

MER-ZWR Gouda

Nadere uitwerking alternatieven 3, 5 en 7 uit de mer en nieuwe alternatieven 3A en 7A

MER-ZWR Gouda

Nadere uitwerking alternatieven 3, 5 en 7 uit de mer en nieuwe alternatieven 3A en 7A

Eindrapport

Opdrachtgevers:
Gemeente Gouda
Gemeente Ouderkerk aan de IJssel
Provincie Zuid-Holland

Waddinxveen, 22 december 2000

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Historie	3
1.2	Opdracht	3
2	De tracés	4
2.1	Inleiding	4
2.2	Alternatief Sluiseiland-Noord (7)	4
2.3	Alternatief 7 Sluiseiland-Noord met rotonde (7A)	4
2.4	Alternatief Sluiseiland Buitendijks (3)	4
2.5	Nieuw alternatief Sluiseiland Buitendijks (3A)	4
2.6	Alternatief Weidebloemtunnel (5)	4
3	Effectbeschrijving	6
3.1	Algemeen	6
3.2	Alternatief Sluiseiland Buitendijks (3 en 3A)	6
3.3	Alternatief Sluiseiland-Noord (7 en 7A)	7
3.4	Alternatief Weidebloemtunnel (5)	7
3.5	Globale kostenraming tracés	7
3.6	Dwarsprofielen	8
3.7	Tracés	8
3.8	Ruimtegebruik	9
4	Afweging van de drie varianten	10
4.1	Algemeen	10
4.2	Afweging	10
	Bijlage Kaarten en Tekeningen	12
	Verantwoording	15

1 Inleiding

1.1 Historie

Ter verbetering van zowel de Krimpenerwaard als Gouda is het noodzakelijk gebleken dat er ten zuidwesten van Gouda een randweg wordt aangelegd. De Zuidwestelijke randweg zal de N207 ten noorden van Gouda verbinden met het zuidelijke deel van de N207. In 1995 heeft Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland besloten tot een verbinding die in westelijke richting aansluit op het Sluiseiland en in oostelijke richting op of nabij de rotonde Stolwijkersluis. Voor het tussenliggende tracé zijn in eerste instantie zeven alternatieven opgesteld. Inmiddels is in oktober 2000 de milieueffectrapportage ten aanzien van deze zeven alternatieven opgeleverd. Deze rapportage is voorgelegd aan de klankbordgroep, alsmede de commissies van de verschillende bevoegde gezagen. Daarnaast heeft de stuurgroep van de MER-ZWR Gouda zich gebogen over de rapportage en is, in combinatie met aanvullende bestuurlijke en financiële informatie tot een voorkeurstracé gekomen. Het voorkeurstracé betreft alternatief 7 “Sluiseiland-Noord”. Voor een nadere beschrijving van de alternatieven, alsmede de effectbeoordeling en onderlinge vergelijking wordt verwezen naar “Zuidwestelijke randweg Gouda, Milieueffectrapport”, Grontmij Advies & Techniek vestiging Zuid-Holland, 18 oktober 2000.

Op basis van de rapportage, alsmede de voorkeur van de stuurgroep met betrekking tot alternatief 7 zijn door verschillende belanghebbende partijen reacties gegeven die voor de stuurgroep aanleiding zijn geweest een nadere uitwerking te geven van enkele alternatieven.

1.2 Opdracht

De nadere uitwerking zoals de stuurgroep zich voorgenomen heeft betreft een aantal financiële, ruimtelijke en verkeerskundige werkzaamheden voor een aantal alternatieven, alsmede het ontwikkelen van een tweetal nieuwe alternatieven die een variant zijn op het buitendijks-tracé en het Sluiseiland alternatief Noord, maar wel binnen de richtlijnen voor het ontwerp van gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom past.

In onderstaande tabel zijn de werkzaamheden kort samengevat.

Werkzaamheden in kader aanvullende studie

Activiteit	Alternatieven
Ontwikkelen nieuw buitendijks alternatief	3A
Inpassing in landschap en dwarsprofiel ter plaatse van Veerstalblokboezem	3 en 7
Raming planschadekosten en actualisering verwervingskosten	3, 3A, 7, 7A en 5
Aansluiting op de Gouderaksedijk, inclusief financiële raming totale tracé	7A

De in bovenstaande tabel aangehaalde alternatieven zijn het Sluiseiland buitendijks (3), Weidebloemtunnel (5) en Sluiseiland-Noord (7), alsmede de hiervan afgeleide alternatieven Sluiseiland Buitendijks (3A) en Sluiseiland Noord (7A).

2 De tracés

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de drie bestaande en twee alternatieve tracés kort behandeld. Hierbij worden de alternatieven beschreven zoals deze in de MER zijn onderzocht op de milieueffecten.

2.2 Alternatief Sluiseiland-Noord (7)

Dit alternatief is ontstaan vanuit een meer verkeerstechnische optimalisatie van de verschillende Sluiseiland-alternatieven met een zo noordelijk mogelijke doorsnijding van de Veerstablokboezem. Vanaf de Schoonhovenseweg gaat de weg in noordwestelijke richting schuin door/ langs het toekomstige bedrijventerrein. De Veerstablokboezem wordt dan zo noordelijk mogelijk doorsneden, aan de voet van de Gouderaksedijk. Na deze doorsnijding gaat de weg verder achter de woningen ten zuiden van de Gouderakse dijk langs en buigt vervolgens in noordwestelijke richting af om ter hoogte van het Sluiseiland de Hollandse IJssel over te steken.

2.3 Alternatief 7 Sluiseiland-Noord met rotonde (7A)

Dit alternatief is gelijk aan alternatief 7 met als aanvulling een rotonde op de lokatie waar de ZWR de Gouderaksedijk kruist. In dit alternatief is uitwisseling mogelijk tussen de Gouderaksedijk en de ZWR voor al het verkeer, met uitzondering van het langzame gemotoriseerde verkeer, met in het bijzonder het landbouwverkeer.

2.4 Alternatief Sluiseiland Buitendijks (3)

Het buitendijkse alternatief kenmerkt zich door enerzijds de ligging ten opzichte van de polder (buitendijks) en anderzijds de locatie van de oversteek over de IJssel ter plaatse van het Sluiseiland. Vanaf de Schoonhovenseweg gaat de weg in noordwestelijke richting met twee haakse bochten door/ langs het toekomstige bedrijventerrein. In tegenstelling tot alternatief 7 gaat de weg door tot aan de Gouderaksedijk, om hier het tracé van de dijk te volgen. Vervolgens gaat de weg, op de plek waar de uiterwaarden beginnen, buitendijks parallel aan de Gouderaksedijk verder. Langs het gedeelte van de ZWR dat op de dijk ligt zal voor het plaatselijk verkeer een parallelweg naast de ZWR op dijkniveau aangelegd moeten worden.

2.5 Nieuw alternatief Sluiseiland Buitendijks (3A)

Het buitendijkse alternatief zoals dat in de mer beschreven is, blijkt weliswaar volgens de richtlijnen voor het ontwerp van wegen buiten de bebouwde kom te voldoen, maar is niet duurzaam veilig. Om het tracé mogelijk te maken zijn een tweetal haakse bogen in het tracé opgenomen die niet wenselijk zijn en nadelig zijn voor de veiligheid en doorstroming van het verkeer. In het nieuwe alternatief zijn beide bogen ondervangen door enerzijds het tracé van alternatief 7 te volgen tot aan de dijk en vervolgens over de dijk verder te gaan het buitendijks gebied in. Op de plek waar, in het traditionele tracé, een haakse boog geprojecteerd is richting het Sluiseiland is in alternatief 3A een rotonde ingetekend welke tevens aangesloten is op de bestaande Gouderakse dijk.

2.6 Alternatief Weidebloemtunnel (5)

Dit alternatief wordt gekenmerkt door een tunnel onder de Rotterdamseweg in combinatie met een (beweegbare) brug over de Hollandse IJssel. Vanaf de

Schoonhovenseweg loopt dit alternatief eerst via twee bochten richting de Hollandse IJssel. De weg steekt hier de IJssel over, waarna het ondergronds gaat via een tunnelbak ter plaatse van de Rotterdamse weg. Het ondergrondse tracé volgt dan verder de bestaande Rotterdamseweg en komt na de kruising met de Wilhelminaweg boven, om via een open bak in het stroomkanaal naar het Sluiseiland geleid te worden.

3 Effectbeschrijving

3.1 Algemeen

In dit hoofdstuk worden de relevante effecten van de drie genoemde tracés beschreven. Hierbij zal zowel aandacht worden besteed aan de effecten zoals die in het MER aan de orde komen als andere relevante effecten en overwegingen.

3.2 Alternatief Sluiseland Buitendijks (3 en 3A)

In het MER wordt elk alternatief op twee criteria beoordeeld te weten landschap en cultuurhistorie. De effecten van deze variant op het landschap zijn relatief beperkt en er treedt geen wezenlijke verandering op van de dynamiek van het landschap. Bij dit alternatief moet een groot deel van het historische dijkprofiel worden aangepast. Hierdoor komen een aantal langs de dijk staande boerderijen te verdwijnen.

De waarde van de boezem wordt in dit gebied als een belangrijk uitgangspunt gezien. Door de weg over de bestaande dijk te leggen zou de boezem gespaard moeten worden. Wanneer de ZWR echter over de dijk gaat, moet deze verbreed worden. De bestaande weg voor landbouwverkeer moet hierbij ook intact blijven. De verbreding van de dijk in de richting van de boezem zal dan ook aanzienlijk zijn.

Een andere belangrijke overweging bij de keuze voor een van de alternatieven is het aspect van de kosten. In tabel 1 zijn voor de verschillende alternatieven de globale kosten aangegeven. De belangrijkste kostenpost in dit alternatief is de verwerving. Doordat de ZWR de percelen doorsnijdt van bedrijven aan de Veerstablok moet hier gerekend worden met relatief hoge verwervingskosten.

Met betrekking tot alternatief 3A wordt nog opgemerkt dat door de aanleg van een rotonde in het Buitendijks gebied extra gronden dienen te worden verworven en dat slechts een zeer beperkte ruimte tussen de ZWR en de bestaande Gouderakse dijk resteert, die mogelijk voor een nieuwe bedrijveninvulling beschikbaar komt. In ieder geval zullen alle huidige bedrijven en woningen tussen de dijk en de IJssel tot aan Verdouw komen te vervallen.

Met betrekking tot de geluidsproductie van dit tracé wordt opgemerkt dat een hoge ligging van de ZWR ter plaatse van de Veerstablokboezem een aanzienlijke geluidsuitstraling heeft over de IJssel richting Gouda, maar in bijzondere mate richting de Veerstablokboezem. In tegenstelling tot alternatief 7, waar de weg op maaiveld in de Boezem ligt en het geluid over een veel beperktere afstand de boezem in dringt mede als gevolg van de opbouw van de fauna. Om de geluidbelasting voor de polder bij de alternatieven 3 en 3A te beperken dient op de dijk aan de boezemkant een geluidsscherp te worden aangebracht van ongeveer 2 meter. Zowel de civieltechnische constructie van dit scherm, als de landschappelijke inpassing en de consequenties van de versterking van de geluidseffecten richting Gouda vormen extra bezwaren met betrekking tot een dergelijke oplossing. In ieder geval zal het aanbrengen van een scherm tot een extra verbreding van de dijk leiden.

3.3 Alternatief Sluiseiland-Noord (7 en 7A)

Ook deze variant is in de MER op de voornoemde criteria beoordeeld. Op landschappelijk gebied heeft de aanleg van de randweg een beperkte verslechterende invloed. Alleen in het uiterst noordelijke gedeelte van de polder Veerstaalblok verandert de dynamiek van het landschap, verder zijn de effecten van deze variant nihil. Cultuurhistorisch zijn er geen bouwkundig waardevolle elementen in het landschap aanwezig die als gevolg van het tracé aangetast worden. De hoge ligging van de ZWR, nabij de kruising met de Gouderakse dijk verandert wel het landschapsbeeld in de polders, maar vanwege de nabije ligging bij de dijk zal dit effect beperkt zijn.

De doorsnijding van de boezem wordt, als minder wenselijk gezien. De vraag is echter in hoeverre deze variant meer schade toebrengt aan de boezem dan een variant die de bestaande dijk volgt. Doordat de bestaande weg (Gouderakse dijk) over de dijk in deze variant kan blijven bestaan en alleen de nieuwe weg in de boezem komt, vlak naast de dijk, gaat er wezenlijk niet meer verloren dan in alternatief 3 en 3A, waarbij de dijk verbreed moet worden. Daar staat tegenover dat de geluidsoverlast bij alternatief 7 en 7A ter plaatse van de boezem op relatief eenvoudige wijze kan worden beperkt door de plaatsing van afschermende maatregelen tussen het tracé van de ZWR en de boezem. Hierdoor wordt het geluid als het ware opgesloten tussen het scherm en de dijk en zal door verstrooiing de hinder achter het scherm in de boezem en in Gouda beperkt blijven. Bij tracé 3 en 3A is de plaatsing van dergelijke voorzieningen kostbaar en ze vragen extra ruimte, welke ten koste zullen gaan van de boezem.

De kosten bij de aanleg van dit alternatief komen lager uit dan bij het vorige alternatief, mede doordat de verwervingskosten minder hoog zijn. Reden hiervan is dat de ZWR hoofdzakelijk landbouwpercelen doorsnijdt.

3.4 Alternatief Weidebloemtunnel (5)

Zoals te vinden is in de MER heeft dit alternatief geen extra negatieve effecten op het landschap in vergelijking met de andere twee alternatieven 3 en 7. Cultuurhistorisch zijn er geen wezenlijke verschillen wat betreft de effecten met de twee andere alternatieven 3 en 7. Er worden geen grote bouwkundige waarden aangetast, maar wel moet een deel van het historisch dijkprofiel ter plaatse van de zowel de Schielandse Hoge zeedijk en de Gouderaksedijk worden aangepast.

Door de vroege oversteek van de Hollandse IJssel wordt bij dit alternatief de boezem ongemoeid gelaten.

De globale kosten van deze variant zijn echter aanmerkelijk hoger dan bij de twee andere alternatieven. De grootste kostenpost is hier de aanleg van de tunnel onder de Rotterdamseweg.

3.5 Globale kostenraming tracés

Ten behoeve van de onderbouwing van de beleidskeuze ten aanzien van het voorkeurstracé zijn alle alternatieven in de MER geraamd met betrekking tot verwervingskosten en infrastructurele aanlegkosten. Uitgesloten daarbij zijn de zogenaamde planschadekosten. Deze kosten zijn uitsluitend te bepalen aan de hand van nauwkeurige studie naar eigendommen, het gebruik ervan en de huidige en toekomstige waarde voor de gebruikers. Deze bedragen zijn vaak onderwerp van discussie en worden regelmatig door tussenkomst van derden (justitie) vastgesteld.

Ten behoeve van de nadere uitwerking van de tracés, alsmede de raming van de nieuwe alternatieven zijn de tracés opnieuw beoordeeld met betrekking tot de verwervingskosten en infrastructurele aanlegkosten. Daar het in dit stadium van het project niet mogelijk en/of wenselijk is om de planschadekosten

gedetailleerd te bepalen op basis van uitgebreid onderzoek is een inschatting gemaakt van deze kosten op basis van expertjudgement in relatie tot gelijke of gelijkwaardige gevallen.

In onderstaande tabel zijn de bedragen voor de verschillende alternatieven weergegeven. De bedragen zijn inclusief BTW en onvoorzien, waarin onder andere directievoering, uitwerking en marges met betrekking tot het beperkt verschuiven van de tracés zijn opgenomen. Voor een nadere opsomming van de (niet)meegenomen kosten wordt verwezen naar de bijlagen.

Globale kostenraming alternatieven.

	Sluiseiland Noord 7	Sluiseiland Noord 7 A	Sluiseiland Buitendijks 3	Sluiseiland Buitendijks 3A	Weidebloem- tunnel 5
Verwerving en Planschade	22.792.000	26.752.000	20.305.000	40.847.500	21.835.000
Weglichaam en verkeers- maatregelen	12.750.000	14.250.000	12.750.000	14.250.000	14.250.000
Kunstwerken	21.000.000	21.000.000	18.000.000	19.500.000	114.000.000
Totaal	56.542.000	62.002.000	51.055.000	74.597.500	150.085.000
Afgerond	60.000.000	65.000.000	55.000.000	75.000.000	150.000.000

Bron: Grontmij Zuid-Holland, December 2000

De in de tabel opgenomen bedragen zijn opgebouwd uit gespecificeerde deelramingen. Uit de in de tabel opgenomen sommaties van deze deelramingen, zou kunnen worden afgeleid dat de globale raming van de tracés op 1000 gulden nauwkeurig te geven is. In dit stadium van het plan zijn dergelijke totaalramingen niet wenselijk en gebruikelijk, derhalve zijn de deelbedragen afgerond.

In de bijlagen is een nadere onderbouwing opgenomen van de verschillende bedragen waaruit de raming van de alternatieven is opgebouwd.

3.6 Dwarsprofielen

Ter plaatse van de Veerstaalblokboezem zijn in de bijlagen een drietal dwarsprofielen aangegeven. Het betreft de bestaande situatie ten opzichte van alternatief 3 (en 3A) en 7 (en 7A). In de dwarsprofielen is het globale ruimtebeslag aangegeven en de inrichting ervan. Met betrekking tot alternatief 7 wordt opgemerkt dat de afstand van de ZWR ten opzichte van de teen van de Gouderakse dijk gemaximaliseerd is. Dat wil zeggen dat op basis van onderzoek naar de grondslag van het gebied en de opbouw van de dijk nagegaan dient te worden op welke minimale afstand de ZWR van de dijk af kan komen te liggen. Voor de vergelijking van de alternatieven is een maat aangehouden die ongeacht de grondslag in alle gevallen mogelijk is. Bij de uiteindelijke uitwerking van het alternatief 7 zal de ZWR dichterbij de teen van de dijk komen te liggen.

3.7 Tracés

In de bijlagen is een overzicht opgenomen van de verschillende tracés van de alternatieven 3, 3A, 5, 7 en 7A. De ligging van de tracés zijn bepaald op basis van de richtlijnen uit de RONA en duurzaam veilig, waarbij als randvoorwaarden onder andere meegenomen zijn, efficiënt ruimtegebruik, beperken aantasting Veerstaalblokboezem, aankoop van zo min mogelijk percelen en het streven naar mogelijkheid tot handhaving activiteiten op restanten van aangekochte percelen. Opgemerkt wordt dat alle tracés weliswaar ontworpen zijn op basis van de richtlijnen voor het ontwerp van wegen binnen en buiten de bebouwde kom, maar dat daarmee niet gegarandeerd is dat alle alternatieven voldoen aan de eisen en wensen met betrekking tot duurzaam veilig, nog aan de richtlijnen voor het ontwerp van wegen zoals de provincie Zuid-Holland die thans hanteert. Dit geldt met name voor de haakse bogen het alternatief 3. Daarnaast zijn er beperking gesteld bij bepaalde alternatieven

met betrekking tot het gebruik ervan, zoals de routes voor gevaarlijke stoffen in alternatief 5 die als gevolg van de beperkte doorrijhoogte niet door de tunnel lopen.

3.8 Ruimtegebruik

In de bijlagen is het globale ruimtebeslag van de tracés aangegeven. Deze gemarkeerde gebieden zijn het uitgangspunt geweest bij de bepaling van de verwervings- en planschadekosten.

4 Afweging van de drie varianten

4.1 Algemeen

Naar aanleiding van de aanvullende gegevens in relatie tot de reeds geïnventariseerde en beschreven effecten in de mer, wordt in dit hoofdstuk een afweging gemaakt tussen de alternatieven.

4.2 Afweging

Naar aanleiding van de genoemde effecten en overwegingen die per alternatief naar voren gekomen zijn, is het mogelijk een afweging te maken. Wat betreft de negatieve effecten op het landschap en de cultuurhistorie, zoals dit in het MER aan de orde komt, zijn er geen grote onderlinge verschillen.

Het alternatief Sluiseiland-Noord verschilt van het alternatief Sluiseiland Buitendijks op het punt van de doorsnijding van de boezem en de mate waarin het buitendijks gebied wordt gebruikt. Als belangrijk punt wordt het behoud van de boezem gezien. In eerste instantie lijkt het alternatief Buitendijks de voorkeur te genieten. Bij nadere uitwerking is gebleken dat de benodigde verbreding van de dijk een vrijwel gelijk ruimtebeslag in de boezem betekent ten opzichte van het leggen van de weg aan de teen van de dijk.

Met betrekking tot het gebruik van het buitendijks gebied wordt opgemerkt dat bij alternatief 3 een strook direct grenzend aan de Hollandse IJssel noodzakelijk is en hierdoor een drietal woningen dienen te worden aangekocht en geamoveerd. Mede als gevolg van het feit dat het tracé ook over een aantal bedrijventerreinen loopt, bestaat er een zekere kans op het uit moeten voeren van saneringen. Bij alternatief 3A is meer ruimte in het buitendijks gebied noodzakelijk, mede als gevolg van de rotonde die dient te worden aangelegd tegenover het Sluiseiland. Als gevolg hiervan dienen een drietal bedrijven volledig opgekocht te worden en een groot aantal voor een zo groot gedeelte dat aangenomen mag worden dat van een reële bedrijfsvoering na aanleg van de weg geen sprake meer kan zijn. De restruimte zou echter mogelijk heringericht kunnen worden voor één of slechts enkele nieuw te huisvesten bedrijven.

Met betrekking tot de alternatieven 3 en 5 wordt nog opgemerkt dat de ontwerpen weliswaar voldoen aan de RONA-richtlijnen, maar dat alternatief 3 niet duurzaam veilig is (haakse bogen ter plaatse van de Gouderakse dijk) en dat alternatief 5 een beperking heeft met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen (minimum eis van de RONA, een doorrijhoogte van 4.20 meter). Als gevolg van deze beperkingen is voor alternatief 3 een variant ontwikkeld. Deze variant voldoet niet aan de uitgangspunten van de provincie met betrekking tot de ZWR (maximaal drie rotonden, waarvan één op de Schoonhovenseweg, één op het Sluiseiland en één ten behoeve van de ontsluiting van het bedrijventerrein), maar wel voldoet aan de richtlijnen met betrekking tot duurzaam veilig.

Indien alternatief 7 aangevuld wordt met een rotonde ter plaatse van de Gouderaksedijk (alternatief 7A) dan leidt dit niet alleen tot hogere kosten, maar ook tot een aanzienlijke vergroting van het ruimtegebruik in het buitendijks gebied. Ook bij dit alternatief dienen een drietal bedrijven integraal te worden aangekocht. Echter voor de overige bedrijven langs de Gouderak-

sedijk ontstaat een aanzienlijk betere ontsluiting ten opzichte van de huidige situatie of de situatie zoals die ontstaat bij de uitwerking van alternatief 7.

Het ruimtegebruik in de Krimpenerwaard (de 'boog' van het alternatief Sluiseiland Noord) blijft in beide alternatieven 7 en 7A gelijk. Daar staat tegenover dat deze ruimte niet aangesproken hoeft te worden bij de alternatieven 3 en 3A. Bij deze alternatieven is het mogelijk om de aansluiting van de Gouderaksedijk op de ZWR geheel te realiseren middels een rotonde in het Buitendijks gebied.

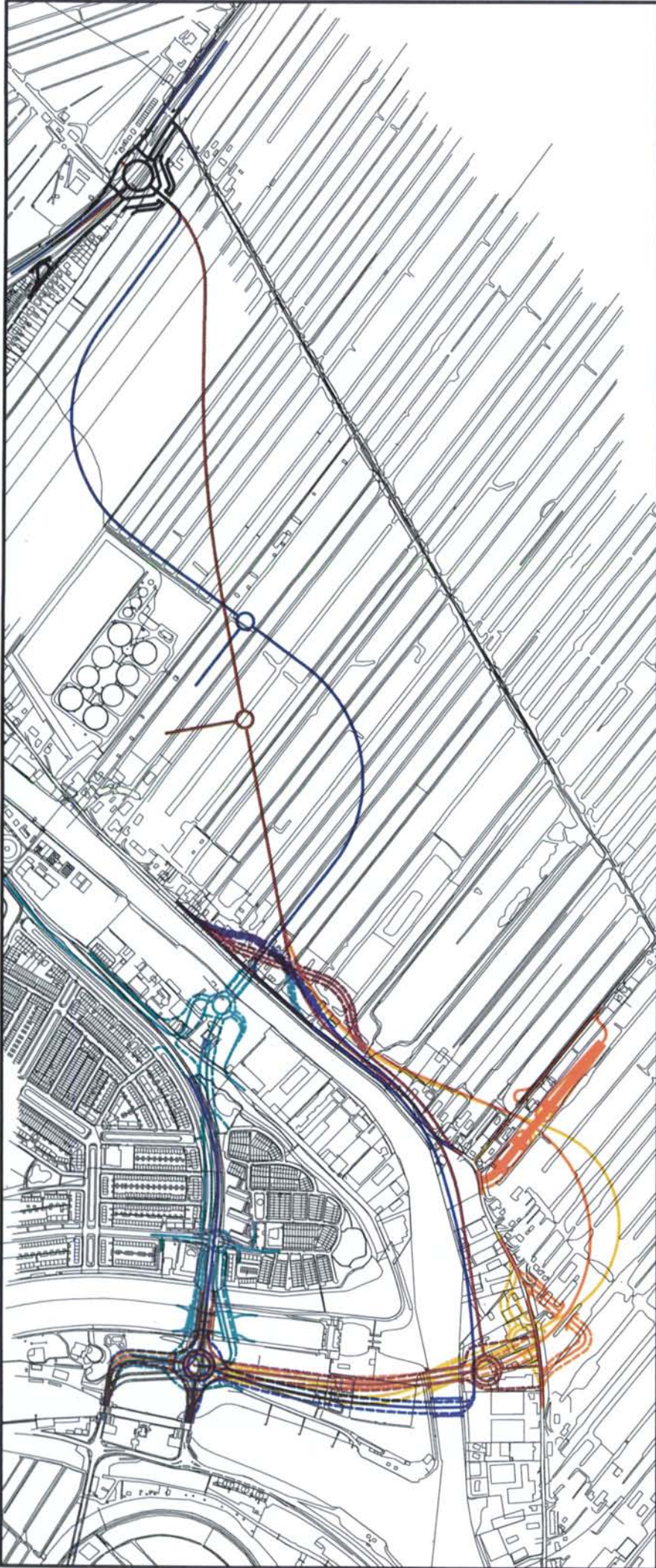
Een groot nadeel van alternatief Weidebloemtunnel is het aspect van de kosten. Dit alternatief is aanzienlijk duurder (zo'n 90.000.000 gulden) dan de andere alternatieven.

Tenslotte wordt opgemerkt dat de ligging van de alternatieven 3A, 7 en 7A met betrekking tot het gedeelte tussen de Veerstaalblokboezem en de Schoonhovenseweg anders is dan de overige alternatieven in de MER. Het tracé dat bij de overige alternatieven gehanteerd is zodanig gesitueerd dat de 9 ha te ontwikkelen bedrijfsterrein in een geheel in te passen is binnen het tracé en de Gouderakse dijk, waarmee de ZWR de grens zal vormen tussen het bedrijventerrein en de rest van de Krimpenerwaard. Indien gekozen wordt voor een 'schuine' ligging in het gebied is deze inpassing niet mogelijk. Het gebied dat resteert tussen de Gouderakse dijk en de ZWR is slechts 4.5 ha groot, waardoor een deel van het te ontwikkelen bedrijventerrein ten zuiden van de ZWR komt te liggen. Dit heeft niet alleen consequenties voor de geluidcontouren van het tracé, maar ook voor de landschappelijke inpassing en de noodzakelijke tweezijdige ontsluiting van het zuidelijke deel van het bedrijventerrein. Nader onderzoek hieromtrent zal in het kader van het opstellen van het ISP moeten worden uitgevoerd.

Bijlage Kaarten en Tekeningen

- 1 Overzicht tracés aanvullend onderzoek
- 2 Sluiseiland Buitendijks (3)
- 3 Sluiseiland Buitendijks (3A)
- 4 Weidebloemtunnel (5)
- 5 Sluiseiland Noord (7)
- 6 Sluiseiland Noord (7A)
- 7 Lengteprofiel Sluiseiland Noord (7A)
- 8 Dwarsprofielen Veerstalblokboezem
- 9 Ruimtebeslag Alternatieven
 - Sluiseiland Buitendijks (3)
 - Sluiseiland Buitendijks (3A)
 - Weidebloemtunnel (5)
 - Sluiseiland Noord (7)
 - Sluiseiland Noord (7A)

 Detaillering globale kostenraming alternatieven
 Toelichting bij kostenraming



VERKLARING

- ZUIDELIJKE AANSLUITING OP SCHOONHOVENSEWEG
- SLUJELAND ALTERNATIEF; BUTENDIJKSE VARIANT (3)
- SLUJELAND ALTERNATIEF; BUTENDIJKSE VARIANT (3A)
- WATERTOREN ALTERNATIEF; WEDDELOEM VARIANT (5)
- SLUJELAND ALTERNATIEF NOORD (7)
- SLUJELAND ALTERNATIEF NOORD (7A)



M.E.R. ZWR GOUDA

GEMEENTES GOUDA EN OUDERKERK EN
PROVINCIE ZUID-HOLLAND

Grontmij
Advies & Techniek bv
Vestiging Zuid - Holland



Onderdeel

ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN ZWR

Code Wijziging	Dat.	Get.	Gez.	Acc.	Projectnummer	Tekeningnummer	Formaat
A DEFINITIEF	09-11-00	MVR			227235	-97-01	A4
B DEFINITIEF 2	21-12-00	MVR				Bijlagennummer	Schaal
							1:10000
						Datum	Plaatnaam
					MVR	19-10-98	7235-20

Grontmij Groep Alle rechten voorbehouden



Project

Grontmij
Advies & Techniek bv
Vestiging Zuid-Holland

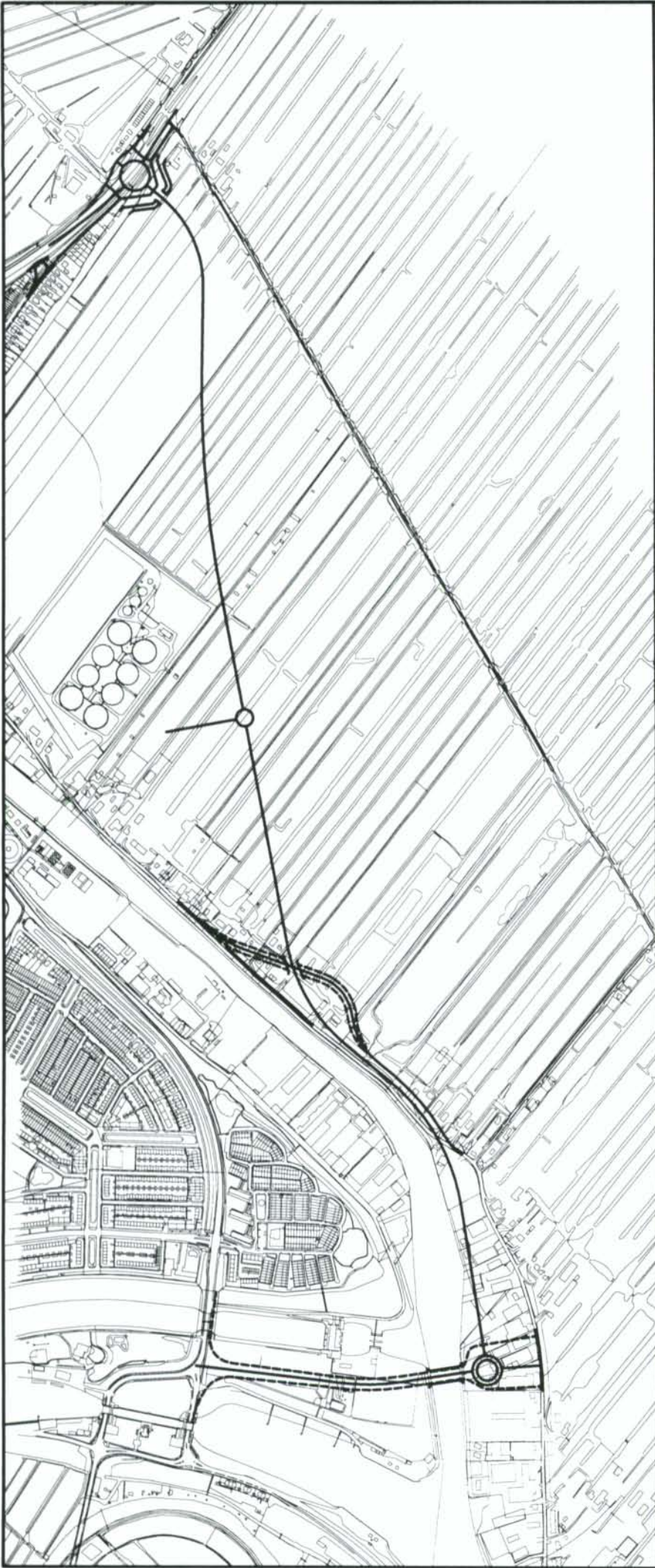
M.E.R. ZWR GOUDA
GEMEENTES GOUDA EN OUDERKERK EN
PROVINCIE ZUID-HOLLAND

Onderscheiding
Onderdeel
Code Wijziging
A DEFINITIEF
B DEFINITIEF 2

SLUISEILAND ALTERNATIEF
BUITENDIJKSE VARIANT (3)

Code Wijziging	Doel	Get.	Acc.	Projectnummer	Tekeningnummer	Formaat
A DEFINITIEF	09-11-00	MVR		227235	97-02	A4
B DEFINITIEF 2	21-12-00	MVR			Bijlagennummer	Schaal
						1:10000
					Get.	Datum
					MVR	19-10-98
						7235-20

Grontmij Groep Alle rechten voorbehouden



Grontmij
Advies & Techniek bv
Vestiging Zuid - Holland

M.E.R. ZWR GOUDA

GEMEENTES GOUDA EN OUDERKERK EN
PROVINCIE ZUID-HOLLAND

SLUISEILAND ALTERNATIEF
BUITENDIJKSE VARIANT (3A)

Code	Wijziging	Dat.	Get.	Acc.	Projectnummer	Tekeningnummer	Formaat
A	DEFINITIEF	09-11-00	MVR		227235	-97-03	A4
B	DEFINITIEF 2	21-12-00	MVR			Bijlagennummer	Schaal
							1:10000
						Datum	Plaatnummer
						19-10-98	7235-20



Grontmij
Advies & Techniek bv
Vestiging Zuid - Holland

M.E.R. ZWR GOUDA

GEMEENTES GOUDA EN OUDERKERK EN
PROVINCIE ZUID-HOLLAND

WATERTOREN ALTERNATIEF
WEIDEBLOEM VARIANT (5)

Code wijziging	Dat.	Gez.	Acc.	Projectnummer	Tekeningnummer	Formaat
A DEFINITIEF	09-11-00	MVR		227235	97-04	A4
B DEFINITIEF 2	21-12-00	MVR			Bijlagennummer	Schaal
						1:10000
					Gez.	Datum
					Acc.	Flensom
					MVR	19-10-98
						7235-20

Grontmij Groep Alle rechten voorbehouden

1



Project

M.E.R. ZWR GOUDA

GEMEENTES GOUDA EN OUDERKERK EN
PROVINCIE ZUID-HOLLAND

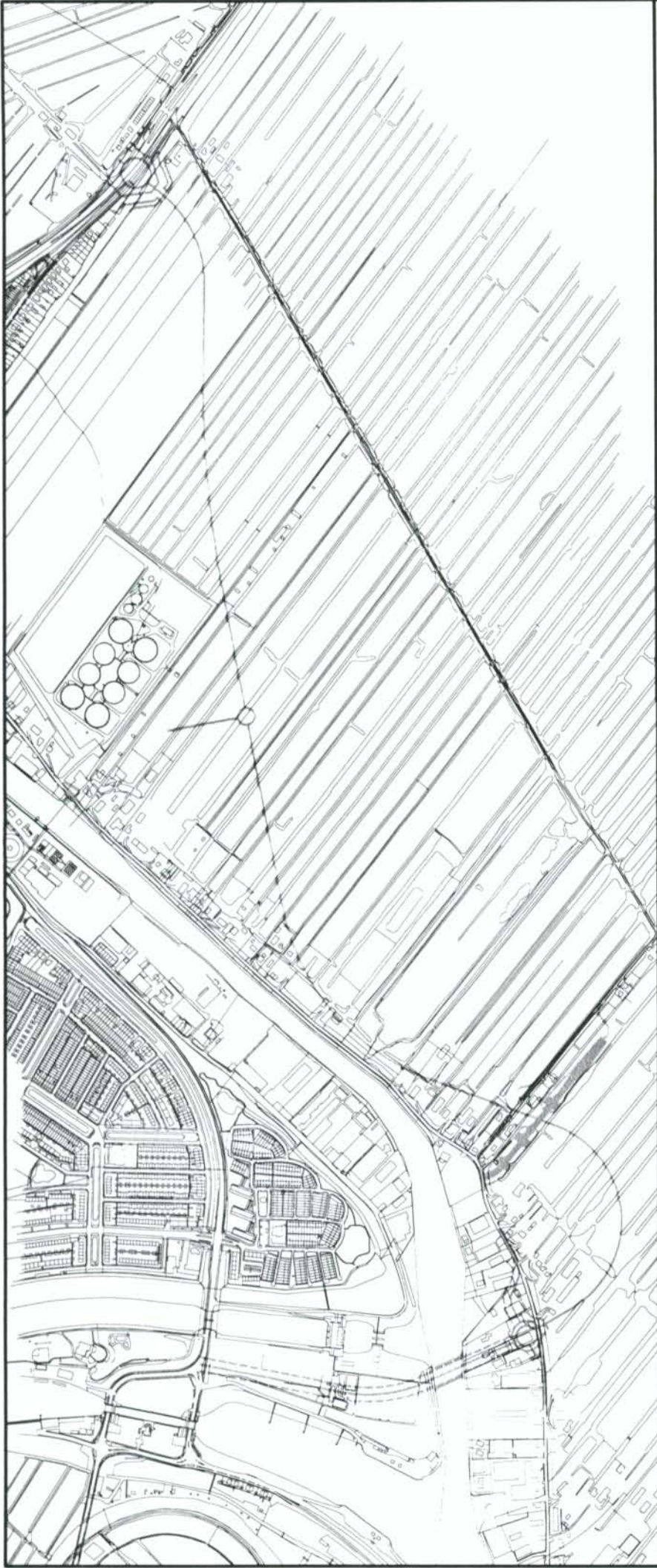
SLUISELAND ALTERNATIEF
NOORD (7)

Grontmij
Advies & Techniek bv
Vestiging Zuid - Holland



Code	Wijziging	Dat.	Get.	Gez.	Acc.	Projectnummer	Tekeningnummer	Formaat
A	DEFINITIEF	09-11-00	MVR			227235	-97-05	A4
B	DEFINITIEF 2	21-12-00	MVR				Bijlagennummer	Schaal
								1:10000
								Florafoon
								7235-20

© Grontmij Groep Alle rechten voorbehouden



Project

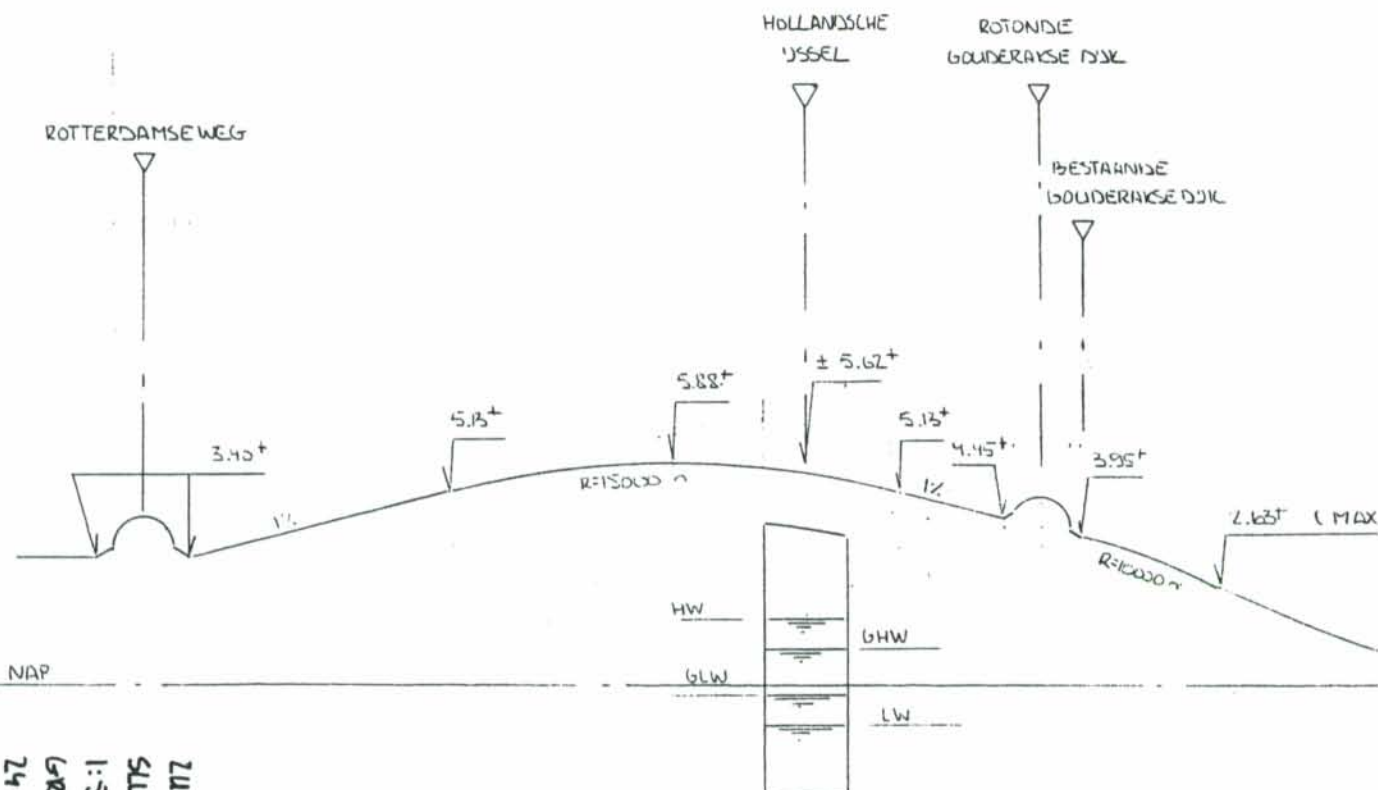
Grontmij
Advies & Techniek bv
Vestiging Zuid - Holland

M.E.R. ZWR GOUDA
GEMEENTES GOUDA EN OUDERKERK EN
PROVINCIE ZUID-HOLLAND
SLUISEILAND ALTERNATIEF
NOORD (7A)



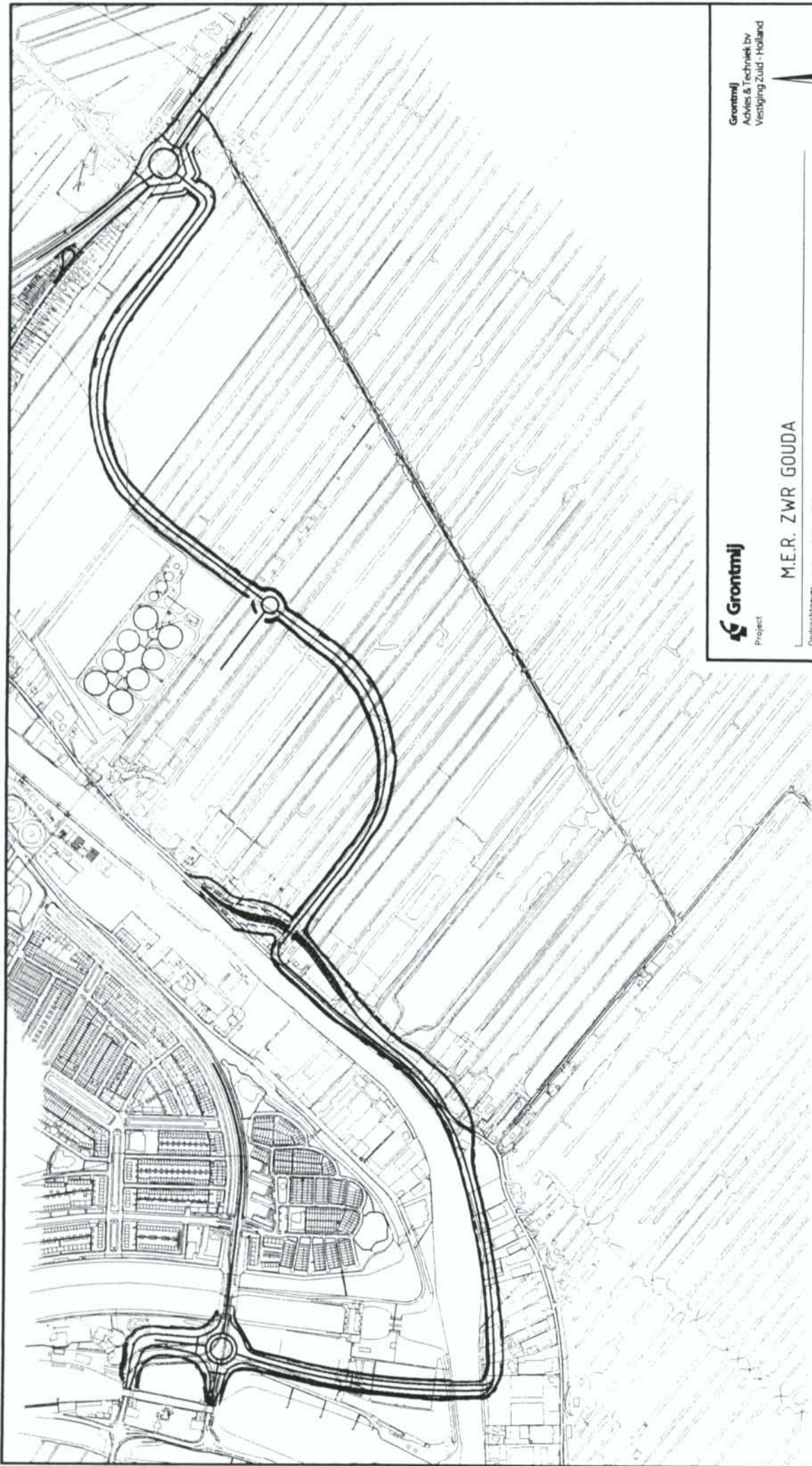
Code	Wijziging	Dat.	Get.	Gez.	Acc.	Projectnummer	Tekeningnummer	Formaat
A	DEFINITIEF	09-11-00	MVR			227235	-97-06	A4
B	DEFINITIEF 2	21-12-00	MVR				Bijlagennummer	Schaal
								1:10000
								Flensom
								7235-20

Grontmij Groep Alle rechten voorbehouden



ZUIDWESTELIJKE RANDWEG GOUDA
 SLUISLAND - NOORD MET ROTONDE GOUDERAK
 1:5000 - 1:200
 GRONTMIJ V & I
 24-11-00 P.Y.

— LENGTEPROFIEL ZUIDWESTELIJKE RANDWEG —





Project

Grontmij

Advies & Techniek bv

Vestiging Zuid - Holland

M.E.R. ZWR GOUDA

GEMEENTES GOUDA EN OUDERKERK EN

PROVINCIE ZUID-HOLLAND

Sluiseland Alternatief

Buitendijkse Variant (3)

Code	Wijziging	Dat.	Get.	Acc.	Projectnummer	Tekeningnummer	Formaat
A	DEFINITIEF	09-11-00	MVR		227235	-97-06a	A3
					Bestak nummer	Bijlagennummer	Schaal
					Get.	Acc.	Datum
					MVR		19-10-98
							7235-25

Grontmij Groep

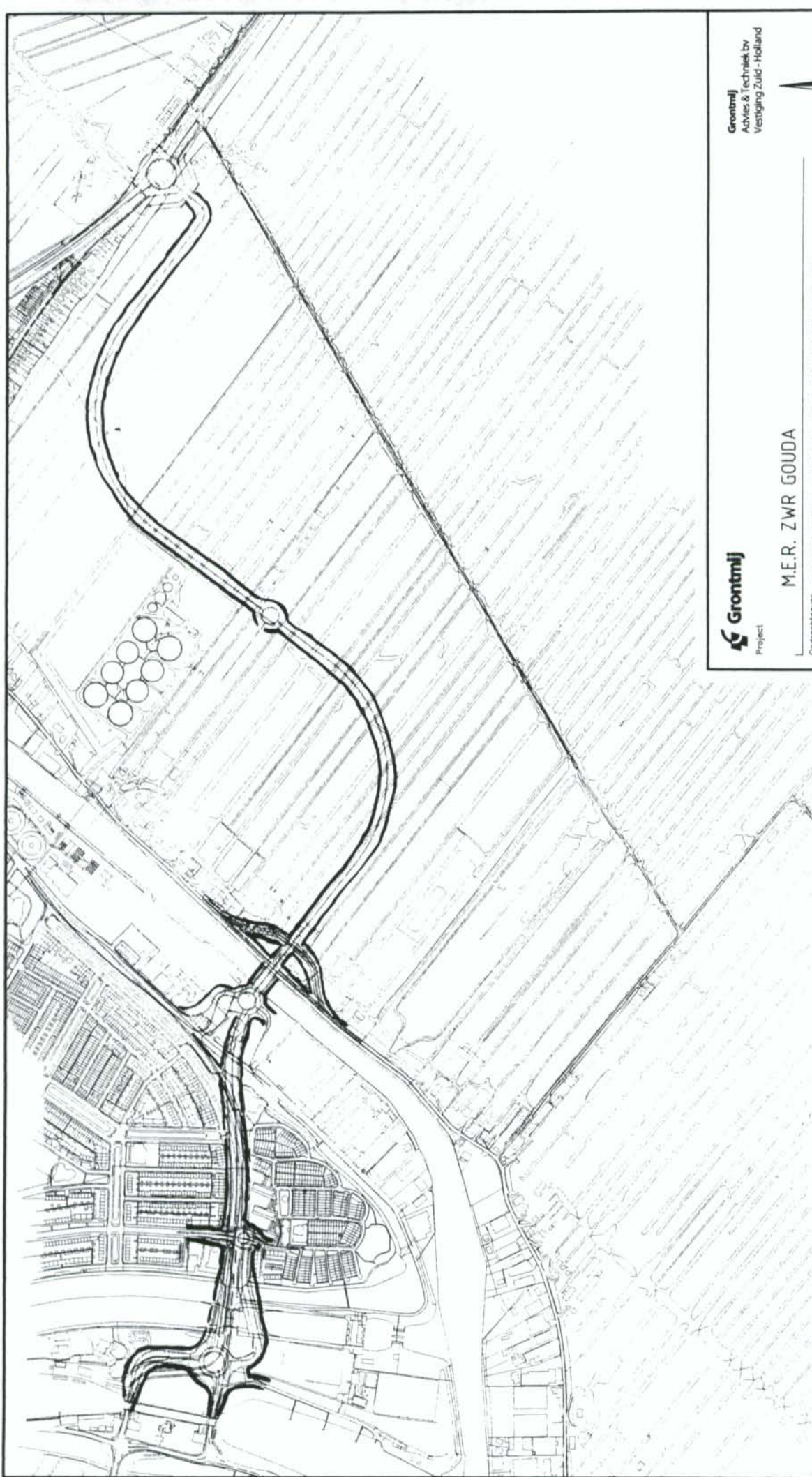
Alle rechten voorbehouden



VERKLARING

VARIANT 3A







Project



Advies & Techniek bv
Vestiging Zuid - Holland

Project

M.E.R. ZWR GOUDA

GEMEENTES GOUDA EN OUDERKERK EN
PROVINCIE ZUID-HOLLAND

Onderdeel

WATERTOREN ALTERNATIEF
WEIDEBLOEM VARIANT (5)

Opdrachtgever

M.E.R. ZWR GOUDA

Projectnummer

227235

Tekeningsnummer

97-03a

Formaat

A3

Code Wijziging

A

Definitief

DEFINITIEF

Dat.

09-11-00

Get.

MVR

Acc.

Gez.

Bijlagennummer

School

NVT

Flensom

7235-27

Datum

19-10-98

Get.

MVR

Gez.

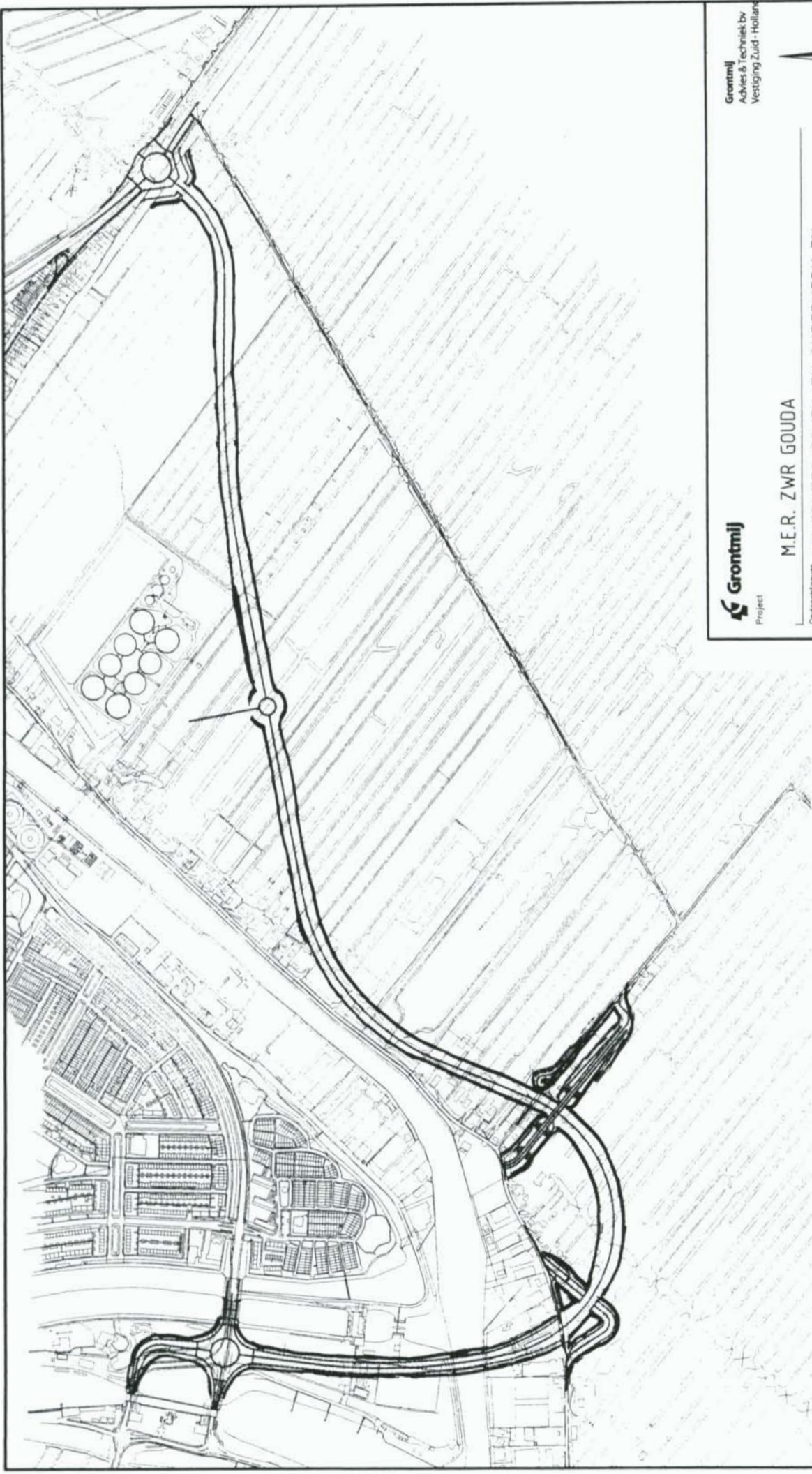
Acc.

Flensom

7235-27

© Grontmij Groep. Alle rechten voorbehouden.

1000-10-98



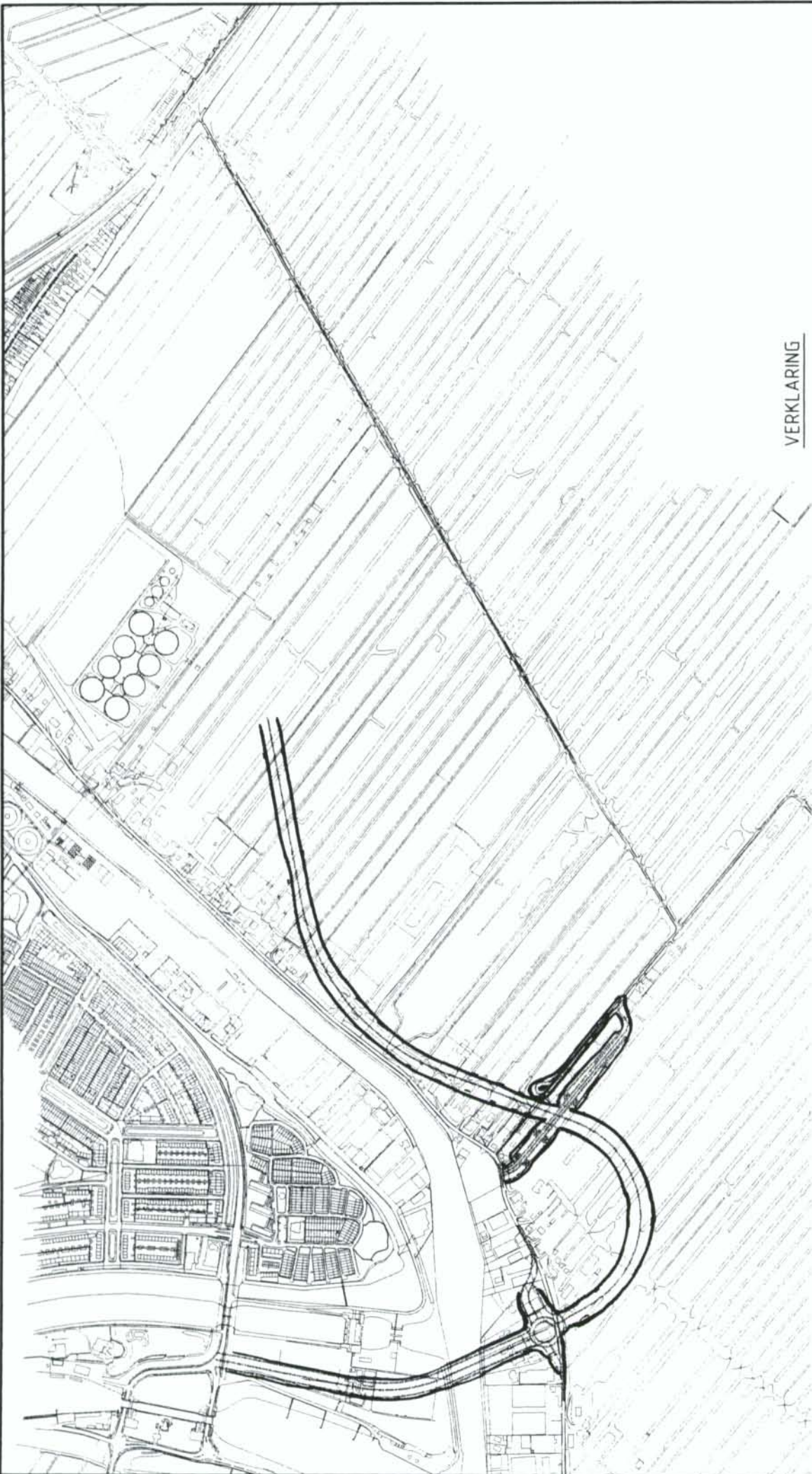
Grontmij
Advies & Techniek bv
Vestiging Zuid-Holland

M.E.R. ZWR GOUDA

GEMEENTES GOUDA EN OUDERKERK EN
PROVINCIE ZUID-HOLLAND

SLUISEILAND ALTERNATIEF
NOORD (7)

Code Wijziging	Dat.	Get.	Acc.	Gez.	Projectnummer	Tekeningnummer	Formaat
A	DEFINITEF	09-11-00	MVR		227235	-97-09a	A3
					Bestek nummer	Bijlagennummer	Schaal
							(NVT)
					Get.	Acc.	Datum
					MVR		19-10-98
							Faenoom
							7235-24



VERKLARING

VARIANT 7A

Indicatieve kostenraming verwerving en realisatie tracé zuidwestelijke randweg

exclusief inrichting polder en 'herinrichting' stedelijk gebied, tussen Schoonhovenseweg en Sluiseiland
 inclusief BTW (19,5%)

	Sluiseiland Buitendijks (3)	Sluiseiland Buitendijks (3a)	Weidebloem- tunnel (5)	Sluiseiland Noord (7)	Sluiseiland Noord (7a)
verwerving	17.860.000	36.960.000	18.900.000	19.070.000	2.2670.000
planschade	600.000	175.000	950.000	1.650.000	1.650.000
voorbereiding 10%	1.845.000	3.712.500	1.985.000	2.072.000	2.432.000
zwr (weg)	6.000.000	6.000.000	6.000.000	6.000.000	6.000.000
aankleding en aansluiting	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
overige verkeersmaatregelen	1.500.000	2.500.000	2.500.000	1.500.000	2.500.000
voorbereiding, onvoorzien, directie (50%)	4.250.000	4.750.000	4.750.000	4.250.000	4.750.000
bruggen en tunnels	12.000.000	13.000.000	76.000.000	14.000.000	14.000.000
voorbereiding, onvoorzien, directie (50%)	6.000.000	6.500.000	38.000.000	7.000.000	7.000.000
Totaal	51.055.000	74.597.500	150.085.000	56.542.000	62.002.000
Afgerond	55.000.000	75.000.000	150.000.000	60.000.000	65.000.000

Toelichting bij kostenraming

Ten behoeve van de beoordeling van de zuidwestelijke randweg Gouda is een indicatie opgesteld van de infrastructurele en verwervingskosten. Bij beide ramingen zijn een aantal uitgangspunten gehanteerd welke de mate van nauwkeurigheid van de raming bepalen. In onderstaand overzicht zijn voor zowel de verwervingskosten als de infrastructurele kosten de belangrijkste uitgangspunten weergegeven.

Verwervingskosten

- het prijspeil van de raming is 1-1-2000;
- bij de bepaling van de per alternatief benodigde oppervlakte is rekening gehouden met een tracébreedte (bij een normaal profiel) van 37 meter;
- eventuele planschade of nadeelcompensatie is ingeschat op basis van vergelijkbare situaties elders of expertjudgement;
- mogelijke saneringskosten ten gevolge van de Wet geluidhinder zijn niet meegenomen;
- de gevolgen van eventuele bodemsanering zijn niet gecalculeerd;
- de opbrengsten uit mogelijke verkoop van restpercelen is niet berekend;
- er is geen rekening gehouden met verwervingskosten voor gronden kenmerkend in eigendom van Rijk, provincie of gemeente;
- eventuele renteverliezen zijn niet meegenomen;
- mogelijke extra huurdersschadeloosstelling als gevolg van het niet bekend zijn dat percelen thans verhuurd worden zijn niet berekend;
- de ramingen zijn verricht op basis van "levering vrij van pacht, huur en ieder gebruik";
- bovendien wordt er van uitgegaan dat percelen die niet geheel worden aangekocht adequaat ontsloten blijven naar de openbare weg;
- bij de panden die geamoveerd dienen te worden zijn normale sloopkosten gecalculeerd, dit is exclusief het afvoeren, verwerken en eventueel hergebruiken van het materiaal;
- bij de te amoveren panden is geen rekening gehouden met eventueel milieubelastende materialen die een bijzondere sloop, transport en verwerking noodzakelijk maken (asbest, lood, e.d.);
- bij eventueel gedeeltelijk te verwerven panden is de totale aankoop gecalculeerd, inclusief eventuele bijbehorende opstallen als schuren, loodsen e.d.;
- het amoveren en herbouwen van bijzondere kleine objecten zijn niet gecalculeerd, waaronder vast straatmeubilair.

Infrastructurele kosten

Bij de infrastructurele kosten is onderscheid gemaakt tussen kunstwerken en het tracé. Voor beide posten gelden de volgende uitgangspunten:

- het prijspeil van de raming is 1-1-2000;
- eventuele renteverliezen zijn niet meegenomen;
- er is geen rekening gehouden met het opruimen, verleggen of aanbrengen van (kleine) nutsvoorzieningen en kabels en leidingen;
- er is geen rekening gehouden met eventuele ondergrondse hoofdtransportassen die een bijzondere wegconstructie noodzakelijk maken (viaduct op maaiveld over een hoofdwaterleiding);
- er is geen rekening gehouden met eventuele bodemvervuiling, noodzakelijke saneringen, of andere maatregelen ter beperking van de gevolgen;
- bij het verwijderen van bestaande infrastructuur zijn normale sloopkosten gecalculeerd, dit is exclusief het afvoeren, verwerken en eventueel hergebruiken van het materiaal;

- bij de te verwijderen van infrastructuur is geen rekening gehouden met eventueel milieubelastende materialen die een bijzondere sloop, transport en verwerking noodzakelijk maken (teer, asbest, lood, e.d.);
- het amoveren en herbouwen van bijzondere kleine objecten zijn niet gecalculeerd, waaronder vast straatmeubilair.

Kunstwerken

- er is uitgegaan van traditionele bouw;
- voldoende draagkrachtige grond (op enige afstand) onder de kunstwerken;
- maatvoering en veiligheidsmarges volgens de standaardrichtlijnen (waaronder RONA);
- geen bijzondere voorzieningen in verband met de lokale situatie ten aanzien van onder meer de bescherming van aangrenzende bebouwing;
- de kosten voor eventuele verkeersmaatregelen zijn niet voorzien (het plaatselijk omleiden of lokaal omleiden van het verkeer);
- eventuele kosten voor de aanleg van tijdelijke voorzieningen voor het bouwverkeer zijn niet meegenomen;
- er is geen rekening gehouden met eventuele verfraaiing van de kunstwerken, of bijzondere maatregelen in het kader van (brand)veiligheid in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- de kunstwerken worden afgeleverd met een standaard topklaag;
- er zijn geen extra kosten opgenomen voor de afvoer en verwerking van hemelwater;
- er zijn geen kosten opgenomen voor de aanleg of aanpassing van verkeerslichteninstallaties, geregelde voetgangersoversteken e.d.

Tracé

- het tracé is opgebouwd uit een standaardprofiel van ongeveer 37 meter, inclusief bermsloten;
- het tracé wordt op traditionele wijze aangelegd, inclusief het graven van een cunet en het aanbrengen van een voorbelasting;
- er zijn geen bijzondere constructies opgenomen in het tracé als damwanden, viaducten op maaiveld bij slappe grond, of viaducten voor het overwinnen van grote hoogteverschillen, met uitzondering van het viaduct ter plaatse van de Veerstalblokboezem in de alternatieven 7 en 7A;
- het tracé wordt opgeleverd met een normale topklaag en er zijn geen kosten berekend in het kader van de Wet geluidhinder;
- er zijn geen kosten gerekend voor het instant houden van de ontsluiting van percelen en gebieden als gevolg van het doorsnijden van de bestaande ontsluiting; buiten een straal van 100 meter uit de as van het tracé;
- de weg heeft een normale drooglegging, eventuele kosten voor het opvangen, bergen en afvoeren van hemelwater anders dan door bermsloten is niet meegenomen.

Leidingen

- kosten voor het verplaatsen van leidingen, nutsvoorzieningen e.d. zijn niet meegenomen.

Verantwoording

Titel : MER-ZWR Gouda
Nadere uitwerking alternatieven 3, 5 en 7 uit
de mer en nieuwe alternatieven 3A en 7A

Opdrachtgever(s) : Gemeente Gouda en Ouderkerk aan de IJssel en de
provincie Zuid-Holland

Uitgegeven door : Grontmij Advies & Techniek, vestiging Zuid-Holland

Plaats en datum : 22 december 2000

P.N. : 2293011

Doc.nr. :

Status en versie : concept

Aantal pagina's : 15 + bijlagen

Opgesteld : Drs. G.G.G. ten Brinke en ir. J.J. Smink

Gecontroleerd : Ir. J.J. Smink *[Handwritten signature]*

Goedgekeurd : Ing. C. Letens

Informatie : Ir. J.J. Smink, (0182) 62 55 00.