

Technische vragen

Van : GroenLinks, Ruben den Uijl
Datum vraag : 15 januari 2023
Onderwerp : Waterfonds
Datum antwoord :

Vragen:

Vaarroute Gouda-Reeuwijk

1. Voor bediening op afstand wordt een COB bij Stadstoezicht gemaakt. Is bediening mogelijk door de provincie Zuid-Holland vanuit één van hun bestaande bedieningscentrales? Zo ja, wat zijn de gevolgen daarvan (financieel, doorvaarbaarheid, veiligheid?) Is die samenwerking onderzocht? Er wordt genoemd dat verkeersplannen benodigd zijn voor de meeste objecten. Wanneer staan die gepland bij een positief besluit van de raad? Uit welk budget worden die onderzoeken gefinancierd?
2. Hoeveel van de boten die verwacht worden extra door Gouda te gaan varen, zorgen voor extra omzet voor ondernemers doordat ze ook daadwerkelijk in Gouda zullen aanleggen?
3. Extra boten zorgen mogelijk voor meer uitstoot van vervuilende stoffen. Wat is de verwachte extra uitstoot door toenemend scheepvaartverkeer en hoe wordt de extra vervuiling gecompenseerd zodat er netto geen vervuiling bij gaat komen?
4. Welke subsidies heeft het college op oog voor de projecten van besluit 3a en 3b? Welk subsidiepercentage is afdoende om te voldoen aan kader 1f?
5. Voldoet de optimalisering van de vaarroute Gouda Reeuwijk aan alle kaders van besluitpunt 1? Kan dat toegelicht worden?
6. Wat betekent het verbeteren van de voorgestelde route voor de doorstroming van het Gouds verkeer dat nu over de Graaf Florisbrug gaat en voor de omliggende buurten? Past het in het bestaand beleid van het VCP?

Intieme vaarroute

1. Klopt de constatering van de wateralliantie SBG en het watersportverbond dat de meerkosten bij de natuurlijke renovatiemomenten van de Antheunisbrug en de overkluizing Achter de Waag, niet zo hoog zijn als in de eerdere berekeningen het geval was?
2. Stel dat de bruggen pas bij vervanging worden verhoogd, hoeveel extra kost zo'n verhoogde brug dan t.o.v. vervanging met de huidige hoogte (inclusief het omleggen van kabels en leidingen)?
3. Wanneer zijn de natuurlijke vervangingsmomenten (in jaartal per object) van alle nog hoogtebeperkende objecten voor de intieme vaarroute?
4. Voldoet de intieme vaarroute aan alle kaders van besluitpunt 1? Kan dat toegelicht worden?

5. Wat betekent een betere en grotere doorvaarbaarheid voor de biodiversiteit en waterkwaliteit van het Goudse water?
6. Door zeespiegelstijging stijgt de waterstand in de binnenwateren mee, zoals door de a. de [universiteit Utrecht](#) onderzocht is. Wat doet een stijgend waterpeil in de rivieren met Gouda? Heeft dat gevolgen voor de doorvaarbaarheid van bruggen en sluizen in Gouda? Is de intieme vaarroute peilvast op lange termijn?
7. In het onderzoek staat dat de eigenaren van bruggen in de binnenstad wel bereid zijn mee te denken, maar vooralsnog niet om mee te betalen. Met de recente brief van de SBG, Wateralliantie en Watersportverbond, wordt het signaal andermaal afgegeven dat de betrokkenen wel mee willen werken. Maar de financieringsvraag blijft nog onbeantwoord. Hoe is de relatie tussen de gemeente en de betrokkenen als het gaat om het meebetalen aan de aanpassing van de infrastructuur? Is er zicht op financiële serieuze financiële bijdrage van derden, of is het waarschijnlijker dat de kosten hoofdzakelijk bij de gemeente komen te liggen?

Raadsbesluit

1. Klopt de constatering dat besluit 3a en 3b ertoe leidt dat toekomstige extra middelen in het waterfonds allereerst ingezet worden voor de prioriteiten van 3a en 3b?
2. Zo nee, hoe worden de middelen dan verdeeld? Zo ja, wat is de verwachting in hoeverre en hoeveel middelen voor andere doeleinden vallend binnen de kaders van besluitpunt 1 inzetbaar zijn gezien?
3. In de watervisie staan ook zaken die buiten scope van het Waterfonds. Aangezien de middelen inzetbaar zijn voor heel Gouda, hoe verhoudt zich dat tot besluitpunt 4 dat de watervisie als inspiratiebron dient? Hoe gaat dit in de praktijk werken? Inspiratie kan immers overal vandaan komen en de watervisie - die overigens niet bij de stukken zit - is nooit door de gemeenteraad vastgesteld

Antwoorden:

Vaarroute Gouda-Reeuwijk:

1. De COB is inmiddels gerealiseerd in het Huis van de Stad. Een mogelijke bediening door en samenwerking met provincie Zuid-Holland is bekeken. Door de gemeente Gouda is de afweging gemaakt om de COB onder te brengen in het Huis van de Stad met bediening door onze Havendienst.

In het ontwerp wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem zijn maatregelen opgenomen die in de wijk worden genomen. Dit mede naar aanleiding van een inventarisatie van meldingen en wensen. Financiering vindt ook plaats vanuit het VCP.

2. Dit is niet onderzocht. Wel is informatie beschikbaar vanuit een onderzoek van Waterrecreatie Nederland en NBTC, uitgevoerd in 2021, gepubliceerd in 2022 en medegefinancierd door o.a. de Provincie Zuid-Holland. De bestedingen van suppers en kanoërs (en roeiers) zijn beperkt. Dit zijn bestedingen van mensen boven de 18 jaar (beperking van het onderzoek) die met betreffend onderdeel tenminste 1 keer een (dag)tocht hebben gemaakt met een eigen of gehuurde sup, kano, etc. Op zich niet zo erg dat de bestedingen laag zijn, het is wel gezond en sportief. Dat zijn ook maatschappelijke baten. Sups zijn ook nog goedkoop en aan te schaffen door jongeren. Vooral suppen en het varen met een sloep is een groeimarkt. Met name in grote steden neemt het aantal suppers toe. Kanoën groeit wel wat, maar veel minder. Verhuur van sups en kano's zou ook enig economisch rendement voor ondernemers kunnen genereren. De maatschappelijke baten van zo'n project zitten dan ook primair in het bevaarbaar maken van de Intieme vaarroute en daardoor ontstaat meer levendigheid in dit deel van de binnenstad. Dat geldt ook voor de bredere beleving van de cultuurhistorische binnenstad met water.

3. De mate van (extra) uitstoot is afhankelijk van type boot en de hoeveelheid vaarbewegingen. Met sups en kano's is die uitstoot nul. Met sloepjes is er enige uitstoot of elektrische aandrijving. Grotere vaartuigen komen er niet met voorgestelde projecten.
4. Hiervoor is in ieder geval subsidie van de provincie Zuid-Holland in beeld. Overige subsidiemogelijkheden moeten nog nader onderzocht worden. Na besluitvorming zullen we hier actief mee aan de slag gaan.
5. Het sluit aan bij punt a, c, d en f. Punt b moet nog nader uitgezocht worden, zeker nu we met flinke prijsstijgingen te maken hebben. Wat betreft punt e daarover vindt nu reeds intern overleg plaats omdat de kademuren van de Karnemelksloot aangepakt worden (voorbereiding 2023 en uitvoering 2024). We proberen hierin gezamenlijk op te trekken.
6. De Graaf Florisbrug is geen onderdeel van het hoofdwegennet voor autoverkeer, dus dat een brug vaker open gaat is hiermee acceptabel. Wel is de Achterwillenseweg onderdeel van een regionale hoofdfietsroute, zodat veelvuldige opening van de brug een verstorend element kan zijn.

Intieme vaarroute

1. Deze vraag is op dit moment niet te beantwoorden. De (meer)kosten zijn namelijk afhankelijk van nog nader te definiëren en vast te stellen randvoorwaarden en aspecten zoals grondgesteldheid, kabels & leidingen, bereikbaarheid, archeologie, cultuurhistorie, belendingen en functie/gebruik. Deze worden bij de voorbereiding van een geplande vervanging inzichtelijk gemaakt, definitief vastgesteld en opvolgend begroot. Het natuurlijk moment van vervanging of renovatie is verder afhankelijk van de toestand en verwachte restlevensduur van het civieltechnisch kunstwerk. Vervanging van de Antheunisbrug is op dit moment nog niet voorzien.
2. Zie antwoord bij vraag 1.
3. We kunnen hierover alleen iets melden bij de objecten die gemeentelijk bezit zijn. In het rapport is hierover aangegeven dat een besluit wordt genomen over Achter de Waag in 2036. Het voornemen is om bij de Sint Antheunisbrug dit jaar het nader te onderzoek uit te voeren. Dit als onderdeel van een grotere opdracht waarbij meerdere bruggen verspreid over de stad nader onderzocht gaan worden. Het nader onderzoek betreft in hoofdlijn een toestandsinspectie met opvolgend een verificatieberekening en analyse van de restlevensduur. Aanvullend zal nader moeten worden gezien of het technisch haalbaar is deze doorvaarbaar te maken, mede gezien de logistieke functie van de Kleiweg/Hoogstraat. Op dit moment is evenwel geen vervanging gepland.
4. De intieme vaarroute voldoet aan de kaders a, c, e en f. Voldoet niet aan b omdat de middelen niet volstaan. De route is nog niet opgenomen in provinciale en regionale plannen. Wel staat het project in een nog concept bestuurlijk programma van de provincie waar nog besluitvorming over plaats moet vinden.
5. Om hier inzicht in te krijgen zal dit moeten worden gemonitord. Dit hangt ook af van de intensiteit waarmee het water gebruikt zal gaan worden.
6. De Hollandse IJssel loopt van Gouda tot Krimpen aan den IJssel en is in beheer van Rijkswaterstaat. Tot aan de Waaiersluis staat de rivier onder invloed van het getij. Als de zeespiegel stijgt dan stijgt het peil in de Hollandse IJssel ook. De gekanaliseerde Hollandse IJssel loopt van de Waaiersluis tot Nieuwegein en is in beheer van Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden. Zij zijn peilbeheerder.

De binnenwateren in Gouda staan niet in directe verbinding met de Hollandse IJssel dus een stijging van de zeespiegel heeft geen gevolgen voor het waterpeil in de binnenwateren.

Of de intieme vaarroute op lange termijn peilvast is kunnen wij als gemeente Gouda niet zeggen omdat wij geen peilbeheerder zijn. De hoogheemraadschappen gaan hierover.

Tot nu toe is er geen enkele reden om het peil, na de peilverlaging (Zeugstraat valt binnen het compartiment), weer te veranderen.

7. Uit onze gesprekken met betrokkenen blijkt weinig tot geen investeringsbereidheid. De verwachting is derhalve dat veel van de kosten bij de gemeente komen te liggen. Eigenaren blijven ook in die situatie juridisch vrij om al dan niet mee te werken aan de ambities van de gemeente.

Raadsbesluit:

1. De intieme vaarroute zit later in de tijd. Dit neemt niet weg dat er bijvoorbeeld onderzoek zal moeten worden gedaan naar de Antheunisbrug.
2. De verwachting is dat alle middelen nodig zullen zijn voor de genoemde projecten onder 3a en 3b.
3. Aan de raad wordt gevraagd een prioritering vast te stellen voor de inzet van de middelen. De verwachting is niet dat met deze middelen ook overige wensen/projecten gehonoreerd kunnen worden. Mochten er onverhoopt toch middelen beschikbaar zijn dan dient het visiedocument van de Wateralliantie als inspiratiebron. De projecten zullen altijd getoetst worden aan de kaders zoals de raad deze heeft vastgesteld.