

beantwoording schriftelijke vragen

Fractie van ChristenUnie

afdeling
Ruimtelijk beleid en advies

telefoon
0182588462

gouda
21 september 2021

contactpersoon
A.A. Fijan

uw kenmerk
-

dossiernummer
-

onderwerp
Beantwoording schriftelijke vragen Intieme vaarroute

Geachte fractie,

Op 13 september 2021 heeft u schriftelijke vragen gesteld over het onderwerp: Intieme vaarroute. Onderstaand de beantwoording van uw vragen.

1. **Waarom is de eerdere vergelijking in de varianten (de variant zonder en de variant met doorvaarbare peilscheiding) niet opgenomen in de laatste memo? Kan dat alsnog gedaan worden met de laatste berekeningen zodat een goede vergelijking van de varianten mogelijk is?**

   Antwoord
   Het laatste memo schetst een volledig beeld van de kostenramingen voor de aanleg van de sluis aan de Turfmarktzijde. Dit zijn de kosten voor het doorvaarbaar maken van de peilscheiding inclusief de noodzakelijke nautische voorzieningen. Er zijn daarbij geen nieuwe berekeningen gemaakt voor het doorvaarbaar. Wel zijn de aanvullende kosten beter geraamd (zie daarvoor ook vraag 6)

   Samenvattend
   Het uitgangspunt is dat het hoogheemraadschap de peilscheiding en het gemaal aanlegt en betaalt. De kosten uit onderstaande tabel betreffen de meerkosten voor het meteen doorvaarbaar aanleggen van de peilscheiding. Uitgaande van de meerkosten (die voor rekening van Gouda komen) betreft de benodigde basisinvestering € 500.000 voor het doorvaarbaar aanleggen van de peilscheiding in de Turfmarkt.

bijlagen: -

gemeente gouda

bezoekadres:
Huis van de Stad, Burgemeester Jamesplein 1, Gouda

correspondentieadres:
postbus 1086, 2800 BB Gouda
e-mail gemeente@gouda.nl
telefoon: 14 01 82

tabel 1: kostenramingen verschillende varianten (bedragen exclusief btw)

Locatie	Variant		Bouw kosten	Engineering kosten	Overige kosten	Totaal
Turfmarkt	Gemaal en vaste peilscheiding		€ 490.000,-	€ 100.000,-	€ 100.000,-	€ 680.000,-
	Gemaal en doorvaarbare peilscheiding		€ 841.000,-	€ 170.000,-	€ 170.000,-	€ 1.180.000,-
		Verschil				€ 500.000,-

Aanvullend moet er ook rekening gehouden worden met nautische voorzieningen zoals veiligheidsvoorzieningen, (o.a. signalering), wijze van verantwoorde bediening en ruimte voor wachtplaatsen in de Gouwe. Deze nautische voorzieningen zijn nu verder uitgewerkt voor de Turfmarkt waardoor er nu een volledig beeld van de financiële consequenties wordt geschetst: eenmalig en jaarlijks.

Tabel 2: totale meerkosten voor de aanleg van een sluis aan de Turfmarktzijde

	Eenmalige kosten	**Jaarlijks**
Hogere bouwkosten (doorvaarbaar aanleggen)	€ 500.000	€ 23.750
Nautische voorzieningen - Aanleg wachtplaats - Aanbrengen geleidewerken - Kabel-en leidingwerk - Aanbrengen scheepvaartseinen - Leveren en aanbrengen E-installatie incl. besturing en bedieningspaneel (lokale bediening)	€ 377.500	€ 18.000
Dagelijks onderhoud	-	€ 12.500
Bediening sluis*	-	0
Groot onderhoud	-	€ 47.500
Bijdragen van derden (mogelijke cofinanciering)**	-	
Totaal	**€ 877.500**	**€ 101.750**

* De kosten van bediening zijn in bovenstaand kostenoverzicht niet meegenomen, omdat er wordt uitgegaan dat deze door vrijwilligers wordt uitgevoerd, zoals tijdens behandeling van de motie als uitgangspunt werd genomen. Daarbij geldt de kanttekening dat, in het geval dat vrijwilligers deze taken geheel of gedeeltelijk op zich nemen, er met de bediening nu nog onvoorziene (structurele) uitgaven zijn gemoeid.
** Een beroep op de Subsidieregeling Waterrecreatie Zuid-Holland ligt vanuit strategisch perspectief niet voor de hand. Zie daarvoor ook het antwoord op vraag 12. In de berekening is hiermee daarom geen rekening gehouden. Daarnaast heeft het college conform de motie het Hoogheemraadschap van Rijnland met klem verzocht € 100.000 bij te dragen in de aanlegkosten. Daarop heeft het college van Dijkgraaf en Hoogheemraden inmiddels via brief aangegeven hier niet aan bij te kunnen dragen.

Zoals u in uw vraag 7 aangeeft zullen de kosten voor aanleg door o.a. stijgende bouwkosten op de langere termijn hoger uitvallen. Wat dit betekent wordt bij het antwoord op die vraag uitgewerkt.

2. **Kunnen de kosten voor nautische voorzieningen nader worden gespecificeerd? En wat maakt dat deze nautische voorzieningen bijna net zo duur zijn als de meerkosten voor de aanleg van de sluis zelf?**

   Antwoord
   Onder de kostenpost nautische voorzieningen is opgenomen het realiseren van een wachtplaats (op basis van een lengtevaartuig van 13 meter), 6 geleidewerken (totaal ca. 30 meter), 4 scheepvaartseinen, E-installatie inclusief besturing, bedieningspaneel voor lokale bediening, kabel- & leidingwerk en 2 kanosteigers. Voor de realisatie van met name de wachtplaats en geleidewerken moet rekening worden gehouden met o.a. het bouwen in een historische trillinggevoelige omgeving, de beperkte werk- en opstelruimte en de mogelijk behoorlijke diepte qua grondlaag waarop/-in gefundeerd kan worden. Dit zijn allemaal kostenverhogende factoren.
   De kosten zijn verder gebaseerd op een raming op niveau van schetsontwerp waarbij kengetallen zijn gehanteerd. Daar bovenop is rekening gehouden met opslagen voor kostenontwikkeling, nader te detailleren, eenmalige kosten, uitvoeringskosten, algemene kosten, winst & risico engineering & projectmanagement, risico's en overige bijkomende kosten (o.a. leges etc.).

3. **Een remmingswerk is normaal gesproken ook bedoeld voor het wachten van schepen, zoals bij de Mallegatsluis en Driewegsluis. Waarom wordt dan ook de kosten van de aanleg van een wachtplaats opgevoerd?**

   Antwoord
   De wachtplaats (remmingswerk) dient enerzijds om je boot aan vast te maken en anderzijds om de kade te beschermen. En het geleidewerk bestaat uit de bekende fuikconstructie en dient met name om de sluis te beschermen. Bij het ontwerp van de sluis is de Richtlijn Vaarwegen 2020 van toepassing. Hierin staat onder andere hoe we sluizen, bruggen en binnenhavens moeten ontwerpen, onderhouden en bedienen. Eisen aan al bovenstaande werken worden uit deze Richtlijn overgenomen.

4. **Bij investering in vastgoedprojecten die ter goedkeuring dienen te worden voorgelegd aan de gemeenteraad maken de jaarlijkse onderhoudskosten en de onderhoudskosten voor groot onderhoud geen onderdeel uit. In het algemeen wordt voor onderhoud het onderscheid gehanteerd in zogenaamde kort-cyclische en lang-cyclisch onderhoud. De eerste betreft regelmatig (bijv. elke vijf of 10 jaar) terugkerend onderhoud, zoals bijvoorbeeld schilderwerk, technische inspecties, etc. Voor het lang-cyclisch onderhoud (twintig jaar en langer) wordt in het algemeen een afschrijving als kostenpost genoteerd. Deze kosten ontstaan echter pas na langere termijn en worden ook dan pas in de begroting opgenomen. Het gaat dan om een jaarlijkse dotatie in een reserve of voorziening. Waarom worden bij het doorvaarbaar maken van de peilscheiding aan de Turfmarkt deze kosten nu wel aan de herberekening toegevoegd als kader waarop de raad zijn beslissing moet baseren?**

   Antwoord
   In onze nota Waardering en afschrijving vaste activa 2019, op 2 okt 2019 door de raad vastgesteld, zijn afspraken opgenomen m.b.t. investeren en activeren. Onderhoudskosten (ook Groot onderhoud) mogen niet geactiveerd worden. Om de kosten te spreiden kan een jaarlijkse dotatie aan een voorziening groot onderhoud plaatsvinden zodat een keer in de zoveel jaar dat groot onderhoud uitgevoerd kan worden en de kosten ten laste van die voorziening gebracht kunnen worden. Bij investeringsvoorstellen die aan college en raad voorgelegd worden is het zaak om ook een zgn. onderhoudsparagraaf op te nemen zodat onderhoudskosten ook meerjarig inzichtelijk worden. Dat

de kosten pas na een langere periode optreden klopt, ze zijn wel voorzienbaar en we nemen ze daarom ook mee in de kostenprognose. Langcyclisch onderhoud mogen we niet activeren / afschrijven.

5. **Voor de aan de Turfmarktgracht gevestigde horecabedrijven is het kunnen ontvangen van gasten per boot een belangrijke meerwaarde. Kan de schadevergoeding aan deze bedrijven voor het de komende 15 - 30 jaar onbereikbaar zijn over water zichtbaar gemaakt worden in de herberekening van de meerkosten?**

   Antwoord
   Er is ons inziens geen sprake van onbereikbaarheid van de horecabedrijven, omdat er mogelijkheden blijven om af te meren langs de Hoge Gouwe en Lage Gouwe en ook over de weg.

6. **Een bijna unaniem aangenomen motie bij het KBB in oktober 2020 verzocht om een goede berekening van de meerkosten voor de doorvaarbaarheid van de peilscheidingen en impliceert dat nautische voorzieningen al meegenomen zijn in de berekening. Uit de tekst van de memo blijkt ook dat hier aandacht aan is besteed.**
   A. Wat is de reden dat nu toch nog tot meerkosten wordt gekomen?
   B. Op basis waarvan zijn de kosten geraamd, kan die onderbouwing worden toegevoegd?
   C. Waarom wijkt deze berekening zoveel af van de eerdere berekeningen waar de raad door een unaniem aangenomen motie om heeft verzocht?

   Antwoord
   A. In de memo die de raad als antwoord op dit verzoek heeft gekomen is uitgezocht wat de meerkosten zijn van het meteen doorvaarbaar aanleggen naast het uitstellen van dit besluit. Daarbij zijn de overige voorzieningen wel genoemd, maar niet meegenomen. Het college had ook niet verwacht dat ze zo hoog zouden uitvallen. Het is goed dat deze raming er nu is.
   B. De kosten zijn geraamd op basis van het schetsontwerp waarbij kentallen en referenties zijn gehanteerd zoals ook bij het antwoord op vraag 1 is toegelicht.
   C. Zie antwoord A.

7. **In de memo van mei van het college staat een percentage meerkosten van 2 - 2,5 % (hogere bouwkosten/ tweemaal uitvoeren project) voor het op een later moment realiseren van de sluis plus hogere bouwkosten door prijsstijgingen. Kan die berekening voor over de komende 15 - 30 jaar worden toegevoegd in het totale vergelijkbare kostenoverzicht?**

   Antwoord
   U vraagt om een voorspelling van deze kosten over 15-30 jaar. Daarbij moet worden opgemerkt dat dit gaat om een voorspelling over 30 jaar en dit neemt zo'n grote onzekerheid in zich mee dat het college dit niet verantwoord vindt om deze cijfers te gebruiken.

2022	Eenmalige kosten	Jaarlijks
Hogere bouwkosten	€ 500.000	€ 23.750
Nautische voorzieningen (zoals in vraag 1)	€ 377.500	€ 18.000
Dagelijks onderhoud	-	€ 12.500
Groot onderhoud	-	€ 47.500
Totaal	**€ 877.500**	**€ 101.750**

2037	Eenmalige kosten	Jaarlijks
Hogere bouwkosten	€ 724.150	€ 34.400
Nautische voorzieningen	€ 546.735	€ 25.970
Dagelijks onderhoud	-	€ 18.100
Groot onderhoud	-	€ 68.800
Totaal	**€ 1.270.885**	**€ 147.270**

2052	Eenmalige kosten	Jaarlijks
Hogere bouwkosten	€ 1.048.785	€ 49.820
Nautische voorzieningen	€ 791.835	€ 37.615
Dagelijks onderhoud	-	€ 26.220
Groot onderhoud	-	€ 99.650
Totaal	**€ 1.840.620**	**€ 213.305**

Kortom
Uitstel van investering leidt in 2037 of 2052 tot een hoger investeringsbedrag (want stijging bouwkosten) en daarmee tot hogere kapitaallasten. Als daarbij de jaarlijkse kosten voor afschrijving, beheer en onderhoud worden meegeteld zijn de exploitatielasten daarmee (nog) hoger. Dit is financieel **niet** het argument om nu de investering uit te voeren omdat er op dit moment ook (en nog steeds) geen financiële ruimte is in de meerjarenbegroting om deze lasten te dekken. Hoe deze begrotingsruimte er uit ziet in 2037 / 2052 is ongewis.

8. **De in het memo van mei van het college genoemde 20% 'Nader te detailleren bouwkosten' = €100.000,- overlappen de genoemde meerkosten van €300.000,- op pagina 2 van het memo van 31 augustus 2021. Kan deze overlapping gecorrigeerd worden in een herberekening van de kosten?**

Antwoord
Nee, hier is sprake van een heel beperkte overlap. Dit omdat het ene de bouwkosten van het gemaal en het bouwdeel van de sluisconstructie zelf betreft en de andere de nautische voorzieningen. Er is mogelijk enig voordeel te behalen als al het werk als 1 werk wordt voorbereid en aanbesteed.

9. **Wat is de reden dat nog voordat antwoord is gekomen van het hoogheemraadschap Rijnland voor cofinanciering in het memo gesteld wordt dat een bijdrage niet te verwachten valt? En past dat in de opdracht van de gemeenteraad om met klem bij het hoogheemraadschap te verzoeken, terwijl je als gemeente zelf al de verwachting uitspreekt dat het niet waarschijnlijk is dat zij deze bijdrage zullen doen?**

Antwoord
Al eerder zijn met Rijnland afspraken gemaakt over de financiering van maatregelen in het KBB. Daarbij is vastgehouden aan ieders wettelijke taak. Rijnland mag op basis van de waterwet geen uitgaven doen voor (vaarweg)taken die niet expliciet zijn toegedeeld aan de waterbeheerder.
De gemeente heeft op verzoek van de raad Rijnland toch ‘met klem’ verzocht om een bijdrage en inmiddels hebben wij een formeel antwoord van Dijkgraaf en Hoogheemraden van het Hoogheemraadschap waarin zij bevestigen dat er geen aanvullende bijdrage mogelijk is.

10. **Kan bij het verzoek aan Rijnland tot medefinanciering het lopende bezwaar tegen het peilbesluit over het niet mogen afsluiten van een bestaande vaarweg met het niet doorvaarbaar aanleggen van de peilscheidingen een rol spelen dat Rijnland positief over medefinanciering beslist?**

Antwoord
Nee, de waterwet is hierin leidend.

11. **Een sluis geeft de mogelijkheid tot de passage van vissen en levert een bijdrage aan behoud van de kwaliteit van de visstand waar Rijnland in het kader van het KBB verantwoordelijk voor is. Waarom wordt in het memo van 31 augustus in het kader van het verzoek aan het hoogheemraadschap tot medefinanciering gesproken over doorvaarbaarheid, terwijl in de motie van juli duidelijk wordt gesproken over hun verantwoordelijkheid t.a.v. waterkwaliteit?**

Antwoord
Bij het formele verzoek waarin het college het hoogheemraadschap met klem verzoekt om een bijdrage is de motie van juli met alle argumentatie meegestuurd. Het antwoord van Rijnland is inmiddels naar de raad gestuurd.

12. **Naar mijn informatie kunnen beide projecten; 'Automatisering vaarroute Reeuwijk' - Gouda en 'Bevaarbaar houden Turfmarktgracht' voor subsidie van de provincie Zuid-Holland in aanmerking komen als de subsidies in twee verschillend jaren worden aangevraagd. Wat is de reden dat het college ook niet voor het 'Bevaarbaar houden van de Turfmarktgracht’ alles op alles zet om subsidies binnen te halen, maar alleen kiest voor één project en hiermee de kans op cofinanciering van het bevaarbaar houden van de Turfmarktgracht sowieso geen kans maakt?**

Antwoord
De verantwoordelijk gedeputeerde van de provincie Zuid-Holland heeft uitgedragen de provinciale middelen voor waterrecreatie goed te willen spreiden over de diverse regio’s. Een kortere passagetijd en frequentere bediening door het elektrificeren van de vaarverbinding tussen de Reeuwijkse Plassen en de binnenstad van Gouda heeft grote belangstelling bij waterrecreanten. De georganiseerde pilots laten een toename van meer dan 100 gebruikers op een zaterdag zien, wat interessant is vanuit het perspectief van waterrecreatie- en toerisme. Het college wil deze kans benutten en zet zich samen

met de gemeente Bodegraven-Reeuwijk in voor provinciale cofinanciering van een substantieel deel van de elektrificering van de sluis en vier bruggen op de vaarverbinding. Een andere aanvraag voor een subsidie uit de provinciale middelen voor waterrecreatie kan daarmee concurreren.

13. Op welke manier kan worden aangetoond dat de voorgelegde berekening en kostenraming in het memo van 31 augustus wel klopt?

Antwoord
De raming is op de gebruikelijke manier gemaakt, omdat het college tot uitvoering van de motie wilde overgaan. Helaas bleek uit deze raming dat de kosten flink hoger worden geraamd, dan op het moment van aannemen van de motie bekend was.

14. **Wat zijn de totale geraamde kosten voor de uitvoering van het KBB**?

Antwoord
In het KBB zijn er in paragraaf 7.2 uitgangspunten voor de kostenverdeling vastgelegd. Deze verdeling is volgens de formele juridische kaders en dit betekent voor de gemeente:

- Dat wij de kosten betalen voor de aanpassingen aan het gemeentelijke rioolstelsel; het verplaatsen van overstorten). Deze kosten bedragen minder dan 1% t.o.v. het totale rioolvervangingsbudget van de Binnenstad en zijn al opgenomen in de lopende begroting van het gemeentelijk rioleringsplan (GRP).
- Dat wij samen met Rijnland het verkennend onderzoek zouden uitvoeren naar de haalbaarheid en wenselijkheid van een met nadeelcompensatie vergelijkbare regeling om eigenaren van gebouwen met een houten paalfundering te ondersteunen. Dit onderzoek is afgerond en deze regeling is niet nodig. Wel wordt er een infiltratievoorziening aangelegd in de openbare ruimte om mogelijke schade door grondwaterpeilverlaging in een straat te voorkomen. De aanleg van een infiltratievoorziening in de openbare ruimte is een relatief eenvoudige ingreep die de gemeente regelmatig uitvoert om schade aan bijvoorbeeld funderingen te voorkomen en vanuit de rioolheffing kan worden betaald.
- Dat wij samen met Rijnland de kosten van het opstellen en uitvoeren van een monitoringsplan dragen. Dit plan wordt dit jaar opgesteld en deze kosten zijn nu nog niet concreet. Zij zullen worden gedekt met bestaande daarvoor bedoelde budgetten binnen het GRP en met gelden uit de regiodeal. Bij de regiodeal gaat het om het project *Toolbox Bodemdaling Historische Steden*.

15. In hoeverre is bij het opstellen van dit memo door het college ook rekening gehouden met de wensen van de stad voor het terugbrengen van het water in het project Achter de Waag en de wens van de ondernemers (SOG) om de levendigheid op het water in het kernwinkelgebied te stimuleren en de kansen die dit biedt?

Antwoord
Het college verwijst in dit memo naar hun advies naar het raadsmemo (nummer en datum toevoegen) met de voor- en nadelen van het meteen doorvaarbaar aanleggen van de peilscheidingen. De door u genoemde wensen zijn daarin meegewogen.

16. Klopt de constatering dat er een risico ontstaat bij de peilverlaging in het compartiment dat de Sint Antheunisbrug (brug in de Kleiweg) eerder vervangen moet worden door droog komen te staan van de houten paalfundering en hierdoor uitvoering eerder op de planning zal komen dan de gestelde termijn van 15 tot 30 jaar van vervanging van de overkluizing van

Achter de Waag en het daaraan gekoppelde doorvaarbaar maken van de peilscheiding in de Turfmarkt aan de orde is?

Antwoord
De planning is om de brug in 2022 nader te onderzoeken. Ook op draagkracht en restlevensduur. Wel is er al door een duikploeg gekeken naar de diepte van de paalkoppen ten opzichte van de huidige waterlijn. De eerste resultaten geven aan dat de paalkoppen door de voorgenomen peilverlaging onder water blijven c.q. niet droog komen te staan.

17. In het AD van dinsdag 7 september 2021 staat een artikel over het vuile en stinkende water in de binnenstad. Welke invloed kan een sluis hebben op de waterkwaliteit en het oplossen van dit probleem? En welke verantwoordelijkheid heeft de gemeente en het hoogheemraadschap voor de waterkwaliteit?

Antwoord
De verantwoordelijkheid voor de waterkwaliteit ligt bij de waterbeheerder; dus het hoogheemraadschap. Een sluis heeft, voor zover bekend bij het college, geen effect op de waterkwaliteit binnen het compartiment.

Wij vertrouwen erop u met deze antwoorden voldoende te hebben geïnformeerd.

Burgemeester en wethouders van Gouda,
de secretaris a.i., de burgemeester,

B. van Sprέw mr. drs. P. Verhoeve

Geschatte ambtelijke capaciteit: 16 uur.