

1. <i>Financiering</i>; de gemeente stelt dat ze niet aansprakelijk kunnen worden gesteld voor eventuele schade omdat dit onder het normaal maatschappelijk risico valt. Echter, in een advies van een advocaat van het Regentesseplantsoen staat; <i>‘als aannemelijk kan worden gemaakt dat er door de snelheid en omvang van de peil aanpassing (extra) schade ontstaat dan valt dit niet onder het normaal maatschappelijk risico. Verder kan in het geval aannemelijk is dat schade ontstaat als gevolg van zettingsverschillen door het verloop van het (grond) water onder de panden niet onder het normaal maatschappelijk risico vallen.’</i> Hoe moeten we het risico nu inschatten?	De gemeente en Rijnland hebben hun advies ingewonnen bij AKD een bureau dat is gespecialiseerd in nadeelcompensatie. Het is altijd mogelijk dat een rechter een andere keuze maakt. Gezien de reputatie van ADK op het terrein van nadeelcompensatie acht het college die kans niet groot. Mocht een rechter toch anders besluiten, dan zal het bij compensatie zeer waarschijnlijk gaan om het vergoeden van financierings-schade (rentekosten voor een lening om een uitgave eerder te doen van verwacht) en niet van de schade zelf. De peilverlaging zorg namelijk voor het eerder ontstaan van schade die anders op termijn (in een gebied met bodemdaling) toch zou zijn ontstaan*. Een financieel adviseur van Rijnland heeft een inschatting gegeven van financieringsschade in het geval dat onze ingreep leidt tot vervroegde aanpak van een fundering: Wanneer onze ingreep leidt tot vervroeging van 20 jaar van noodzakelijke onderhoudsmaatregelen, worden deze kosten berekend op ca € 16.000,--. In het geval de rechter toch zou besluiten tot een verplichte nadeelcompensatie is het onwaarschijnlijk dat deze volledige financieringsschade vergoed moet worden door gemeente en Rijnland. Er zal altijd sprake zijn van deel normaal maatschappelijk risico. En normaal maatschappelijk risico van 50% zou al heel veel zijn. Het aantal gebouwen waarvan de houten paalfundering schade kan leiden door de peilverlaging zal zeer waarschijnlijk kleiner zijn dan 60. Een aantal zal afvallen omdat ze op beton staan, toch op staal staan of omdat het bovenste funderingshout voldoende diep zit. Dit wordt op kosten van de gemeente en Rijnland onderzocht als eerste stap in het Traject Houten Palen (zie paragraaf 2.5 Nota van Beantwoording KBB). * In het advies van ADK wordt aangegeven dat het uitblijven van peilverlaging gedurende 50 voor eigenaren van gebouwen met een fundering op hout zelfs een financieel voordeel heeft opgeleverd: uitstel van funderingsherstel. Dat dit voor de betrokken eigenaren anders voelt is begrijpelijk. Daarom heeft het college er voor gekozen om de raad en de VV voor te stellen samen met Rijnland de wenselijkheid en haalbaarheid van een met nadeelcompensatie vergelijkbare regeling te onderzoeken. Het advies van ADK t.a.v. nadeelcompensatie heeft betrekking op alle eventuele schade als gevolg nadeelcompensatie. Schade aan houten paalfunderingen kan optreden. Schade als gevolg van zettingsverschillen verwachten wij niet. Dit wordt nader toegelicht in paragraaf 2.3 van de Nota van Beantwoording KBB. Een citaat uit die paragraaf: <i>“Omdat de daling van het grondwaterpeil naar de randen toe langzaam afneemt en omdat we het peil in stappen van 5 centimeter per jaar verlagen, zijn de verschillen in dalingssnelheid op het niveau van een gebouw (die veroorzaakt worden door deze peilverlaging) miniem. Deze vallen in het niet bij de verschillen in dalingssnelheid die we nu al waarnemen. Om die reden verwachten we dat de peilverlaging geen extra verschildzetting zal veroorzaken aan gebouwen in de binnenstad.”</i>
---	---

2. <i>Onderzoek en monitoring</i>; zijn er bijstellingen van de plannen mogelijk t.a.v. de uitkomsten van de onderzoeken en de monitoring? En hoe worden inwoners over deze uitkomsten en eventuele bijstellingen geïnformeerd?	Er wordt gekozen om gecontroleerd en onder monitoring de peilverlaging uit te voeren. Deskundigen zijn het erover eens dat er veilige maatregelen worden getroffen, maar monitoring biedt de mogelijkheid om in te grijpen als het toch nodig is. Als iets onverwachts wordt aangetroffen kan dat zeker aanleiding zijn om de monitoring uit te breiden. En het is niet ondenkbaar dat het uitbreiden van het drainage/infiltrage-netwerk een middel is om onverwachte gevolgen in te dammen. Onderdeel van het monitoringsplan is ook het betrekken van bewoners. Daarin komen ervaringen met wateroverlast en schade en verder aan bod. In geval dat er sprake zou zijn dat uit de monitoringsgegevens blijkt dat er zich een ongewenste situatie voordoet worden bewoners en de gemeenteraad daar van op de hoogte gesteld.
3. <i>Communicatie</i>; Op welke wijze worden de indieners van zienswijzen geïnformeerd? En wordt hier nog meer over gecommuniceerd dan alleen schriftelijk bijvoorbeeld door het organiseren van (digitale) informatieavonden?	Indieners van zienswijzen zijn per brief geïnformeerd. Hen is aangeboden dat zij vragen kunnen stellen over de beantwoording. Sommigen maken hier gebruik van. We organiseren geen bijeenkomsten omdat het nu aan de gemeenteraad en de VV is om de beantwoording te beoordelen. Na vaststelling van het KBB worden de belanghebbende geïnformeerd en starten we met de eigenaren die mogelijk een houten paalfundering hebben het traject houten palen op (zie paragraaf 2.5 Nota van Beantwoording KBB). Hierbij worden de betrokken eigenaren individueel benaderd.
4. <i>Inspreekbijdrage Raambuurt</i>; wat is de reden dat de raambuurt niet meegenomen is binnen het compartiment van peilverlaging? Op welke manier kan naar de toekomst gezorgd worden dat ook de Raambuurt droge voeten houdt?	Het is bekend dat inde omgeving van De Raam ook sprake is van overlast door bodemdaling. In het KBB wordt dit benoemd is hoofdstuk 4 'onderzoek naar aanvullende maatregelen'. De problematiek in de Raam is complexer dan die in de lage delen: • Het generiek verlagen van het waterpeil in de gehele stadsboezem is geen wenselijke oplossing, vanwege alle 1200 panden op houten palen die mogelijk te maken hebben met een verhoogd risico. • Het gebied rond de Raam isoleren voor een eigen oplossing is niet eenvoudig: er is geen open water in het gebied zelf aanwezig. Het besluit staat daarmee los van het peilbesluit en grondwaterproblematiek kan eventueel alleen aangepakt worden via de riolering (of een infiltratie/drainagevoorziening) en omdat deze nu nog in verbinding staan met omliggende straten is maatwerk nodig.. • De Raam kent een gemengde bebouwing: er staan veel funderingstypen (hout/beton/staal) door elkaar, in tegenstelling tot in lage delen binnen het compartiment waar met name panden op staal staan. • De problematiek in de Raam wordt mede veroorzaakt door hemelwater. Door alle verschillende funderingstypen in de straat liggen sommige drempels op straatniveau liggen en anderen decimeters hoger. De straat moet hierop aansluiten en het daarmee niet altijd te voorkomen dat hemelwater over de straat naar de laagste delen stroomt (naar de panden op staal waar de drempels op straatniveau liggen). Kortom: De problematiek in de Raam wordt zeker erkend in het KBB maar er is geen snelle oplossing mogelijk zoals voor de problemen binnen het compartiment. Er is een

	maatwerkoplossing nodig en dit is als zodanig benoemd in paragraaf 4.1. Onderzoek naar gevolgen toename hoogteverschillen.
5. <i>Bevaarbaar houden van de Goudse binnenstad</i>; Navraag door de ChristenUnie bij een leverancier die doorvaarbare klepstuwen levert geeft aan dat deze circa €12.500,- per klepstuw kosten. In totaal dus €25.000,-. Dit is nog wel exclusief eventuele pompen etc. Met aannemerskosten hebben we ook prijzen vernomen van circa €150.000,-. Op welke wijze komt de berekening van het college dan tot de kosten van €1.000.000,- voor deze techniek en hoe kan dit forse verschil worden verklaard?	Het college baseert deze inschatting op de kennis en ervaring van het hoogheemraadschap. Zij hebben ervaring met het plaatsen van kunstwerken in stedelijk gebied en ook specifiek met kantelstuwen. Ter vergelijking: in de binnenstad van Delft zijn 11 jaar geleden een aantal klepstuwen geplaatst. Deze zijn destijds voor 75.000 euro per stuk geraamd naast 200.000 euro voor automatiseren in besturing. Achteraf bleek deze begroting (en de planning) te optimistisch: door verschillende onvoorziene omstandigheden, zoals een verzakkende kademuur, instabiliteit van een nabijgelegen pand en een niet van te voren getraceerde drukleiding Bij de voorbereiding is uitgebreid (historisch) onderzoek gedaan naar "verborgen" aspecten bij direct aangrenzende woningen, kaden en onderwaterbodems in grachten om het ontwerp en de uitvoering hierop zo goed mogelijk af te stemmen. Dit heeft echter verschillende aanpassingen op onderdelen van werkuitvoering en ontwerp niet kunnen voorkomen, waardoor meerwerk ontstond. Volgend op deze beantwoording zullen we deze kosten in de komende dagen nog nader in beeld brengen. Als het doorvaarbaar houden van de Turfmarkt en Zeugstraat goedkoop kan is dat wat het college betreft alleen maar winst.
6. <i>Deze vraag is nog niet beantwoord</i>; De ChristenUnie heeft met D66, Gouda's 50+ partij en de SGP fractie begin september 2020 vragen gesteld over een vaarrondje binnenstad. Kan de beantwoording tijdig, maar in ieder geval voor de besluitvorming worden toegevoegd aan de stukken van het KBB?	U verwijst in uw vragen o.a. naar het plan 'intieme vaarroutes' uit 2009 en vraagt het college dit plan en de inventarisatie van de kosten te herzien en daar waar mogelijk deze informatie te betrekken bij de besluitvorming over het kaderplan bodemdaling binnenstad. In de bijlage van dit antwoord heeft het college de projectenlijst uit het destijds opgestelde rapport 'intieme vaarroute' opgenomen met de destijds opgestelde kosteninschatting (destijds geraamd op 10 miljoen euro). Deze beantwoording van uw volledige vragenlijst volgt. Het college hecht er aan om niet inhoudelijk in te gaan op deze vragen voorafgaande van de vaststelling van het KBB. Dit omdat het KBB maar zeer beperkt ingrijpt op de kansen voor de aanleg van de intieme vaarroute.

maatregelen en investeringen Intieme Vaarroute november 2008

bestaande situatie				gewenste situatie			
kunstwerk nr. (zie bijlage kaart)	hoogte in cm tussen onderkant kunstwerk en water	technische beschrijving	aandachtspunten	maatregelen (uitgangspunt voor varen, minimale hoogte onder kunstwerken 1.00m en minimale breedte 1.65m)	investeringen onderdeel A (bouwkosten in € excl. BTW)	investeringen onderdeel B (bouwkosten in € excl. BTW)	
1	85 max	betonnen looibrug	riolering en aanliggende rioolkeizers	nieuwe hogere gemetselde looibrug		150.000	
2	45	Stalen prefab elementen op bestaande kade brug stalen liggers		verwijderen en nieuwe kademuren		510.000	
3	100 min	x		stalen liggers met dek breedte ca. 5 m		300.000	
4		houten overdekte brug met glas invulling	wordt vervangen door erker in 2009	x		nvt	
5	100 min	x	berijdbaarheid voor bussen	gemetselde looibrug met wangen breedte 7.0 m		550.000	
6	20 max	betonnen duiker (zie rapport Avesco de Bondt)		verwijderen duiker en metselen kades		650.000	
7	100 min	x		stalen looibrug met dek breedte ca. 2 m		44.000	
8	10	stalen liggers en houten dek, breedte 2 m		vervangen door stalen looibrug (zie principe)		35.000	
9	50	houten constructie en houten dek, breedte 2.5 m	leiding	vervangen door stalen looibrug (zie principe)		54.000	
10	85 max	stalen liggers met houten dek, breedte 2 m	enkele leiding	uitzonderlijke brug handhaven		-	
11	50 max	stale liggers met betonruk en houten dek, breedte 2.5 m	P- in tuin en enkele leiding	vervangen door stalen looibrug (zie principe)		54.000	
12	40 max	stalen liggers met betonruk en houten dek, breedte 2,75 m	in gebruik als p- plaats en laden/lossen	vervangen door stalen looibrug (zie principe)		60.000	
13	25 max	stalen liggers en houten dek, breedte 3 m	in gebruik als p- plaats en laden/lossen	vervangen door stalen looibrug (zie principe)		65.000	
14	60 max	looibrug van staal met houten dek, breedte 3.5 m	leidingen	brughoofden amoveren en vervangen door stalen looibrug		150.000	
15	30 max	stalen liggers met betonnen dek, breedte 1 m	toegang tot terras	vervangen door stalen looibrug (zie principe)	22.000		
16	10 max	stalen liggers met betonnen dek, breedte 3.20 m	enkele leidingen en p = laden/lossen	vervangen door stalen looibrug (zie principe)	70.000		
17	20 max	stalen liggers met betonnen dek, breedte 3.20 m	enkele leidingen en p = laden/lossen	vervangen door stalen looibrug (zie principe)	70.000		
18	60 max	stalen liggers dubbele met betondek, breedte 8 m	enkele leiding (vervallen riool ?)	vervangen door stalen looibrug (zie principe)	360.000		
19	55	stalen liggers met betondek, breedte 5 m		vervangen door stalen looibrug (zie principe)	225.000		
20		betonnen vloer met stenen opbouw 2.5 x 4 x 4 m		verwijderen bafgebouwde en restaureren kade ter plaatse	100.000		
21	150	stalen liggers en houten dek, breedte 1.4 m			-		
22	160 max	gemetselde togen	HWA afvoer boven water		-		
23	180 max	stalen liggers met houten dek, breedte 5 m	leiding (geen riool) op ca. 1.40 m		-		
24	160 max	stalen liggers met houten dek, breedte 3 m			-		
25	150 max	gemetselde togen			-		
26	75 max	stalen liggers met houten dek, breedte 2 m	verschillende leidingen op 0.60 m	vervangen door stalen looibrug (zie principe)	80.000		
27	95 cm	houten vloeren en vander gemetselde togen	1 HWA op 0.80 m	onleggen HWA	5.000		
28	115 max	stalen liggers met houten dek, breedte 2 m	1 leiding op ca. 0.95 m		5.000		
29	160 max	stalen liggers met houten dek, breedte 1 m					
30	160 max	stalen liggers met houten dek, breedte 2 m	1 leiding op 1.1 m				
31	ca. 150	houten keersluis met bovenbalk, doorgangsbreedte 1.65 m	Medio 2008 vervangen				
32	200	stalen liggers met houten dek, breedte 2.5 m					
33	120 max	stalen liggers met houten dek, breedte 1.2 m					
34	200 max	houten liggers met houten dek, breedte 2.5 m	betonnen paalfundering				
35	115 min	gemetselde gewelven en togen, breedte 2 m	wordt begin 2009 gerestaureerd				
36	ca. 130	gemetselde gewelven, breedte 3 m	entree naar museum				
37	ca. 150 max	gemetseld gewelf, breedte 5 m	rool op 0.6 m	onleggen riolering	40.000		
38		aarden taluds met bomen, breedte variabel van 1.2 - 1.6 m	ingestorte taluds, slechte doorstroming	verbreden molte tot 3 m en kademuren aanbrengen	380.000		
39		gemetselde muren ca. 2 m hoog, molte breed 3.0 m	historisch metselwerk	kademuren aanbrengen	560.000		
40	ca. 85	betonnen onderdoorgang, ca. 1.0 m breed	kanarie en entree kegelbaan	verwijderen onderdoorgang	60.000		
41	ca. 100	gemetselde walruwen, breedte 3 m	nieuwe entree en kanarie kegelbaan	aanbrengen walruwen	290.000		
42	ca. 130 max	stalen liggers met betondek, breedte 5 m	rool op ca. 0.7 m	onleggen riolering	50.000		
43	110/110	stalen liggers met dekplanken 1 m breed	-	-			
44	60/110	stalen liggers met dekplanken 3 m breed	kabels aan zijkant	vervangen door stalen looibrug (zie principe)	65.000		
45	90/160	stalen liggers met dekplanken 2 m breed	-	-			
46	90/160	stalen liggers met dekplanken 2 m breed	-	-			
47	90/140	stalen liggers met dekplanken 0.8 m breed	-	-			
48	ca. 130cm max	gemetselde looibrug, 9m	roolbus op ca. 80cm	rooilegging	50.000		
49	70/150	stalen liggers met dekplanken 3 m breed	-	-			
50	40/90	stalen liggers met dekplanken 3 m breed	-	vervangen door stalen looibrug (zie principe)	65.000		
51	40/120	stalen liggers met dekplanken 3 m breed	-	-			
52	50/95	stalen liggers met dekplanken 3 m breed	twee grote buizen op ca 70cm	vervangen door stalen looibrug (zie principe)	65.000		
53	60/110	stalen liggers met dekplanken 1,2m breed	buishood?	vervangen door stalen looibrug (zie principe)	33.000		
54	45/140	stalen liggers met dekplanken 2,5m breed	-	-			
55	45/100	betonbrug, gemiddeld 6m breed	leiding? Op ca 80cm	vervangen door stalen looibrug (zie principe)	131.000		
56	110/120	stalen liggers met betondek, 4 m breed	diverse leidingen (3) laagste op 60cm	onleggen leidingen	25.000		
57	100/100	stalen liggers met dekplanken 1 m breed	-	-			
58			perleiding naar Goemanvloedijk	verwijderen bestaande pompstation en herbouw	250.000		
59	100	x		aanbrengen stalen brug met houten dekplanken, 3.5 m breed	20.000		
60		graven van sleuf van 4 m breed en 2.5 meter diep	onleggen riolering in tracé	maken historische walruwen, hoog ca. 1.5 m, breedte gracht 3.5 m	2.200.000		
61	100	x		aanbrengen stalen brug met houten dekplanken	20.000		
62	70 max	betonnen brug met gemetselde wangen, breedte 8 m		ophogen binnen cultuurhistorische randvoorwaarden	250.000		
subtotaal directe bouwkosten					5.491.000	2.620.000	
indirecte kosten: voorbereiding, afstemming belanghebbenden, onderzoeken (archeologisch, milieuhygiënisch, bodem, riolering etc.), engineering, administratie en toezicht (12%)					658.920	310.000	
project onvoorzien en risico's (15%)					822.488	440.000	
Totaal generaal excl. BTW					€ 7.972.408	€ 3.400.000	