

<b>GEMEENTE BEDUM</b>		afdeling: Openbare werken		Portefeuillehouder:	
ADVIESFORMULIER B & W		Advies van: A. Spinder		J. de Vries	
Datum advies: 25 maart 2015					
<b>Betreft brief ingekomen d.d.:</b>					
Registratienummer:					
Afzender:					
<b>Onderwerp:</b>	Reconstructie Wilhelminalaan fase 2				
<b>Advies:</b>	1. Voorkeur te geven aan variant 1 (het aangescherpt, oorspronkelijk voorstel) om technische, kwalitatieve en financiële redenen 2. Variant 2 vanuit dezelfde invalshoeken als suboptimaal kwalificeren. 3. Instemmen met uitvoering van de reconstructie in de 2 <sup>e</sup> helft van 2015. 4. Uitkomsten en weging aan de raadscommissie voorleggen door middel van toezending van deze nota.				
Adm. nr. begroting			Op openbare besluitenlijst	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nee
Krediet nodig	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nee	WKPB besluit	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nee
Naar commissie	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nee	BAG besluit	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nee
Naar de raad	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nee	Naar GO / OR	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nee
Leesmap raad	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nee	Persbericht opstellen	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nee
Mede advisering afdeling:			Naam:	Paraaf:	Datum:
Middelen					

Mede-advisering afdeling:	Middelen
Toelichting:	

In de raadscommissie ABZ van 5 februari jl. is uw voorstel betreffende de reconstructie Wilhelminalaan fase 2 behandeld. Algemeen was er brede steun voor het ontwerp en inrichting van de weg. De voorgestelde verkeersmaatregelen en omleidingsroutes leidden tot de nodige kanttekeningen. Vooral de overlast die tijdens de uitvoering van de reconstructie verwacht wordt in Onderdendam, gaf veel discussie; de door ons voorgestelde stoplichten boden volgens de raadsfracties in relatie tot de lengte van de omleiding onvoldoende soelaas. De verwachting dat in 2017 de ontsluiting aan de oostkant van Bedum gereed is, was voor de raadscommissie een belangrijke reden om voor die aanpak te pleiten. Op grond hiervan leek er geen draagvlak voor uitvoering van de reconstructie in 2015. Dit heeft u doen besluiten de raad voor te stellen dit onderwerp niet te behandelen in de raadsvergadering van 19 februari 2015 en dit voorjaar opnieuw aan de raad(scommissie) voor te leggen. Ondertussen hebben de bewoners namens de heer Smit, Wilhelminalaan 40, middels een mail van 16 februari

Opmerking afdeling:			Afdelingshoofd: akkoord/gezien	
	akk	bespr	opmerking	
secretaris Wiltjer				
burgemeester Bakker				
wethouder van de Kolk				
wethouder de Vries				
wethouder van Dijk				
besluit d.d.:				

(bijgevoegd) aangegeven verbaasd te zijn over de discussie in de raadscommissie en gevraagd om de plannen wel uit te voeren. Op 19 maart is nog een brief ontvangen van de familie Oosterhof, Wilhelminalaan 37, waarin ook aangedrongen wordt op uitvoering van de reconstructie in 2015. Deze reacties werden vooral ingegeven door de nu ervaren overlast van vooral trillingen in huis als gevolg van het zware verkeer op een qua constructie te lichte weg.

### **Varianten.**

Allereerst hebben we het bestaande voorstel nog eens tegen het licht gehouden en gekeken naar de mogelijkheden om de overlast in Onderdendam te beperken (variant 1). Vervolgens hebben we onderzocht of het mogelijk is de reconstructie zodanig uit te voeren dat het verkeer tijdens de uitvoering nog wel gebruik kan maken van één weghelft van de Wilhelminalaan en het verkeer dus niet over andere wegen hoeft te worden omgeleid (variant 2). Als laatste hebben we berekend wat het kost om de huidige constructie zodanig te versterken dat deze weer een jaar of 5 mee kan (variant 3). Hierbij is ook betrokken dat we –zoals gemeld in de brief van 11 februari aan de raad- jaarlijks “lapwerk” ontraden, omdat we “geen goed geld naar kwaad geld willen gooien”.

#### **Variant 1**

In dit oorspronkelijke voorstel is de totale uitvoeringsduur op ongeveer 4 maanden geraamd. Dit is overigens inclusief de werkzaamheden aan de wegen, waarover het verkeer wordt omgeleid. De stremming van de Wilhelminalaan zelf zou ongeveer 3 maanden duren. Gedurende deze tijd zal het vrachtverkeer en het doorgaande verkeer worden omgeleid via de N46 (Eemshavenweg). Bestemmingsverkeer en de busroute wordt in het dorp zelf omgeleid. Het vrachtverkeer van en naar Friesland Campina zal via Onderdendam geleid worden.

Uit recente cijfers van Friesland Campina blijkt dat er, in tegenstelling met hetgeen door de inspreker tijdens de vergadering van de raadscommissie is ingebracht, op dit moment ongeveer 350 vrachtauto's per etmaal van en naar de fabriek rijden. Dit blijft natuurlijk een groot aantal, maar wij denken dat dit gedurende 3 maanden met inzet van een verkeersregelinstallatie in Onderdendam moet kunnen. In 2008 tijdens de reconstructie van de Stationsweg en de Wilhelminalaan is dit ook zonder problemen gelukt. Hierbij moet worden aangetekend dat de wegen in Onderdendam in 2009 gereconstrueerd zijn en daarbij ook wat smaller zijn geworden. En het aantal vrachtwagens dat van en naar Friesland Campina rijdt, is in de jaren daarna toegenomen.

Over de omleidingsroute hebben wij inmiddels overleg gehad met Friesland Campina en de provincie Groningen (wegbeheerder van de doorgaande wegen in Onderdendam). Beide partijen konden zich vinden in ons voorstel.

Wij hebben gekeken of het mogelijk is de uitvoeringsduur van de reconstructie nog verder in te korten.

Die mogelijkheid is er door dagelijks meer uren te draaien en ook op zaterdag te werken. Dit levert ongeveer 4 weken tijdswinst op, maar ook hogere kosten. We willen aanbesteden op basis van EMVI, waarbij de aannemer een fictieve bonus kan behalen door het verkorten van de uitvoeringsperiode. Het is vooraf lastig in te schatten hoe de markt hiermee omgaat. Wij denken dat de uitvoeringstijd tot minimaal 2 maanden teruggebracht kan worden. Bij de reconstructie van de Wilhelminalaan worden ook de nutsvoorzieningen vervangen en dus moet er goede afstemming zijn tussen de aannemer van de nutspartijen en de civiele aannemer. Dit betekent dat de civiele aannemer niet ongestoord zijn gang kan gaan.

Ook hebben we gekeken of ook het doorgaande verkeer en het vrachtverkeer in Bedum zelf kan worden omgeleid, dus niet over de Eemshavenweg en via Onderdendam. Dit zou betekenen dat Boterdiep Wz, Parallelweg, Stationsweg (tussen Parallelweg en Karel Doormanstraat), Wroetende Mol en de Lageweg gedurende 3 maanden heel veel verkeer en ook zwaar vrachtverkeer te verwerken krijgen. Deze wegen kunnen deze verkeersbelasting niet aan en voor de aanwonenden geeft dit veel (trillings)overlast en mogelijk schade aan de woningen. Wij vinden deze optie onverantwoord.

In Onderdendam rijdt het verkeer over provinciale wegen en deze zijn berekend op zwaardere verkeersbelasting. Ook zal de trillingsoverlast daar veel minder zijn, omdat deze wegen in 2009 zijn gereconstrueerd en berekend op zware verkeersbelasting.

## Variant 2

Om tegemoet te komen aan de bezwaren van de raadscommissie en de inwoners van Onderdendam hebben we gekeken of het mogelijk is de werkzaamheden zodanig uit te voeren dat het verkeer tijdens de uitvoering nog wel gebruik kan maken van één weghelft van de Wilhelminalaan en het verkeer dus niet over andere wegen hoeft te worden omgeleid.

Deze mogelijkheid was eerder ook al door ons onderzocht maar is toen afgefallen vanwege de hogere kosten en de mogelijke mindere kwaliteit van het werk. Wij hebben dit plan nu verder uitgewerkt en dat brengt ons tot de volgende bevindingen.

Technisch is het mogelijk het werk in de lengte te faseren. Dit betekent dat tijdens de uitvoering het verkeer nog gebruik kan maken van één weghelft. Om het verkeer te regelen zal er aan het begin en het eind van het werk een verkeersregelininstallatie geplaatst moeten worden.

Het grote voordeel van deze uitvoeringswijze is dat het verkeer gedurende het grootste deel van het werk niet over andere wegen hoeft te worden omgeleid. Alleen in de laatste fase van het werk, het aanbrengen van de deklaag van het asfalt, zal het verkeer omgeleid moeten worden. Dit blijft dan beperkt tot ongeveer een week.

Aan deze variant kleven evenwel ook nadelen.

De aannemer kan niet onbelemmerd kan werken: hij moet het werk uitvoeren in het verkeer. Door de fasering wordt er minder productie op een dag gemaakt, waardoor de eenheidsprijzen omhoog gaan en de uitvoeringstijd waarschijnlijk ook iets langer zal zijn. Wij schatten in dat deze verhoging ongeveer € 30.000,- zal zijn. De kosten voor verkeersmaatregelen zullen lager zijn vanwege minder bebording ten behoeve van omleidingsroutes. Per saldo schatten wij de meerkosten op € 25.000,--.

Naast deze meerkosten speelt ook de mogelijke mindere kwaliteit van het werk een belangrijke rol. Normaliter wordt een weg over de volledige breedte in één keer aangelegd. Het ontgraven en het aanbrengen van de wegfundering en het asfalt gebeurt bij voorkeur over de hele breedte van de weg.

Bij deze fasering kan dat niet. De weg wordt over de hele lengte als het ware in tweeën geknipt. Daarnaast wordt een deel van de aansluiting met Boterdiep Wz ook in een aparte fase uitgevoerd. Door het selecteren van goede marktpartijen in de onderhandse aanbesteding en extra kwaliteitscontrole gedurende de werkzaamheden denken we de risico's voldoende te kunnen beperken.

De verkeersregelininstallatie aan het begin en het eind van het werk zal tot gevolg hebben dat het verkeer bij rood licht een poosje moet wachten. Dit geeft enige verkeershinder en overlast voor aanwonenden. Daarbij maakt de spoorwegovergang het extra moeilijk om de doorstroming van het verkeer zo goed mogelijk te regelen. Door inzet van verkeersregelaars, die overigens ook in de oorspronkelijke varianten voorzien waren, kan ook hierop voldoende worden ingespeeld.

## Variant 3

De bestaande constructie kan de huidige verkeersbelasting niet meer aan en daardoor ontstaat er ieder jaar schade aan het asfalt. De fundering van de weg is niet sterk genoeg en het asfalt is zo oud dat het geen goede binding meer heeft. Daardoor ontstaan snel scheuren en verzakkingen in het asfalt. Dit geeft veel trillinghinder voor de aanwonenden. Wij krijgen hier veel klachten over. De afgelopen jaren is veel geld besteed aan plaatselijke herstelwerkzaamheden aan het asfalt. Eerder hebben wij al aangegeven dat wij verder uitstel van de reconstructie daarom onverantwoord vinden.

Als niet gekozen wordt voor een volledige reconstructie (variant 1 of 2) en dus voor uitstel met een onzeker aantal jaren, dan stellen wij voor de huidige constructie te versterken door over de volledige breedte van de weg 2 lagen asfalt (7 cm) te frezen en af te voeren en vervolgens 2 nieuwe lagen aan te brengen. Zo kan de weg weer een jaar of 5 mee zonder dat er tussentijds gerepareerd moet worden. Omdat het bestaande asfalt teerhoudend is, en de verwerkingskosten van teerhoudend asfalt hoog zijn, is dit een relatief dure maatregel. De kosten worden geraamd op € 100.000,-. En over een jaar of 5 moet de weg dan alsnog gereconstrueerd worden. Zo ontstaat er ook twee keer overlast, zij het in gradaties. Groot nadeel is ook dat er dan niets gedaan wordt aan de riolering. Het spreekt voor zich dat voor de meerkosten van deze maatregel geen geld beschikbaar is in het reguliere budget voor wegonderhoud.

Door de werkzaamheden gefaseerd in 2 weghelften uit te voeren hoeft het verkeer beperkt te worden omgeleid.

## Ontsluitingsweg

In de vergadering van de raadscommissie ABZ van 5 februari werd er een duidelijk verband gelegd tussen de reconstructie van de Wilhelminalaan fase 2 en de aanleg van de ontsluitingsweg aan de oostkant van Bedum. Immers, als deze weg klaar is, kan het doorgaande verkeer over deze weg worden omgeleid. In de vergadering werd de verwachting uitgesproken dat deze rondweg eind 2017 gereed is. De reconstructie Wilhelminalaan zou dan in 2018 uitgevoerd kunnen worden.

De realisatie van de ontsluitingsweg is echter van vele factoren afhankelijk. Er ligt een duidelijke relatie met de mogelijke uitbreiding van Friesland Campina. De aansluiting van deze ontsluitingsweg op de weg tussen Bedum en Onderdendam en de plaats van de te bouwen brug hangen hiermee nauw samen. Tevens is er nog geen beslissing van de minister voor een gelijke of ongelijke kruising met het spoor. Tenslotte kan het tempo van grondverwerving en of de gevolgen van het instellen van bezwaar / beroep nu niet worden voorspeld.

Deze factoren kunnen van invloed zijn op de doorlooptijd. Dit maakt dat realisatie van de weg in 2017 gebaseerd is op een optimistisch scenario. Dan schuift de reconstructie van de Wilhelminalaan naar het jaar daarop en dan is sprake van een geherindeelde gemeente, als het aan het provinciebestuur ligt.

Hiermee wordt ook het opheffen van overlast voor de aanwonenden op een onaanvaardbare manier uitgesteld. En dit nadeel, samen met die onzekerheden, vinden we zwaarder wegen dan de tijdelijke overlast als gevolg van omleidingen.

Boterdiep Wz is een dichtbijgelegen voorbeeld waar hetzelfde is gebeurd. Voor deze weg is destijds ook gekozen voor een gefaseerde aanpak. De 1<sup>e</sup> fase is gerealiseerd met geld uit het dorpsvernieuwingsfonds en aansluitend zou de 2<sup>e</sup> fase aangepakt worden. Uiteindelijk ging dat niet meer door omdat er geen geld meer voor was.

## Afweging

Om een goede afweging te kunnen maken uit de hiervoor beschreven alternatieven is hieronder in een matrix per voorstel aangegeven wat de consequenties zijn betreffende de overlast in Bedum, overlast in Onderdendam, kosten, kwaliteit, levensduur en het risico op afstel.

variant	overlast in Bedum	overlast in Onderdendam	kosten	kwaliteit	levensduur	risico op afstel
1	-	--	++	++	++	++
2	+	+	-	+	++	++
3	++	++	--	--	--	--

Conclusies die getrokken kunnen worden uit deze matrix zijn;

Variant 3 scoort goed op overlast in Bedum en Onderdendam, maar de kosten van dit voorstel zijn hoog, de kwaliteit en levensduur slecht en er bestaat een risico op afstel. Ons advies is om niet voor deze variant te kiezen.

Variant 1 scoort op alle punten een ruime voldoende maar geeft overlast in Bedum en Onderdendam.

Variant 2 scoort beter op overlast in Bedum en Onderdendam dan variant 1, maar de kosten zijn hoger en de kwaliteit is minder gegarandeerd dan bij variant 1.

Er liggen nu meer, of meer onderbouwde gegevens dan eerder beschikbaar voor de bespreking in de raadscommissie ABZ. Technisch / kwalitatief / financieel blijft de voorkeur uitgaan naar variant 1, maar variant 2 kan ook, zij het dat deze meer kosten met zich meebrengt.

We stellen voor deze gegevens en afwegingen in de eerstvolgende raadscommissie te bespreken. Dit kan door toezending van deze nota. Als de raad dan een voorkeur uitspreekt, dan moet vervolgens het bestek worden aangepast op de andere wijze van uitvoering en fasering. Dit vraagt tijd en voordat het werk dan kan worden

aanbesteed en gestart, gaan we al richting de zomervakantie (bouwvak). Omdat het niet wenselijk is dat het werk vervolgens 3 weken stil ligt, stellen wij voor de uitvoering door te schuiven naar de 2<sup>e</sup> helft van 2015, waarbij de uitvoering direct na de bouwvak kan starten.

## **Financiën**

De kosten voor de reconstructie voor variant 1 worden inclusief vervanging van de riolering en openbare verlichting geraamd op € 700.000,- excl. BTW.

De meerkosten voor variant 2 worden geraamd op € 25.000,- terwijl de kwaliteit minder gegarandeerd is.

De kosten voor variant 3 worden geraamd op € 100.000,-. Bij deze variant moet over dan over ongeveer 5 jaar alsnog de investering van € 700.000,- gedaan worden.

De volgende budgetten zijn beschikbaar voor uitvoering van de reconstructie Wilhelminalaan fase 2:

Budget wegonderhoud Wilhelminalaan	€ 496.654,-
Budget Rioolvervanging BRP 2016	€ 232.500,-
Budget OVL vervanging uit beleidsplan	<u>€ 22.000,-</u>
Totaal beschikbaar	€ 751.154,- excl .BTW

Zowel variant 1 als variant 2 kunnen naar verwachting binnen het beschikbare budget worden uitgevoerd. Als gekozen zou worden voor variant 3 zal hiervoor extra dekking gevonden moeten..

Noot: het budget voor rioolvervanging staat op de begroting voor 2016. Middels een begrotingswijziging dient dit verschoven te worden naar 2015.