

memo aan de gemeenteraad

aan	de gemeenteraad
dossiernummer	
onderwerp	invulling Raadsmotie doorvaarbare binnenstad
van	het college van burgemeester en wethouders
datum	18 mei 2021

memo

Met de vaststelling van het Kaderplan Bodemdaling Binnenstad op 20 oktober 2020 en het peilbesluit door Rijnland ligt er een besluit om een apart compartiment met een ander waterpeil in de lage delen van de binnenstad aan te leggen. Maar het ligt nog niet vast of dit compartiment wel of niet doorvaarbaar moet blijven. Daarom heeft de raad een motie ingediend: mogelijkheid doorvaarbare binnenstad.

Inhoud van de motie

1. Rijnland te vragen de peilscheidingen minimaal zo aan te leggen dat tegen zo laag mogelijke kosten aanpasbaar zijn in de toekomst en de dekking voor de meerkosten hiervan te vinden. En in verband met de urgente wateroverlast Rijnland te vragen het ontwerpproces op te starten op basis van de bovenstaande uitgangspunten.

2. De gemeenteraad in het eerste kwartaal van 2021 te informeren over de meerkosten en voor- en nadelen van het (alvast) doorvaarbaar aanleggen van de peilscheidingen zodat de gemeenteraad kan besluiten de meerkosten van deze aanvullende variant te dragen.

3. In het bovenstaande voorstel de haalbaarheid van cofinanciering in beeld brengen o.b.v. een verkenning bij mogelijke financiers als de provincie en Rijnland.

Het eerste punt van de motie is in werking gezet en Rijnland ontwerpt de peilscheidingen dat ze tegen minimale extra kosten in de toekomst kunnen worden aangepast. Uitstel van het doorvaarbaar aanleggen van de peilscheidingen hoeft daarom geen afstel te betekenen. Met deze memo geeft het college invulling aan het tweede en derde deel van deze motie.
Daarmee is de motie ‘mogelijkheid doorvaarbaarheid’ afgehandeld.

Samen met partijen in de stad (Goudse Peddel, Wateralliantie, Watersportverbond en SOG Gouda) zijn uitgangspunten voor de aanleg en een lijst met voor- en nadelen van het meteen doorvaarbaar aanleggen van de peilscheidingen opgesteld. In deze memo zijn de uitkomsten verkort meegenomen.

Het memo bestaat uit 3 onderdelen
1. Uitgangspunten, inclusief kostenramingen van doorvaarbaar aanleggen
2. Inzicht in mogelijkheid cofinanciering
3. Voor- en nadelen van meteen doorvaarbaar aanleggen

gemeente gouda

4. Advies college

1. Uitgangspunten

Uitgangspunten voor het doorvaarbaar maken van de peilscheidingen van het compartiment is het behouden van de huidige bevaarbaarheid en het niet onmogelijk maken en eventueel versneld mogelijk maken van het vaarrondje over Achter de Kerk-Zeugstraat en Turfmarkt, onderdeel van de nota Intieme Vaarroute uit 2009 van het kennisproject Hollandse Waterstad in opdracht van o.a. de gemeente Gouda en Hoogheemraadschap Rijnland.

a. Ruimte voor doorvaart/kolkmaat

Zeugstraatzijde

Momenteel kan het Lange Zeugwater bevaren worden tot aan IJssalon David's Gelato. De doorvaart in de route Achter de Kerk is in breedte en lengte van vaartuigen beperkt, waardoor dit deel van het rondje slechts door kleinere vaartuigen kan worden bevaren.
Jaarrond tref je hier kano's, supboards (StandUpPaddling), vletten, sloepen en (boeren)schouwen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de onderdoorgang onder gebouw De ZON (ING-bank) en de Dubbele Buurt door. Kano's hebben een maximale lengte van 5,50 meter, supboards 3,35 meter. De Goudse vlet 'Jan Contant' van Reederij de IJsel is speciaal op de maximale breedtemaat voor deze route gebouwd. Deze heeft een breedte van 1,50 meter, lengte van 5 meter en een kruiphoogte en vaardiepte van 60 centimeter. Van dit type worden op dit moment nog een drietal schepen gebouwd die verhuurd gaan worden met elektrische aandrijving. Voor alle in deze alinea genoemde typen vaartuigen is in de toekomst een rondje door de stad varen over de Turfmarkt, het Korte Zeugwater, het Lange Zeugwater, de Achter de Kerk, de Visbanken, Gouwe en weer de Turfmarkt, het uitgangspunt.
Vooralsnog kunnen deze kleine vaartuigen dus nog niet rond varen, maar zijn supboards, vletten, sloepen, (boeren)schouwen en vletten wel al regelmatig te vinden. Er wordt al een sup/kanotour door JABA aangeboden én deze wordt redelijk geboekt. Ook is het voor de kleinere recreatievaart nu al mogelijk om vanaf de afslag Achter de Kerk/ het Lange Zeugwater in 1 lijn naar het zuidelijker gelegen Houtmanplantsoen te varen.

De peilscheiding / sluis in de Zeugstraat wordt voorzien aan het eind van de nu mogelijke vaarroute ter hoogte van David's Gelato.

Turfmarktzijde

De Turfmarktgracht is een doodlopend vaarwater dat momenteel door kleine en grote boten wordt bevaren. Met de Markt op korte afstand is het aantrekkelijk om aan te leggen in het deel van de Turfmarkt grenzend aan de Kleiweg. Daar is ook een kano(aanleg)steiger.

Voor de grote boten is de open rondvaartboot Jan Compagnie van Reederij De IJsel maatgevend. Deze is 13 meter lang met een kruiphoogte van 95 cm. Het vaarrondje door de stad over de Zeugstraat zal voor dit type boot nooit bereikbaar zijn vanwege de beperkte ruimte van de gracht langs Achter de Kerk. Grote vaartuigen kunnen dus niet rondvaren, maar er wordt al wel met grote vaartuigen gevaren op de Turfmarktgracht: bijvoorbeeld voor de Spiegeltent, waar o.a. (bruiloft)feesten worden georganiseerd. Incidenteel is er sprake van transport over water. onlangs nog met de af- en aanvoer van grond voor de sanering van een speeltuin in het gebied. Voor mogelijke uitbreiding van binnenstad-distributie over water zijn de transportpontons van City Barge maatgevend met een breedte van 2.30 meter en lengte van 5.50 meter. De lengte van een duwboot met twee duwbakken is ruim 14 meter en kan reden zijn om de lengte van de sluiskolk op aan te passen.

b. Technische uitgangspunten voor de aanleg.

De watergebruikers gaan ervan uit dat de kolkmaat Zeugstraatzijde kleiner zal worden dan die in de Turfmarkt. In deze memo gaan wij vooralsnog dan ook uit van 2 verschillende maten.

Een sluis voor recreatievaart bij de Turfmarkt is technisch makkelijker in te passen dan aan de Zeugstraat. Dit gezien de kadeconstructies aan de Turfmarkt geheel gemeentelijk eigendom zijn en de breedte van de watergang hier meer ruimte biedt. De kadeconstructies aan de Zeugstraat zijn daarentegen alleen aan de zijde van de Zeugstraat gemeentelijk eigendom en de watergang hier biedt maar een beperkte ruimte.

c. Nautische voorwaarden

Bij de aanleg van een sluis moet altijd nagedacht worden over de nautische voorwaarden. Te denken valt aan veiligheidsvoorzieningen, (o.a. signalering), wijze van verantwoorde bediening en ruimte voor wachtplaatsen (buiten de invloed van de versnelling direct achter het gemaal). Verder moet er nagedacht worden over het verkeerskundig ontwerp van de vaarweg en het onderhoud ervan.
Van toepassing is de Richtlijn Vaarwegen 2020 welke ingaat op het verkeerskundig ontwerp van vaarwegen en het onderhoud ervan.

c. Kostenramingen

Voor beide locaties schetsontwerpen gemaakt van de mogelijke oplossingen met en zonder sluis. Hiervoor zijn SSk (Standaardsystematiek voor Kostenramingen) bouwkostenramingen opgesteld.

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,-
Zeugstraat	Inlaat en vaste peilscheiding		€ 190.000,-	€ 40.000,-	€ 40.000,-	€ 260.000,-
	Inlaat en doorvaarbare peilscheiding		€ 430.000,-	€ 90.000,-	€ 90.000,-	€ 610.000,-
		Verschil				€ 350.000,-

De belangrijkste uitgangspunten in bovenstaande raming zijn:

- De ramingen zijn in zeer korte tijd geproduceerd. Er zullen bij aanleg van de sluizen belangrijke ontwerpkeuzen gemaakt worden ten aanzien van bediening, vormgeving etc. In de bouwkostenramingen is een percentage ‘Nader te detailleren bouwkosten’ van 20% opgenomen.
- De sluis bij de Turfmarkt is onafhankelijk van het gemaal. De sluiskolk beslaat dus niet de gehele breedte van de gracht, maar heeft tussen het gemaal en de sluiskolk een wand. RPS schat het risico voor de bemaling erg groot indien er schade zou ontstaan aan de bovenstroomse deuren (brugzijde) en het scheelt de hoeveelheid terug te pompen water per schutcyclus.
- Er is gerekend met houten puntdeuren in plaats van de eerdergenoemde klepstuw. Achtergrond daarbij is dat het risico op schade aan een klepstuw erg groot is ten opzichte van puntdeuren. Het verschil in bouwkosten bedraagt minder dan € 50.000 per sluis, zeker als bij een klepstuw extra beveiligingsmaatregelen genomen moeten worden.

- Om van bouwkosten naar investeringskosten te komen moet er rekening gehouden worden met engineeringskosten (ontwerp en conditionering) en een risico-opslag. In het overzicht is 20 % engineeringskosten opgenomen en 3% risico-opslag.

2. Inzicht in mogelijkheid cofinanciering

Er bestaat op dit moment een subsidieregeling waar deze aanleg van de sluizen mogelijk voor in aanmerking komen: Subsidieregeling Waterrecreatie Zuid-Holland 2021. De bijdrage hieruit is beperkt gemaximeerd op € 50.000. Er zijn nu geen overige regelingen bekend waar dit voorstel op aansluit.

3. Voor- en nadelen van meteen doorvaarbaar aanleggen van peilscheidingen

Basis is dat de peilscheidingen minimaal zo worden aangelegd dat deze tegen zo laag mogelijke kosten aanpasbaar zijn in de toekomst.
Hieronder volgt een overzicht van de voor- en nadelen van het meteen doorvaarbaar aanleggen van de peilscheidingen.

Voordelen
2a. Turfmarktzijde

1. **Huidige bevaarbaarheid behouden**

Met het doen van een extra investering in het doorvaarbaar maken van de peilscheiding aan de Turfmarktzijde van het compartiment wordt de huidige bevaarbaarheid van de Turfmarkt tot aan de Kleiweg behouden.

2. **Lange termijn ambitie inlossen**

Op korte termijn voegt het aanleggen van een doorvaarbare peilscheiding niets toe aan de ambitie van een bevaarbaar rondje in het kernwinkelgebied, maar door nu nieuwe obstakels te vermijden geeft de gemeente het signaal af Ambitie 2 van de Toekomstvisie Gouda 2030 'Gouda ligt goed!' serieus te willen nemen: *'Stad die innoveert vanuit de historie. Het historische water in de binnenstad is uitgebreid en de verbindingen van het water binnen en buiten Gouda, onder meer voor pleziervaart, zijn verbeterd'.* De realisatie van het bevaarbare rondje is een lange termijn beleidslijn waaraan de partijen en de gemeente zich al jarenlang hebben gecommitteerd.

3. **Toekomstgericht**

Door de nu voorliggende peilscheidingen doorvaarbaar aan te leggen wordt een link gelegd naar de toekomst en het verleden. Wij hebben het hier over historische watergangen die onderdeel uitmaken van het gehele watersysteem van het vroegere Gouda. En zo kan bijvoorbeeld de haalbaarheid onderzocht worden om vervoer over water te intensiveren, bijvoorbeeld voor vuil ophalen en transport van bouwmaterialen (project: Zero Emissie stadslogistieke hubs voor MKB).

4. **Verlenging van Turfmarkt**

De bevaarbaarheid van de Turfmarkt kan verlengd worden tot aan Achter de Waag wanneer duidelijk wordt dat i.v.m. de peilverlaging de Sint Antheunisbrug en -overkluizing in de Kleiweg/Hoogstraat vervroegd vervangen dient te worden. De nieuwe constructie kan dan op de gewenste doorvaarthoogte worden gebracht. Dit levert een iconisch punt op middenin de winkelstraat. Ook verbindt het winkelend publiek bij de overige kwaliteiten van de historische stad die Gouda is. Het tweejaarlijkse evenement Gouda Waterstad en het varen kan hiermee verder zichtbaar gemaakt worden tot in het kernwinkelgebied.

5. **Aanpassingskosten**
Hoewel de peilscheidingen zodanig worden aangelegd dat deze tegen zo laag mogelijke kosten aanpasbaar zijn wanneer de uitvoering wordt uitgesteld, is het redelijk om ervan uit te gaan dat de totale kosten hoger zullen zijn. Dit komt m.n. omdat bouwkosten stijgen (inschatting: 2-2,5% per jaar) en omdat er twee maal werkzaamheden moeten worden uitgevoerd.

2b. Zeugstraatzijde

1. Impuls Intieme Vaarroute
Met het doen van een extra investering in de doorvaarbaarheid aan de Zeugstraatzijde van het compartiment geeft de gemeente een positieve impuls aan de overige ingrepen die nog gedaan moeten worden om het vaarrondje over het Lange Zeugwater, het Korte Zeugwater, de Turfmarkt, de Gouwe, de Visbanken, de Achter de Kerk en weer terug naar het Lange Zeugwater te completeren.

2. **Lange termijn ambitie inlossen**
Zie argument 2 van de Turfmarktzijde

3. **Toekomstgericht**
Zie argument 3 van de Turfmarktzijde

4. **Positieve drive voor particuliere bruggen in de Zeugstraatgracht**
Door de peilverlaging krijgen 3 particuliere bruggen voldoende doorvaarthoogte voor kano's en sups. En de investeringen in het op voldoende doorvaarhoogte brengen van de 2 gemeentelijke bruggen en 1 particuliere brug over de Zeugstraatgracht, kunnen hiermee tot hun recht komen.

Met de positieve drive, zoals vermeld onder 1 en 2, kunnen de 4 resterende particuliere bruggen met een gerichte subsidie verleid worden tot voortijdige vervanging en verhoging zodat het voor kleine vaartuigen mogelijk wordt om via achter de Kerk, Achter de Waag te bereiken. Daar moeten dan nog wel middelen voor worden vrijgemaakt.

Kleine stapjes en trends
Overwogen kan worden om niet meteen beide sluizen aan te leggen maar wel een stap in de positieve richting te zetten door eerst de sluis in de Turfmarkt aan te leggen en in een later stadium de sluis in de Zeugstraat. Het huidig verkeer over water wordt daarbij niet verder gestremd.

De ondernemers van de Zeugstraat, binnenstadsbewoners en de watergebruikers krijgen met dit plan samen een impuls. Men heeft steeds meer waardering voor lokale waterrecreatie en -sport dichtbij huis. Deze intensivering heeft niet enkel tot een enorme verkoop van sloepen, standupboards en bootjes in de regio Midden-Holland geleid; ook is de kwalitatieve waardering van gebruikers en inwoners veel hoger dan voorheen voor dit soort activiteiten. De verwachting is dat die waardering voor water zal blijven bestaan.

Er zijn nog wat hobbels te nemen voordat het volledige rondje gevaren kan worden (door de kleinere vaartuigen). Denk aan het doorvaarbaar maken van de watergang Achter de Waag en het doorkruisbaar maken van de St. Sint Antheunisbrug (Kleiweg-Hoogstraat en de particuliere bruggen in de Zeugstraat die moeten worden opgehoogd of beweegbaar gemaakt.
Dit zijn allen kostbare ingrepen waar op korte termijn nog geen financiering voor is. Binnenkort ontvangt de raad een memo als invulling op de motie 'Gouda leeft met water'. Daarin wordt een

overzicht gegeven van de projecten en hun planning waar zich mogelijk een kans voordoet om een onderdeel te verbeteren door werk met werk.

Nadelen van het meteen doorvaarbaar aanleggen.

1. Het meteen aanleggen van een sluis bij de Turfmarkt neemt investeringskosten van € 500.000 met zich mee. De kapitaallasten zouden ten laste komen van het begrotingsperspectief. Wanneer beide voorzieningen in een keer worden aangelegd zijn investeringskosten € 850.000.

2. De aanleg van sluisconstructies heeft alleen zin als deze binnen een afzienbare periode ook structureel gebruikt gaan worden. Een sluisvoorziening die niet gebruikt wordt zorgt voor onnodige onderhoud- en beheerskosten.

3. Er zijn nog wat hobbels te nemen voordat het volledige rondje gevaren kan worden (door de kleinere vaartuigen). Denk aan het doorvaarbaar maken van de watergang Achter de Waag, het ophogen of beweegbaar maken van de particuliere bruggen in de Zeugstraat, het doorkruisbaar maken van de St. Sint Antheunisbrug (Kleiweg-Hoogstraat). Omdat de overkluizing achter de Waag in ieder geval nog 15 jaar blijft liggen zal het volmaken van het volledige rondje in ieder geval nog zolang op zich laten wachten

4. Door de besluitvorming en de nog te maken ontwerpkeuzes van o.a. bediening en inpassing van een sluis i.p.v. eenvoudige peilscheidingen zal de planning uitlopen. Gezien de urgente wateroverlast is uitstel niet gewenst.

5. Kosten voor het op vaardiepte brengen en houden van de watergang (nautisch baggeren). Dit afhankelijk van het type vaartuig (diepgang) waarvoor de watergang geschikt moet zijn.

6. Het op vaardiepte houden van de watergang kan op termijn invloed hebben op de stabiliteit/standzekerheid van de kadeconstructies.

7. Het passeren van een sluis voor (een groep) kanoërs is erg tijdrovend. De kanovereniging heeft aangegeven dat zij niet verwachten dat kano's ooit gebruik gaan maken van een sluis. Zij hebben gevraagd om geschikte overstapplaatsen voor kano's en SUP's.

4. Advies college

Het college is van mening dat de waterrecreatie van groot belang is voor de stad en wil deze versterken. Het college heeft ervoor gekozen haar prioriteiten rond vaarrecreatie voor de korte termijn o.a. bij de realisatie van het rondje Rijn-IJssel, waaronder de verbinding tussen Gouda en Reeuwijk te leggen.

Het college is van mening dat de aanleg van een sluis alleen zin heeft als deze binnen een afzienbare periode ook structureel gebruikt gaat worden. Een sluisvoorziening die niet of nauwelijks gebruikt wordt zorgt voor onnodige of onevenredige onderhouds- en beheerkosten. Daarom:

1. Het college is van mening dat het meteen doorvaarbaar aanleggen van de peilscheiding aan de Zeugstraat niet zinvol is.

2. Het huidige gebruik van de Turfmarktgracht voor vaarverkeer is zeer beperkt vanwege het feit dat deze doodlopend is. Pas als boten verder de stad in kunnen varen zal de

aantrekkelijkheid van deze gracht voor vaarverkeer toenemen. Daarvoor zijn aanvullende ingrepen nodig, zoals hierboven al genoemd. Dit zijn allen kostbare ingrepen waar op korte termijn nog geen financiering voor is. Binnenkort ontvangt de raad een memo als invulling op de motie 'Gouda leeft met water'. Daarin wordt een overzicht gegeven van de projecten en hun planning waar zich mogelijk een kans voordoet om een onderdeel te verbeteren door werk met werk. Een belangrijke bottleneck is koppeling met het groot onderhoud van de overkluizing achter de Waag; de verwachtte restlevensduur van de huidige duikerconstructie is nog minimaal 15 jaar.

Het college adviseert om de aanleg van de sluis ook hier uit te stellen en deze investering pas te doen als er een realistische verwachting is dat de Turfmarkt als vaarweg vaker gebruikt gaat worden. Door de wijze waarop de peilscheidingen worden aangelegd zijn zullen meerkosten van dit uitstel beperkt zijn.

3. Met duidelijkheid over deze keuze kan het hoogheemraadschap verder met het ontwerp en bouw van de peilscheidingen, waardoor onnodig uitstel van de aanpak van de urgente wateroverlast wordt voorkomen.

4. Wel wil het college ter plekke van de peilscheidingen geschikte overstapplaatsen aanleggen voor kano's en supboards. Hier heeft de kanovereniging Goudse Peddel om gevraagd. Zij ondersteunen de wens van Watersportverbond en andere partijen voor het meteen doorvaarbaar aanleggen, maar hebben aangegeven om zelf geen gebruik te gaan maken van eventuele sluizen. Dit omdat het passeren van een sluis voor een groep kanoërs erg tijdrovend is.