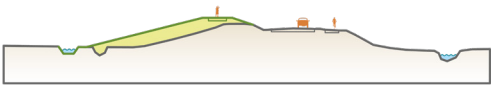

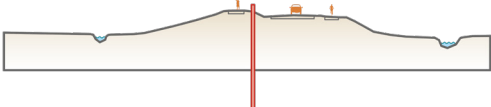



Trajectkenmerken

In de deeltraject gaat de dijk geleidelijk over van het station en de stadsbrug naar de Friese weg. Er is sprake van een overgang van stedelijk naar meer landelijk gebied, met een afwisseling tussen agrarisch land en bebouwing in het binnendijkse gebied. De uiterwaarde is smal richting het Ganzediep. De dijkruin wordt gedeeld door een fietspad en een lagergelegen tweebaansweg met fietspad. Ter hoogte van het Paviljoen Hanzezicht buigt de dijk (met fietspad) af van de provinciale weg, om ter hoogte van de verderop gelegen woning weer aan te takken op en over te gaan in de Friese weg. Dit traject heeft een hoogteopgave.

Mogelijke alternatieven	Kansrijk alternatief	Omgeving	Techniek	Kosten	Duurzaamheid
B1 Oplossen in grond buitendijks: verhoogde tuimelkade 	Ja				
B2 Oplossen in grond buitendijks: verhoogd plateau 	Ja				
E Oplossen met ZKC zelfstandig kerende constructie 	Nee				
F Bestaande zomerkade versterken 	Nee				

Waarom zijn dit de kansrijke alternatieven?

- **Omgeving:** ondanks beperkte effecten voor ecologie vanwege klein effect op NNN en beperkte effecten voor woningen scoort B1 voor dit deeltraject groen ten opzichte van de andere alternatieven. Alternatief E heeft nauwelijks negatieve effecten op de ecologische waarden, maar heeft wel effect op landschappelijke waarden. Alternatief B2 en F hebben vanwege de ligging in de nabijheid van NNN en N2000 negatieve effecten. Voor alternatief B1 zijn de effecten op de omgeving beperkter ten opzichte van B2, omdat de weg in alternatief B1 behouden kan blijven. Binnendijks is er sprake van een voormalige wasserij met een mogelijke bodemverontreiniging waardoor alternatief E hier een negatief effect heeft. Alternatief F heeft grote negatieve effecten op het subthema rivierkunde vanwege het waterstandverhogende effecten. Alternatief B1 en B2 hebben dat in beperktere mate.
- **Techniek:** alle alternatieven zijn technisch uitvoerbaar. Alternatief B2 en E zijn minder gunstig door de samenloop van de uitvoering met het verkeer en de toepassing van een zware constructie. Alternatief E heeft daarnaast negatieve effecten ten aanzien van de beheerbaarheid.
- **Kosten:** alternatief B1 is een relatief eenvoudige oplossing en is in vergelijking met de andere alternatieven gunstig qua kosten. Alternatieven E en F en in iets mindere mate B2 betreffen daarentegen grote ingrepen waarmee hoge kosten gepaard gaan.
- **Duurzaamheid:** alternatief B2 en E hebben negatieve effecten op het gebied van duurzaamheid doordat deze om respectievelijk de aanpassing van de weg en de toepassing van een constructie vragen. Dit geeft een hogere milieu-impact. Vooral alternatief E scoort op dit thema erg negatief (rood).



Waarom zijn dit de kansrijke alternatieven? (vervolg)

- Alternatief B1 is voor dit deeltraject een kansrijk alternatief om te onderzoeken vanwege de relatief beperkte effecten op de thema's. Alternatief F vraagt een forse ingreep en inspanning in vergelijking met de andere alternatieven en is vanwege de grote negatieve effecten (ecologie, rivierkunde, kosten, duurzaamheid) daarom niet kansrijk. In alternatief B2 wordt de dijk met de weg verhoogd, waarbij de effecten zowel op impact op omgeving, kosten, techniek en duurzaamheid ten opzichte van B1 negatiever zijn. Toch zijn er op dit moment voldoende argumenten om dit alternatief als kansrijk te onderzoeken. De buitendijkse impact kan met dit alternatief mogelijk beperkt worden.. Alternatief E is vanwege de negatieve effecten op Omgeving, Techniek en met name duurzaamheid en kosten niet kansrijk en wordt niet verder onderzocht in de volgende fase.

Aandachtspunten voor uitwerking kansrijke alternatieven

- Aansluiting Spoorkade – dijk – Frieseweg (inclusief woning).
- Buitendijkse rioolaansluiting
- Seizoensgebonden paviljoen Hanzezicht.
- Parkeerplaats ter hoogte van paviljoen.
- Overgang en aansluiting op dijktrajecten weerszijden.