

afdeling
Ruimtelijk beleid en advies

steller
G. Tol

gouda
27 februari 2024

dossiernummer
7985

telefoon
14-0182

onderwerp
Reserve Waterfonds

Gevraagd besluit

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad van de gemeente Gouda voor te besluiten:

1. In te stemmen met het beschikbaar stellen van € 1.750.000,- voor de elektrificering van de vaarverbinding Gouda-Reeuwijk (onder voorbehoud van integrale afweging bij de Kadernota);
2. Het project “Intieme vaarroute” te continueren mits bij de uitvoering van het project voldaan wordt aan de volgende strategie met bijbehorende voorwaarden;
 - a. vervangen van de overkluizing “Achter de Waag” conform het programma vervangingsonderhoud bruggen (prognose 2036);
 - b. vervangen van de overkluizing “Antheunisbrug” conform het programma vervangingsonderhoud bruggen (prognose nader te bepalen);
 - c. de investeringen zoals verwoord onder a en b op te nemen in het Concern-investeringsplan en daarvoor tegen die tijd de raad een separaat investeringsvoorstel voor te leggen;
 - d. voor ophoging van de zeven particuliere bruggen over het Zeugwater proactief een subsidieregeling open te stellen tot maximaal € 250.000,- en deze te onttrekken uit de reserve Waterfonds en hierbij uit te spreken om het college te steunen de nodige bestuurlijke middelen in te zetten, waaronder desnoods onteigening, om de ophoging van de particuliere bruggen en daarmee de doorvaarbaarheid van de “Intieme vaarroute” af te kunnen dwingen.
3. Het traject voor cofinanciering bij de provincie en particuliere fondsen voort te zetten teneinde de ambities haalbaar te maken.

Toelichting

1 Nadere uitleg op gevraagd besluit

Op 8 februari 2023 heeft de gemeenteraad van Gouda het volgende besloten met betrekking tot de reserve Waterfonds;

De raad besluit tot het volgende:

1. Tot het vaststellen van de volgende kaders voor de inzet van de middelen uit de reserve Waterfonds:
 - a. Projecten zijn in lijn met het bestuursakkoord 2022-2026 en de Toekomstvisie Gouda 2030;
 - b. Het totaal van de projecten en activiteiten is binnen de reserve Waterfonds te realiseren;

- c. De projecten en activiteiten sluiten aan bij eerder vastgesteld beleid, bijvoorbeeld het KBB (Kaderplan Bodemdaling Binnenstad) en het visiedocument Achter de Waag;
- d. De projecten en activiteiten sluiten aan bij provinciale en regionale plannen en projecten;
- e. Regulier en groot onderhoud of vervanging van bestaande constructies aan en over o.a. watergangen en reguliere (levensduur)onderzoeken worden niet betaald uit de reserve Waterfonds, uitsluitend de meerkosten om de waterrecreatie ten doel hebbende projecten en activiteiten mogelijk te maken. De projecten maken zoveel mogelijk gebruik van “werk met werk maken” (Gemeente, provincie en Hoogheemraadschap);
- f. De projecten zetten actief in op regionale, provinciale en landelijke subsidiemogelijkheden.

2. Tot het inzetten van de reserve enerzijds als dekkingsreserve afschrijvingslasten investeringen Waterfonds (dit in overeenstemming met het BBV- Besluit Begroting en Verantwoording- dat voorschrijft dat deze uitgaven geactiveerd dienen te worden) en deels als reguliere bestemmingsreserve. Dit onderscheid ook technisch-administratief in de reserve aan te brengen op het moment dat de raad een besluit neemt over een investeringsvoorstel dat leidt tot die kapitaallasten en anderzijds als reguliere bestemmingsreserve.

3. Tot het vaststellen van de volgende prioritering voor het inzetten van de beschikbare middelen:

- a. Het optimaliseren van de vaarverbinding Gouda-Reeuwijk met gebruik van provinciale en landelijke subsidiemogelijkheden;
- b. Het verder ontwikkelen van de intieme vaarroute zoals richtinggevend verwoord in het rapport Intieme Vaarroute uit 2009, waarbij de KBB-peilscheidingen door vaarbaar worden gemaakt als alle tussenliggende schakels zijn opgelost (conform motie 9 december 2021). Het ontwikkelperspectief is 2036 (ambitie om gebied Achter de Waag het water weer open te maken). Begonnen wordt met het verder ontwikkelen van de intieme vaarroute als kano- en suproute, waarbij het uitgangspunt een doorvaarhoogte van minimaal 90 cm is zoals verwoord in het onderzoek door Waterrecreatie Advies BV 2022. Dit alles in samenspraak met belanghebbenden, belangenvertegenwoordigers en beheerorganisaties in de stad.

4. Voor andere potentiële projecten dient de Watervisie van de Wateralliantie als inspiratiebron.

Afgesproken is dat het college in Q1 2024 met een raadsvoorstel komt hoe de reserve waterfonds concreet in te zetten. Pas als er een raadsbesluit is met betrekking tot een onttrekking kan er budget worden uitgegeven. Daarbij zou in het bijzonder stil gestaan worden bij de haalbaarheid van de intieme vaarroute en het daarin relevante technisch onderzoek naar de ophoging van de Sint Antheunisbrug.

2 Argumenten

Het resultaat van het beschikbaar stellen van de benodigde middelen is dat gestart kan worden met de elektrificatie van het traject Gouda-Reeuwijk voor o.a. sloepen. Daarmee wordt de vaartijd verkort, wordt het voor waterrecreanten aantrekkelijker om van Gouda naar Reeuwijk en v.v. te varen en worden de sluis en de bruggen Arbo technisch verbeterd (nu vindt bediening nog handmatig plaats).

Daarnaast wordt aan de Wateralliantie en andere betrokkenen duidelijkheid gegeven over de besteding van de middelen.

Via de subsidieregeling voor de particuliere eigenaren van de 7 bruggen in de Zeugstraat kan een eerste begin worden gemaakt met het verbeteren van de kano- en suproute in het Zeugwater en tevens verder gewerkt worden aan de andere maatregelen op het tracé.

Beide trajecten zijn niet op korte termijn te realiseren maar vereisen een lange adem. Duidelijkheid over besteding van de middelen is cruciaal.

2.1 Argumenten

1.1. Door de vaarverbinding Gouda-Reeuwijk v.v. te verbeteren investeert de gemeente in een aantrekkelijke stad voor inwoners, bezoekers en toeristen.

Dit is conform het bestuursakkoord 2022-2026. Door het verkorten van de vaartijd, doordat men minder lang hoeft te wachten bij de sluis en bruggen wordt de route aantrekkelijker. De gemeente investeert hiermee ook in de Goudse economie. Uit onderzoek van het NBTC (Nederlands Bureau voor toerisme en congressen) van maart 2022 is gebleken dat eigenaren van sloepen gemiddeld € 30,70 per persoon per dag uitgeven.

1.2. Door de investering in de elektrificering voldoet de gemeente aan Arbo eisen t.a.v. de bediening van de sluis en de bruggen.

Momenteel worden de sluis en de bruggen in het traject Gouda-Reeuwijk nog handmatig bediend. Dit is zwaar werk en eigenlijk niet meer van deze tijd. Zie ook het rapport van Waterrecreatie Advies BV van 14 april 2021. Door deze objecten op termijn te elektrificeren wordt ook dit aspect van de uitvoering aangepakt.

1.3. Op de lange termijn (mits het KBB uitgevoerd kan worden als gewenst) kan de vaarroute in de Zeugstraat toegankelijk gemaakt worden voor kanoërs en suppers.

Uit het rapport van Waterrecreatie Advies BV van 29 augustus 2022 blijkt dat een kano en suprout door het Zeugwater mogelijk is mits het KBB wordt uitgevoerd. Daarmee wordt het immers mogelijk om een minimaal gewenste hoogte van de bruggen (90 cm) te realiseren. Onderzoek heeft uitgewezen dat de St. Antheunisbrug eventueel verhoogd kan worden om de gewenste hoogte van 90 cm te bereiken als de peildaling in dit gebied stapsgewijs in volledigheid succesvol is ingevoerd. Gekeken wordt naar het natuurlijk moment van vervanging, het exacte jaartal is nog niet aan te geven. Door de gezamenlijke partijen verenigd in de Wateralliantie is aangegeven dat men graag een subsidieregeling voor de particuliere eigenaren van de 7 bruggen zou willen hebben. Zij willen dan in overleg treden met deze eigenaren om dit proces te stimuleren. Gelijktijdig zal dan ook een project opgestart moeten worden om alle kabels, leidingen en rioleringen die door het Zeugwater lopen te verwijderen, verhogen of anderszins aan te leggen. Dit zijn geen trajecten die op korte termijn opgepakt kunnen worden maar vereisen een lange adem. De tijdshorizon is 2036. De Wateralliantie wil vooruitlopend op de aanpak van beide bruggen/kunstwerken en de KBB-peilverlagingen reeds de subsidieregeling openstellen. Hierin mee gaan komt de samenwerking ten goede en zorgt dat de subsidieregeling kan worden geopend, zodat met eigenaren kan worden gesproken, en beoordeeld kan worden of er beweging te creëren is. Risico is dat vooruitgelopen wordt op andere relevante schakels voor realisatie van de gehele intieme vaarroute.

1.4. De Zeugstraat wordt een aantrekkelijker verblijfsgebied.

Indien de bruggen worden verhoogd, het water weer toegankelijk wordt gemaakt zal dit een verbetering geven het straatbeeld. Hiermee wordt een stukje Gouda aantrekkelijker voor bewoners en bezoekers om te bezoeken.

3 Kanttekeningen

3.1 Kanttekeningen

1.1 Cofinanciering is nodig om de gehele vaarverbinding Gouda-Reeuwijk te kunnen elektrificeren.

De afgelopen periode zijn diverse onderzoeken uitgevoerd naar de technische haalbaarheid van het elektrificeren en de gewenste verkeersveiligheid. Daar is een voorkeursscenario uit

voort gekomen met de volgende begroting (prijspeil 2023):

Brug	Bedienvorm	Toelichting	Investering incl. VAT
Kleiwegbrug	Afstandsbediening COB	Wordt reeds voorbereid op afstandsbediening.	BOR/gepland
Kazernebrug	Afstandsbediening COB	Brug ligt buiten het 1-richtingtraject en kan overzichtelijk worden bediend.	€ 482.400,-
Jan Verzwollebrug	Lokale bediening	Konvooivaart / 1-richting	€ 360.000,-
Cornelis Ketelbrug	Lokale bediening	Konvooivaart / 1-richting	€ 344.400,-
A.G. de Vrijebrug	Lokale bediening	Konvooivaart / 1-richting	€ 360.000,-
Graaf Florisbrug	Afstandsbediening COB	Wordt reeds voorbereid op afstandsbediening	BOR/gepland
Reeuwijks Verlaat	Afstandsbediening COB	Monumentaal object met complexe bedienrisico's. (Lokale bediening in drukke perioden)	€ 1.020.000,-
Aanvullende voorzieningen			€ 138.000,-
Totaal			€ 2.704.800,-

Kosten excl. BTW, prijspeil 2023.

Nota bene: de totale kosten zijn hoger dan € 1.750.000,-. Het project wordt uitgevoerd in fasen en er wordt nog gezocht naar cofinanciering. Zie beslispunt 3.

Bestuurlijk overleg heeft inmiddels plaatsgevonden met de provincie Zuid-Holland en de gemeente Bodegraven-Reeuwijk. Het streven is om met beide partijen tot een intentieovereenkomst te komen om gezamenlijk de verbetering van de vaarroute stap voor stap te realiseren. Dit resulteert naar verwachting in een financiële bijdrage van de provincie. Door nu met de route aan de slag te gaan laat de gemeente zien dat zij hier echt mee aan de slag gaat en bereid is hier middelen voor beschikbaar te stellen.

In de komende periode (na het raadsbesluit) gaat het college ook verder onderzoeken of er nog andere subsidieregelingen en fondsen beschikbaar zijn.

Het voorstel is om in ieder geval te starten met de sluis Reeuwijks Verlaat en de Kazernebrug omdat daarmee de meeste tijdswinst wordt gerealiseerd. De overige bruggen worden in uitvoering genomen als zicht is op bijdragen van de provincie en particuliere fondsen. Daarbij kijken we ook naar de koppelkansen met regulier onderhoud aan kademuuren en kunstwerken. Voor de monumentale Driewegsluis Reeuwijks Verlaat liggen er mogelijk ook kansen met Erfgoeddeals.

1.2 Onderzocht moet nog worden of de bruggen aantoonbaar constructief geschikt zijn om te elektrificeren.

Als uitgangspunt bij de uitgevoerde onderzoeken is aangehouden dat de sluis en bruggen inclusief landhoofden en funderingen geschikt zijn voor elektrificeren en nog voldoende restlevensduur hebben. Dit is nog niet nader onderzocht en betreft een belangrijke voorwaarde wat tijdens de voorbereiding getoetst moet worden. Mede in het kader van constructieve veiligheid en CE-markering.

1.3 Het Arbo technische aspect is een gewenste "bijvangst" van dit project.

Alhoewel dit niet het primaire doel van het traject is geweest, is het Arbo technische aspect wel een gewenste bijvangst. De huidige werkzaamheden zijn fysiek zwaar en ook bij de

havendienst speelt mee dat het personeel ouder en schaarser wordt. Door het werk, wat betreft dit aspect, te verbeteren kan de gemeente beter inspelen op toekomstige ontwikkelingen.

1.4. De realisatie van het traject Zeugwater van de intieme vaarroute is omgeven door nog veel onzekerheden.

De onzekerheden omvatten het volgende:

- a. zijn de eigenaren bereid om mee te werken aan het vervangen van de bruggen?
- b. de bruggen zijn nu voor een aantal eigenaren ook de toegang voor bevoorrading van de (horeca)zaak, kan dit ook met de hogere bruggen gerealiseerd worden?

Toelichting bij a en b:

- Het uitgangspunt bij de particuliere bruggen is deze te vervangen door bruggen met een toog. Dit om de gewenste doorvaarthoogte te bereiken. Naar aanleiding van gehouden interviews met eigenaren van de particuliere bruggen is gebleken dat de bereidheid om (mee) te betalen niet groot is. Hiervoor zijn diverse argumenten aangedragen. Zie paragraaf 4.4.3. onderdeel Interviews van rapportage "Haalbaarheid en betaalbaarheid Intieme vaarroute Gouda". Om tegemoet te komen aan een deel van de aangedragen argumenten kan het zijn dat de aansluitende openbare ruimte aangepast moet worden. Dit mede afhankelijk van de functies die de bruggen moeten vervullen. Ook kan het zijn dat aan de particuliere zijde aanpassingen nodig zijn. Of dit mogelijk en verantwoord is, is nog een vraagteken. Om de technische haalbaarheid en bijbehorende consequenties hiervan goed in beeld te brengen is verder nader onderzoek noodzakelijk.
- c. er liggen veel kabels, leidingen en rioleringen door het Zeugwater, deze zullen ook verwijderd of anders aangelegd moeten worden.
- d. als alles volgens verwachting verloopt zal de uitvoering van het KBB vanaf 2026 plaats gaan vinden, dan zal ook de eerste peilverlaging van 5 cm plaats gaan vinden. Iedere keer wordt dan gemonitord of het goed verloopt. We kunnen dus niet met zekerheid nu al aangeven dat de 25 cm peilverlaging plaats gaat vinden, deze is wel nodig om de 90 cm brughoogte te realiseren voor kano's en suppen.
- e. bij het vervangen van de particuliere bruggen speelt ook dat de betreffende particulier een omgevingsvergunning aan moet vragen met bijbehorende berekeningen en tekeningen. Hierbij is het aannemelijk dat voor de fundaties van de huidige bruggen (deels) gebruik wordt gemaakt van de bestaande kademuren en particuliere belendingen. Indien wederom gebruik moet worden gemaakt van de bestaande kademuren en particuliere belendingen als fundatie, dan zal (conform de vigerende normen) ook aangetoond moeten worden dat de brugfundering (huidige kademuur en belending) dit vanuit constructieve veiligheid kan. Of dit mogelijk is, is nog niet aan te geven en vergt nader onderzoek.
- f. voor het vervangen van de particuliere bruggen en verwijderen en verleggen van kabels, leidingen en rioleringen moet rekening worden gehouden met archeologie. Het gebied betreft namelijk een hoogwaardige locatie. Zie ook de VFLO (Verordening fysieke leefomgeving Gouda). Een omgevingsvergunning archeologie is mogelijk noodzakelijk. Welke voorwaarden hieruit voortvloeien is nog niet aan te geven en moet nader worden vastgesteld.
- g. is de gemeenteraad bereid om –ultimum remedium- handhavingsmiddelen en zo nodig onteigening in te gaan zetten als eigenaren niet bereid zijn om mee te werken? Welke middelen daartoe geschikt zijn en wat de financiële consequenties daarvan zijn dient nog nader uitgezocht te worden. Van belang is wel om hierover na te denken want het hele project staat of valt ermee dat alle eigenaren meedoen.

1.5. Een extra verhoging van de Antheunisbrug heeft diverse gevolgen

Een extra verhoging van de Antheunisbrug om deze geschikt te maken voor de gewenste 90cm vaarhoogte, zorgt in de uitvoering voor uitdagingen, die te maken hebben met het extra hoogteverschil dat moet worden opgevangen. De uitdagingen liggen in een steilere helling richting de brug (toegankelijkheid) en de wijze van afwatering langs de winkelpuien. In het ontwerp zal hier zorgvuldig naar moeten worden gekeken.

1.6. Realisatie intieme vaarroute is afhankelijk van de medewerking van de eigenaren

In de interviewronde die heeft plaatsgevonden voor het rapport "Haalbaarheid en betaalbaarheid Intieme vaarroute Gouda" is vooralsnog niet naar voren gekomen dat de eigenaren bereid zijn om mee te werken aan de ophoging van de bruggen. Om de route te kunnen realiseren is het wellicht noodzakelijk om handhavend op te treden dan wel over te

gaan tot onteigening. Met een subsidietraject kunnen eigenaren worden verleid om wel tot ophoging over te gaan. Het college vindt het wenselijk zich op voorhand te vergewissen dat de raad –ultimo remedium- handhavingsmiddelen en zo nodig onteigening wil inzetten om de intieme vaarroute in volledigheid succesvol tot stand te brengen. Een dergelijk ‘principebesluit’ maakt het beoogde subsidie-instrument effectiever (zie ook 1.4 /g)

4 Juridische- / financiële gevolgen

De belangrijkste financiële aspecten zijn:

- De uitgaven elektrificeren moeten geactiveerd worden (BBV-regelgeving).
- Ter dekking van de afschrijvingslasten kan een reserve afschrijvingslasten vaarverbinding ingesteld worden. Dit heeft echter niet de voorkeur van financiën omdat na de afschrijvingstermijn van 15 jaar de dekking van de kosten vervangingsinvestering t.l.v. het begrotingsperspectief komt.
- Het college en de gemeenteraad zullen uitspraken moeten doen over het al dan niet inzetten van deze middelen in relatie tot het zogenoemde vastgestelde “leenplafond”. Dat geldt ook voor het aanwenden van de € 250.000 t.b.v. de subsidieregeling. Het lenen van in totaal € 2,0 mln. heeft een negatief effect op de ontwikkeling van het schuldenplafond.
- De Kadernota 2025 is het instrument voor het college om die afweging te maken en voor te leggen aan de gemeenteraad.

Juridische gevolgen voor met name de intieme vaarroute moeten nog nader uitgezocht worden, zie ook kanttekening nummer 1.4 en 1.6. Indien de raad besluit dat het college handhavend op moet kunnen treden tegen eigenaren die niet mee willen werken aan het ophogen van de bruggen, dan moet hiervoor nog wel een aantal juridische en financiële aspecten voor worden uitgezocht.

5 Personele- / organisatorische gevolgen / duurzaamheid / positie mensen met een beperking

Met de afdelingen BOR, POR en stadstoezicht (havendienst) heeft regelmatig overleg plaats gevonden, het elektrificeren van de vaarverbinding Gouda-Reeuwijk is uitvoerbaar. De activiteiten zullen opgenomen worden in de reguliere werkzaamheden. De Arbo technische aspecten van de werkzaamheden van de havendienst zullen bij het elektrificeren van de route Gouda-Reeuwijk verbeteren.

6 Communicatie / interactiviteit

Na het besluit van de raad zal nader overleg plaats vinden met de Wateralliantie, het Watersportverbond en de SBG. Allen hebben afvaardigingen in het afstemmingsoverleg wat heeft plaatsgevonden om dit overleg voor te bereiden. Er is geen volledige overeenstemming met de partners van de Wateralliantie bereikt over dit voorstel.

Daarnaast zal de gemeente het overleg met de provincie Zuid-Holland en de gemeente Bodegraven-Reeuwijk continueren om tot uitvoering en financiering van het project te komen.

Burgemeester en wethouders van Gouda,
de secretaris, de burgemeester,

drs. R.C. Bakker

mr. drs. P. Verhoeve