



# **nota aan burgemeester en wethouders**

gouda  
1 februari 2010

dienst/projectdirectie  
dienst Beleid  
Afdeling

telefoon  
0182-588473  
div-nummer  
582617

Steller  
Ir. G.M. Boks  
Onderwerp  
Zuidelijke toegang

## **1. Inleiding**

Het project Cultureel en Haven Kwartier (CHK) is in 2004 gestart met als doelstelling om projecten en activiteiten in de historische binnenstad van Gouda te ontplooiën. De projecten zijn gericht op het aantrekkelijker maken van het stadscentrum. Niet alleen voor watertoeristen en cultuurtoeristen, maar ook voor de bewoners en de economische bedrijvigheid. Denk hierbij aan het herstellen en bevaarbaar maken van de grachtenstructuur, het versterken van het culturele aanbod en verbeteren van het woonklimaat. Historisch gezien was de Zuidelijke toegang zeer belangrijk voor de stad. In de loop van de vorige eeuw (1953) is de toegang gedicht in verband met veiligheid tegen overstromingen (de toegang ligt in een waterkering, die de stad tegen hoogwater in de Hollandse IJssel moet beschermen). Momenteel ligt de huidige ringweg over de toegang.

In de oorspronkelijke plannen levert het openen van de Zuidelijke toegang een belangrijke bijdrage aan de doelstelling levendigheid in de Haven te vergroten. Uit onderzoek is echter gebleken dat de staande Mastroute door de stad niet mogelijk is omdat de Donkere Sluis te smal en te ondiep is en omdat de doelgroep niet op deze wijze de stad wil passeren. Door het openen van de Zuidelijke toegang wordt het wel mogelijk om ligplaatsen voor de bruine vloot te creëren en wordt de stad doorvaarbaar voor kleinere recreatievaart. Met het creëren van een haven voor de bruine vloot wordt getracht schepen te faciliteren die voor een korte of langere periode in de stad willen liggen. Met het openen van de havensluis zal het daarnaast voor de kleine recreatievaart, zoals sloepen en aangepaste rondvaartboten mogelijk zijn de stad rond te varen. De middelgrote recreatievaart zal vooralsnog de haven alleen kunnen gebruiken als haven omdat de Hoornbrug de doorvaart beperkt.

Uit onderzoek naar de ontwikkeling van waterrecreatie in Gouda blijkt dat de meeste groei voor de Goudse markt voor de waterrecreatie valt te verwachten van de middelgrote en kleine recreatievaart in de regio en vanuit het vaargebied van andere Hollandse watersteden en van de riviercruise met grote passagiersschepen, (georganiseerde vaartochten met grote groepen tot 200 personen). Daarnaast blijkt dat Gouda aantrekkelijk te zijn voor staande mast schepen als tijdelijke onderbreking van de route noord-zuid. Dit is een van de redenen om in 2010 te starten met de aanleg van drijvende steigers in de Hollandse IJssel.

Het openen van de zuidelijke toegang van de stad voor de scheepvaart is een van de speerpunten in het Bestuursakkoord 2006-2009. Hiervoor is, sinds een aantal jaren, in de begroting voor het jaar 2012 een reservering van € 5,5 miljoen opgenomen. Met de zuidelijke toegang komt er een directe aansluiting op de Hollandse IJssel en daarmee wordt de stad toegankelijk voor de recreatievaart.

Er zijn twee ontwikkelingen gaande die een opening van de zuidelijke toegang vergemakkelijken:

- De aanleg van de Zuidwestelijke randweg die de functie van de huidige randweg overneemt;
- Het hoogheemraadschap moet een dijkversterking doorvoeren.

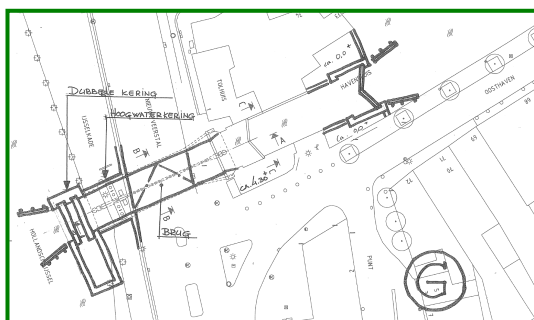
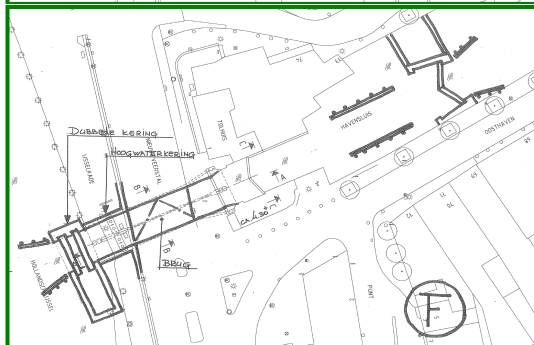
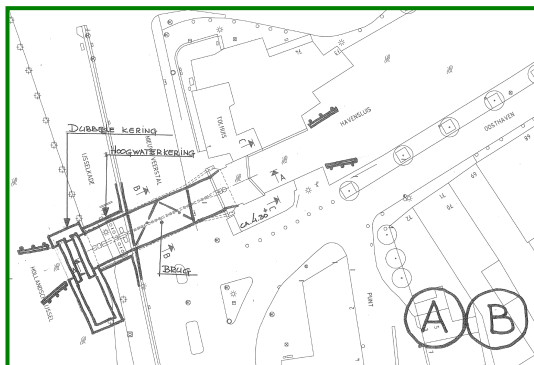


Onder begeleiding van een werkgroep is door een extern bureau een verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden voor het realiseren van de sluis (d.d. 21 augustus 2009; bijgevoegd). In de werkgroep zaten ambtenaren en betrokken organisaties uit de binnenstad.

De inhoud van dit rapport, het ontbreken van de noodzaak om een definitief besluit te nemen over dit project en de financiële situatie van de gemeente maken dat dit niet het goede moment is om een definitief besluit te nemen over dit project. Wij adviseren u daarom om de beschikbare informatie met betrekking tot de zuidelijke toegang tot u te nemen, en deze ter informatie naar de Raad te zenden.

## 2. Toelichting

In het rapport zijn diverse varianten bekeken. Tijdens een aantal werksessies is op basis van criteria zoals de havenfunctie, de doorvaart, de verkeersafwikkeling langs de veerstal, de waterhuishouding, de kosten, de effecten op de rivier, cultuurhistorie, toerisme en belevingswaarde en de omgeving een voorkeur gebleken voor opties A, F en G.



Variant A is de goedkoopste variant (€ 9,0 miljoen) maar heeft als beperking dat tijdens het schutten de brug open moet staan. Variant F kost € 10,6 miljoen en variant G € 10,3 miljoen. Afgezien van de geringe meerprijs, heeft Variant F als nadeel dat er meer water in de Goudse binnenstad moet worden ingelaten. Het waterschap streeft naar een beperkte inlaat. De risico's bij de uitvoering zijn hoger omdat niet bekend is wat

de effecten zijn van hoog en laag water op de kade en het achterliggend gebied. Daar staat tegenover dat Variant F uit cultuurhistorisch oogpunt de voorkeur heeft ten opzichte van variant G, omdat het Tolhuis als rijksmonument niet hoeft te worden aangetast. Het is de vraag of voor variant G een vergunning zal worden verleend als bekend is dat er alternatief mogelijk is, dat vanuit cultuurhistorisch perspectief beter is..

Bij alle onderzochte varianten is sprake van een financieel tekort. In een nadere slag voor het beperken van de kosten is allereerst geconstateerd dat variant A een eerste uitvoeringsfase kan zijn van zowel variant F als G. Verdere bezuiniging op variant A is mogelijk door uit te gaan van een vaste brug (variant A min). De haven is dan beperkt toegankelijk voor schepen met een hoogte van 2,5 meter. Dit betekent dat de haven met name toegankelijk is voor sloepen en zeilschepen met gestreken mast.

Dit leidt tot het volgende overzicht afgezet tegen de oorspronkelijke doelstellingen.

	<i>Toegankelijkheid bruine vloot</i>	<i>Doorvaarbaarheid</i>	<i>Cultuurhistorie</i>	<i>Verkeer Veerstal</i>	<i>Kosten</i>
<i>Variant F</i>	<i>Geen lengtebeperking</i>	<i>Geen belemmering</i>	<i>Aantasting beschermd waarden beperkt zich tot Haven</i>	<i>Brug open voor passeren hogere schepen.</i>	<i>€ 10,6 miljoen</i>
<i>Variant G</i>	<i>Bij open brug lengte schepen tot 45 meter; Gesloten brug tot 20 meter.</i>	<i>Geen belemmering</i>	<i>Aantasting beschermd waarden van zowel Tolhuis als Haven</i>	<i>Brug open voor passeren hogere schepen.</i>	<i>€ 10,3 miljoen</i>
<i>Variant A</i>	<i>Lengte schepen tot 25 meter met openstaande brug.</i>	<i>Geen belemmering</i>	<i>Geen/geringe aantasting van beschermd waarden</i>	<i>Brug langdurig (&gt;20 minuten) open bij schutten schepen hoger dan 2,5 meter</i>	<i>€ 9,0 miljoen</i>
<i>Variant A min</i>	<i>Niet toegankelijk</i>	<i>Schutten onder de weg; Hoogte schepen tot 1,2 meter geen belemmering. Hoogte 2,5 meter voor een periode van 5 uur per getijde (12 uur en 25 minuten).</i>	<i>Geen/geringe aantasting van beschermd waarden</i>	<i>Geen hinder; geen brug.</i>	<i>€ 7,8 miljoen</i>

### **3. Juridische gevolgen / fatale termijnen / handhaving**

Voor de start van de uitvoering is uitgegaan van de planning van het Hoogheemraadschap van Rijnland voor de dijkverbetering. Inclusief alle inspraak en bezwarenprocedures duurt de MER en bestemmingswijziging tot maart 2012.

Gezien de huidige verkeersintensiteiten wordt sterk ontraden om de sluis te maken als er nog geen vervangende route beschikbaar is. In de planning is er vanuit gegaan dat eind 2011 de nieuwe randweg gereed is.

#### **4. Financiële / personele / organisatorische gevolgen**

In het CIP is een investering van € 5,5 miljoen in 2012, met afschrijvingstermijn van 25 jaar, opgenomen voor de opening van de zuidelijke toegang (Jaarlijkse lasten € 467.500,-). Voor de variant A min is conform de huidige inzichten € 7,8 miljoen aan investeringskrediet nodig. Deze investering kan over 40 jaar worden afgeschreven omdat binnen variant A min de sluiskolk, buitenhoofd en brug geheel vervangen worden en hierdoor weer 40 jaar meegaan. De kapitaallasten van deze investering zijn € 546.000,-. Doordat de afschrijvingstermijn op 40 jaar gesteld kan worden in plaats van 25 jaar is het tekort beperkt tot € 78.500,- op jaarbasis. Dit komt overeen met een investering van € 1,1 miljoen in 2012 met een afschrijvingstermijn van 40 jaar.

Het behoort tot de mogelijkheden dat er additionele middelen worden verkregen:

- Door de werkzaamheden van het Hoogheemraadschap voor de dijkverzwaring en de werkzaamheden voor het openmaken van de zuidelijke toegang op elkaar af te stemmen zijn samenloopvoordelen te behalen, zowel in uitvoering als in de kosten. Hoe en in welke mate het Hoogheemraadschap bij wil dragen aan het realiseren van de doorgang en wat de samenloopvoordelen zijn is vooralsnog niet duidelijk en maakt onderdeel uit van de nadere uitwerking en onderhandelingen. Evident is dat zowel de gemeentelijke investeringsbehoefte als die van het Hoogheemraadschap wordt gereduceerd.
- De gemeente heeft een verlegregeling waarbij de ouderdom van de kabels en leidingen bepalend is voor de eigen bijdrage voor het nutsbedrijf. De totale kosten die in het ontwerp zijn opgenomen voor het verleggen van kabels en leidingen is € 1,1 miljoen. Aannemelijk is dat een deel van de opgevoerde kosten niet gemaakt hoeven te worden.
- Het is mogelijk dat er een bijdrage gekregen kan worden van externe partijen zoals de provincie. Hierbij wordt concreet gedacht aan het programma "Kansen voor West".

Aansluiting bij lopende programma's als Gemeentelijke Rioleringsplan en project programma is niet waarschijnlijk omdat deze programma's geen werkzaamheden in het gebied voorzien.

Bij de verdere ontwikkeling van het plan dienen deze mogelijkheden verder verkend te worden.

#### **5. Communicatie / interactiviteit**

Ten behoeve van het opstellen van het rapport openen zuidelijke toegang Gouda (nadere verkenning) is een werkgroep geformeerd waarin de gemeente Gouda, het Hoogheemraadschap van Rijnland en betrokken organisaties uit de binnenstad zitting hebben gehad.

Voorgesteld wordt om de Raad het rapport met begeleidende memo te sturen.

#### **6. Overleg gevoerd met**

Antoni Mets, Martin Kemp, Ruud Hofman, Marianne de Graaf, Anton van der Linde, Andrea Olieman.

#### **7. Vervoltraject besluitvorming**

Voor de start van de uitvoering is uitgegaan van de planning van het Hoogheemraadschap van Rijnland voor de dijkverbetering. Inclusief alle inspraak en bezwaarprocedures duurt de MER en bestemmingswijziging tot maart 2012. De startnotitie is opgesteld en de MER wordt uitgewerkt. Bij de uitwerking van de verschillende alternatieven in de MER wordt rekening gehouden met de restauratie van de zuidelijke toegang. Voor deze uitwerking is het niet noodzakelijk om een keuze te maken uit de verschillende ontwerpen omdat de keuze A min, A, F en G een vergelijkbaar effect op de dijkverzwaring hebben. Bij de start van het dijkversterkingsplan (planning medio 2010) moet definitief besloten worden of het project doorgaat.

De werkelijke uitvoering start pas nadat de Zuidwestelijke randweg gereed is. De planning van het Hoogheemraadschap gaat uit van dijkverzwaring tussen 2013 en 2016. Aansluiten bij de werkzaamheden van de dijkverzwaring betekent dat er 2 jaar voor de uitvoering van dijkverzwaring met het project openen zuidelijke toegang gestart moet worden.

## **8. Advies**

1. Kennis te nemen van de nadere verkenning “Openen zuidelijk toegang”.
2. Vast te stellen dat geen van de in het rapport onderzochte varianten realiseerbaar zijn binnen de huidige budgettaire kaders.
3. Dat variant A min vanuit financieel oogpunt haalbaar wordt, als er is cofinanciering wordt gevonden.
4. Kennis te nemen van het feit dat, ondermeer door de beperking van de donkere sluis, het niet mogelijk is dat de staande mastroute door de stad gaat.
  5. Het rapport ter kennisname te zenden aan de Raad, begeleid met een memo vanuit het college van BenW.