneel samengewerkt wordt.

Het feit dat er in deze varianten altijd 1 provincie opdrachtgever is en 1 provincie zowel opdrachtgever als opdrachtnemer werkt een ongelijke OG-ON-relatie in de hand. Dit hangt ook sterk samen met de informatiepositie. De lijnen tussen medewerkers in de eigen organisatie zijn vaak korter dan die tussen twee organisaties, de kennis en informatie zijn op die manier beter voorhanden voor de partij die zowel de rol van OG als ON vervult.

In variant C is er geen sprake van een OG-ON-relatie tussen de provincies, er is alleen sprake van een interne OG-ON-relatie. Beide provincies opereren slechts als regiopartners en zouden op een gelijkwaardige manier kunnen samenwerken om de vaarweg als geheel te beheren. Ondanks het lage draagvlak op ambtelijk niveau scoort deze variant op deze parameter een voldoende.

In variant D vervullen de provincies beide de rol van opdrachtgever, met als opdrachtnemer een derde, nog onbekende partij. Dit gezamenlijke opdrachtgeverschap kan een kans zijn om de OG-ON-relatie naar de wensen van beide provincies en op een gelijkwaardige manier in te vullen. De sturings- en monitoringsverantwoordelijkheden die bij dit opdrachtgeverschap horen, vullen de provincies samen in. Daarom scoort deze variant op deze parameter de hoogste score.

Tabel 5. Beoordeling parameter 'Relatie Opdrachtgever en Opdrachtnemer' voor beheervarianten.

| Parameter | Variant A | Variant B | Variant C | Variant D |
|--|------------|------------|------------|-----------------|
| Relatie Opdrachtgever en Opdrachtnemer (OG/ON) | 3. Voldoet | 3. Voldoet | 3. Voldoet | 4. Voldoet goed |

4.5. Informatiepositie

Net als bij voorgaande parameter werkt de verhouding tussen beide provincies in variant A en B een ongelijkheid in informatiepositie in de hand, wanneer hier geen goede afspraken over gemaakt worden. De opdrachtnemende provincie vergaart meer informatie en kennis over de staat van de assets, over de omgeving en over bestuurlijk relevante zaken. Het risico is groter dat de alleen opdrachtgevende provincie een informatieachterstand opbouwt, gezien de afstand die de provincie heeft tot de uitvoerende partij. Alleen het feit dat bijvoorbeeld in variant B de opdrachtnemer en opdrachtgever beide bij de provincie Utrecht werken, zal ervoor zorgen dat het makkelijker is voor de PUT-opdrachtgever om managementinformatie in te zamelen. Deze informatie komt namelijk van een (directe) collega, of uit hetzelfde administratiesysteem. Gezien de huidige inzet die op dit moment gepleegd wordt door beide provincies om de samenwerking te verbeteren is het echter realistisch om te zeggen dat er goede werkafspraken gemaakt kunnen worden om de gewenste informatieposities voor beide provincies te bereiken. Daarom scoren variant A en B een voldoende op deze parameter. Dit neemt niet weg dat bij de keuze voor variant A of B, de provincie Utrecht een informatieachterstand heeft weg te werken. Deze is in variant B groter, aangezien zij gedetailleerde informatie en data van de 'nieuwe' assets nodig hebben om deze naar behoren te beheren.

In variant C is de informatiepositie per definitie gelijkwaardig, iedere provincie is in theorie in control over hun eigen assets en zijn zelf verantwoordelijk voor de vergaring van data en informatie om het beheer naar behoren uit te voeren. Dit neemt niet weg dat het belangrijk blijft om elkaar goed te blijven informeren over zowel operationele als strategische zaken over het kanaal. In de implementatiefase zal de provincie Utrecht tijdelijk nog een informatieachterstand hebben.

In variant D zijn beide provincies opdrachtgever en zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor de monitoring en sturing van de opdrachtnemer. De informatiepositie is daarmee in theorie gelijkwaardig, afhankelijk van de gekozen vorm van de beheerorganisatie. Daarom scoort deze variant ruim voldoende op deze parameter. Hier moet wel een kanttekening bij geplaatst worden: mocht er gekozen worden voor een publiekrechtelijke vorm waarbij medewerkers van de huidige beheerorganisatie van provincie Zuid-Holland (een gedeelte van) het beheer uitvoeren, dan kan dit een ongelijkheid in de informatiepositie in de hand werken. Daarnaast kunnen beide provincies ook op afstand komen te staan, wanneer een derde partij het beheer uitvoert.

Tabel 6. Beoordeling parameter 'Informatiepositie' voor beheervarianten.

| Parameter | Variant A | Variant B | Variant C | Variant D |
|--------------------------|------------|------------|-----------------|-----------------|
| Informatiepositie | 3. Voldoet | 3. Voldoet | 4. Voldoet goed | 4. Voldoet goed |

4.6. Aansluiting op huidig beleid

De provincie Zuid-Holland heeft op het gebied van vaarwegbeheer, asset management en goederenvervoer over water vastgestelde beleidsstukken en beheerplannen. Voor het asset management van de vaarwegen worden op moment van schrijven Kritische Prestatie-Indicatoren (KPI's) ontwikkeld, om te gaan sturen op de prestaties van de asset. Voor de provincie Utrecht geldt dat zij voor het vaarwegbeheer nog weinig beleid heeft ontwikkeld. Er is een Uitvoeringsplan voor de Eem, Oude Rijn, Grecht, Kromme Mijdrecht en het Merwedekanaal. Echter, omdat het Merwedekanaal tot nu toe in beheer is van de provincie Zuid-Holland staan er geen inhoudelijke zaken voor het Merwedekanaal in en omdat het een uitvoeringsplan is, staan er geen beleidsuitgangspunten in.

Voor varianten B en C is er nauwelijks aansluiting op huidig beleid te vinden omdat veel beleid vanuit de provincie Utrecht op bovenstaande gebieden nog ontwikkeld wordt. Op het gebied van landschappelijke inpassing, zijn er door de provincie Zuid-Holland gebiedsprofielen opgesteld en landschapsplannen voor het Merwedekanaal. Logischerwijs heeft de provincie Utrecht dit nog niet voor het Merwedekanaal en omgeving. Het kan zijn dat dit in de toekomst wel geformuleerd gaat worden, het zij door de provincie, het zij door de gemeente Vijfheerenlanden. Mogelijkerwijs sluit dit dan niet aan op het huidige gebiedsprofiel Alblasserwaard-Vijfheerenlanden van de provincie Zuid-Holland. Op het gebied van duurzaamheid in B&O hebben zowel de provincie Zuid-Holland als PUT beleidsuitgangspunten gesteld¹³. De provincie Zuid-Holland legt hierin de nadruk op het verminderen van de CO₂-footprint en doet onderzoek naar het toepassen van de levenscyclusbenadering, bij PUT wordt bij iedere investering een paragraaf aan het bestuurlijk besluit toegevoegd over het hergebruik van materialen. Er is aan beide kanten een duurzaamheidsambitie maar deze verschilt wel in omvang en focus.

¹³ In het Assetplan Vaarwegen van de provincie Zuid-Holland wordt de duurzaamheidsambitie beschreven om in 2025 25% CO₂-reductie gerealiseerd te hebben ten opzichte van de 2015-nulmeting, een bredere ambitie van de provincie Zuid-Holland uit de Energieagenda. PUT geeft in elk investeringsbesluit aan welke effecten de investeringen hebben op duurzaamheid en welke maatregelen worden getroffen om zoveel mogelijk materiaal te hergebruiken. Concrete ambities op het gebied van duurzaam B&O zijn nog in de maak. PUT heeft al wel ambities geformuleerd op het gebied van energieneutraliteit (100% in 2040) en circulair inkopen (10% in 2020).

Variant A sluit goed aan, voor een groot deel kan de provincie Zuid-Holland het huidige beleid aanhouden. De hierboven beschreven mogelijke verschillen met beleid van de provincie Utrecht zullen onderwerp van verder gesprek moeten zijn, om tot een eenduidige opdracht te komen voor het beheer van het kanaal. Er zal daarnaast met name op de samenwerking met de provincie Utrecht en het inrichten van het opdrachtgeverschap van beide provincies beleidsafspraken gemaakt moeten worden.

In variant D zal er gezamenlijk beleid gemaakt moeten worden, om beleidskaders te kunnen meegeven aan de opdrachtnemer. Dit nieuwe beleid kan bestaand beleid zijn wat wordt overgenomen van de provincie Zuid-Holland of nieuw beleid wat in gezamenlijkheid tot stand komt. Het maken van dit beleid zal meer inzet vragen dan alleen het inrichten van het opdrachtgeverschap en het opzetten van de nieuwe organisatie. Het vraagt consensus of compromis op beleidsuitgangspunten die relevant zijn voor de vaarweg. Wel kan dit ervoor zorgen dat deze variant grotendeels aansluit bij het huidige beleid, beide provincies hebben immers invloed op het te vormen beleid. Daarom scoort variant D een voldoende op deze parameter.

Tabel 7. Beoordeling parameter 'Aansluiting op huidig beleid' voor beheervarianten.

| Parameter | Variant A | Variant B | Variant C | Variant D |
|-------------------------------------|-----------------|------------------------|------------------------|------------|
| Aansluiting op huidig beleid | 4. Voldoet goed | 1. Voldoet geheel niet | 1. Voldoet geheel niet | 3. Voldoet |

4.7. Zeggenschap en invloed

Ook voor de mate van zeggenschap en invloed geldt dat de logische ongelijkheid tussen beide provincies in variant A en B ervoor zorgt dat dit een blijvend punt van aandacht zal zijn. De opdrachtgevende provincie zal zich in moeten blijven zetten om de gewenste invloed op het beheer uit te oefenen, conform de nog te maken afspraken over de mate van invloed en zeggenschap die de opdrachtgevende provincie krijgt. Variant C voldoet met toegevoegde waarde door de toegenomen mate van directe aansturing voor beide provincies van hun eigen areaal. Variant D krijgt dezelfde score door de dynamiek waarmee beide provincies in deze beheervariant gedwongen worden om onderling en met de afzonderlijke uitvoeringsorganisatie expliciet afspraken te maken over de aansturing. Deze dynamiek wordt als toegevoegde waarde ingeschat voor de zeggenschap en invloed van beide provincies.

Tabel 8. Beoordeling parameter 'Zeggenschap en invloed' voor beheervarianten.

| Parameter | Variant A | Variant B | Variant C | Variant D |
|-------------------------------|------------|------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Zeggenschap en invloed | 3. Voldoet | 3. Voldoet | 5. Voldoet met toegevoegde waarde | 5. Voldoet met toegevoegde waarde |

4.8. Samenwerking provincies

Zoals benadrukt in de beschrijving in hoofdstuk 3 betreft de samenwerking provincies een parameter voor de inspanning die moet worden verricht om de samenwerking ten behoeve van het beheer en onderhoud van het kanaal goed te laten verlopen vanuit organisatorisch perspectief voor beide provincies. In varianten A en B is de constatering dat de samenwerking goed kan worden ingevuld gezien de ervaringen en inschatting van met name de verhoudingen op tactisch en operationeel niveau. Voor variant C worden echter problemen voorzien gezien de splitsing van beheertaken op basis van

areaalgrenzen. Beide organisaties moeten zich in dit geval meer inspannen om elkaar te blijven betrekken op operationeel niveau, zoals bij stremmingen, bedientaken en beheer uitgevoerd zodanig dat het kanaal nog als één geheel wordt ervaren. Ten slotte, in variant D is de constatering dat de afspraken die gemaakt moeten worden met de afzonderlijke uitvoeringsorganisatie beide provincies nader bij elkaar brengen, er moet immers "met één mond" gesproken worden voor de aansturing. Op deze wijze levert variant D toegevoegde waarde.

Tabel 9. Beoordeling parameter 'Samenwerking provincies' voor beheervarianten.

| Parameter | Variant A | Variant B | Variant C | Variant D |
|-------------------------|-----------------|-----------------|------------------------|-----------------------------------|
| Samenwerking provincies | 4. Voldoet goed | 4. Voldoet goed | 2. Voldoet onvoldoende | 5. Voldoet met toegevoegde waarde |

4.9. Kostenvergelijking

In deze paragraaf vergelijken we de kostenefficiëntie van de beheervarianten. De verdeling van de jaarlijkse kosten is hier niet aan de orde, hierover zijn al afspraken gemaakt tussen de provincies. Voor de vergelijking zijn de onderscheidende kosten per beheervariant inzichtelijk gemaakt. Daarin wordt een onderscheid gemaakt tussen kosten die structureel (jaarlijks terugkerend) en eenmalig per beheervariant moeten worden gemaakt. De kosten die vanwege de keuze voor een beheervariant meer of minder gemaakt dienen te worden zijn onderscheidend. Hierbij is niet gespecificeerd hoe de kosten door de provincies wordt gedragen.

Niet-onderscheidende en onderscheidende kosten

De niet-onderscheidende kosten betreffen kosten die bij alle beheervarianten worden gemaakt en waar geen (substantieel) verschil wordt voorzien per beheervariant. De **niet-onderscheidende kosten** betreffen:

- Uitvoeringskosten van dagelijks beheer en onderhoud (DBO).
- Uitvoeringskosten van groot onderhoud (GO).
- Kosten personeel voor aansturing groot onderhoud (projectorganisaties GO).
- Kosten personeel voor bediening en toezicht en handhaving.
- Kosten voor verbetermaatregelen ten aanzien van het opdrachtgever- en opdrachtnemerschap.

De **onderscheidende kosten** komen voort uit de volgende posten:

- Efficiencyverlies personeel aansturing DBO (structureel).
- Efficiencyverlies personeel aansturing afzonderlijke uitvoeringsorganisatie (structureel).
- Bedrijfsvoering afzonderlijke uitvoeringsorganisatie (structureel).
- Wijziging contract uitvoering DBO (eenmalig).
- Overname/inwerken personeel vaste bediening, toezicht en handhaving (eenmalig).
- Overname/inwerken personeel aansturing DBO (eenmalig).

Kosten voor beheervariant D

In bijlage 1 is een toelichting op de onderscheidende kosten en de uitgangspunten en rekenregels die we gebruikt hebben opgenomen. Ook is het uitgebreide rekenblad terug te vinden. Voor elke kostenpost is ook een referentie van de kosten in de huidige situatie opgenomen. Deze kosten zijn zover mogelijk gebaseerd op de "Merwedekanaal 20 jaar onderhoudsraming" en aangevuld met de gegevens uit de "Afrekening 2018 Merwedekanaal".

Voor de kostenpost "Bedrijfsvoering afzonderlijke uitvoeringsorganisatie" is een aparte inschatting gemaakt. Dit betrof een vergelijking voor de structurele kosten voor de bedrijfsvoering van de afzonderlijke uitvoeringsorganisaties voor beheervariant D. Hiervoor zijn de openbare jaarrekeningen van de uitvoeringsorganisatie Havenbedrijf Twente en het Wegschap Kiltunnel vergeleken. Deze twee organisaties zijn geselecteerd op basis van omvang, doelstelling van de organisatie en bekendheid van de onderzoekers met de organisaties. Er zijn geen uitvoeringsorganisaties gevonden die voor het beheer van een vaarweg verantwoordelijk zijn. Het Wegschap is vergelijkbaar qua doelstelling van de organisatie, namelijk het beheer van infrastructuur. Een belangrijk verschil is dat aanzienlijke inkomsten gemoeid zijn met de exploitatie van tunnel. Daarnaast zijn de taken van het Wegschap diverser en intensiever dan bij een waterweg, in verband met tunnel technische installaties en vereisten uit de tunnelwet (WARVW). Ten slotte is het Wegschap (toentertijd Stichting Tunnel Dordtse Kil) ook voor de aanleg van de Kiltunnel in het leven is geroepen.

Het havenbedrijf is een kleinere organisatie waarbij veel (beheer)taken nog bij de deelnemende partijen liggen, dat wil zeggen de gemeenten. Met deze organisatie is gekozen om een "slanke" uitvoeringsorganisatie te kunnen vergelijken met de situatie voor het Merwedekanaal. De aard van de organisatie is qua type werkzaamheden met name gericht op het verbeteren van het afzonderlijke werk van de deelnemers, in het bijzonder middels vijf werkgroepen: infrastructuur, veiligheid, profilering, economie en organisatie. Nota bene, de personele kosten zijn niet meegenomen in de kostenpost "Bedrijfsvoering afzonderlijke uitvoeringsorganisatie", omdat deze kosten al in kostenpost "Kosten personeel voor aansturing DBO" zijn opgenomen.

Daarnaast is de kostenpost "Wijziging van het contract voor de uitvoering van DBO" opgenomen, omdat het contract voor DBO van het Merwedekanaal nu onderdeel uitmaakt van een totaal prestatiecontract voor alle vaarwegen van de provincie Zuid-Holland, in varianten B, C en D moet dit contract wijzigen. Met deze wijziging zullen eenmalig kosten zijn gemoeid, welke worden vergeleken met de gemiddeld jaarlijkse kosten uit de onderhoudsraming voor de uitvoering van DBO (exclusief personele kosten). Ten slotte zijn ook voor inwerken of overname van personeel eenmalige kosten opgenomen.

De vergelijking

In tabel 10 en 11 is het eindresultaat te zien van de berekening. Voor de berekening van de onderscheidende kosten zijn aannames en inschattingen gedaan voor de kosten per beheervariant op basis van de bureaustudie, de interviews en voor variant D de vergelijking met twee uitvoeringsorganisaties, zie de uitleg hierboven en bijlage 1.

Voor variant A geldt dat er geen bijkomende onderscheidende kosten zijn. Voor variant B en C zijn er bijkomende onderscheidende kosten voor de kostenpost "efficiencyverlies personeel aansturing DBO" omdat de provincie Utrecht voor een relatief klein vaarwegareaal een organisatie voor de aansturing DBO zal moeten oprichten. De aanname is dat in variant A de provincie Zuid-Holland de aansturing DBO efficiënter inricht door de schaal van hun vaarwegareaal. In variant C liggen de bijkomende kosten door een afname van de efficiency van de aansturing van dagelijks beheer en onderhoud naar inschatting twee keer zo hoog (ordegrootte 120k euro), immers moet ondanks beperkter areaal dan in variant B in dit geval de provincie Utrecht de eigen organisatie voor het Merwedekanaal op sterkte brengen én moet de provincie Zuid-Holland (grotendeels) haar organisatie behouden. Toch vallen deze bijkomende onderscheidende kosten voor variant C relatief mee in vergelijking tot variant D. In deze variant moeten ook structurele kosten worden gemaakt voor de aansturing van de afzonderlijke uitvoeringsorganisatie vanuit beide provincies en voor de bedrijfsvoering van de uitvoeringsorganisatie. Dit leidt tot de laagste beoordeling van variant D in het kader van kostenefficiëntie en tot het onderstaande beeld waarbij variant A het meest gunstig wordt beoordeeld. In aanvulling op de vier varianten zijn uiteraard tussenvarianten mogelijk. In het bijzonder zal - wanneer gekozen wordt voor de

uitwerking van een variant - een afweging moeten worden gemaakt hoe de bediening van kunstwerken uitgevoerd wordt. Deze uitwerking heeft uiteraard ook impact op de kosten.

Tabel 10. Inschatting bijkomende kosten voor onderscheidende posten.

| | Variant A | Variant B | Variant C | Variant D |
|---|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Huidige situatie volgens meerjarenraming (niet onderscheidend) | | | | |
| DBO vaarweg | 270k euro | 270k euro | 270k euro | 270k euro |
| Personeel vaarweg | 300k euro | 300k euro | 300k euro | 300k euro |
| DBO kunstwerken | 311k euro | 311k euro | 311k euro | 311k euro |
| Bedieningspersoneel kunstwerken | 1.100k euro | 1.100k euro | 1.100k euro | 1.100k euro |
| Totaal | 1.980k euro | 1.980k euro | 1.980k euro | 1.980k euro |
| Onderscheidende kosten | | | | |
| Efficiencyverlies personeel aansturing DBO (structureel) | - | 60k euro | 120k euro | 60k euro |
| Efficiencyverlies personeel aansturing afzonderlijke uitvoeringsorganisatie (structureel) | - | - | - | 60k euro |
| Bedrijfsvoering afzonderlijke uitvoeringsorganisatie (structureel) | - | - | - | 100k euro |
| Wijziging contract uitvoering DBO (eenmalig) | - | 57k euro | 46k euro | 57k euro |
| Overname/inwerken personeel vaste bediening, toezicht en handhaving (eenmalig) | - | 74k euro | 59k euro | 74k euro |
| Overname/inwerken personeel aansturing DBO (eenmalig) | - | 7k euro | 6k euro | 7k euro |

Tabel 11. Overzicht inschatting bijkomende kosten voor onderscheidende posten

| | Variant A | Variant B | Variant C | Variant D |
|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Structureel | 0 euro | 60k euro | 120k euro | 220k euro |
| Eenmalig | 0 euro | 138k euro | 111k euro | 138k euro |

Score van de kostenvergelijking

Voor deze parameter is de score niet vertaald naar een specifiek label, omdat in het geval van financiën niet een kader is afgesproken op basis waarvan van al dan niet voldoen kan worden gesproken. De score is daarom bepaald ten opzichte van de scores van de varianten onderling: de beheervariant met de hoogste onderscheidende kosten krijgt de minst gunstige score, de beheervariant met de laagste kosten krijgt de gunstige score.

Tabel 12. Beoordeling parameter 'Kostenvergelijking' voor beheervarianten.

| Parameter | Variant A | Variant B | Variant C | Variant D |
|---------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Kostenvergelijking | Score 3 | Score 2 | Score 2 | Score 1 |

Formatie voor het opdrachtgeverschap

Voor zowel de provincie Zuid-Holland en de provincie Utrecht zal er in alle varianten capaciteit beschikbaar moeten zijn om het opdrachtgeverschap in te richten en daarna structureel in te vullen. Dit zijn daarmee niet-onderscheidende eenmalige en structurele kosten. Hoeveel capaciteit beide provincies structureel zullen moeten leveren in de toekomst, is nog niet precies te zeggen. Dit hangt namelijk af van het ambitieniveau en de gewenste kwaliteit van het opdrachtgeverschap bij iedere provincie afzonderlijk. Het bepalen van het ambitieniveau en de kwaliteit zou onderdeel moeten zijn van de implementatiefase van welke variant dan ook. Wat wel gezegd kan worden, is dat het opdrachtgeverschap bij beide provincies en de afstemming tussen opdrachtgevers van beide provincies aandacht behoeft. Daarmee zou ook de benodigde inzet opnieuw bepaald moet worden om aan beide kanten het opdrachtgeverschap professioneel te kunnen invullen.

4.10. Ingevulde keuzematrix

De ingevulde keuzematrix vat de resultaten van dit onderzoek samen. Drie parameters zijn in de keuzematrix vetgedrukt om aan te geven dat - op basis van een inschatting op directieurenniveau - deze parameters zwaarder moeten worden meegewogen bij het nemen van een besluit over de beheervariant.

Tabel 13. Keuzematrix

| Parameter | Variant A | Variant B | Variant C | Variant D |
|---|-----------------|------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Bestuurlijk draagvlak | 4. Voldoet goed | 4. Voldoet goed | 3. Voldoet | 1. Voldoet geheel niet |
| Verenigbaarheid met huidige organisatie | 4. Voldoet goed | 2. Voldoet onvoldoende | 2. Voldoet onvoldoende | 2. Voldoet onvoldoende |
| Vaarweg als geheel ervaren | 4. Voldoet goed | 3. Voldoet | 2. Voldoet niet | 3. Voldoet |
| Relatie Opdrachtgever en Opdrachtnemer (OG/ON) | 3. Voldoet | 3. Voldoet | 3. Voldoet | 4. Voldoet goed |
| Informatiepositie | 3. Voldoet | 3. Voldoet | 4. Voldoet goed | 4. Voldoet goed |
| Aansluiting op huidig beleid | 4. Voldoet goed | 1. Voldoet geheel niet | 1. Voldoet geheel niet | 3. Voldoet |
| Zeggenschap en invloed | 3. Voldoet | 3. Voldoet | 5. Voldoet met toegevoegde waarde | 5. Voldoet met toegevoegde waarde |
| Samenwerking provincies | 4. Voldoet goed | 4. Voldoet goed | 2. Voldoet onvoldoende | 5. Voldoet met toegevoegde waarde |
| Kostenvergelijking | Score 3 | Score 2 | Score 2 | Score 1 |

5. Conclusies

In dit onderzoek zijn vier beheervarianten onderzocht. De beheervarianten A en B lijken qua inrichting sterk op elkaar; één van de twee provincies is de opdrachtnemende partij en beide provincies zijn opdrachtgever. Kenmerkend voor de beoordeling van deze varianten is daarmee in hoeverre een provincie de opdrachtnemende rol kan organiseren en goed kan invullen. Gezien de formatieomvang van beide organisaties en kennis en ervaring met het beheer van het Merwedekanaal is de veranderingopgave in variant A het kleinste voor beide provincies. In variant A wordt het Merwedekanaal het efficiëntst beheerd, zowel in de perceptie van de medewerkers van beide provincies als volgens de kostenvergelijking tussen de beheervarianten. In variant A en B zal er geïnvesteerd moeten worden in de samenwerking tussen beide provincies en zal er gewerkt moeten worden aan de informatiepositie van de provincie Utrecht. In variant B zal die opgave om op korte termijn een meer gelijkwaardige informatiepositie te verkrijgen als de provincie Utrecht groter zijn, omdat de provincie Utrecht dan ook daadwerkelijk het beheer gaat uitvoeren en detailinformatie over de (staat van de) assets nodig is.

Beheervariant C volgt het huidige economisch eigendom van het kanaal en geeft beide provincies volledige controle over hun assets. Deze variant zorgt er echter wel voor dat beide provincies extra inzet zullen moeten plegen om het Merwedekanaal voor de vaarweggebruiker nog als een geheel te doen laten ervaren. Een keuze voor variant C brengt het grootste risico met zich mee dat de kwaliteit van de dienstverlening niet op het huidige niveau gehandhaafd wordt of verbetert. Daarnaast zijn de implementatiekosten ten opzichte van de andere beheervarianten hoog en is er ook sprake van structureel hogere beheerkosten, vanwege een efficiëntieverlies. Dit efficiëntieverlies komt vooral door het in stand moeten houden van de beheerorganisatie van de provincie Zuid-Holland voor het Merwedekanaal en het opzetten van een nieuwe beheerorganisatie voor de provincie Utrecht.

Beheervariant D biedt een aantal voordelen ten opzichte van de andere varianten. Zo zijn beide provincies in deze variant opdrachtgever en geen opdrachtnemer en kunnen zij hun opdrachtgeverschap gezamenlijk en op een gelijkwaardige manier invullen. De invloed en zeggenschap die beide provincies hebben op het beheer van het Merwedekanaal is aan hen om te bepalen in de opdracht die zij formuleren voor de opdrachtnemer. De organisatorische opzet van variant D dwingt beide provincies om het eens te worden over het vaarwegbeleid, over de sturing en de monitoring en over de gewenste informatiepositie. Dit kan ervoor zorgen dat provincies elkaar scherp blijven houden, niet alleen nu maar ook de komende jaren. Binnen deze variant kunnen nog verschillende keuzes worden gemaakt over het type uitvoeringsorganisatie. Echter, welke type er ook wordt gekozen binnen deze variant, een deel van de zeggenschap en invloed wordt op afstand gezet van beide organisaties. Uit de interviews blijkt dat op ambtelijk niveau en naar inschatting op bestuurlijk niveau weinig draagvlak is om het dagelijks beheer op deze wijze uit handen te geven. Daarnaast zal de implementatie van deze variant hogere kosten met zich meebrengen en is een structurele efficiëntiewinst in het beheer van het Merwedekanaal niet direct aantoonbaar met deze variant.

Samenvattend, variant A wordt op basis van het onderzoekskader over het geheel genomen het meest positief beoordeeld en zal de kleinste veranderingopgave behelzen. De voordelen van variant D moeten echter expliciet worden benoemd, namelijk deze variant geeft de provincies op termijn de beste kans om het opdrachtgeverschap, de informatiepositie en de onderlinge samenwerking op een zo gelijkwaardig mogelijke manier in te vullen. Zowel variant B en C worden op dit moment minder positief beoordeeld en vragen om structureel grotere inzet om een relatief klein areaal te beheren, in het bijzonder van de provincie Utrecht. Ten slotte merken we op dat voor het besluit over de beheervariant de minder scorende parameters van een beheervariant als aandachtspunten voor de implementatie gelden. In hoofdstuk 6 worden in algemene zin de verbeterpunten beschreven.

6. Aanbevelingen en verantwoording

6.1. Aanbevelingen

Voor alle beheervarianten gelden een aantal aanbevelingen om het beheer van het Merwedekanaal goed in te richten en het beheer uit te voeren conform de doelstellingen van de provincies.

Wij bezien de aanbevelingen in het bijzonder vanuit de 10 succesfactoren voor een vitale samenwerking. De succesfactoren gaan soms over concrete afspraken - de harde kant van de samenwerking - en soms gaan ze over minder grijpbare factoren als houding en gedrag - de zachte kant van de samenwerking. Wij doen een aantal aanbevelingen voor de samenwerking tussen de provincies op basis van de uitkomsten van het onderzoek en in het bijzonder de toetsessie waarin een samenwerkingsscenario is nagespeeld en geëvalueerd. Hieronder beschrijven we in het kort wat elke succesfactor inhoudt, daarna schetsen we onze aanbevelingen. Deze aanbevelingen komen deels voort uit de toetsessie. De resultaten van deze sessie vindt u in de bijlage.

Succesfactoren over het 'waarom' van de samenwerking

1. Ambitie - er is een gezamenlijk gevoelde ambitie.
2. Uitgesproken belangen en verlangens - de provincies spreken zich open uit wat zij komen halen en brengen.
3. Wederzijdse afhankelijkheid - de provincies zijn van elkaar afhankelijk om de ambitie te realiseren.

Succesfactoren over het 'hoe' van de samenwerking

4. Gevoel van gelijkwaardigheid - de provincies hebben voldoende zeggenschap en tonen commitment door naar vermogen bij te dragen.
5. Passende organisatiestructuur en besluitvorming - de rollen, taken en verantwoordelijkheden van de provincies binnen de samenwerking zijn goed belegd. Er is sprake van een heldere besluitvormingsstructuur.
6. Voldoende hulpbronnen en passende kaders - de samenwerking beschikt over voldoende hulpbronnen zoals tijd, capaciteit en geld. Er zijn heldere afspraken over hoe met elkaar wordt samengewerkt en wat te doen bij onvoorziene omstandigheden.
7. Respectvolle relaties - er is vertrouwen tussen de vertegenwoordigers van de provincies.
8. Adaptief vermogen - het samenwerkingsverband is in staat om in te spelen op veranderende omstandigheden en voorbijkomende kansen.

Succesfactoren over het 'wat' van de samenwerking

9. Zichtbare resultaten - de samenwerking levert voor de provincies Zuid-Holland en Utrecht betekenisvolle resultaten op.
10. Toegevoegde waarde - zowel de provincies als de uiteindelijke doelgroep (vaarweggebruikers, bewoners en andere stakeholders) ervaren de toegevoegde waarde van de samenwerking.

Inrichting opdrachtgever- en opdrachtnemerschap

Aanbeveling 1. Organiseer een opdrachtgever- en opdrachtnemerschapoverleg (OG-ON-overleg)

Wij bevelen aan om minimaal één keer per kwartaal een OG-ON-overleg te organiseren¹⁴ waarin de opdrachtgevers en de opdrachtnemer zijn vertegenwoordigd. Het overleg volgt een jaarcyclus voor het plannen, uitvoeren, verantwoorden en bijsturen van het beheer. Hiervoor kunnen als instrumenten het meerjarige onderhoudsplan, c.q. de onderhoudsprogrammering, de voortgangsrapportages, de wijzigingsformulieren en de jaarrekening worden gebruikt.

Aanbeveling 2. Maak afspraken over de sturings- en verantwoordingsparameters (KPI's)

Cruciaal voor de aansturing van het beheer zijn de afspraken over de prestatie, risico's en kosten die gemoed zijn met het kanaal. In de fase van plannen en bijsturen (zie vorige aanbeveling) kunnen de opdrachtgevers keuzes maken over het beheer en wordt voorkomen dat opdrachtgevers voor "voldongen feiten" worden geplaagd.

Aanbeveling 3. Organiseer het opdrachtgeverschap en het opdrachtnemerschap

Wij bevelen aan dat het opdrachtgeverschap voor het - al dan niet projectmatig uitgevoerd - beheer van het Merwedekanaal wordt ontwikkeld en door een aangewezen functiehouder wordt ingevuld binnen beide provincies. Hetzelfde geldt voor het opdrachtnemerschap. In alle varianten komt het de samenwerking ten goede als de kaders voor het beheer van het Merwedekanaal door beide opdrachtgevers worden gesteld en bewaakt. Voor de ontwikkeling van het opdrachtgeverschap binnen de provincie Utrecht wordt aanbevolen om kennis uit te wisselen met de provincie Zuid-Holland.

Zoals in hoofdstuk vier genoemd, is in dit onderzoek niet onderzocht wat de ambitieniveaus van beide provincies zijn over hoe zij het opdrachtgeverschap het liefste in zouden willen vullen. Wij bevelen daarom aan om dit ambitieniveau tijdens de implementatiefase te formuleren en aan de hand daarvan te bepalen welke capaciteit nodig zou zijn voor het opdrachtgeverschap om deze naar wens in te vullen.

In het geval van variant A en B komt daar ook bij dat de provincie Zuid-Holland of de provincie Utrecht niet of in beperkte mate te maken hebben met een externe opdrachtgever. Wij bevelen in deze varianten aan om aanvullende afspraken over het opdrachtnemerschap (uiteeraard afhankelijk van welke provincie deze rol vervult) te maken, immers vraagt een goede OG-ON-relatie meer inspanning dan wanneer één van deze rollen buiten de organisatie is belegd.

Aanbeveling 4. Ken de escalatielijn en gebruik deze

In het verlengde van de rol van opdrachtgever bij beide organisaties is de escalatielijn op directeureniveau van belang voor een goede samenwerking. Uit de interviews blijkt dat de escalatielijn als deze eenmaal wordt ingezet goed werkt. Als de opdrachtgevers voor het beheer van het Merwedekanaal afwijken van mening of een issue in de samenwerking opmerken bevelen wij aan om de escalatielijn in te zetten. Juist door de escalatielijn te kennen en op een zakelijke wijze te gebruiken komt dit de samenwerking ten goede.

Aanbeveling 5. Ontwikkel kennis en beleid voor de vaarwegen van de provincie Utrecht

Naast de genoemde functie van opdrachtgever in aanbeveling 3 bevelen wij aan om capaciteit vrij te maken om kennis en beleid te ontwikkelen voor vaarwegen bij de provincie Utrecht. Dit past bij de relatief omvangrijke uitbreiding van het vaarwegenareaal van de provincie Utrecht per 1 januari 2019. Uit de interviews blijkt dat de ontwikkeling van beleid voor vaarwegen bij de provincie Utrecht al is ingezet. De ontwikkeling van kennis bij de betrokken medewerkers verdient evenwel ook aandacht. Voor de

¹⁴ In variant C is de aard van het overleg anders en zou dit een samenwerkingsoverleg voor het Merwedekanaal kunnen zijn.

ontwikkeling van het kennisniveau wordt aanbevolen om uitwisseling te zoeken met de provincie Zuid-Holland of eventueel andere vaarwegenbeheerders.

Inrichting samenwerking

Aanbeveling 6. Agendeer jaarlijks de "temperatuur van de samenwerking" in een gezamenlijke bijeenkomst
Samenwerking is niet vanzelfsprekend geagendeerd, omdat het onderwerp vaak impliciet is of ondergeschikt wordt gemaakt aan de inhoud. Wij raden aan om jaarlijks een bijeenkomst te houden om de "temperatuur van de samenwerking" te bespreken. Dit kan bijvoorbeeld zoals tijdens de toetsessie door een scenario te kiezen en deze gezamenlijk met beide provincies te doorlopen, hierbij hoort ook een evaluatie met de succesfactoren van het samenwerkingsglas.

Aanbeveling 7. Speel in op de zwakke punten van de beheervariant

De keuzematrix geeft een beeld per beheervariant wat de zwakke punten zijn waarop kan worden ingespeeld. In het geval van beheervariant A en B kunnen bij succesfactoren 3. "Wederzijdse afhankelijkheid" en "4. Gevoel van gelijkwaardigheid" zich valkuilen voordoen omdat de organisatie die naast opdrachtgever ook opdrachtnemer is vanzelfsprekend minder afhankelijk is van de andere provincie voor het uitvoeren van het beheer en het realiseren van haar doelstellingen. De eerste vijf aanbevelingen spelen onder meer in op deze ongelijkheid. Tegelijkertijd bevelen wij aan om tijdens de OG-ON-overleggen en het jaarlijks bespreken van de samenwerking ruimte te geven om de gewenste informatiepositie en invloed en zeggenschap als OG aan te passen.

Aanbeveling 8. Evalueer de samenwerking

Ten slotte kan bij alle beheervarianten de samenwerking onder druk komen te staan door veranderende organisaties, (politieke) wensen of een veranderde omgeving. Dit vraagt adaptief vermogen (succesfactor 8) en de gelegenheid om de samenwerking en de uitgangspunten te evalueren. Wij bevelen aan om deze evaluatie onderdeel te maken van de jaarlijkse "temperatuur van de samenwerking", de resultaten vast te leggen en te delen op directorenniveau. Een overweging kan zijn om de samenwerkingsovereenkomst voor een bepaalde periode af te sluiten. Voordat de samenwerkingsovereenkomst op zijn einde loopt, zou de samenwerking geëvalueerd kunnen worden waarbij de lessen en ervaringen uit deze evaluatie landen in een eventueel aangepaste samenwerkingsovereenkomst.

6.2. Financiële verantwoording

Het BBV schrijft voor op welke manier de provincies Zuid-Holland en Utrecht om moeten gaan met de investeringen die beide provincies uitvoeren aan het Merwedekanaal. In de basis geldt hierbij dat investeringen als financiële vaste activa verantwoord zullen worden.

Op het moment van schrijven van deze rapportage ligt er een voorstel vanuit beide provincies waarin de kosten van beheer en onderhoud als volgt verdeeld worden:

- De jaarlijkse kosten met betrekking tot de vaarweg worden verdeeld op basis van de lengte van de gemiddelde vaarweg in iedere provincie: 64,61% van de vaarweg ligt in Utrecht, 35,39% in Zuid-Holland.
- De jaarlijkse kosten met betrekking tot de bediening en beheer van en onderhoud aan de kunstwerken worden verdeeld op basis van het aantal kunstwerken in iedere provincie: Utrecht heeft er 6,5 (40,63%) en Zuid-Holland 9,5 (59,37%). Eén van de bruggen ligt precies op de grens van beide provincies.

- De investeringen voor vervanging en kosten voor planmatig/groot onderhoud worden verdeeld naar ieders grondgebied en komen voor rekening van de provincie zelf. Iedere provincie kan volgens het eigen beleid bepalen of en hoe daarop wordt afgeschreven binnen de eigen begroting. Het advies is om jaarlijks 'af te rekenen'.

Voor beheervarianten A, B en C geldt dat indien de beheervariant het inzicht levert in deze drie componenten per provincie, dan zijn de provincies daarmee zelf in staat de daarbij passende financiële verantwoording in te richten. Het BBV legt dan geen aanvullende eisen op ten aanzien van de financiële verantwoording.

Variante D, het opzetten van een afzonderlijke uitvoeringsorganisatie geeft meer mogelijkheden. In deze variant kunnen de eigendommen juridisch overgedragen worden aan de op te zetten entiteit. Indien deze entiteit een privaatrechtelijke rechtspersoon is, dan is deze gehouden aan de verslaggevingsregels uit BW2 titel 9 en speelt het BBV geen rol.

6.3. Overdracht juridisch eigendom

Ten tijde van de overdracht van het beheer van het Merwedekanaal van het Rijk naar de provincie Zuid-Holland heeft de formele juridische eigendomsoverdracht (nog) niet plaatsgevonden. Ook is de financiële verslaglegging (nog) niet in lijn gebracht met de feitelijke situatie. Het in lijn brengen van de financiële verslaglegging met de feitelijke situatie zal (mogelijk) leiden tot correcties op de balansen van de provincies en het Rijk. De basis voor deze correcties ligt in de verrekening van de boekwaarde en de investeringen die hebben plaatsgevonden/plaatsvinden voordat deze beheervariant in werking treedt. Wij voorzien op dit moment geen impact op de beoordeling van de beheervarianten.

Bijlage 1: Informatie kostenvergelijking

Aannames onderscheidende kosten

| Kostenpost | Variant | Aanname | Referentie ¹⁵ |
|---|----------------|---|---|
| Structureel | | | |
| Kosten personeel voor aansturing DBO | A | Efficiency blijft gelijk ten opzichte van de referentie | Referentie: 75k euro op basis van jaarlijkse kosten aansturing DBO (gemiddelde 2017-2018) |
| | B | Efficiency neemt af. 80% toename ten opzichte van de referentie Bedrag staat ongeveer gelijk aan 0,5 fte | |
| | C | Efficiency neemt af. 160% toename ten opzichte van de referentie Bedrag staat ongeveer gelijk aan 1 fte | |
| | D | Efficiency neemt af. 80% toename van de kosten Bedrag staat ongeveer gelijk aan 0,5 fte | |
| Kosten personeel voor aansturing afzonderlijke uitvoeringsorganisatie | D (A-C n.v.t.) | Efficiency neemt af. 80% toename van de kosten Bedrag staat ongeveer gelijk aan 0,5 fte | Referentie: 75k euro op basis van jaarlijkse kosten aansturing DBO (gemiddelde 2017-2018) |
| Bedrijfsvoering afzonderlijke uitvoeringsorganisatie | D (A-C n.v.t.) | Kosten à 100k euro jaarlijks. De afzonderlijke uitvoeringsorganisatie is bescheiden van omvang waardoor de bedrijfsvoeringskosten laag kunnen blijven (zie tabel 3) | Referentie: 100k euro op basis van Jaarrekeningen uitvoeringsorganisatie (zie tabel 3) |
| Eenmalig | | | |
| Wijziging van het contract voor de uitvoering van DBO ¹⁶ | A | Geen wijziging in het kader van deze kostenpost voorzien | Referentie: 570k euro op basis van kosten uitvoering DBO (gemiddelde 2019-2038) |
| | B | Wijziging ter waarde van 10% van de waarde van het DBO in het contract | |
| | C | Wijziging ter waarde van 8% van de waarde van het DBO in het contract (de wijziging is kleiner dan bij variant B) | |
| | D | Wijziging ter waarde van 10% van de waarde van het jaarlijkse DBO in het contract | |
| Overname/inwerken personeel vaste bediening en toezicht en handhaving | A | Geen overname/inwerken nodig | Referentie: 737k euro op basis van kosten bediening, toezicht en |
| | B | Overname-/inwerkkosten à 10% van de waarde van de jaarlijkse personeelskosten | |

¹⁵ Om de onderscheidende kosten voor elke beheervariant te berekenen, hebben we gebruik gemaakt van referentie-/ normkosten. Deze referentie vermenigvuldigen we met een bepaald percentage voor iedere beheervariant die beschreven staat in bovenstaande tabel, om tot de inschatting van de onderscheidende kosten te komen.

¹⁶ Dit betreffen de kosten om in het lopende contract van aannemer voor het DBO van het Merwedekanaal een wijziging van de scope van de werkzaamheden door te voeren, ook wel een VTW (verzoek tot wijziging).

| | | | |
|--|---|---|--|
| | C | Overname-/inwerkkosten à 8% van de waarde van de jaarlijkse personeelskosten (de wijziging is kleiner dan bij variant B). | handhaving vast personeel (gemiddelde 2017-2018) |
| | D | Overname-/inwerkkosten à 10% van de waarde van de jaarlijkse personeelskosten | |
| Overname/inwerken personeel aansturing DBO | A | Geen overname/inwerken nodig | Referentie: 75k euro op basis van kosten aansturing DBO (gemiddelde 2017-2018) |
| | B | Overname-/inwerkkosten à 10% van de waarde van de jaarlijkse personeelskosten | |
| | C | Overname-/inwerkkosten à 8% van de waarde van de jaarlijkse personeelskosten (de wijziging is kleiner dan bij variant B). | |
| | D | Overname-/inwerkkosten à 10% van de waarde van de jaarlijkse personeelskosten | |

Kosten bedrijfsvoering afzonderlijke uitvoeringsorganisatie (exclusief personeel)

| Kostenpost | Inschatting kosten jaarlijks |
|---|-------------------------------------|
| Accountancy en control | 20k euro |
| Verzekeringen | 20k euro |
| Huisvesting | 10k euro |
| Automatisering | 10k euro |
| Communicatie | 5k euro |
| Diensten van derden | 15k euro |
| Andere faciliteiten | 20k euro |
| Totaal | 100k euro |
| Vergelijking totaal Havenbedrijf Twente (exclusief personeel) | 127k euro |
| Vergelijking totaal Wegschap Kiltunnel (exclusief personeel) | 253k euro |

Rekenblad

| Beheervariant A | | | | |
|-----------------|---|----------------------------|---------------------------|------|
| | Toename onderscheidende kosten beheervariant A t.o.v. referentiescenario | | | |
| | - | | | |
| Beheervariant B | | | | |
| | Toename onderscheidende kosten beheervariant B t.o.v. referentiescenario | Percentage referentiescen. | FTE (uurtarief 85,- euro) | |
| Structureel | Efficiencyverlies personeel aansturing DBO | € 59.793 | 80% | 0,51 |
| Eenmalig | Wijziging contract uitvoering DBO | € 56.950 | 10% | |
| | Overname/inwerken personeel vaste bediening, toezicht en handhaving | € 73.736 | 10% | |
| Eenmalig | Overname/inwerken personeel aansturing DBO | € 7.474 | 10% | |
| | Totaal | | | |
| Eenmalig | - | € 138.160 | | |
| Structureel | - | € 59.793 | | 0,51 |
| Beheervariant C | | | | |
| | Toename onderscheidende kosten beheervariant C t.o.v. referentiescenario | Percentage referentiescen. | FTE (uurtarief 85,- euro) | |
| Structureel | Efficiencyverlies personeel aansturing DBO | € 119.587 | 160% | 1,01 |
| Eenmalig | Wijziging contract uitvoering DBO | € 45.560 | 8% | |
| | Overname/inwerken personeel vaste bediening, toezicht en handhaving | € 58.989 | 8% | |
| Eenmalig | Overname/inwerken personeel aansturing DBO | € 5.979 | 8% | |
| | Totaal | | | |
| Eenmalig | - | € 110.528 | | |
| Structureel | - | € 119.587 | | 1,01 |
| Beheervariant D | | | | |
| | Toename onderscheidende kosten beheervariant D t.o.v. referentiescenario | Percentage referentiescen. | FTE (uurtarief 85,- euro) | |
| Structureel | Efficiencyverlies personeel aansturing DBO | € 59.793 | 80% | 0,51 |
| | Efficiencyverlies personeel aansturing afzonderlijke uitvoeringsorganisatie | € 59.793 | 80% | |
| Structureel | Bedrijfsvoering afzonderlijke uitvoeringsorganisatie | € 100.000 | - | |
| Eenmalig | Wijziging contract uitvoering DBO | € 56.950 | 10% | |
| | Overname/inwerken personeel vaste bediening, toezicht en handhaving | € 73.736 | 10% | |
| Eenmalig | Overname/inwerken personeel aansturing DBO | € 7.474 | 10% | |
| | Totaal | | | |
| Eenmalig | - | € 138.160 | | |
| Structureel | - | € 219.587 | | |

Bijlage 2: Interviewlijst

| | Functie | Organisatie |
|--|-------------------------------------|---------------------------------------|
| | Domeinmanager mobiliteit | Provincie Utrecht |
| | Teammanager beheer en monitoring | Provincie Utrecht |
| | Asset manager | Provincie Utrecht |
| | Asset beheerder | Provincie Utrecht |
| | Weginspecteur | Provincie Utrecht |
| | Beleidsmedewerker Water en Bodem | Provincie Utrecht |
| | Projectleider | Provincie Utrecht |
| | Beleidsmedewerker Mobiliteit | Provincie Utrecht |
| | Directeur Beheer Infrastructuur | Provincie Zuid-Holland |
| | Opdrachtgever infrastructuur | Provincie Zuid-Holland |
| | Adviseur vaarwegen | Provincie Zuid-Holland |
| | Beleidsmedewerker binnenvaart | Provincie Zuid-Holland |
| | Beleidsadviseur Vaarwegen | Provincie Zuid-Holland |
| | Contractmanager B&O vaarwegen | Provincie Zuid-Holland |
| | Beleidsmedewerker Water en Dijken | Waterschap Rivierenland |
| | Opzichter Vaarwegen | Waterschap Rivierenland |
| | Voorzitter afdeling Alblasserwaard | BLN-Schuttevaer |
| | Beleidsadviseur | BLN-Schuttevaer |
| | Bestuurslid afdeling Alblasserwaard | BLN-Schuttevaer |
| | Regio-coördinator Midden-Nederland | BLN-Schuttevaer |
| | Directeur | Waterrecreatie Nederland |
| | Directeur | Asfaltcentrale Productie Hoogblokland |
| | Hoofd Asphalt Main Installation | Asfaltcentrale Productie Hoogblokland |
| | Planner | Asfaltcentrale Productie Hoogblokland |

Bijlage 3: Interviewleidraad

Toelichting onderzoek

Als gevolg van de provinciale herindeling tussen de provincies Utrecht en Zuid-Holland, ligt het Merwedekanaal vanaf januari 2019 voor 2/3 deel in de provincie Utrecht en voor 1/3 deel in de provincie Zuid-Holland. Zuid-Holland voert het beheer en onderhoud uit aan het kanaal, via een verdeelsleutel draagt de provincie Utrecht financieel bij aan het beheer en onderhoud van het Utrechtse deel van het kanaal. Beide provincies hebben nu opdracht gegeven aan TwynstraGudde om onderzoek te doen naar de mogelijke beheervarianten van toekomstig beheer van het Merwedekanaal. Dit onderzoek biedt beide provincies de benodigde informatie om een gewogen keuze te maken voor het toekomstig beheer en onderhoud. Het onderzoek wordt begeleid door een ambtelijke stuurgroep. Aanspreekpunten van deze ambtelijke stuurgroep zijn [] namens de provincie Utrecht en [] namens de provincie Zuid-Holland. Het eindresultaat van dit onderzoek is een rapportage waarmee de ambtelijke stuurgroep verdere bestuurlijke besluitvorming kan begeleiden en voorbereiden, indien nodig.

Aanpak

In het onderzoek staan vier beheervarianten centraal, vier vormen van organisatie waarmee het beheer en onderhoud uitgevoerd zouden kunnen worden:

- Beheervariant 1: Beheer van het gehele kanaal door de provincie Zuid-Holland
- Beheervariant 2: Beheer van het gehele kanaal door de provincie Utrecht
- Beheervariant 3: Beheer door iedere provincie van het eigen deel van het kanaal
- Beheervariant 4: Beheer door een afzonderlijke uitvoeringsorganisatie

In twaalf interviews, vier per provincie en vier gesprekken met omgevingspartijen, komen we tot een beoordeling van elke beheervariant, inclusief de formulering van vervolgstappen voor iedere beheervariant om deze te implementeren. De resultaten uit de interviews en een korte bureaustudie worden in een sessie met een aantal directbetrokkenen getoetst op compleetheid, juistheid en aansluiting op de huidige organisatie. Vervolgens wordt de eindrapportage opgesteld en gepresenteerd aan de ambtelijke stuurgroep.

De interviews worden in vertrouwelijkheid afgenomen. Dat wil zeggen dat het verslag niet met derden wordt gedeeld en we afstemming met u zoeken wanneer we zaken die direct herleidbaar naar u zijn willen opnemen in de rapportage.

Vragenlijst - interviews met directeuren

Introductie

1. Op welke manier heeft u in uw dagelijkse werk met het Merwedekanaal te maken?
2. Heeft u regulier contact met de andere provincie over het Merwedekanaal?

Huidig beheer en onderhoud Merwedekanaal

3. Wat gaat er volgens u op dit moment goed in het huidige beheer en onderhoud van het Merwedekanaal?
4. Wat zijn aandachtspunten in het huidige beheer en onderhoud van het Merwedekanaal?
5. Zijn er de afgelopen jaren zaken geweest die op bestuurlijk niveau aandacht nodig hadden wat betreft het Merwedekanaal? Hoe werd hierin samengewerkt?
6. Hoe ziet de huidige politieke en bestuurlijke aandacht er uit wat betreft het proces om te komen tot nieuwe beheerafspraken voor het Merwedekanaal?

Beheervarianten en de keuzematrix

7. Kijkend naar de parameters, welke criteria vindt u het belangrijkste in het beoordelen van de beheervarianten? En welke criteria vindt u minder van belang? Zie de lijst hieronder.
8. Bestuurlijk draagvlak
 - a. In hoeverre kan de bestuurder voldoende verantwoording afleggen en in control zijn van risico's behorende bij het implementeren van deze beheervariant, op een schaal van 1 tot 5?
 - b. In welke mate sluit de variant aan op de huidige bestuurlijke doelstellingen, op een schaal van 1 tot 5?
9. Zeggenschap en invloed
 - a. Wat is de gewenste zeggenschap en invloed van de provincie xx bij deze variant?
 - b. In hoeverre wordt voldaan aan de gewenste zeggenschap en invloed met deze variant?
 - c. In hoeverre kan snel en correct worden geëscaleerd binnen deze variant?

Toekomstig beheer en onderhoud

10. Wat zou u willen veranderen aan de huidige situatie?
11. Wat zou u willen behouden in de toekomst?

Afsluiting

12. Wat wilt u ons nog meegeven in het onderzoek naar de beheervarianten?

Lijst met parameters:

1. Bestuurlijk draagvlak
2. Ambtelijk draagvlak
3. Verenigbaarheid met huidige organisatie
4. Relatie opdrachtnemer-opdrachtgever
5. Informatiepositie
6. Aansluiting op huidig beleid
7. Zeggenschap en invloed
8. Samenwerking tussen provincies
9. Kostenefficiëntie ten opzichte van de nulvariant
10. Kostenverdeling

Vragenlijst - ambtelijke interviews

Introductie

1. Wat is uw functie?
2. Op welke manier heeft u in uw dagelijkse werk met het Merwedekanaal te maken?
3. Heeft u regulier contact met de andere provincie over het Merwedekanaal?

Huidig beheer en onderhoud Merwedekanaal

4. Wat gaat er op dit moment goed in het huidige beheer en onderhoud van het Merwedekanaal?
5. Wat zijn aandachtspunten in het huidige beheer en onderhoud van het Merwedekanaal?

Beheervarianten en de keuzematrix

- *Verenigbaarheid met huidige organisatie*
 6. In hoeverre sluit de beheervariant aan op de huidige manier van organiseren binnen uw provincie (strategie, werkwijze en omvang)?
 7. In hoeverre sluit de beheervariant aan op ambtelijke wensen?
 8. In welke mate bestaat er draagvlak op ambtelijk niveau binnen uw provincie voor deze beheervariant? Er wordt onderscheid gemaakt tussen de beheerorganisatie en de organisatie voor bediening en toezicht.

- *Relatie opdrachtnemer-opdrachtgever*
 9. Wat is de gewenste relatie tussen de opdrachtgever en opdrachtnemer?
 10. In hoeverre wordt voldaan aan de gewenste relatie tussen OG en ON in de verschillende varianten?
 11. In hoeverre is sprake van een duidelijke scheiding van OG/ON in de verschillende varianten?
- *Informatiepositie*
 12. Wat is de gewenste informatiepositie voor uw provincie?
 13. In hoeverre stelt deze informatiepositie uw provincie in staat om deze beheervariant naar behoren uit te voeren?
 14. In welke mate kan uw provincie de benodigde verantwoordelijkheid nemen op basis van de informatiepositie?
- *Beleid*
 15. In hoeverre sluit de beheervariant aan op het huidige beleid van uw provincie?
- *Zeggenschap en invloed*
 16. Wat is volgens u de gewenste zeggenschap en invloed van uw provincie in het beheer van het Merwedekanaal?
 17. In hoeverre wordt voldaan aan de gewenste zeggenschap en invloed met de verschillende varianten?
 18. In hoeverre kan snel en correct worden geëscaleerd in de verschillende varianten?
- *Samenwerking tussen provincies*
 19. Wat vindt u belangrijk in de samenwerking met de andere provincie als het gaat om het beheer van het Merwedekanaal?
 20. In hoeverre wordt hieraan voldaan in de verschillende varianten?
- *Vaarweg als een geheel*
 21. Hoe gemakkelijk is aan dit uitgangspunt te voldoen bij implementatie van deze beheervariant?

Toekomstig beheer en onderhoud

22. Wat zou u willen veranderen in het huidige beheer en onderhoud?
23. Wat zou u willen behouden in de toekomst?
24. Wat zou u de stuurgroep mee willen geven in het maken van nieuwe beheerafspraken voor het Merwedekanaal tussen de beide provincies?
25. Ziet u uitdagingen in de implementatie? Zo ja, welke?

Afsluiting

26. Wat wilt u ons nog meegeven in het onderzoek naar de beheervarianten?
27. Op welke manier wilt u betrokken zijn/blijven?

Vragenlijst interviews omgevingspartijen

Introductie

1. Wat is uw functie?
2. Op welke manier heeft u en uw organisatie in uw dagelijkse werk met het Merwedekanaal te maken?

Het Merwedekanaal in het algemeen

3. Welke functies vervult het Merwedekanaal volgens u allemaal?
4. Hoe ervaart u op dit moment het beheer en onderhoud van het kanaal? (dit gaat ook over de bediening van sluizen en bruggen)
 - a. Wat gaat goed?
 - b. Wat kan beter?
5. Bij wie kunt u terecht bij vragen of klachten over het beheer van het kanaal?
6. Voldoet het Merwedekanaal op dit moment aan uw wensen of de wensen van uw leden/ achterban voor gebruik van het kanaal?
7. Weet u of er samengewerkt wordt tussen verschillende organisaties om het Merwedekanaal te beheren en te onderhouden?

Vaarweg als geheel

8. Beide provincies hebben als uitgangspunt voor de nieuwe beheerafspraken gesteld dat de vaarweg als geheel ervaren moet worden. Wat betekent 'de vaarweg als geheel ervaren' voor u?
9. In hoeverre ervaart u op dit moment de vaarweg als geheel?
10. Wat gaat hierin goed? Wat kan er beter?

Afsluiting

11. Wat zou u de beide provincies willen meegeven bij het maken van de nieuwe beheerafspraken?
12. Op welke manier wilt u hierbij betrokken zijn/blijven?

Bijlage 4: Deelnemerslijst toetsessie

| | Functie | Organisatie |
|--|---|------------------------|
| | Asset manager | Provincie Utrecht |
| | Asset beheerder | Provincie Utrecht |
| | Weginspecteur | Provincie Utrecht |
| | Beleidsmedewerker Water en Bodem | Provincie Utrecht |
| | Projectleider | Provincie Utrecht |
| | Beleidsondersteunend medewerker Control en Beheersing | Provincie Utrecht |
| | Teammanager Control en Beheersing | Provincie Utrecht |
| | Projectcontroller | Provincie Utrecht |
| | Opdrachtgever infrastructuur | Provincie Zuid-Holland |
| | Adviseur vaarwegen | Provincie Zuid-Holland |
| | Beleidsadviseur Vaarwegen | Provincie Zuid-Holland |
| | Projectleider | Provincie Zuid-Holland |

Bijlage 5: Stakeholderinventarisatie

Op basis van de bureaustudie kunnen een aantal partijen geïdentificeerd worden die een belang hebben bij het beheer en het gebruik van het Merwedekanaal. Deze belanghebbenden kunnen grofweg geïdentificeerd worden in de volgende groepen:

- **Vaarweggebruikers**
- **Watergebonden bedrijfsleven**
- **Overheden**
- **Weggebruikers**
- **Recreanten**
- **Omwonenden**

Een aantal omgevingspartijen zijn ook gesproken tijdens het onderzoek, een korte weergave van deze interviews vindt u onder de stakeholderinventarisatie en is de basis voor de lading van de parameter 'Vaarweg als geheel'.

Vaarweggebruikers

Onder deze categorie vallen de beroepsvaart en de recreatievaart. Op basis van de Trajectstudie Traject 10 uit maart 2017 kan gezegd worden dat beide groepen stakeholders intensief gebruik maken van het Merwedekanaal en het Verbindingskanaal. In 2015 passeerden 10.000 recreatievaartuigen het Merwedekanaal (klasse BM) via ofwel de Grote Sluis in Vianen of de Merwedesluis in Gorinchem. De beroepsvaart telde circa 5.000 scheepspassages op het Merwedekanaal. 40 - 60% van de schepen die via één van beide sluisen het Merwedekanaal op voer, was doorgaand verkeer, de rest had als bestemming een haven of loswal aan het Merwedekanaal. Het Merwedekanaal is officieel geschikt voor CEMT-klasse IV-schepen, het merendeel van de schepen is echter van CEMT-klasse II of III (70% in 2015). Er passeren 10 - 20 koppelverbanden per jaar, deze kunnen niet in zijn geheel geschut worden door beide sluisen dus worden de duwbotten ontkoppeld om geschut te worden. Het Merwedekanaal valt onder voor de Koninklijke BLN-Schuttevaer in de regio Alblasserwaard, de beroepsvaart wordt dan ook (gedeeltelijk) vertegenwoordigd door de regiovoorzitter van BLN-Schuttevaer Alblasserwaard.

De recreatievaart wordt vertegenwoordigd door Waterrecreatie Nederland, een landelijk bureau met zowel publieke als private partners die de belangen behartigt van de recreatieve watersporters.

Watergebonden bedrijfsleven

Het Merwedekanaal wordt dus zowel als passage van noord naar zuid gebruikt en als bestemmingsroute. Het bestemmingsverkeer op de vaarweg gaat met name naar de Asphalt Productie Hoogblokland en de Gebr. van Kessel te Gorinchem. Op het Merwedekanaal wordt met name ruwe mineralen en -fabricaten en andere voedingsproducten vervoerd. Hun belang is een economisch belang, goede ontsluiting en vlotte doorstroming.

Overheden

Het Merwedekanaal beneden de Lek ligt in zijn geheel in het beheergebied van waterschap Rivierenland. Het Merwedekanaal heeft een boezemfunctie voor de omliggende polders, met name de Alblasserwaard. Rivierenland beheert en bedient in totaal 7 gemalen gelegen aan het kanaal (Donk, Lakerveld, Middelkoop, Hoef en Haag, Autena, D.W. het Lam, Heicop). Het waterschap heeft in 2015 een convenant gesloten met de provincie Zuid-Holland over het beheer van vaarwegen, dit convenant is echter niet van toepassing op het Merwedekanaal, gezien de nog te maken afspraken tussen de provincies Utrecht en Zuid-Holland over het beheer van het kanaal. De Gekanaliseerde Linge en de Linge zijn vaarwegen die bevaarbaar zijn voor recreatievaart en door Rivierenland beheerd en onderhouden worden. De recreatieve verbinding Kanaal van Steenenhoek, tussen Gorinchem en de Beneden Merwede, waar

recreatievaart langs kan zodat de A15-brug niet open hoeft, is in beheer van omliggende gemeenten. Het waterschap is daarnaast verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de kades van het kanaal vanaf de damwandconstructie landinwaarts. Deze kades zijn geclassificeerd als regionale keringen. Alleen het Verbindingskanaal is, naast het Merwedekanaal, in beheer van de provincie Zuid-Holland.

Het kanaal doorkruist in totaal drie gemeenten: Gorinchem, Vijfheerenlanden en Molenlanden. Bij de verkenning van de oevervangingsopgave in 2017 werden geen directe raakvlakken gezien met (vervangings)projecten van andere overheden. Wel werd het als kans gezien om oeververvangingsprojecten te combineren met renovatie of onderhoud van objecten of infrastructuur rondom het kanaal. Logischerwijs hebben de gemeenten er belang bij dat het Merwedekanaal goed bevaarbaar blijft voor beroepsvaart én recreatievaart, zowel de toeristische sector als de industrie zorgt voor werkgelegenheid en economische ontwikkeling rond het Merwedekanaal.

Deze groep stakeholders hebben een gedeeld publiek belang, enerzijds voor de economische ontwikkeling en begaanbaarheid van infrastructuur, anderzijds heeft het waterschap er groot belang bij dat het Merwedekanaal de waterafvoerende functie behoudt.

Recreanten (fietsers, wandelaars, natuurliefhebbers etc.)

Het Merwedekanaal heeft een grote cultuur-historische waarde. Er wordt veel gerecreëerd rondom het kanaal, in de aanliggende havenplaatsjes en op het water. Het gebied rondom het Merwedekanaal is in het gebiedsprofiel Alblasterwaard-Vijfheerenlanden ontworpen door de provincie Zuid-Holland, met water als structuurdrager voor het gebied. Deze groep stakeholders zal met name een belang hebben in het behoud van het cultuur-historische karakter en hoge recreatieve waarde van het kanaal en de omgeving. De invloed van deze groep zal beperkt zijn, gezien het ontbreken van formele instrumenten om invloed uit te oefenen op hoe de provincies het kanaal beheren.

Weggebruikers

Alle beweegbare bruggen die het Merwedekanaal kruisen, hebben een doorvaarthoogte van niet meer dan 1 meter. Dit betekent dat deze bruggen altijd open zullen moeten gaan om beroepsvaart en het gros van de recreatievaart te laten passeren. Dit levert met name voor de A-15 brug bij Gorinchem hinder op voor de weggebruikers, hetzelfde geldt ook voor het wegverkeer op het regionale en lokale wegennet. Uit de Trajectstudie Traject 10 uit maart 2017 blijkt dat de opening van bruggen rond Gorinchem nog niet goed op elkaar afgestemd is, wat zorgt voor een niet efficiënte verkeersafwikkeling zowel op de vaarweg als op de weg.

Omwonenden

De direct omwonenden van het kanaal zijn met name gebaat bij de instandhouding en/of verbetering van de omgevingskwaliteit en een goede en veilige doorstroming van (vaar)wegverkeer.

Bijlage 6: Overzicht formaties vaarwegbeheer

| <u>Formatie vaarwegbeheer PUT*</u> | |
|------------------------------------|------------|
| Functies | Aantal FTE |
| Asset management | 0,1 FTE |
| Asset beheer | 0,7 FTE |
| Vaarweginspecteurs | 1,2 FTE |

* Dit betreft de totale formatie van PUT die gemoeid is met vaarwegbeheer, exclusief het beheer van het Merwedekanaal. Formatie hiervoor is nog niet vastgesteld.

| <u>Formatie Dagelijks Beheer & Onderhoud en Bediening Merwedekanaal provincie Zuid-Holland</u> | |
|--|----------|
| Eenheid Beheer | |
| Contractmanagement | 2 FTE |
| Buitendienst (exclusief extra bezetting vaarseizoen) | 1 FTE |
| Eenheid Advies | |
| Vaarwegen en kunstwerken | 0,5 FTE |
| Eenheid Operatie | |
| Bediening (exclusief extra bezetting vaarseizoen) | 9,5 FTE |
| Totaal | 13,0 FTE |

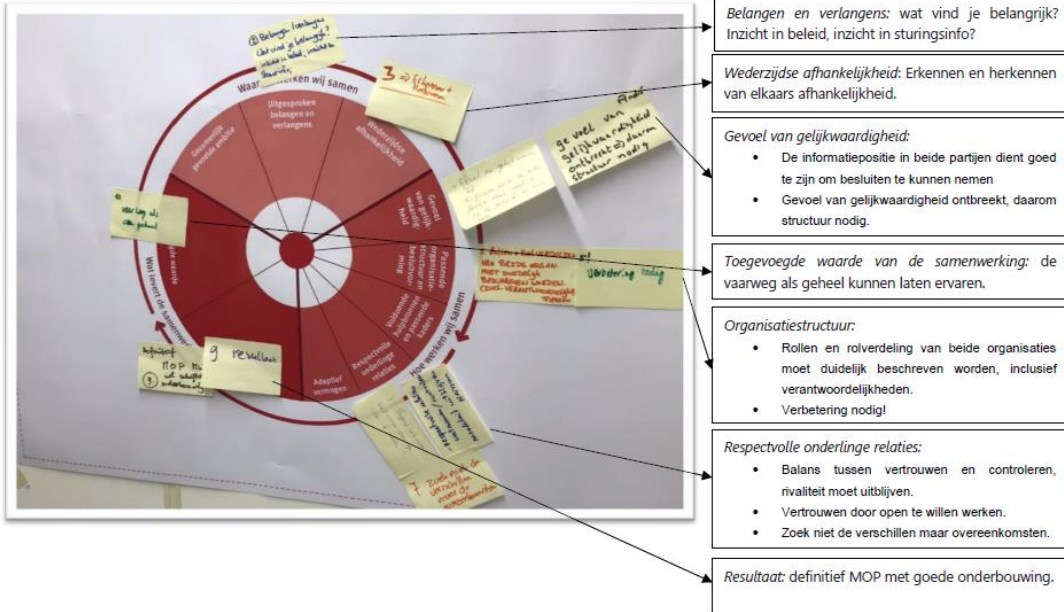
Bijlage 7: Impressie toetsessie

Onderstaand figuur geeft de uitwerking weer van een scenario dat is uitgewerkt tijdens de toetsessie. Deelnemers werden gevraagd om het proces uit te schrijven voor het opstellen van een Meerjarenderhoudsprogramma voor het Merwedekanaal in de situatie dat beheervariant A is gekozen. Het figuur is een uitwerking van de processtappen die deelnemers hebben opgeschreven.

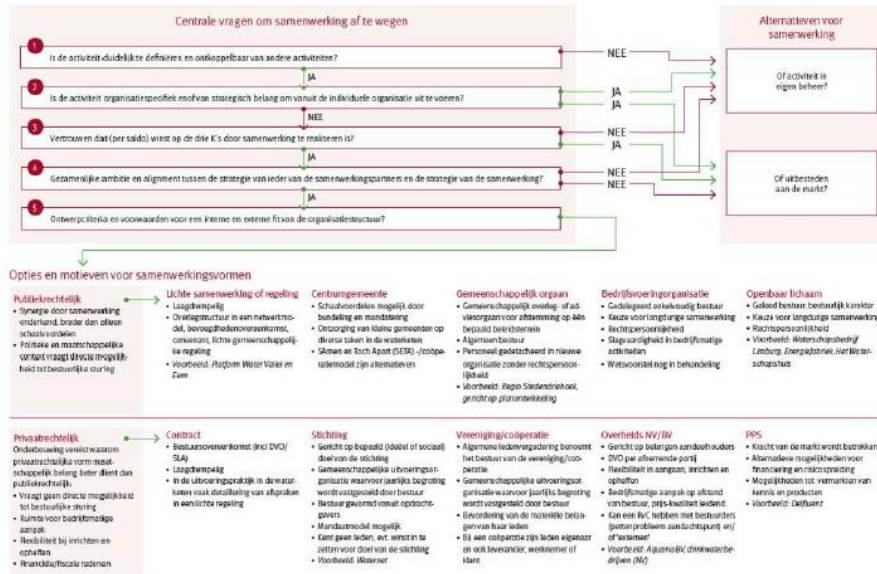




In onderstaand figuur hebben de deelnemers, op basis van het hierboven uitgewerkte scenario, aangegeven wat de aandachtspunten zijn in de samenwerking tussen beide provincies. Dit hebben ze gedaan aan de hand van de tien succesfactoren voor een vitale samenwerking.



Bijlage 8: Organisatievormen beheervariant D



Figuur afkomstig uit: Jan Willem Westerweel & Gerhard Schwarz (2015) Afwegingskader voor samenwerking en samenwerkingsvormen in de waterketen in Het Waterschap p. 20 - 22.

TwynstraGudde adviseert overheid en bedrijfsleven op veel van de grote en urgente thema's van deze tijd. Denk aan veiligheid, diversiteit, digitalisering, mobiliteit, duurzaamheid, energie, financiën en gezondheid. We bieden onze opdrachtgevers unieke, werkbare oplossingen en brengen complexe projecten en programma's tot een goed einde. Iets creëren van blijvende waarde, daar gaan we voor. Daardoor hebben we een directe impact op (toekomstige) maatschappelijke en economische ontwikkelingen. En dus een grote impact op morgen.



Impact op morgen.

Bijlage 5 Bevoegdhedenbesluit Beheer en Onderhoud Merwedekanaal 2019-2025



PROVINCIE  UTRECHT

Bevoegdhedenbesluit Beheer en Onderhoud Merwedekanaal 2019-2025

Het bevoegdhedenbesluit van gedeputeerde staten en de commissaris van de Koning van de provincie Utrecht voor gedeputeerde staten en de commissaris van de Koning van de provincie Zuid-Holland betreffende het beheer en onderhoud van het Merwedekanaal, bezuiden de Lek op het grondgebied van provincie Utrecht van 2019 tot en met 2025

Versie U1.1 **concept**

25-01-2021

Paraaf PU:

Paraaf PZH:

Besluit van gedeputeerde staten en de commissaris van de Koning van Utrecht van [invullen datum] tot mandatering, volmacht en machtiging van hun bevoegdheden aan gedeputeerde staten en de commissaris van de Koning van Zuid-Holland, betreffende het dagelijks beheer en onderhoud c.a. aan het Merwedekanaal gedurende de periode van 1 januari 2019 tot en met 31 december 2025 en, voor zover de partijen bij de overeenkomst besluiten tot verlenging, voor de duur daarvan.

Gedeputeerde Staten en de commissaris van de Koning van Utrecht, voor zover het ieders bevoegdheden betreft;

OVERWEGEN DAT:

de Staat het beheer en onderhoud van het Merwedekanaal bezuiden de Lek aan de Provincie Zuid-Holland heeft overgedragen bij Koninklijk besluit van 3 maart 1998, nr. 98.001100, terug werkend tot 1 januari 1998;

door de Wet van 18 oktober 2001 tot wijziging van de provinciale indeling van de gemeente Vianen (Staatsblad 2001, nr. 521) de gemeente Vianen is ingedeeld bij de Provincie Utrecht met ingang van 1 januari 2002.

door de Wet van 11 juli 2018 tot samenvoeging van de gemeenten Leerdam, Vianen en Zederik en wijziging van de grens tussen de Provincies Utrecht en Zuid-Holland (Staatsblad 2018, nr. 270), rond 2/3de deel van het Merwedekanaal in de Provincie Utrecht is gelegen met ingang van 1 januari 2019;

de Provincie Zuid-Holland gemandateerd vaarwegbeheerder is van het Merwedekanaal bij Vianen op basis van het besluit van gedeputeerde staten van Utrecht van 4 maart 2003 (reg.nr. 2003BEM000592), alsmede de Waterverordening provincie Utrecht 2009, herzien bij besluit van provinciale staten van 8 december 2014, Pb 2016, 475, ten behoeve van de aanwijzing van vaarwegbeheerders;

beide provincies op basis van het rapport 'Onderzoek beheervarianten Merwedekanaal' van 21 februari 2020 kiezen om het beheer en onderhoud van het gehele Merwedekanaal tot en met 31 december 2025 door Provincie Zuid-Holland te (blijven) laten uitvoeren;

De Provinciale Staten van de provincie Utrecht hebben besloten (besluiten Provinciale Staten van 21 februari 2019 Pb 2019, 1298 en 18 november 2020 Pb 2020, 8959) dat de Vaarwegenverordening Zuid-Holland 2015 (Pb 2015, 388) blijft gelden voor het op 1 januari 2019 aan provincie Utrecht toegevoegd gebied totdat de Interim Omgevingsverordening provincie Utrecht in werking treedt (beoogd 1 april 2021), in beide documenten is provincie Zuid-Holland aangewezen als vaarwegbeheerder van het Merwedekanaal;

Met betrekking tot eventueel benodigde uitbesteding van de noodzakelijke werkzaamheden voortkomende uit het uitoefenen van het vaarweg- en nautisch beheer door Provincie Zuid-Holland hebben de provincies Utrecht en Zuid-Holland gekozen voor gezamenlijk opdrachtgeverschap richting de uitvoerende aannemers.

Het gezamenlijk opdrachtgeverschap wordt vormgegeven door het Besluitvormend Overleg Merwedekanaal dat bestaat uit de ambtelijke opdrachtgevers uit beide provincies. Dit overlegorgaan treedt in werking na ondertekening van het onderhavige besluit. Het overlegorgaan is bevoegd tot vaststelling van de begroting voor de werkzaamheden aan het Merwedekanaal en de financiële afrekening daarvan;

de bevoegdheden inzake de uitoefening van dat beheer en onderhoud worden vastgelegd in dit bevoegdhedenbesluit;

voldaan is aan de in artikel 10:4 van de Algemene wet bestuursrecht genoemde instemmingseis.

Gelet op artikel 10:3 van de Algemene wet bestuursrecht;

Gezien het Besluit van de secretaris van de provincie Utrecht van 23 december 2019, 82018CD3, tot vaststelling van het Mandaatbesluit secretaris, Provinciaal blad van Utrecht 2020, 187;

B E S L U I T E N:

Artikel 1 bevoegdheden

De volgende bevoegdheden, zijnde de uit te voeren werkzaamheden en taken, aangaande het Merwedekanaal bezuiden de Lek te mandateren aan gedeputeerde staten van Zuid-Holland, waarbij de commissaris van de Koning van Zuid-Holland dienaangaande wordt gevolmachtigd voor:

- de uitoefening van het dagelijks beheer en onderhoud;
- de bediening van de beweegbare kunstwerken;
- het onderhoud aan bedieningscentrales;
- de inspecties van vaarwegen en beweegbare kunstwerken;
- het opstellen onderhoudsprogrammering;
- het planmatig onderhoud;
- de vergunning- en ontheffingsverlening op basis van de toepasselijke regelgeving ;
- het nemen van overige besluiten, zoals verkeersbesluiten, op basis van de toepasselijke regelgeving ;
- toezicht en handhaving op basis van de toepasselijke regelgeving;
- de afhandeling van schades volgens artikel 7 van de beheer- en onderhoudsovereenkomst;

Onder dagelijks beheer en onderhoud vallen onder andere de volgende werkzaamheden en taken):

- het herstellen van schades, uitspoelingen en beschadigde nautische voorzieningen.
- schoonmaken van de nautische voorzieningen en beweegbare kunstwerken;
- het uitvoeren van ecologisch berm beheer en het verzorgen van het groen op een natuur- en diervriendelijke manier;
- incident management (voorzien maatregelen om de afhandeling van een calamiteit te versnellen, zodat de infrastructuur sneller weer voor regulier gebruik vrijgemaakt kan worden);
- het ijsvrij houden van de vaarweg (ijsbestrijdingsplan DBI 2019-2030);
- het optreden bij calamiteiten;
- wekelijks een juridische vaarweg schouw;
- De boa's van PZH handhaven het Binnenvaart Politie Reglement (BPR) en de toepasselijke regelgeving op de vaarwegen.

De provincie Zuid-Holland treedt op als penvoerder namens de Provincie Utrecht en draagt zorg voor het op correcte wijze uitvoeren van (gezamenlijke) inkoopprocedures jegens betrokken externe ondernemingen conform de geldende aanbestedingswetgeving.

Gedeputeerde staten van Zuid-Holland en de commissaris van de Koning van Zuid-Holland worden beiden gemachtigd tot feitelijk handelen met de mogelijkheid van het doorleggen van de genoemde bevoegdheden door ondermandatering en nadere volmacht en machtiging.

Het besluitvormend Overleg Merwedekanaal, waarin de ambtelijke opdrachtgevers van zowel de provincie Zuid-Holland als provincie Utrecht zijn vertegenwoordigd wordt, voor zover noodzakelijk voor de uitvoering van haar taken en bevoegdheid, volmacht, mandaat en machtiging verleend.

Artikel 2 Grondgebied ten aanzien waarvan de bevoegdheden gelden

De in het voorgaande artikel genoemde bevoegdheden betreffen het grondgebied van de provincie Utrecht, bestaande uit vaarweg, oevers, bruggen en sluizen met bedieningsgebouwen zoals aangeduid in de bij dit besluit behorende **bijlage 1**.

Artikel 3 Inwerkingtreding en geldingsduur

Dit besluit treedt met terugwerkende kracht in werking met ingang van 1 januari 2019 en geldt gedurende de looptijd van de afzonderlijk overeen gekomen tijdelijke Beheer- en onderhoudsovereenkomst, welke een looptijd heeft tot en met 31 december 2025.

Artikel 4 Intrekking mandaatbesluit

Dit besluit vervangt het 'Besluit van gedeputeerde staten van Utrecht van 4 maart 2003 tot mandatering van hun bevoegdheden aan gedeputeerde staten van Zuid-Holland betreffende het beheer en onderhoud van het Utrechtse deel van het Merwedekanaal', welk besluit per 1 januari 2019 wordt ingetrokken.

Aldus in tweevoud opgemaakt en ondertekend in tweevoud:

Utrecht, [.....datum] 2021

Den Haag, [..... datum] 2021,

het college van gedeputeerde staten van Utrecht,

instemming van het college van gedeputeerde staten van Zuid-Holland,

de secretaris,

de commissaris van de Koning,

de secretaris,

de commissaris van de Koning,

de commissaris van de Koning van Utrecht

de commissaris van de Koning van Zuid-Holland

Bijlage: Kaart met het grondgebied van het Merwedekanaal ten aanzien waarvan de bevoegdheden kunnen worden uitgeoefend.

In deze overzichtskaart zijn de provinciegrenzen aangegeven, het gele vlak is Utrecht, het blauwe vlak Zuid-Holland. De grens loopt vanaf kilometerpunt 14,3 tot kilometerpunt 17,7 door het Merwedekanaal. De Bazelbrug ligt hierdoor op Utrechts en Zuid-Hollands grondgebied.

