

Technische vragen

Van : Christiaan Quik
Datum vraag : 13 september 2021
Onderwerp : Intieme vaarroute

Datum antwoord :

Technische vragen

Het college heeft meerdere berekeningen uitgevoerd voor het doorvaarbaar houden van de al gerealiseerde delen van de intieme vaarroute en de kosten variëren behoorlijk. Waren de meerkosten voor het doorvaarbaar maken van de peilscheidingen eerst 2 miljoen. Uit de memo van mei 2021 bleek dat de meerkosten nog slechts 5 ton en 3,5 ton bedroegen. Dit was de aanleiding van de ChristenUnie om een motie in te dienen om de peilscheiding direct doorvaarbaar aan te leggen. Deze motie werd in juli 2021 aangenomen door de gemeenteraad. Na de zomervakantie worden we als gemeenteraad verrast met een nieuwe memo waar de kosten toch weer hoger uitvallen. Wij hebben hierover de volgende technische vragen:

Nieuwe berekening

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?
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?
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?
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?*
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?
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?
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?
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?

Cofinanciering

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?
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?
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?
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 verschillende 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?

Algemene vragen

13. Op welke manier kan worden aangetoond dat de voorgelegde berekening en kostenraming in het memo van 31 augustus wel klopt?
14. Wat zijn de totale geraamde kosten voor de uitvoering van het KBB?
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?
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?
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?