

Haalbaarheid en betaalbaarheid Intieme Vaarroute Gouda

Onderzoek kansen en knelpunten



**WATERRECREATIE
ADVIES BV**

Lelystad, 29 augustus 2022

Foto omslag: Stoofsteegbrug, onderdeel van het studiegebied: de Intieme Vaarroute vanaf de overkluizing bij de Blauwstraat t/m de Bostelbrug

Opdrachtgever:



**gemeente
gouda**

Gemeente Gouda
Contactpersoon: Mw. G. Tol
T: 0182 588754
www.gouda.nl

**WATERRECREATIE
ADVIES BV**

Waterrecreatie Advies BV
IJsselmeerdijk 2, 8221 RC Lelystad
E: info@waterrecreatieadvies.nl
T: 0320-218847
www.waterrecreatieadvies.nl

Inhoudsopgave

1. Samenvatting	1
1.1. Is het haalbaar?	3
1.2. Is het betaalbaar?	4
1.3. Conclusie.....	4
2. Een bevaarbare binnenstad van Gouda.....	5
2.1. Waterfonds Gouda.....	6
3. Plan van Aanpak.....	6
4. Onderzoek en bevindingen	8
4.1. Rapport Intieme Vaarroute 2009	8
Conclusie.....	10
4.2. Brief SOG en Wateralliantie	10
Conclusie.....	11
4.3. Het Kaderplan Bodemdaling Binnenstad (KBB)	12
Conclusie.....	14
4.4. De bruggen en overkluizingen in de Intieme Vaarroute	15
4.4.1. Kabels en Leidingen	15
Conclusie.....	16
4.4.2. Doorvaarthoogte van de gemeentelijke bruggen	17
Conclusie.....	25
4.4.3. Overleg met eigenaren van de particuliere bruggen	25
Eigendomssituatie en rechten.....	25
Interviews	26
Conclusie.....	27
5. Aanbevelingen	28
5.1. Peilscheidingen.....	28
5.2. Kabels en leidingen	28
5.3. Kosten.....	29

1. Samenvatting

De gemeente Gouda heeft aan Waterrecreatie Advies gevraagd onderzoek te doen naar de haalbaarheid en betaalbaarheid van het bevaarbaar maken van een deel van de Intieme Vaarroute in het centrum van Gouda. Het gaat om het gedeelte tussen de overkluizing bij de Blauwstraat (incl. kruising Kleiweg – Hoogstraat) en de Bostelbrug bij de Lange Tiendeweg. Het gedeelte na de Bostelbrug is via de route Achter de Kerk tot de Hoge Gouwe bevaarbaar voor kleine rondvaartboten zoals de Jan Contant. En uiteraard voor kano's en SUP's.



De Jan Contant Achter de Kerk (bron www.goudafm.nl, upload 2021/11)



Door het centrum van Gouda loopt de bewegwijzerde Goudse Kanoroute. Je kunt met een kano (of SUP) vanaf de Hoge Gouwe langs de Turfmarkt tot de overkluizing bij de Blauwstraat varen. Daar loopt de route (nog) dood. Een rondje centrum stad loopt via de Hoge Gouwe onder het ING-gebouw door langs de Sint Janskerk naar de Spieringstraat en dan via een kano-overdraagplaats bij het Houtmansplantsoen naar de Fluwelensingel. Via de Blekerssingel en de Kattensingel maak je het rondje centrum. Je kunt ook via de Karnemelksloot naar de Reeuwijkse Plassen.

*Kanoroute centrum Gouda 3 km
(bron: www.welkomingouda.nl)*

Voor het bevaarbaar of (beter) doorvaarbaar maken van de Goudse binnenstad is door de gemeente in 2021 één miljoen euro beschikbaar gesteld via een Waterfonds. Het nieuwe college heeft nogmaals

1 miljoen toegezegd. Er is dus in principe € 2 miljoen beschikbaar. Is het zinvol om dat geld of een deel daarvan te investeren in de Intieme Vaarroute tussen de Blauwstraat en de Bostelbrug? In de Nota Intieme Vaarroute uit 2009 worden de kosten voor dit gedeelte geschat op ruim 3 miljoen. Drie jaar daarvoor, in 2006 heeft DHV de kosten geschat op ruim 6 miljoen, exclusief 3 miljoen onderhoud aan de kademuren van de Zeugstraat. **Hoewel deze kosten gedateerd zijn, is twee miljoen in ieder geval niet genoeg.**

De Stichting Binnenstadondernemers Gouda (SBG) en de Wateralliantie Gouda hebben in maart 2021 een brief aan het stadsbestuur gestuurd waarin ze (wederom) pleiten voor het doorvaarbaar maken van de Intieme Vaarroute. Achtergrond is het in januari 2020 door de gemeente Gouda en het Hoogheemraadschap van Rijnland vastgestelde Kaderplan Bodemdaling Binnenstad (KBB). Daarin is besloten dat in een deel van de binnenstad het waterpeil 25 cm wordt verlaagd. Deze peilverlaging wordt gerealiseerd door het plaatsen van 2 'peilscheidingen' en een of twee pompen. Een peilscheiding is een stuw of een gemaal en is niet doorvaarbaar. Een doorvaarbare peilscheiding heet een sluis. Rijnland heeft de kosten berekend om naast de peilscheiding een smalle sluis aan te leggen waarin de boten passen die door de SBG en de Wateralliantie als maatgevend zijn opgegeven. De sluis bij de Turfmarkt is dan ca. 13 meter, de sluis bij de Bostelbrug 5 meter. **Als zo'n sluis in de meest gunstige situatie ca. 3 keer per uur kan schutten, dan kunnen 3 tot 6 boten per uur door de Intieme Vaarroute varen. Tenminste, als de bruggen en overkluizingen hoog genoeg zijn.**

De hoogte van de bruggen in de Intieme Vaarroute vanaf de Vrouwebrug t/m de Bostelbrug zijn nagemeten vanaf een SUP. Het waterpeil tijdens de meting is opgevraagd bij Rijnland (en bleek op dat moment 1 cm lager dan streefpeil). **Onder veel bruggen lopen verschillende soorten kabels en leidingen. Het gaat om gas-, riool-, stroom, water en dataleidingen, al dan niet aangebracht in mantelbuizen.** Leidingen (en leveranciers) zijn opgevraagd in het KLIC-systeem van het Kadaster. Het blijkt trouwens dat niet alle leidingen in het KLIC-systeem staan.

We zijn er van uitgegaan dat alle leidingen verlegd kunnen worden, naast of tussen de balken aan de onderkant van een brug of verzinkt via een geperste leiding onder de waterbodem. De werkelijke onderkant van de brug is dan maatgevend voor de doorvaarthoogte. Uit de metingen blijkt dat de Stooftsteegbrug en de Bostelbrug maatgevend zijn. **De Bostelbrug heeft een doorvaarthoogte van 90 cm en kan niet verder worden verhoogd.** De Bostelbrug valt ook buiten het vak waar het peil wordt verlaagd. De peilscheiding is volgens Rijnland namelijk gepland tussen de brug bij Joe Dery Coiffeur (brug 17) en de Bostelbrug (brug 18). De afstand tussen deze bruggen is ca. 15 meter, dus er is ook geen ruimte voor een peilscheiding met een grotere sluis. Door Rijnland en de gemeente aangevoerde redenen dat de peilscheiding niet verderop voorbij de Lange Tiendeweg (Bostelbrug) kan worden geplaatst, zijn (o.a.) archeologische waarden rond de Sint Janskerk.

Na een peilverlaging van 25 cm heeft de Vrouwebrug een doorvaarthoogte van 107 cm, een particuliere brug aan de Zeugstraat 99 cm (brug 11), de Parkbrug 105 cm (brug 9) de Stooftsteegbrug 91 cm (brug 14) en de Bostelbrug dus 90 cm. Het betekent dat een doorvaarthoogte van 1,25 m zoals gewenst door de SBG en de Wateralliantie niet haalbaar is. **Als alle bruggen in dit deel van de Intieme Vaarroute verhoogd worden tot een doorvaarthoogte van 90 cm na de peilverlaging, dan vervalt de doorvaarbaarheid voor een deel van de doelgroep "kleine sloepen".** De doorvaarthoogte sluit dan aan bij de rest van de route langs de Sint Janskerk en de duiker Dubbele Buurt. In dat stuk is volgens de nota Intieme Vaarroute de onderdoorgang bij de voormalige steenhouwer en pottenbakker maatgevend (brug 27, max. 95 cm na omleggen HWA).

Om na de peilverlaging een doorvaarthoogte van 90 cm te realiseren moet de gemeente de overkluizing achter de Waag en bij de Blauwstraat nog op hoogte brengen. De gemeente heeft de ambitie om in 2036 het gebied Achter de Waag aan te pakken. In dit gebied is in beginsel voldoende ruimte om de 2 nieuwe bruggen te verhogen. De huidige overkluizing tussen de bruggen kan worden verwijderd. Het aanpakken van de overkluizing bij de Blauwstraat en de Sint Antheunisbrug is nog niet gepland. Dit gedeelte is nieuwer en dus eigenlijk nog niet aan de beurt. In het kader van o.a. de

peilverlaging wordt echter onderzoek gedaan naar de staat van onderhoud en verwachte restlevensduur van de overkluizing en de funderingen. De uitslag daarvan wordt in 2023 verwacht. Als besloten zou worden dit knelpunt in de Intieme Vaarroute versneld aan te pakken, dus stel ook rond 2036, dan resteert hier nog een technisch probleem. **Bij de aansluiting van de Sint Antheunisbrug op de Kleiweg is weinig ruimte om de weg te verhogen. De situatie is wat dat betreft vergelijkbaar met de situatie bij de Bostelbrug. Daarenboven is de Sint Antheunisbrug een ontsluitingsroute voor 'zwaar verkeer' waaronder de brandweer. Er moet nog worden uitgezocht of de Sint Antheunisbrug verhoogd kan worden tot een doorvaarthoogte van 90 cm na de peilverlaging (of hoger) en wat de eventuele gevolgen zijn voor het zware verkeer over de brug.**

Vervolgens is gesproken met de eigenaren van 6 van de 7 particuliere bruggen over het Lange en Korte Zeugwater (excl. de eigenaar van brug 10 die na de peilverlaging een doorvaarthoogte heeft van 99 cm). Een ketting is zo sterk als zijn zwakste schakel. In de open brief aan de stadsraad (gemeenteraad) stond dat de eigenaren van de particuliere bruggen bereid waren mee te betalen aan het verhogen van hun bruggen. Tijdens de interviews hebben alle eigenaren aangegeven niet op de hoogte te zijn van een afspraak over- of toezegging aan een bijdrage in de kosten. Mogelijk dat hierover met huurders is gesproken. **Alle eigenaren hebben aangegeven dat de bruggen voor zover men wist, in goede staat zijn en men geen plannen heeft de bruggen te verhogen.** Hiervoor zijn verschillende argumenten aangevoerd. Een deel van die argumenten is financieel, maar een deel heeft ook te maken met technische zaken of de functionaliteit van de brug en het gebruik. **Na uitleg over het doel van dit onderzoek, de haalbaarheid om de kwaliteit en levendigheid van de binnenstad van Gouda te verbeteren, was men (onder voorwaarden) best bereid mee te denken.**

1.1. Is het haalbaar?

Een doorvaarthoogte van 1,25 m in de Intieme Vaarroute is niet haalbaar. Het verhogen van de resterende bruggen tot een doorvaarthoogte van 90 cm na de peilverlaging is op lange termijn misschien haalbaar. Daarvoor moet aanvullend onderzoek worden gedaan, primair naar de mogelijkheden bij de Blauwstraat, in het bijzonder de haalbare hoogte van de Sint Antheunisbrug rekening houdend met de belasting (zwaar verkeer). Het resultaat daarvan wordt verwacht in 2023.

Als 90 cm daar haalbaar is, dan is het zinvol verdere stappen te zetten.

90 cm is een acceptabele hoogte voor kano's en SUP's. Voor sloepen en de rondvaartboot Jan Compagnie is 90 cm te laag. Los van de keuze voor een sluis, is de Intieme Vaarroute dus ook ongeschikt als sloepenroute. 90% van die groep, BRTN categorie F, is hoger dan 90 cm.

De voorgestelde "doorvaarbare peilscheidingen" zijn te klein. De (meer)kosten ten opzichte van een vaste peilscheiding zijn door RPS in maart 2021 geschat op ca. € 850.000 ex. BTW. In dat geval kunnen ca. 30 tot 50 (elektrisch aangedreven) bootjes per dag door de Intieme Vaarroute. Op de locatie bij de Bostelbrug is geen ruimte de capaciteit verder te vergroten. De grachten zijn ook te smal om grotere aantallen door te laten. Er zou gekozen kunnen worden voor éénrichtingsverkeer, maar dat is strijdig met het huidige gebruik bij de Sint-Janskerk.

Als 90 cm haalbaar is, dan is de Intieme Vaarroute doorvaarbaar en geschikt voor kano's en SUP's. Bij de peilscheidingen moet in dat geval een voorziening worden getroffen (kano-overstapplaats). Verder moeten de bestaande kabels en leidingen onder de bruggen worden verwijderd, verplaatst of onder de waterbodem worden verzonken. Dit vergt overleg tussen de gemeente Gouda en Rijnland over te verlenen vergunningen, daaraan verbonden voorwaarden / eisen en handhaving. We hebben kunnen constateren dat heel veel kabels en leidingen nog verlegd moeten worden. Dat kost geld, maar te weinig doorvaarthoogte vormt anderzijds ook een obstructie om met een boot onderhoud te plegen (maaïen en baggeren).

1.2. Is het betaalbaar?

Het budget van € 2 miljoen dat gereserveerd is in het Waterfonds is ontoereikend om de Intieme Vaarroute doorvaarbaar te maken. Er is een veelvoud van dat bedrag nodig.

- In 2006 schat Ingenieursbureau DHV, thans Royal HaskoningDHV, de kosten voor het bevaarbaar maken van de Intieme Vaarroute op € 6,5 miljoen en de kosten om de kades langs de Zeugstraat te versterken op ruim € 3 miljoen. Waarom deze bedragen niet in het rapport uit 2009 zijn overgenomen is onduidelijk. De gehanteerde methodiek gebaseerd op SSK-ramingen, is nog steeds gangbaar. Als besloten wordt door te gaan met verder onderzoek naar een doorvaarthoogte van 90 cm, dus naar de mogelijkheden van een kanoroute, dan moeten de ramingen uit 2006 worden geactualiseerd.
- Twee doorvaarbare peilscheidingen zoals voorgesteld door het Hoogheemraadschap van Rijnland kost volgens RPS advies- en ingenieursbureau bv (maart 2021) € 850.000 ex. BTW meer dan twee niet doorvaarbare peilscheidingen. Twee echte sluizen met een fatsoenlijke capaciteit zijn nog aanmerkelijk duurder.
- Het Hoogheemraadschap van Rijnland is niet bereid mee te betalen aan een doorvaarbare peilscheiding omdat vaarwegbeheer buiten haar wettelijke taken en verantwoordelijkheden valt (brief Rijnland 13-9-2021).
- De eigenaren van de particuliere bruggen hebben aangegeven in beginsel niet bereid te zijn om mee te betalen aan het verhogen van hun bruggen omdat de technische staat daar niet om vraagt en/of om andere moverende redenen.

Een doorvaarbare sloepenroute is volgens ons dan ook niet haalbaar en niet betaalbaar. Zelfs voor een kanoroute zijn forse investeringen nodig omdat nog 2 overkluizingen en 7 particuliere bruggen moeten worden verhoogd naar een doorvaarthoogte van 90 cm na de peilverlaging (incl. verhogen / verplaatsen kabels en leidingen). Of verder onderzoek naar de mogelijkheden maatschappelijk verantwoord is, is een politiek besluit.

1.3. Conclusie

De conclusies zijn pijnlijk voor alle partijen die geloven in de haalbaarheid van een doorvaarbare Intieme Vaarroute. Iedereen wil graag kwaliteitsverbetering in de binnenstad, een betere woon- en leefomgeving, meer toerisme en meer zichtbaar water in de stad. Gouda heeft een prachtige geschiedenis en is een stad waar best nog meer te verbeteren is. Ook op het gebied van watersport. Dit plan, een bevaarbare Intieme Vaarroute voor rondvaartboten, sloepen, kano's en SUP's is lastig geworden bij het vaststellen van het KBB. Om een peilscheiding te passeren heb je namelijk een sluis nodig. Dit is in principe oplosbaar. Daarom heeft het college van B&W aan Rijnland gevraagd (brief kenmerk 1299791 d.d. 26-1-2021) om bij het ontwerpproces te onderzoeken of de peilscheiding tegen zo laag mogelijke kosten alsnog doorvaarbaar gemaakt kan worden als dit wenselijk zou zijn. Het (schets)ontwerp van de geïntegreerde sluis heeft volgens ons (Waterrecreatie Advies) echter een zodanige capaciteit dat het niet functioneel is. En Rijnland heeft aangegeven niet mee te willen betalen.

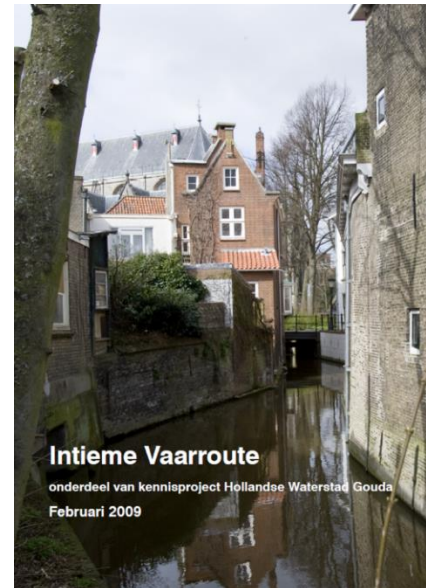
Een route met een doorvaarthoogte van 90 cm voor kano's en SUP's lijkt wel haalbaar, als iedereen bereid is daaraan mee te werken. Kabels en leidingen moeten op meerdere plaatsen worden verlegd, gasleidingen verwijderd. Daarop moet ook worden gehandhaafd. Het belang daarvan was tot nu toe misschien niet voor iedereen duidelijk. Het bestemmingsplan eist 1,25 m vrije doorvaarthoogte en Rijnland een vrije doorvaarthoogte van 1 meter i.v.m. onderhoud (baggeren met schepen en maaien waterplanten). Daarnaast zijn er nog een aantal onzekere factoren. Primair zijn dat de kosten van het verhogen van de overkluizing bij de Blauwstraat / Sint Antheunisbrug. Als 90 cm doorvaarthoogte daar haalbaar is, dan wordt het mogelijk de intieme vaarroute doorvaarbaar te maken voor kano's en SUP's.

Lelystad, 29 augustus 2022

2. Een bevaarbare binnenstad van Gouda

De gemeente Gouda heeft aan Waterrecreatie Advies opdracht verleend onderzoek te doen naar de haalbaarheid en betaalbaarheid van het bevaarbaar maken van een deel van de Intieme Vaarroute in het centrum van Gouda. Het betreft het gedeelte vanaf de overkluizing bij de Blauwstraat (incl. brug tussen de Kleiweg en de Hoogstraat) t/m de Bostelbrug (kruising Zeugstraat met de Lange Tiendeweg). Een overkluizing is een soort brug. Het is een betonnen of stalen dek dat over de oorspronkelijke gracht is gelegd. Achter de Waag ligt ook nog een overkluizing. In 2009 lagen in dit deel van de binnenstad van Gouda 17 bruggen en overkluizingen. Een deel van die bruggen is van de gemeente Gouda, een deel is particulier eigendom.

Over de wens om dit deel van de Intieme Vaarroute weer bevaarbaar of recreatief bruikbaar te maken is in februari 2009 het rapport *'Intieme Vaarroute, onderdeel van kennisproject Hollandse Waterstad Gouda'* verschenen. Het rapport is opgesteld in opdracht van het Consortium Hollandse Waterstad waarin vertegenwoordigd de gemeente Gouda, de provincie Zuid-Holland, het Hoogheemraadschap van Rijnland, de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten en het Watergilde. Het Watergilde als werkgroep van de historische vereniging en vertegenwoordiger van de burgers van Gouda. Met elkaar is geconstateerd dat herstel van de doorvaarbaarheid van het oorspronkelijke binnenwater van Gouda een toeristische en kwalitatieve impuls voor de stad kan betekenen.



Op 24 maart 2021 heeft de SOG (voorloper van de huidige Stichting Binnenstadondernemers Gouda, SBG) en de Wateralliantie nog een brief gestuurd naar het stadsbestuur (de gemeenteraad). Daarin wordt (wederom) gepleit voor een doorvaarbare 'intieme vaarroute'. De route zou bevaarbaar moeten zijn door kano's en SUP's, maar ook voor lage rondvaartboten en sloepen. Mede aanleiding voor deze brief was het in januari 2020 door de gemeente Gouda en het Hoogheemraadschap van Rijnland vastgestelde Kaderplan Bodemdaling Binnenstad (KBB). In het KBB is het besluit genomen het waterpeil in een deel van de binnenstad via twee peilscheidingen (en een gemaal) 25 cm te verlagen. Een peilscheiding is niet doorvaarbaar. Daarvoor is een sluis nodig. De aanleg van een peilscheiding blokkeert dus de gewenste doorvaarbaarheid, tenzij de peilscheiding in combinatie met een sluis wordt aangelegd.

Investeren in kwaliteit kost geld. Is de investering maatschappelijk verantwoord? Vaak moeten keuzes worden gemaakt. Dat is ook in dit geval aan de orde. In de brief aan het stadsbestuur pleiten de SOG en de Wateralliantie voor een doorvaarhoogte van 1,25 m vanaf de Turfmarkt t/m de Bostelbrug / Lange Tiendeweg. Het plein Achter de Waag zou op deze manier bereikbaar zijn voor de Jan Compagnie (referentie rondvaartboot Rederij de IJssel, lengte 13 meter). Vanaf de Lange Tiendeweg tot de Oosthaven en via de Spieringstraat tot het Houtmanplantsoen pleit men voor een doorvaarhoogte van 1,10 m (referentie Jan Contant, lengte 5 meter). Een deel van de bruggen in het traject is in particulier bezit. Een ketting is zo sterk als de zwakste schakel. Het bevaarbaar maken van dit deel van de Intieme Vaarroute vergt dus medewerking van alle betrokkenen: van overheden, het Hoogheemraadschap van Rijnland en van particulieren.

Aan Waterrecreatie Advies is gevraagd te onderzoeken of de wensen qua doorvaarbaarheid haalbaar en betaalbaar zijn. De totale investeringen om de vaarroute via het Korte en Lange Zeugwater vanaf de overkluizing bij de Blauwstraat tot en met de Bostelbrug aan te passen, werden in 2008 geraamd op bijna € 3 miljoen excl. BTW.

2.1. Waterfonds Gouda

Tijdens de begrotingsbehandeling op 10 november 2021 heeft de gemeente Gouda € 1 miljoen beschikbaar gesteld als startkapitaal voor een Waterfonds. De Wateralliantie Gouda was verheugd met de instelling van het fonds omdat het mogelijkheden biedt om de Goudse binnenstad verder bevaarbaar te maken. “Allereerst met het vaarrondje Gouwe – Turfmarkt – Zeugstraat – Achter De Kerk. Deze zogenaamde Intieme Vaarroute kan gevaren worden met de Goudse schouw Jan Contant met of zonder gids/schipper met maximaal 8 personen. Uiteraard kan het vaarrondje Gouwe – Turfmarkt – Zeugstraat – Achter de Kerk ook met sloepen, vletjes, andere motorbootjes, supboards en kano's worden gevaren”¹.

Voor het doorvaarbaar maken van de Intieme Vaarroute voor sloepen, vletjes en andere motorbootjes naast SUP's en kano's was een startkapitaal van € 1 miljoen beschikbaar. Later heeft het college nog € 1 miljoen toegezegd. Er is dus € 2 miljoen in het Waterfonds beschikbaar.

3. Plan van Aanpak

Om inzicht te krijgen in de haalbaarheid is een 'plan van aanpak' opgesteld. In eerste instantie is een bezoek gebracht aan het projectgebied. Het werd daarbij meteen duidelijk dat heel veel bruggen en overkluizingen inderdaad erg laag zijn. Bovendien bleken onder veel bruggen mantelbuizen en/of kabels en leidingen te lopen, waardoor de doorvaarhoogte verder werd beperkt. Bij de gemeente zijn vervolgens tekeningen opgevraagd van kabels en leidingen in het stuk vanaf de overkluizing bij de Blauwstraat t/m de Bostelbrug (Korte en Lange Zeugwater). Ook de Vrouwebrug aan de Turfmarkt is meegenomen omdat die deel uitmaakt van de Intieme Vaarroute.



Vaarrondje binnenstad met het Korte en Lange Zeugwater (bron: SOG en Wateralliantie Gouda).

¹ Gouda FM 15 november 2021

Als het waterpeil vanaf het begin van de Turfmarkt tot de Bostelbrug 25 cm wordt verlaagd, dan neemt de doorvaarthoogte onder (bestaande) bruggen automatisch met 25 cm toe. Op 17 maart hebben we met een SUP de doorvaarthoogte van alle bruggen nagemeten. We zijn er daarbij van uitgegaan dat kabels en leidingen voor zover ze de doorvaarthoogte beperken, kunnen worden verlegd. Dat kan door ze hoger onder een brug op te hangen of onder de waterbodem te leggen ("zinkeren"). In het laatste geval krijg je te maken met het Hoogheemraadschap van Rijnland. Rijnland is verantwoordelijk voor het beheer van het water en de waterdiepte in de binnenstad. Het water is volgens de legger van Rijnland bij de Turfmarkt en in het Korte en Lange Zeugwater 90 cm diep. Als het waterpeil 25 cm wordt verlaagd zal in beginsel de route ook 25 cm dieper moeten worden gebaggerd. In die te verdiepen 25 cm kan je ook nog (de bovenkant van) leidingen tegen komen. Het water Achter de Kerk is volgens de legger 50 cm diep. Daar blijft het peil hetzelfde.

Het verlagen van het waterpeil heeft mogelijk effect op de funderingen van bruggen en overkluizingen en op kademuren. Uit onderzoek² is gebleken dat het met de funderingen van woningen in dit deel van de binnenstad meevalt. Daarom is o.a. gekozen om alleen in dit deel van de binnenstad een peilverlaging te realiseren.

Bij het eventueel vervangen van een overkluizing of een brug speelt de staat van onderhoud een rol. Een goed betonnen brugdek gaat, afhankelijk van fundering en gebruik, ca. 100 - 150 jaar mee. De gemeente heeft de ambitie om in 2036 de overkluizing Achter de Waag aan te pakken. Dit is een belangrijke schakel in het tijdpad en de wens om de Intieme Vaarroute weer bevaarbaar of doorvaarbaar te maken.

De belangrijkste bruggen en overkluizingen zijn van de gemeente. Daarenboven zijn er nog 8 particuliere bruggen. In het kader van deze opdracht zijn, samen met de gemeente, gesprekken gevoerd met de eigenaren van deze particuliere bruggen. De eigenaar blijkt in veel gevallen niet de eindgebruiker van het pand. De meeste panden zijn verhuurd, een aantal met een horecabestemming. Gevraagd is of en onder welke voorwaarden de eigenaren bereid zijn mee te werken aan het bevaarbaar maken van het Korte en Lange Zeugwater.

In navolgende hoofdstukken worden de bevindingen van dit onderzoek beschreven en worden aanbevelingen gedaan.

² Kaderplan Bodemdaling Binnenstad (KBB)

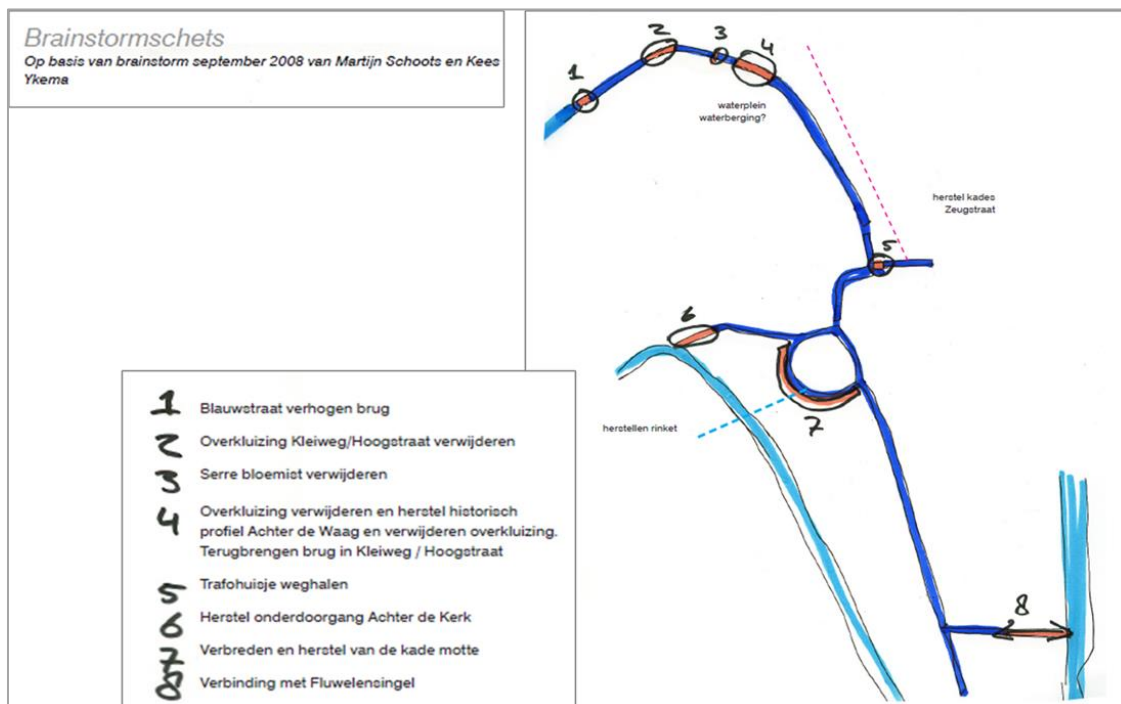
4. Onderzoek en bevindingen

4.1. Rapport Intieme Vaarroute 2009

De Intieme Vaarroute door Gouda is beschreven in 2009 als onderdeel van het kennisproject Hollandse Waterstad Gouda. Het rapport vormt een pleidooi voor het weer doorvaarbaar maken van de binnenstad. Niet alleen levert dat een bijdrage aan de toeristische kwaliteit en mogelijkheden, het levert ook een kwaliteitsverbetering voor de stad zelf. Er worden vergelijkingen gemaakt met andere steden. Op veel plaatsen in Nederland zijn grachten gedempt, vaak om extra ruimte voor auto's te creëren. Het terug laten komen van het water, zeker als het bevaarbaar is, levert een ander beeld. In steden als Leiden en Amsterdam zijn de bevaarbare en beleefbare grachten voor particuliere eigenaren van sloepen en voor toeristen een belangrijke attractie.

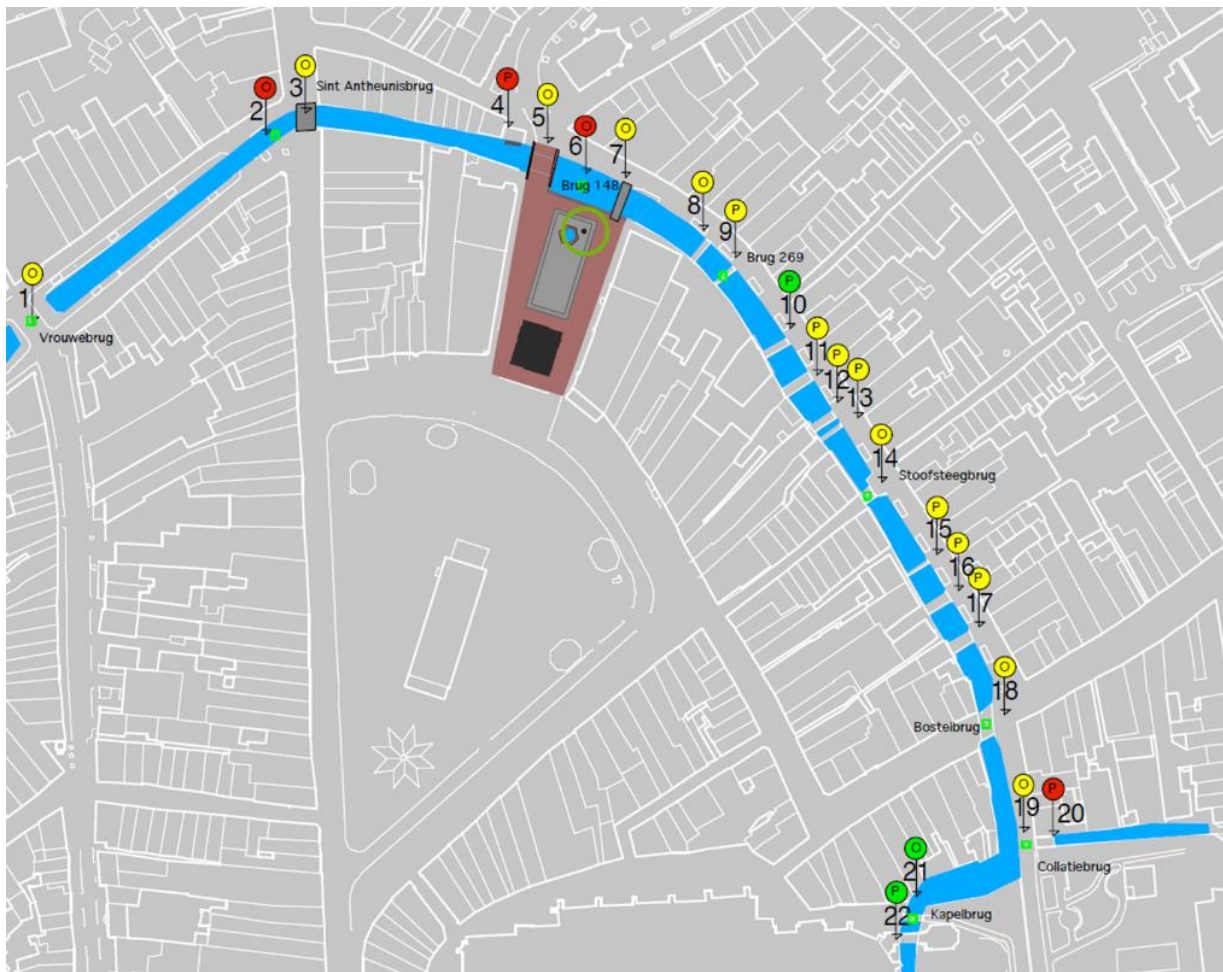
In het rapport Intieme Vaarroute wordt ingegaan op de historie van de grachten en de sluizen in Gouda en op kansen en knelpunten. Veel water blijkt sinds 1800 gedempt. In het deel van de Intieme Vaarroute waar dit onderzoek over gaat, liggen twee overkluizingen. Door deze overkluizingen is er geen beleving meer van het historisch watersysteem. Als er nieuwe bruggen worden aangelegd, moet op een aantal plaatsen rekening worden gehouden met de bereikbaarheid van hulpdiensten (brandweer, ambulance). Bij het plein Achter de Waag wordt gepleit voor aanlegplaatsen en een keerpunt, zodat te hoge of te lange boten via de Turfmarkt terug kunnen. De route Achter de Kerk is namelijk lager en ondieper.

Gouda ligt op een kruispunt van vaarwegen. De Gouwe ten westen van de stad vormt onderdeel van de Staande Mastroute. Boten die niet over de Noordzee durven of willen, kunnen via de Gouwe vanaf de Zeeuwse Delta binnendoor naar Friesland. Dus recreatief een belangrijke doorgaande vaarroute. In het zuiden ligt de Hollandse IJssel en ten noorden van de stad de Reeuwijkse Plassen. Gouda is dus een knoop met kansen voor de watersport. In veel oude steden varen weer rondvaartboten met internationale toeristen. Een rondvaart biedt de mogelijkheid een verhaal over de historie van de stad te vertellen. En Gouda heeft een mooi verhaal. In 2008 zijn bijeenkomsten georganiseerd met bewoners en schetsen gemaakt van hoe het zou kunnen worden. Knelpunten zijn in beeld gebracht.



Schetsen met ideeën uit 2008, een aantal zijn inmiddels gerealiseerd (3, 5 en 6).

In het rapport uit 2009 wordt verder verwezen naar een haalbaarheidsonderzoek uit 2006. In 2006 zijn door DHV, tegenwoordig Royal HaskoningDHV (RHDHV), de kosten voor het verhogen of vernieuwen van bruggen, het verwijderen van overkluizingen en het herstel van kademuren in Gouda in kaart gebracht³.



Overzicht met genummerde bruggen in een deel van de Intieme Vaarroute

Per brug is door DHV de bestaande en gewenste situatie beschreven. Bij de gewenste situatie worden kosten van te nemen maatregelen aangegeven. Het blijkt dat er verschil zit tussen de kosten zoals opgegeven door DHV in 2006 en het overzicht met benodigde investeringen uit 2008.

De ramingen van DHV zijn bepaald volgens de deterministische methode (meest waarschijnlijke waarde), SSK-methodiek, prijspeil 2006. Dit is een gebruikelijke methode, met marges naar boven en naar beneden.

Inmiddels zijn alle berekeningen uit 2006 wel achterhaald door prijsstijgingen van arbeidsloon en grondstoffen, zeker de laatste jaren waarbij de staalprijs bijvoorbeeld is verdubbeld. De prijzen vormen dus een globale indicatie en zijn meer dan 15 jaar oud.

Ten behoeve van dit onderzoek hebben wij de prijzen van DHV uit 2006 vergeleken met de prijzen die in het rapport over de Intieme Vaarroute uit 2009 worden genoemd.

³ Kostenrapport verificatieonderzoek doorvaarbaarheid Goudse binnenstad, DHV, juni 2006

Kunst werk nr.	Doorvaart hoogte [cm] (OK brug tot water)	Maatregelen	Intieme Vaarroute 2009	DHV 2006
		Uitgangspunt min. hoogte onder kunstwerk 1 m	ex. BTW	
1 Vrouwenbrug Blauwstraat	85	nieuwe hogere gemetselde toogbrug	150.000	510.000
2 Overkluizing Blauwstraat / Kleiweg + Antheunisbrug	45	verwijderen en nieuwe kademuren	510.000	2.170.000
3 Antheunisbrug (nieuw)	100	stalen liggers met dek, breedte ca. 5 m	300.000	350.000
4 Brug bij Anthoniestraat (Serrebrug verwijderd in 2011)		x		
5 Brug Achter de Waag (nieuw)	100	gemetselde loopbrug met wangen, breedte 7 m	550.000	
6 Overkluizing met duiker Achter de Waag	20	verwijderen duiker en metselen kades	650.000	2.420.000
7 Voet- / fietsbrug bij Achter de Waag (nieuw)	100	stalen toogbrug met dek, breedte ca. 2 m	44.000	
8 Particuliere brug	10	vervangen door stalen toogbrug (zie principe)	35.000	100.000
9 Brug 269 (openbaar)	50	vervangen door stalen toogbrug (zie principe)	54.000	130.000
10 Particuliere brug	85	uitzonderlijke brug, handhaven		
11 Particuliere brug	50	vervangen door stalen toogbrug (zie principe)	54.000	150.000
12 Particuliere brug	40	vervangen door stalen toogbrug (zie principe)	60.000	130.000
13 Particuliere brug	25	vervangen door stalen toogbrug (zie principe)	65.000	150.000
14 Stoofsteegbrug (openbaar)	60	brughoofden amoveren en vervangen door stalen toogbrug	150.000	640.000
15 Particuliere brug	30	vervangen door stalen toogbrug (zie principe)	22.000	110.000
16 Particuliere brug	10	vervangen door stalen toogbrug (zie principe)	70.000	160.000
17 Particuliere brug	20	vervangen door stalen toogbrug (zie principe)	70.000	250.000
18 Bostelbrug (openbaar)	60	vervangen door stalen toogbrug (zie principe)	360.000	620.000
		incl. BTW		7.890.000
		Totaal ex BTW	3.144.000	6.520.661
		Kademuur Zeugstraat	0	3.239.669
		Aanpassen fundering gebouwen (zeugstraat part. zijde)	0	1.000.000
		Overig kademuur en funderingen ex. BTW	0	4.239.669

Vergelijking overzicht kosten 2006 (DHV, pag. 10, Managementsamenvatting) en 2009 (Intieme Vaarroute, pag. 67)

Conclusie

De te nemen maatregelen zijn hetzelfde, het verschil in kosten is (nog) niet verklaarbaar. Een van de opstellers van het rapport uit 2006 blijkt nog te werken bij RHDHV. Hij kon de verschillen desgevraagd niet verklaren. We kunnen in ieder geval vaststellen dat de prijzen uit 2006 en 2009 zijn achterhaald. Afhankelijk van de uitkomst van dit onderzoek kan worden besloten of- en zo ja welke prijzen moeten worden gecontroleerd.

4.2. Brief SOG en Wateralliantie

Op 24 maart 2021 heeft de SOG (voorloper van de Stichting Binnenstadondernemers Gouda, SBG) en de Wateralliantie nog een brief gestuurd naar het stadsbestuur. Daarin wordt (wederom) gepleit voor een doorvaarbare 'intieme vaarroute'. De route zou bevaarbaar moeten zijn door kano's en SUP's, maar ook voor lage rondvaartboten en sloepen. Gesproken wordt over een gewenste doorvaarhoogte vanaf de Turfmarkt tot Achter de Waag van 1,25 m na de peilverlaging. In het gebied Achter de Kerk, het Houtmansplantsoen en de Visbanken wordt het peil niet verlaagd en zou gestreefd moeten worden naar een doorvaarhoogte van 1,10 m. Maatgevende schepen zijn de rondvaartboten van Rederij de IJssel van resp. 13 en 5 m lengte.

Om dit gedeelte van de Intieme Vaarroute te kunnen bevaren, wordt gepleit voor 'doorvaarbare peilscheidingen'. De doorvaarbare peilscheiding in het Lange Zeugwater aan de kant van de Sint Janskerk kan dan kleiner uitgevoerd worden dan de peilscheiding in de Turfmarkt omdat in dit gedeelte kleinere boten varen.

Men geeft aan dat de doorvaarbare binnenstad een kostbaar plan is, maar dat investeringen terugverdiend worden in leefbaarheid, stijgende huizenprijzen, vastgoedwaarden, uitbaterswaarden en economische spin-of. Ondernemers aan de Zeugstraat, binnenstadbewoners en watergebruikers krijgen een impuls, het gebied rond de Zeugwaters zal volgens de brief aan het stadsbestuur flink in waarde stijgen.



De Jan Compagnie van Reederij de IJssel. Maatgevende doorvaarthoogte 1,25 m, lengte 13 m en de Jan Contant (streef)doorvaarthoogte 1,10 m, lengte 5 m.

Verder wordt gesteld dat de eigenaren en uitbaters aan de Markt de intentie hebben om de brugaanpassingen van de 4 particuliere bruggen (Lange Zeugwater) te bekostigen en dat de provincie Zuid-Holland heeft aangegeven € 50.000 per peilscheiding te willen betalen. De (leden van) watersportverenigingen in Gouda & Reeuwijk zouden zich in willen zetten om eenzelfde bedrag te (crowd)funden. Er wordt nog verwezen naar het Hoogheemraadschap van Rijnland, Waterbedrijf Oasen, de gemeente Bodegraven-Reeuwijk en enkele infrastructurele fondsen en de optie om de kosten over een termijn van bijvoorbeeld 50 jaar af te schrijven.

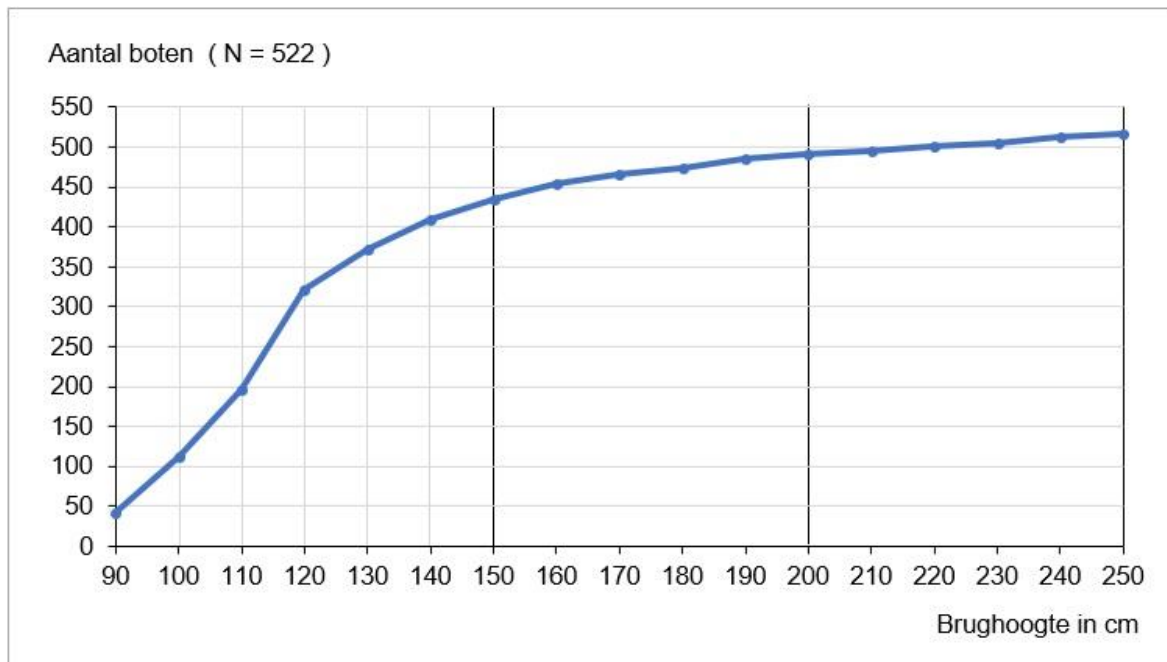
Conclusie

Ontegenzeggelijk heeft een doorvaarbare binnenstad een toegevoegde waarde voor bewoners, gevestigde bedrijven en toeristen. In een mooie omgeving zal de waarde van onroerend goed stijgen. Een pleidooi voor kwaliteitsverbetering is dus begrijpelijk, hoewel het lastig is de economische effecten cijfermatig goed te onderbouwen.



Kano's, SUP's en een bootje in de Intieme Vaarroute in Gouda (bron: brief aan gemeentebestuur).

Afhankelijk van de doorvaarthoogte (en diepgang) kan het gebruik van een route variëren. Uit onderzoek van Waterrecreatie Advies naar het aanbod van sloepen in Nederland blijkt dat ca. 70% van de kleine sloepen onder een brug van 1,25 m hoogte door kan⁴. Mede op basis daarvan wordt voor kleine sloepen (BRTN-categorie F) bij de aanleg van nieuwe routes een doorvaarthoogte van 1,5 m aanbevolen.



Bron: Onderzoek Waterrecreatie Advies 2019 - 2020

De vraag is wat de werkelijk haalbare doorvaarthoogte van de Intieme Vaarroute kan worden na de peilverlaging. Daarom is besloten de doorvaarthoogte van de bruggen in de Intieme Vaarroute na te meten (zie hoofdstuk 4.4.2.).

4.3. Het Kaderplan Bodemdaling Binnenstad (KBB)

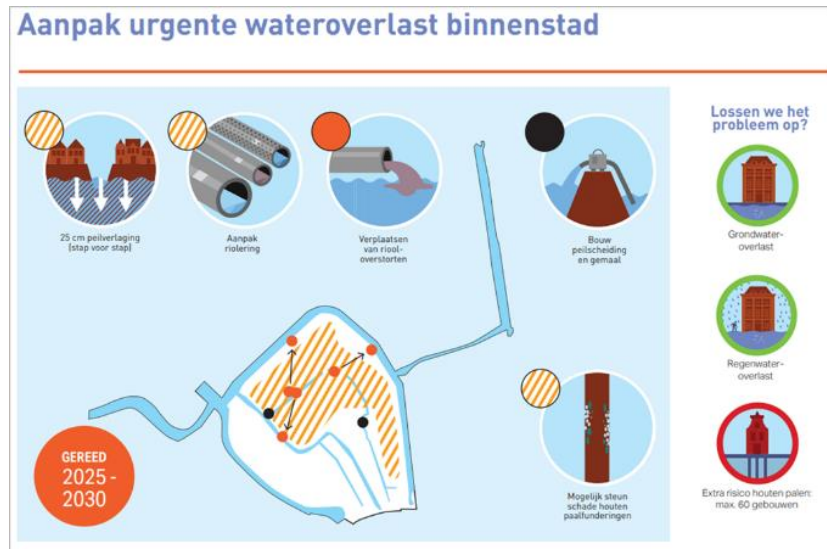
Op initiatief van de gemeente Gouda en het Hoogheemraadschap van Rijnland vormden 8 partijen in 2014 de 'Coalitie Stevige Stad'. Na allerlei onderzoeken verscheen het Kaderplan Bodemdaling Binnenstad (KBB). Het KBB is in januari 2020 door de gemeente Gouda en het Hoogheemraadschap van Rijnland vastgesteld. Via de vaststelling is besloten het waterpeil in een deel van de binnenstad met 25 cm in stapjes van 5 cm per jaar te verlagen. De peilverlaging is gebaseerd op de maximale bodemdaling en gebouwzetting tussen de laatste peilverlaging in 1970 en



⁴ <https://www.zelfbedieningsovertoom.nl/nl/nieuws/sloepenroutes-en-brtn-categorie%C3%ABn.html>

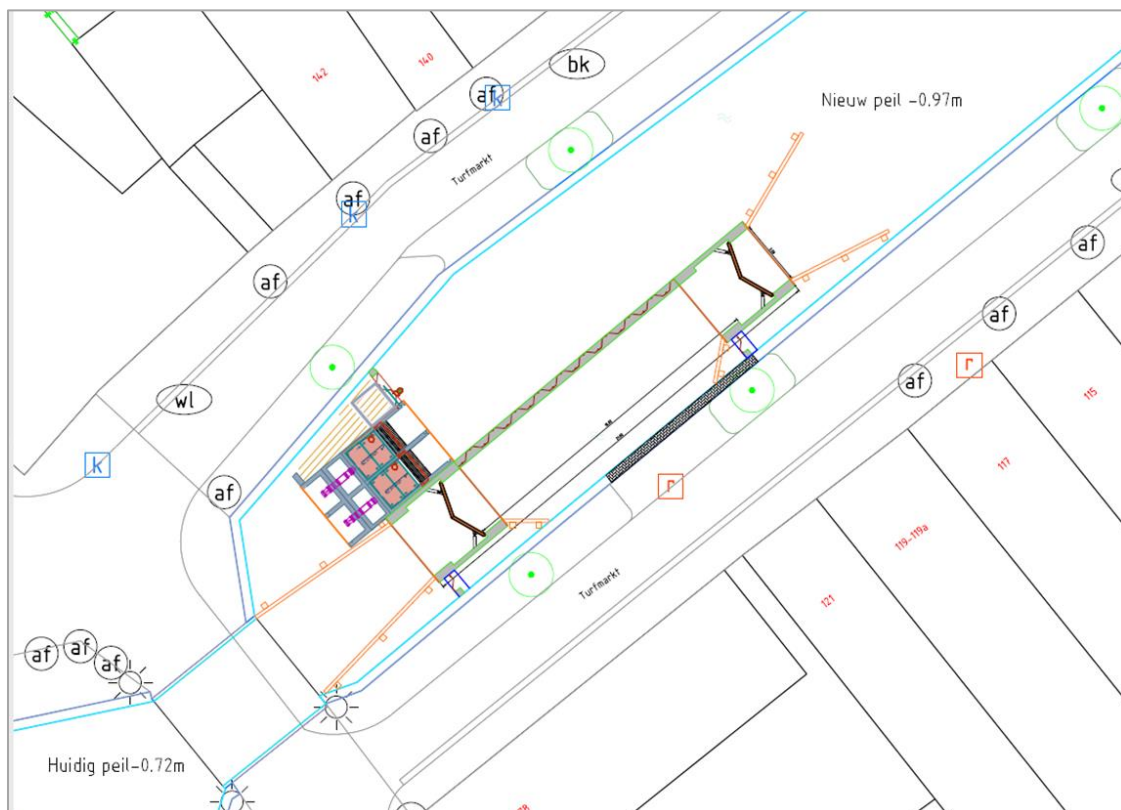
2020. Deze variant is gekozen na het bestuderen van alternatieven zoals verlaging van het peil in de hele binnenstad. Inspraakreacties zijn in dat besluit meegewogen.

Het compartiment tussen het begin van de Turfmarkt en het einde van de Zeugstraat wordt conform het KBB afgesloten door middel van twee peilscheidingen. De peilscheidingen zijn de zwarte stippen op de afbeelding rechts. Het peil tussen de peilscheidingen wordt met behulp van een of twee gemalen gehandhaafd. Het gevolg is dat de route (na eventuele verhoging van



de bruggen) niet doorvaarbaar is. Daarom heeft de SOG en de Wateralliantie in haar brief aan het stadsbestuur gepleit voor een doorvaarbare peilscheiding. Een doorvaarbare peilscheiding is een sluis. De gemeente heeft vervolgens aan het Hoogheemraadschap Rijnland gevraagd tegen zo laag mogelijke kosten de mogelijkheden in kaart te brengen.

Om het peilverschil te overbruggen, moeten boten geschut worden. Een doorvaarbare peilscheiding is een sluis gekoppeld aan een peilscheiding. Om de Intieme Vaarroute doorvaarbaar te maken zijn dus twee sluizen nodig of doorvaarbare peilscheidingen, een bij de Turfmarkt en een nabij de Bostelbrug.

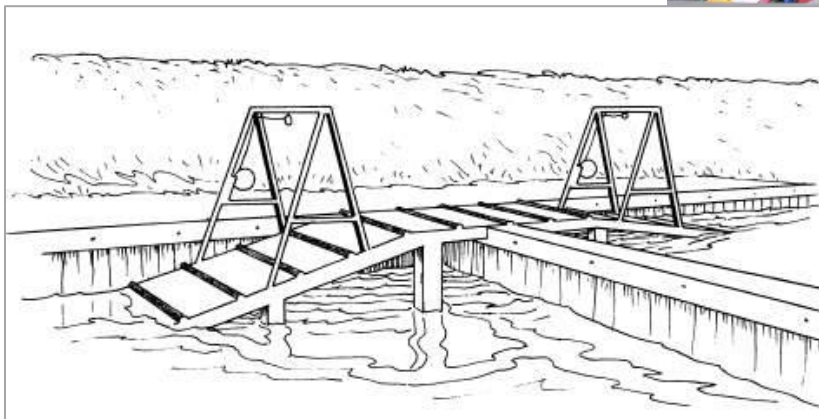


Schetsontwerp doorvaarbare peilscheiding bij de Turfmarkt, een peilscheiding met gemaal in combinatie met een sluis (bron: onderzoek Hoogheemraadschap Rijnland, ontwerp RPS, 31 maart 2021).

Over de meerkosten van de sluis versus een niet doorvaarbare peilscheiding kan je een discussie voeren. Een sluis is door het benodigde schutproces een beperkende factor voor het aantal boten dat de Intieme Vaarroute kan bereiken. De getekende sluiskolk is gebaseerd op de afmetingen van de Jan Compagnie en heeft een lengte van ca. 13 meter bij een breedte van 3 m. Per uur kan een sluis ca. 3 maal schutten. Het betekent dat de capaciteit van de sluis ca. 3 grote (Jan Compagnie) of 6 kleine boten / sloepen per uur is.

Bij de Bostelbrug is gerekend met een kleine sluis op basis van de afmetingen van de Jan Contant (5 m). Als daar een passeerbare peilscheiding wordt aangelegd kunnen dus 3 kleine boten / sloepen per uur passeren.

Voor kano's en SUP's is een sluis een obstakel. Vaak wordt voor kano's bij een sluis een kano-overstapplaats gerealiseerd. In de sluiskolk is zowel het binnen kolkende als het wegstromende water uit de rinketten gevaarlijk voor kano's. Daarom moeten er voor hun veiligheid over de hele lengte van de sluiskolk meerdere trappen, glijstangen of verticale kettingen zijn zodat de kanovaarders houvast aan de sluiswand hebben⁵.



Kano-oversteekplaats bij een peilscheiding (bron TKBN). In het artikel wordt verwezen naar de overstapplaats van Rijnland in Reeuwijk.

Conclusie

In het KBB staat dat door de peilverlaging de binnenstad niet meer doorvaarbaar is. Bij de uitwerking van de varianten is op verzoek van de gemeenteraad de doorvaarbaarheid nader onderzocht. Er zijn schetsen gemaakt van doorvaarbare peilscheidingen met een sluiskolk gebaseerd op de "maatgevende schepen" in de Intieme Vaarroute. Bij maximaal ca. 3 schuttingen per uur is het aantal passages beperkt, ca. 30 tot 50 boten per dag. Ter vergelijking, door het centrum van Leiden varen ca. 500 boten per dag, maar daar zijn geen sluizen en de bruggen zijn 1,20 tot 1,40m hoog.⁶

Volgens de TKBN is een sluis door het binnen kolkende en wegstromende water uit rinketten gevaarlijk voor kano's. Dat geldt eveneens voor SUP-planken. De TKBN pleit in haar rapport uit 2014 daarom voor een kano-oversteekplaats zoals gerealiseerd in Reeuwijk. De Goudse Peddel heeft een eigen voorstel ingediend. Een gedeeltelijke verlaging waar je een kano overheen kan trekken.

⁵ Rapport Kanovaarwegen, Toeristische Kanobond Nederland (TKBN), 2014

⁶ Vaarbewegingen in het centrum van Leiden, Waterrecreatie Advies, zomer 2018

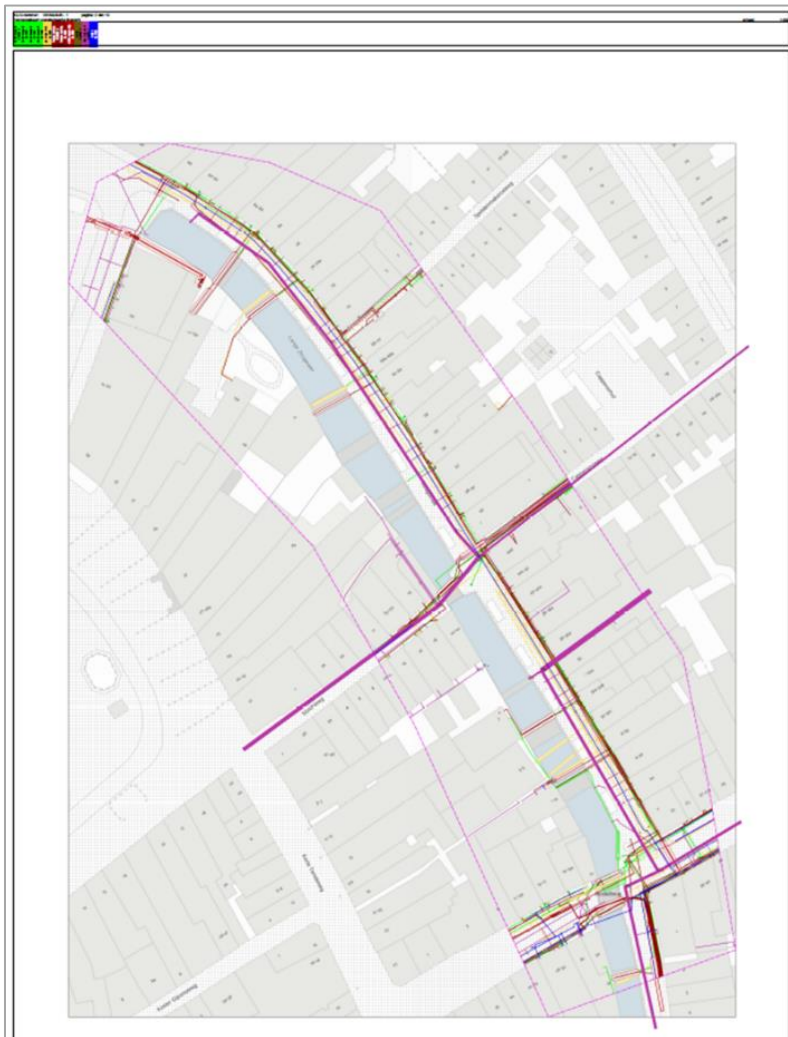
4.4. De bruggen en overkluizingen in de Intieme Vaarroute

4.4.1. Kabels en Leidingen

De bruggen in de Intieme Vaarroute vanaf de Vrouwebrug t/m de Bostelbrug hebben in theorie een bepaalde doorvaarthoogte. Zoals eerder aangegeven liggen / hangen onder een aantal bruggen kabels en leidingen. Van de gemeente is een vergunning nodig om een kabel of leiding in de openbare ruimte te leggen. De ligging van kabels en leidingen wordt door het Kadaster verwerkt in het KLIC-systeem, een digitaal overzicht met alle kabels en leidingen in de stad. De plicht om kabels en leidingen te melden is vastgelegd in de Wet Informatie-uitwisseling Ondergrondse Netten (WION).

I.v.m. onderhoud aan hoofdwatgangen stelt Rijnland ook eisen aan de doorvaarthoogte van bruggen of overkluizingen⁷. In een hoofdwatgang gaat Rijnland uit van een vrije doorvaarthoogte van 1 meter (de “afstand tussen het zomerpeil en de onderzijde van de constructie”). Voor overige watgangen geldt een zorgplicht.

De tekeningen van de kabels en leidingen uit het KLIC-systeem vanaf de Vrouwebrug tot en met de Bostelbrug zijn opgevraagd. Het gaat om verschillende soorten leidingen.



Uit de tekeningen blijkt dat onder de diverse bruggen en overkluizingen een spaghetti aan kabels en leidingen loopt. De kabels en leidingen kunnen worden verdeeld in een aantal soorten, gelegd door verschillende partijen. In de tekening hieronder staan bijvoorbeeld 4 partijen die datatransportkabels hebben gelegd. Op vergelijkbare wijze zijn partijen verantwoordelijk voor gas-, laagspanning-, middenspanning-, riool- en waterleidingen. Resteert nog een categorie ‘overig’.

Stroom-, data- en waterleidingen zijn relatief makkelijk te verleggen. Dat geldt niet voor een gas- of rioolleiding. Onder de Stooftsteegbrug ligt bijvoorbeeld nog een oude gasleiding. De vlak boven water gelegen pijp vormt voor elk vaartuig een blokkade.

Uitsnede KLIC-systeem Lange Zeugwater

⁷ <https://www.rijnland.net/regels-op-een-rij/keur-en-uitvoeringsregels/>

KLIC-nummer: 22O042435 - 1

pagina: 2 van 13

Verzamelkaart geselecteerde thema's

datatransport GM0513	datatransport KL1049	datatransport KL1051	datatransport KL1264	gas lage druk KL1081	laagspanning GM0513	laagspanning KL1081	middenspanning KL1081	overig GM0513	riool vrijerval GM0513	water KL1184	
-------------------------	-------------------------	-------------------------	-------------------------	-------------------------	------------------------	------------------------	--------------------------	------------------	---------------------------	-----------------	--

Leveranciers van diverse kabels en leidingen



Zichtbare kabels en leidingen onder de Stoofsteegbrug en naast de brug bij Friends



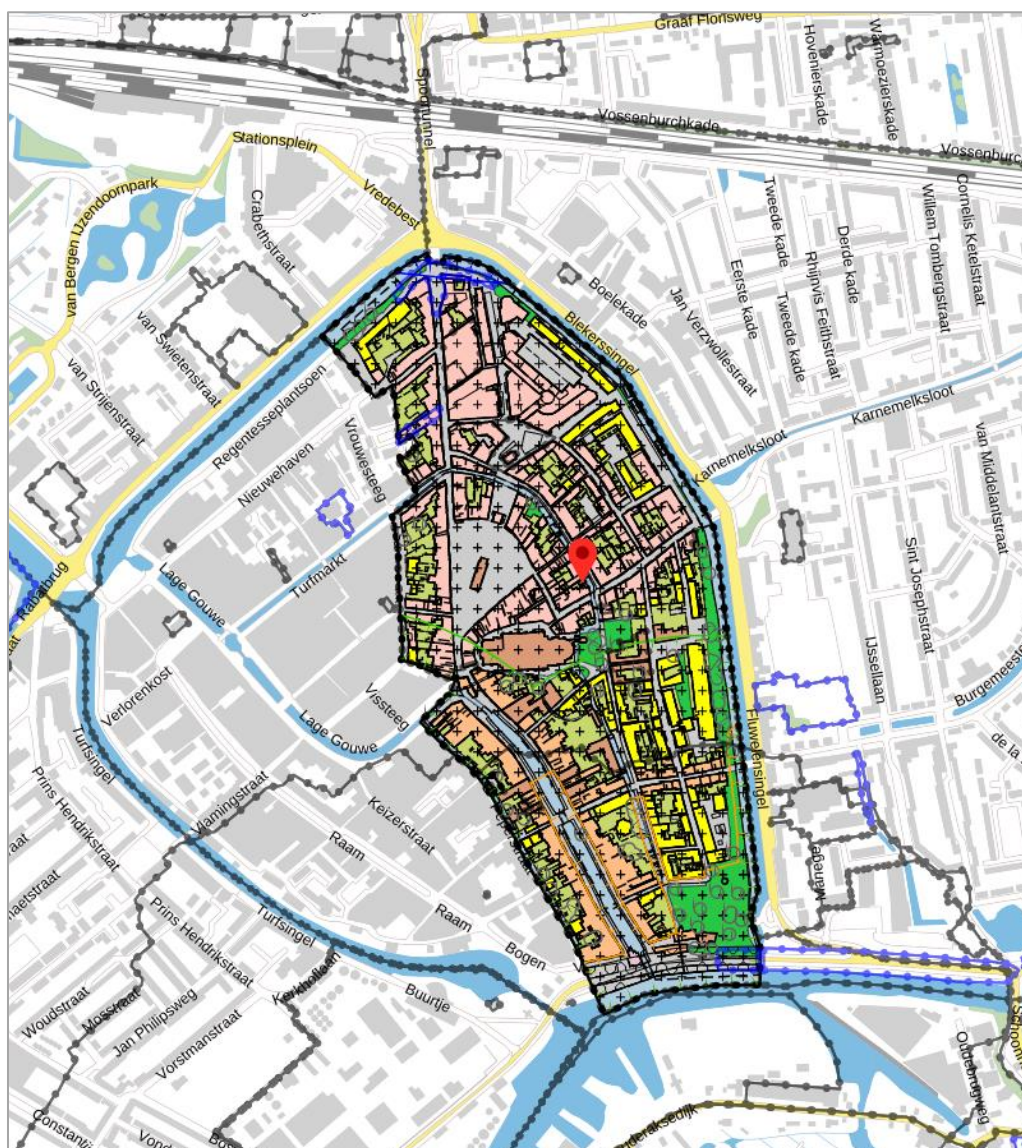
Onder de Sint Antheunisbrug ligt ook een gasleiding waarvan onduidelijk is of die verplaatst kan worden.

Conclusie

Hoewel melding verplicht is, is het niet onmogelijk dat er bijvoorbeeld datakabels / huisaansluitingen in het KLIC-systeem ontbreken. De gemeente kan eisen stellen aan de loop van de kabels, dus bijvoorbeeld ook aan de hoogte.

Zwaardere kabels en leidingen zoals gas, riool en stroom liggen meestal, al dan niet in mantelbuizen, onder de straat en/of onder water verzonken in de bodem van een gracht. Als binnen de gemeente en leveranciers van kabels en leidingen bekend is dat de doorvaarthoogte en doorvaarbaarheid van de Intieme Vaarroute belangrijk is, dan kan men daar rekening mee houden en eisen stellen aan alle nieuwe kabels of niet gemelde kabels. Over bestaande kabels en leidingen die "in de weg zitten" kunnen afspraken worden gemaakt. De zichtbare gietijzeren gasleiding onder de Stoofsteegbrug is niet meer in bedrijf en kan volgens Stedin desgewenst weggehaald worden. Onder de Sint Antheunisbrug ligt ook nog een gasleiding. Of die verwijderd of verplaatst kan worden is nog onduidelijk.

In het rapport over de Intieme Vaarroute uit 2009 worden knelpunten genoemd waaronder de doorvaarthoogte van alle bruggen en overkluizingen. Bij veel bruggen in het centrum is de doorvaarthoogte zo laag dat ook na een peilverlaging de bruggen niet doorvaarbaar zullen zijn. Deze bruggen zouden dus moeten worden vernieuwd. **Volgens het bestemmingsplan Binnenstad Oost, vastgesteld op 23 april 2013, zijn bouwwerken niet toegestaan als daardoor niet meer zou kunnen worden voldaan aan de voor een goede waterhuishouding nodige vrije waterspiegel en een minimum doorvaarthoogte van 1,25 m (artikel 12.2.3. Bruggen: lid 2)⁸. De hele Intieme Vaarroute vanaf de overkluizing aan de Blauwstraat valt onder dit bestemmingsplan.**



Rekening houdend met een peilverlaging van 25 cm, zou de doorvaarthoogte volgens deze norm nu dus 1 meter moeten zijn. Zoals gezegd kunnen kabels en leidingen worden verlegd. Dat is niet altijd even makkelijk, maar te overzien of bespreekbaar. Als die geen beperking vormen, dan is de onderkant van de brug maatgevend.

17

Op 13 april 2022 zijn de brughoogtes vanaf een SUP nagemeten en is gekeken of er ook kabels en leidingen onder de bruggen zitten die de doorvaarthoogte beperken.



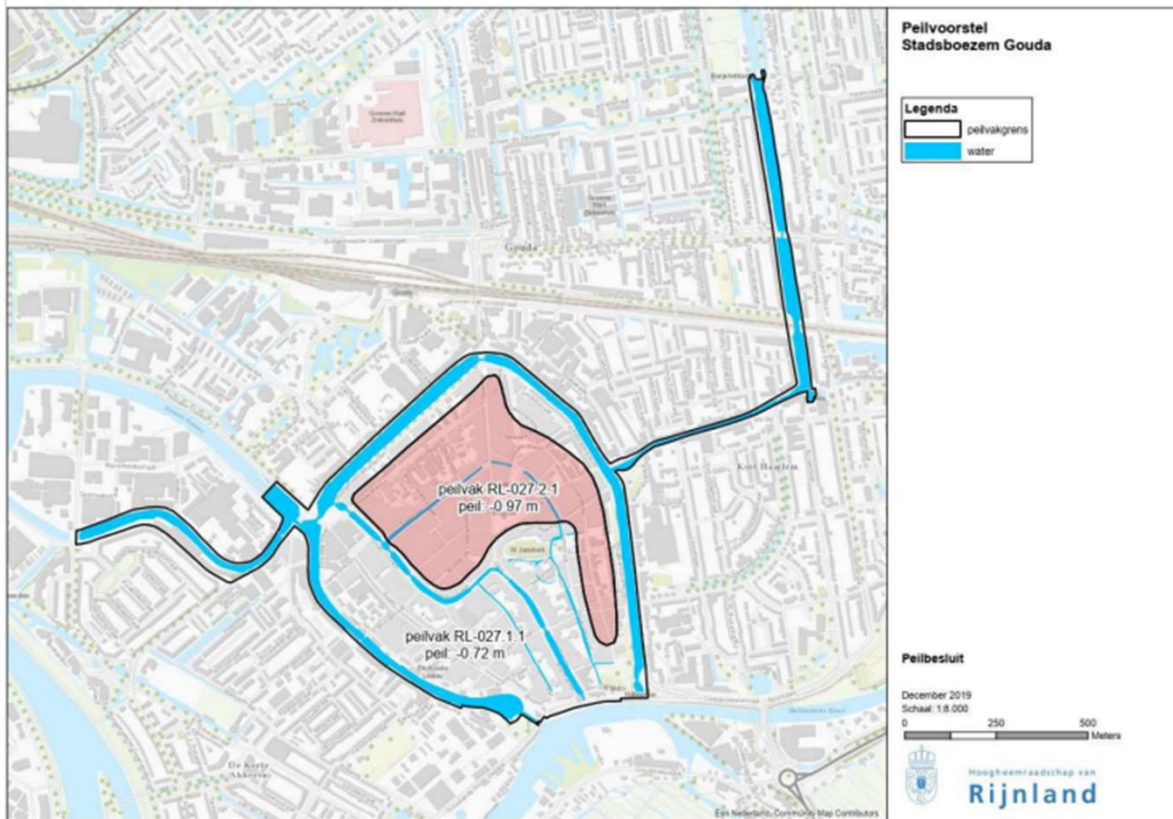
Controle doorvaarthoogte Vrouwebrug. Huidige hoogte 82 cm. Na peilverlaging 107 cm.



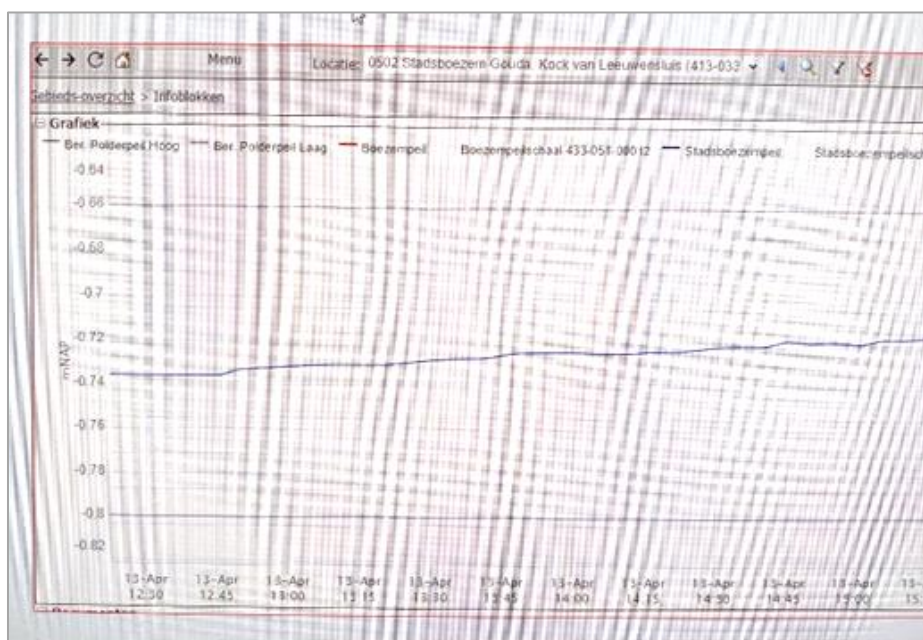
Onder de Stoofsteegbrug loopt behalve een gasleiding nog een dikke mantelbuis. Exclusief deze leidingen is de doorvaarthoogte 66 cm. De max. doorvaarthoogte na peilverlaging is dus $66 + 25 \text{ cm} = 91 \text{ cm}$.

*Onderkant
Stoofsteegbrug*

Het waterpeil in de binnenstad kan een beetje variëren hoewel Rijnland probeert het peil zo stabiel mogelijk te houden. Het huidige streefpeil in de stad is NAP - 72 cm. Volgens het Peilvoorstel Stadsboezem Gouda (december 2019) en de vaststelling van het KBB wordt het peil na de peilverlaging van 25 cm in het (rode) gebied rond de Intieme Vaarroute dus NAP – 97 cm.



Peilbesluit, vastgesteld op 18 november 2020 door de verenigde vergadering van het Hoogheemraadschap van Rijnland.



Peil binnenstad tijdens meting op 13 april tussen 13.00 en 14.00 uur: NAP -73cm.

De peilverlaging is nog niet gerealiseerd, dus het peil langs de Intieme Vaarroute zou tijdens de meting NAP – 72 cm moeten zijn. De werkelijke peilen worden geregistreerd op meetpunten in de stad. Op het tijdstip dat met de SUP gemeten is, bedroeg het werkelijke waterpeil NAP – 73 cm, een cm onder streefpeil.

Om de Intieme Vaarroute voor de Turfmarkt en in het Korte en Lange Zeugwater doorvaarbaar te maken, zullen een flink aantal bruggen moeten worden verhoogd. Dat geldt ook voor overkluizingen tenzij die worden verwijderd. Vanuit kwalitatief oogpunt, het weer zichtbaar maken van het Korte en Lange Zeugwater, zouden de overkluizingen bij voorkeur moeten worden verwijderd. Dat is ook het plan in het deel Achter de Waag. Tijdens het opstellen van dit rapport bleek niet iedereen blij te zijn als de overkluizing bij de Blauwstraat wordt verwijderd. De overkluizing en het bijzondere bankje vormen een gewaardeerd rustpunt.

Over de Turfmarkt en het Korte en Lange Zeugwater liggen een aantal bruggen die bijzonder zijn en/of in goede staat. Het gaat om de volgende bruggen incl. brugnummer:

- a. De Vrouwebrug (1),
- b. Parkbrug 269 (brug 9, vernieuwd in 2016),
- c. Particuliere brug bij Zeugstraat 11 (brug 10),
- d. Stoofsteegbrug (brug 14)
- e. Bostelbrug (brug 18).

De overige 7 particuliere bruggen en 2 overkluizingen zijn aanmerkelijk lager en zullen in ieder geval moeten worden aangepakt.



Brug 10. Onder deze brug hangt nog een mantelbuis. Doorvaarhoogte excl. mantelbuis 74 cm + 25 cm na peilverlaging = 109 cm.



Bostelbrug, brug 18. Huidige (netto) doorvaarhoogte 90 cm.

Relevant is waar de peilscheiding exact komt. Wordt het peil onder de Bostelbrug verlaagd of niet? Volgens de tekening met de locatie van de geplande peilscheidingen valt de Bostelbrug buiten het te verlagen peilvak. De peilscheiding is gepland tussen brug 17 en brug 18. De afstand tussen deze bruggen is ca. 15 m.



Locatie tweede peilscheiding. Controle kwaliteit kademuren tussen brug 17 en brug 18 (13 april 2022).

Het water onder de Bostelbrug wordt volgens Rijnland niet verlaagd. De doorvaarthoogte van de Bostelbrug is dus max. 90 cm. De Bostelbrug is in 2015 – 2016 gerenoveerd, kabels en leidingen zijn in het brugdek verwerkt. Het bleek niet mogelijk deze brug verder te verhogen.

Op deze manier zijn alle bruggen gecontroleerd en dat geeft navolgend beeld.

Brughoogte gemeten met Paul op 13-4-2022			Peil = NAP-72 ± 3 cm)**		
Brug nr.			Doorvaarthoogte* [cm]		
Brug 8	Zeugstraat 15/15a				
Brug 10 (blijft)	Zeugstraat 11		74	25	99
Brug 11	Markt 26	2 parkeerplaatsen			
Brug 12	Zeugstraat 9a				
Brug 13	Zeugstraat 9				
Brug 15	Zeugstraat 5 en 7	2 parkeerplaatsen			
Brug 16	Zeugstraat 3				
Brug 17	Zeugstraat 1 / 1a (kapper)	1 parkeerplaats			
Brug 1	Vrouwebrug		82	25	107
Brug 2 en 3	Overkluizing Blauwstraat en Sint Antheunisbrug (Kleiweg - Hoogstraat)				
Brug 5, 6 en 7	Overkluizing Achter de Waag				
Brug 9 (brug 269)	Parkbrug		80	25	105
Brug 14	Stoofsteegbrug		66	25	91
Brug 18	Bostelbrug		90		90
(*) Doorvaarthoogte* is gelijk onderkant brug excl. te verplaatsen / verleggen kabels en leidingen					
(**) Peil is peil binnenstad volgens Jan Verbeek van Rijnland					

Maatgevende bruggen na realisatie peilverlaging met 25 cm, de Stoofsteegbrug en de Bostelbrug.

Er moeten in ieder geval nog 7 particuliere bruggen worden verhoogd en twee overkluizingen worden aangepakt voordat de Intieme Vaarroute qua hoogte überhaupt doorvaarbaar wordt. De gewenste doorvaarthoogte was volgens de SOG en de Wateralliantie 1,25 m. Dat is ook de hoogte die in het bestemmingsplan Binnenstad Oost is vastgesteld. Het zou betekenen dat ook alle hiervoor beschreven “bijzondere” bruggen moeten worden verhoogd. De vraag is of dat kan, gewenst en verdedigbaar is. De bereikbaarheid in geval van calamiteiten speelt dan ook nog een rol. Is er ruimte om de bruggen te verhogen naar 1,25 m en kan de brandweer of een ziekenauto er dan nog overheen? Dit speelt in ieder geval bij het gebied Achter de Waag en bij de Sint Antheunisbrug. Daarom wordt daar eerst verder op ingegaan.



Achter de Waag tijdens de verbouwing in april 2022 (brug 5, overkluizing 6 en brug 7)

Het gebied Achter de Waag bestaat uit één grote overkluizing c.q. duikerbrug. Over de toekomst van dit deelgebied is een gebiedsproces georganiseerd. Omwonenden hebben inspraak gehad in het toekomstbeeld. De ambitie van de gemeente is om in 2036 het gebied aan te pakken. Dat geldt voor de 2 bruggen (brug 5 en 7) en voor de overkluizing (brug 6). I.v.m. het 750-jarig bestaan van Gouda heeft het gebied dit voorjaar een opknappbeurt gekregen. Het is een belangrijk stuk in het centrum van Gouda vlak bij de Markt.

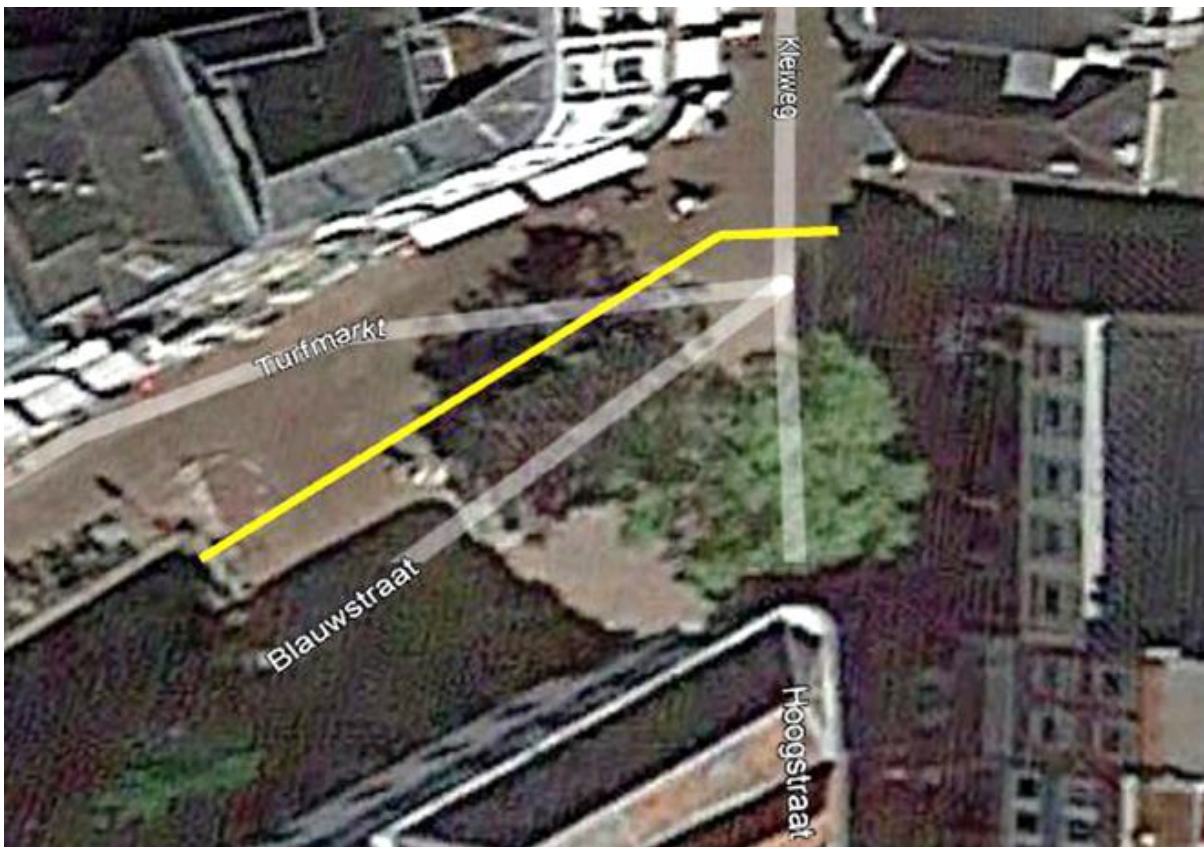
Het resultaat van de inspraak van omwonenden is dat er een visie voor het gebied is ontwikkeld waarbij de overkluizing wordt verwijderd en hiervoor 2 bruggen terugkomen. Namelijk een fiets/voetgangersbrug (brug 7) en een verkeersbrug (brug 5) geschikt voor zwaar verkeer zoals vrachtverkeer voor bevoorrading. De haalbare doorvaarthoogte van brug 5 is nog niet exact berekend. Het hangt mede af van de materiaalkeuze en het ontwerp. Er is aan weerszijden echter voldoende ruimte voor een op- en afrit waardoor mogelijkheden ontstaan om de brug te verhogen. Technisch en ruimtelijk zijn hier dus mogelijkheden.

De tweede overkluizing is de overkluizing bij de Blauwstraat. De overkluizing ligt tussen brug 2 (brug Blauwstraat) en brug 3 (Sint Antheunisbrug).



De overkluizing bij de Blauwstraat (brug 2 incl. overkluizing en brug 3)

De Sint Antheunisbrug vormt de verbinding tussen de Kleiweg en de Hoogstraat.

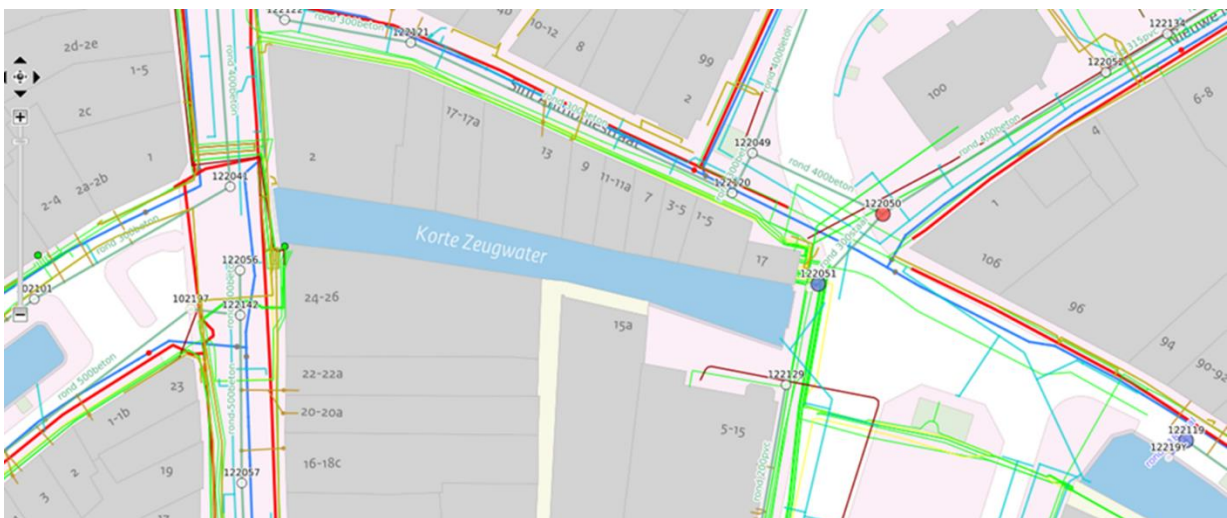


De lengte van het gele pad is ca. 25 meter.



Het verhogen van de Sint Antheunisbrug vraagt ruimte voor een verhoogde toe-rit in de Kleiweg

Op bovenstaande afbeelding wordt duidelijk dat een verhoging van de Sint Antheunisbrug consequenties heeft in de Kleiweg. Deze weg is nu geschikt voor zwaar verkeer en wordt o.a. gebruikt door hulpdiensten. Als de huidige doorvaarthoogte ca. 45 cm is, dan moet de brug 55 cm worden verhoogd om een doorvaarthoogte van 1,25 m te bereiken. Dat lijkt sowieso niet haalbaar gezien de ervaringen bij de Bostelbrug waar een vergelijkbare situatie bestond.



Onder de Sint Antheunisbrug lopen verschillende kabels en leidingen, waaronder een gasleiding.

De brug en de overkluizing bestaan uit 3 verschillende delen. Een deel van de Sint Antheunisbrug is vernieuwd in 1963 en dus nog relatief “nieuw” en niet aan vervanging toe. Aangrenzende delen zijn echter ouder (o.a. 1926). Qua leeftijd (en proces) loopt het gebied Achter de Waag voor op het gebied rond de Sint Antheunisbrug – Blauwstraat.

De technische staat, constructieve veiligheid en verwachte levensduur van de overkluizing bij de Blauwstraat worden op dit moment onderzocht. Moeten de dekken worden aangepakt i.v.m. de peilverlaging, is een doorvaarthoogte van 90 cm haalbaar, kan de boom naast de overkluizing worden

gespaard? De uitslag van dit onderzoek wordt verwacht in 2023. Dit onderzoek is in belangrijke mate bepalend voor de doorvaarbaarheid van de Intieme Vaarroute, met name de haalbare doorvaarthoogte.

Conclusie

In dit hoofdstuk is aandacht besteed aan de haalbare doorvaarthoogte van de Vrouwebrug, de Stoofsteegbrug en de Bostelbrug. De Bostelbrug is in 2015-2016 gerenoveerd en vervangen door een toogbrug. Het ligt niet voor de hand dat deze bruggen nog worden verhoogd. Dat geldt ook voor de in 2016 door de gemeente vernieuwde Parkbrug (brug 9) en de particuliere brug naar het pand Zeugstraat 11 (brug 10). Een doorvaarthoogte van 1,25 m is bij geen van deze bruggen na een peilverlaging van 25 cm haalbaar. Als de Bostelbrug, zoals nu gepland, buiten het gebied valt waar het peil wordt verlaagd, dan wordt de max. haalbare doorvaarthoogte 90 cm. Bij de andere 3 bruggen is ca. 1 meter haalbaar. In alle gevallen moet de onderkant van de bruggen vrij gemaakt worden van daar lopende kabels en leidingen. Sommigen kunnen vervallen, sommigen kunnen omhoog, andere moeten onder de waterbodem worden verzonken. Als leidingen moeten worden vernieuwd of aangepast, kan de gemeente eisen stellen i.v.m. de gewenste doorvaarthoogte.

Twee andere grote gemeentelijke projecten in dit deel van de Intieme Vaarroute zijn de overkluizingen en bruggen Achter de Waag en bij de Blauwstraat / Kleiweg-Hoogstraat. De gemeente heeft de ambitie om het gebied Achter de Waag in 2036 aan te pakken. Het gebied Blauwstraat is nieuwer en eigenlijk nog niet aan de beurt. Er loopt op dit moment een onderzoek naar de technische noodzaak om de Sint Antheunisbrug en bijbehorende overkluizingen te renoveren of aan te pakken. De uitslag van dat onderzoek wordt verwacht in 2023. De haalbare hoogte van de te vernieuwen Sint Antheunisbrug wordt mede bepaald door de beschikbare ruimte bij de Kleiweg en de belasting door voertuigen. De Kleiweg-Hoogstraat is een wandelgebied, maar ook een doorgaande route voor 'zwaar verkeer' zoals de bevoorrading van winkels. Een te onderzoeken optie is om 'zwaar verkeer' in de binnenstad te koppelen aan een maatgevend voertuig (en bijbehorende routes). Het kan dan betekenen dat op onderdelen afgeweken wordt van de Eurocodes, Europese normen en richtlijnen voor de constructieve veiligheid van o.a. bruggen⁹. De onder de Sint Antheunisbrug aanwezige gasleiding zal ook verplaatst moeten worden.

Resteren 7 te verhogen particuliere bruggen in dit gedeelte van de Intieme Vaarroute. Bijna al deze bruggen liggen net boven water. Door de gemeente is contact opgenomen met de eigenaren van de panden / bruggen. Met alle eigenaren, behalve de eigenaar van Zeugstraat 11, zijn in het kader van dit onderzoek inmiddels gesprekken gevoerd.

4.4.3. Overleg met eigenaren van de particuliere bruggen

In de Intieme Vaarroute tussen de geplande al dan niet doorvaarbare peilscheidingen liggen 8 particuliere bruggen. De brug bij het pand Zeugstraat 11 heeft na de peilverlaging een doorvaarthoogte van 1 meter. De overige 7 particuliere bruggen hebben op dit moment een verwaarloosbare doorvaarthoogte. De meesten liggen vlak boven het wateroppervlak. Alle bruggen zijn plat, er zijn geen toogbruggen.

Een van de eigenaren waarmee gesproken is, heeft 3 bruggen en dito panden aan de Markt / Zeugstraat. Er is dus gesproken met 5 verschillende eigenaren.

Eigendomssituatie en rechten

De bruggen vormen een verbinding naar de panden. Het water en de grond onder de bruggen is eigendom van de gemeente. Als een persoon over dit water een nieuwe brug of leiding (een "opstal") aan zou willen leggen dan wordt het in principe automatisch eigendom van de grondeigenaar. Om die

⁹ <https://www.nen.nl/bouw/constructieve-veiligheid/eurocodes>

natrekking te voorkomen kan een opstalrecht worden gevestigd. Het opstalrecht is een uitzondering op het recht van natrekking en moet worden gevestigd in een notariële akte. De grondeigenaar kan aan het vestigen van een Opstalrecht (kwaliteits)eisen verbinden zoals doorvaarthoogte (nu vastgelegd in het bestemmingsplan), vorm van de brug (welstand), materiaal, etc.

In het (verre) verleden zijn diverse bruggen aangelegd zonder dat een formeel opstalrecht werd gevestigd. De grondeigenaar heeft die situatie geaccepteerd als ware er wel een opstalrecht gevestigd. Het opstalrecht is in die gevallen door verjaring ontstaan. Dat geldt ook voor leidingen die over het water lopen. Een hek op een brug is een bouwwerk. Omdat er geen Opstalrecht is geregeld is daar dus ook niks over bepaald.

Aanleiding om naar deze situatie te informeren waren o.a. afvalcontainers en hekken die op sommige bruggen waren geplaatst. Verder werden bruggen gebruikt als parkeerplaats. De op de brug geparkeerde auto's hadden een parkeervergunning van de gemeente. Vanuit kwaliteitsoogpunt valt hier wat van te zeggen. Heel veel partijen hebben als lid van een organisatie of overheid direct of indirect meegewerkt aan de Nota Intieme Vaarroute uit 2009 en/of aan de brief aan het stadsbestuur van de SOG en de Wateralliantie over 'Een bevaarbare Binnenstad' in 2021. Het is in ieders belang, bedrijfsleven en bewoners, dat de kwaliteit van de openbare ruimte op een historisch verantwoorde manier wordt verbeterd. De panden vormen mogelijk de achterkant van het hoofdpand aan de Markt of een vlucht- of bevoorradingsroute voor de huurder, maar het is de voorkant van de bewoners, ondernemers en bezoekers aan de Zeugstraat. Als in dit gebied weer bootjes kunnen varen, neemt de ruimtelijke kwaliteit toe en in het verlengde daarvan de waarde van het onroerend goed. Een win-win situatie zou je zeggen, hoewel het economisch effect cijfermatig lastig te onderbouwen is.



Parkeerplaatsen, hekken en afvalcontainers op bruggen.

Interviews

Weinig eigenaren waren op de hoogte van de plannen om de bruggen te verhogen. Niemand was eerder benaderd voor een bijdrage in de kosten. Mogelijk dat dus met een huurder gesproken is, maar die gaat er niet over. De bereidheid om te betalen of mee te betalen was op voorhand niet groot. Er zijn daarvoor een aantal argumenten aangevoerd:

- Een hogere brug dan op dit moment gaat ten koste van de toegankelijkheid van minder validen.
- Op de brug worden nu rolcontainers gestald. Die zijn zwaar en kunnen niet over een (te hoge) toogbrug worden getrokken
- De brug fungeert als terras. Als het een toogbrug wordt, vervalt die functie met bijbehorende financiële gevolgen
- De parkeerplaatsen op de bruggen zijn van wezenlijk belang voor de exploitant (aan- en afvoer van goederen)

- De bruggen vormen een vluchtroute in geval van calamiteiten
- De (meeste) bruggen zijn technisch in goede staat / onlangs vernieuwd / niet aan vervanging toe
- Investerings, net na twee zware Corona-jaren, ligt op korte termijn niet voor de hand.
- Een van de huurders heeft een avond en nacht-exploitatie en daarom geen direct voordeel van overdag langsvarende boten
- Een huurder heeft tijdens een eerder interview aangegeven dat de brug een constructief geheel vormt met de woning en dus niet als los object vervangen kan worden (brug 17)
- Een van de eigenaren heeft aangegeven dat onder de brug nog extra funderingspalen zitten die de doorvaarbaarheid beperken (brug 11)
- De technische haalbaarheid van het eventueel verhogen van de bruggen moet in ieder geval vooraf verder worden onderzocht

Conclusie

De conclusie naar aanleiding van de interviews is dat de eigenaren niet zitten te wachten op het verhogen van de bruggen. De gewenste doorvaarthoogte van 1,25 m (na de peilverlaging) werd sowieso niet haalbaar geacht in combinatie met de huidige functies. Men heeft wel begrip voor achterliggende argumenten. Het verbeteren van de kwaliteit van de binnenstad is in ieders belang. Geen van de particuliere eigenaren is bereid te betalen voor het verhogen van de bruggen. De bruggen zijn functioneel en de technische kwaliteit is, voor zover men wist, goed. Als naar aanleiding van dit onderzoek wordt besloten de bruggen te verhogen en de gemeente zou een bijdrage in de kosten vragen, dan is een deel van de eigenaren bereid dat in overweging te nemen. Verder was iedereen blij over deze plannen geïnformeerd te worden en ziet men de resultaten van het onderzoek graag tegemoet.

5. Aanbevelingen

5.1. Peilscheidingen

De door Rijnland aan te leggen peilscheidingen zijn niet doorvaarbaar (tenzij anders wordt besloten). Het is wel mogelijk om over de peilscheiding een voorziening aan te leggen voor kano's en kleine bootjes. Zo'n voorziening heeft Rijnland eerder aangelegd in Reeuwijk. Over de rollenbaan kunnen bootjes getrokken worden van max. 125 kg en een lengte van max. 4 meter.



Passeerbare stuw van Rijnland voor kano's en kleine bootjes in Reeuwijk

Voor en achter de rollenbaan moet een in- en uitstapsteiger worden geplaatst (lengte ca. 2 x 6 m). SUP's gaan niet over de rollenbaan, maar kunnen over de steiger worden getild. Voordeel van zo'n voorziening is dat er niet met bootjes, kano's en SUP's over de Turfmarkt wordt gelopen (verkeersveiligheid). Gevraagd kan worden of het Hoogheemraadschap van Rijnland wel bereid is aan deze oplossing mee te werken (a) en mee te betalen (b).

5.2. Kabels en leidingen

De gemeente Gouda verleent vergunningen aan nutsbedrijven als die kabels en leidingen willen leggen of verleggen. In die vergunning kunnen in overleg met Rijnland eisen worden opgenomen zodat kabels en leidingen op de juiste plaats of diepte komen te liggen en je er in de toekomst geen last meer van hebt. In verband met onderhoud aan (hoofd)watergangen heeft Rijnland ook belang bij een goede doorvaarbaarheid en stelt daarom zelf ook eisen¹⁰. Omdat de Intieme Vaarroute nog geen bevaarbare route is, heeft niemand daar tot nu toe op gelet of is er op gehandhaafd. Het is voor Rijnland wel een hoofdwatgang. Het is zinvol om met elkaar over doorvaarthoogte en diepgang in gesprek te gaan als de status wordt aangepast naar route voor kano's en SUP's. Behalve doorvaarthoogte stellen die gebruikers andere eisen aan de diepgang.

¹⁰ <https://www.rijnland.net/regels-op-een-rij/keur-en-uitvoeringsregels/>

Voor het verleggen van kabels en leidingen geldt verder een gemeentelijke verordening¹¹ en de Telecommunicatiewet¹². Via de verordening en de Telecommunicatiewet is geregeld wie welke kosten betaalt. Als de gemeente kabels of leidingen wil laten verleggen (geldt niet voor huisaansluitingen) dan is het over het algemeen zo dat de telecombedrijven zelf opdraaien voor de kosten van de verlegging. Voor gas, water en elektra geldt een kostenverdeling op basis van ouderdom. Als een besluit wordt genomen over een aangepaste doorvaarthoogte, dan moeten dit soort zaken ook doorgegeven worden aan de nutsbedrijven en moet er door de gemeente en door Rijnland op worden gehandhaafd.

5.3. Kosten

De prijzen in de rapportage van DHV uit 2006 en het rapport over de Intieme Vaarroute uit 2009 zijn achterhaald en niet (meer) realistisch. Prijzen zijn ouder dan 15 jaar en wereldwijd is de situatie op o.a. de grondstoffenmarkt op dit moment zeer onzeker. De prijs van staal is afgelopen jaar verdubbeld. Toch zijn kleine bruggen zoals de Parkbrug relatief goedkoop, zelfs als de brug breder moet worden omdat er op de brug auto's moeten kunnen laden, lossen en/of parkeren. Waterrecreatie Advies heeft inzicht gekregen in allerlei kosten, waaronder de kosten van het vervangen van de Parkbrug in 2016 (brug 9).

¹¹ <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR27049/1#d7917439e61> Verlegverordening kabels en leidingen Gouda 2008

¹² https://wetten.overheid.nl/BWBR0009950/2022-03-02#Hoofdstuk5_Paragraaf5.3