

Voorstel aan de gemeenteraad

Opsteller

Westrik, Jan

Kenmerk

Z.23.404481 / D.23.1671730

Vertrouwelijkheid

Openbaar

Onderwerp

calamiteitenroute Kanaal

Onderwerp

Calamiteitenroute industrieterrein Kanaal

Voorgesteld besluit

1. Te kiezen voor de aanleg van een calamiteitenroute industrieterrein Kanaal lopende vanaf De Werf ter hoogte van nummer 30 langs de spoorlijn en via de onderberm van Rijksweg A7 aansluitend op de Rijksweg A7 voor het einde van het weefvak.
2. Het restant van € 435.000 van het beschikbare krediet (€ 482.000) voor de calamiteitenroute hiervoor aan te wenden.
3. Een aanvullend investeringskrediet van € 22.000 beschikbaar te stellen, waarmee het totale krediet op € 504.000 komt. De extra kapitaallasten van € 1.200 per jaar mee te nemen in de perspectiefnota 2024 en de themabegroting 2025.
4. De bijbehorende begrotingswijziging vast te stellen.

Inleiding

Op dit moment kent industrieterrein Kanaal één ontsluitingsroute bij calamiteiten. Bij een groot incident ontstaan er veel verkeersbewegingen en extra druk op deze route. Hulpdiensten rijden naar de bron en overig verkeer wil juist vanwege de risico's snel de andere kant op, bij de bron vandaan. Dit maakt een tweede route vanuit veiligheid noodzakelijk. In 2020 heeft u als raad daarom krediet beschikbaar gesteld voor de bouw van een tweede ontsluitingsroute bij calamiteiten. In figuur 1 is de in 2020 gekozen route met rood aangegeven.

Na uw besluit

Vanaf 2021 is het gekozen scenario verder uitgewerkt in een voorlopig ontwerp. In de nadere uitwerking en bijbehorende onderzoeken is gebleken dat er enkele wijzigingen doorgevoerd moeten worden die kostenverhogend werken:

- Geen directe aansluiting op de Weinmakker, maar een langere route langs het spoor met een aansluiting op de Haskeruitgang. Een directe aansluiting op de Weinmakker zou betekenen dat hulpdiensten een stijl talud moeten nemen, met een hellingspercentage van circa 10%. Dit is ongewenst. Het gevolg is een verdubbeling van de benodigde lengte (rode tracé in figuur 1).
- Gewijzigde constructiemethode voor het passeren van het viaduct A7. Wegens een tekort aan ruimte onder het viaduct, moet het talud van het viaduct smaller gemaakt worden, waardoor meer ruimte voor

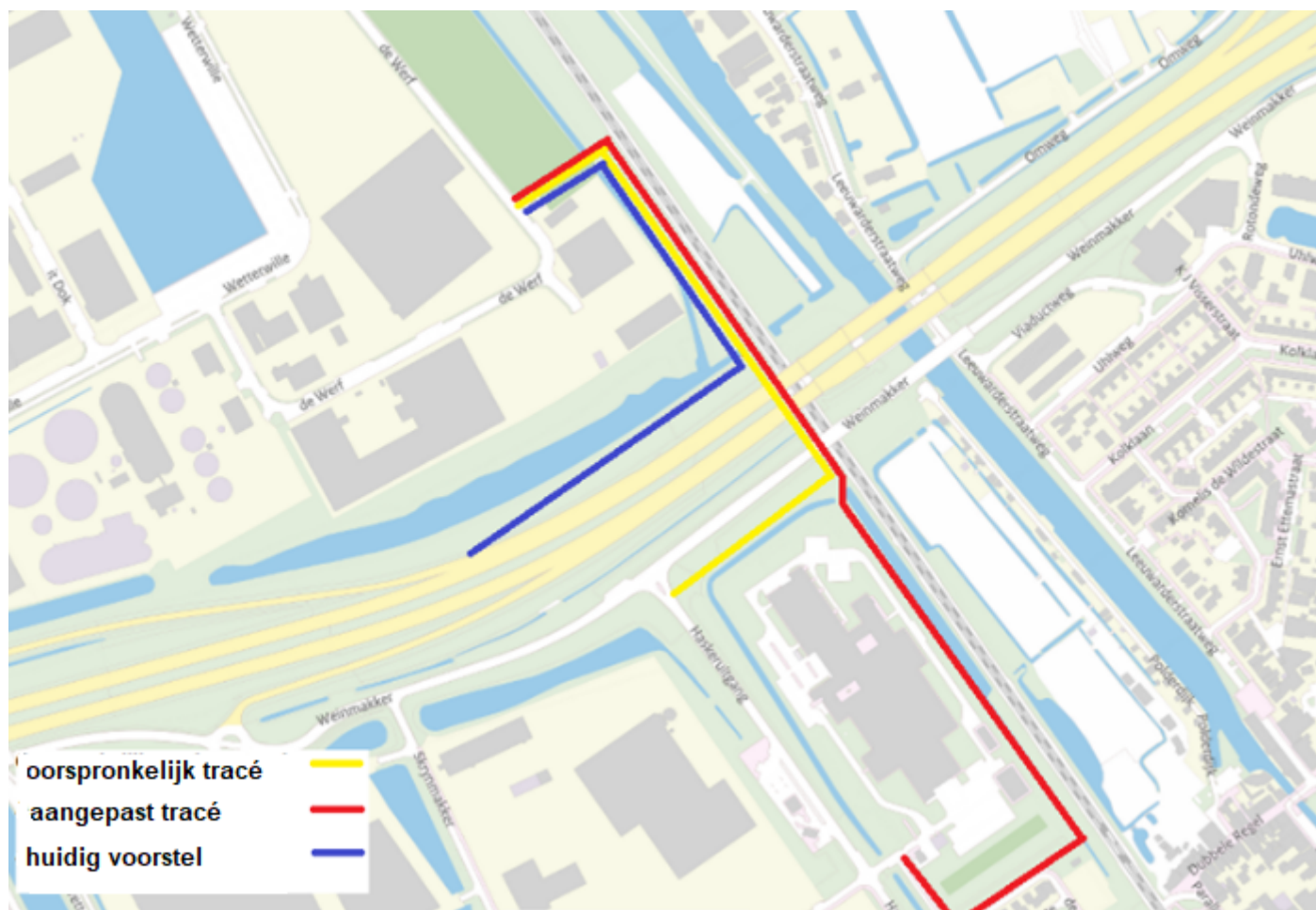
de rijbaan ontstaat. In eerste instantie was hier de 'standaard' damwandoplossing voor bedacht, wat op veel meer locaties in Nederland wordt toegepast. Na aanvullend onderzoek is gebleken dat een andere aanpak, namelijk met 'grondvernageling' nodig is.

Naast deze scopewijzigingen is er sinds 2020 het nodige veranderd:

- Prijsstijgingen en onzekerheden prijsontwikkeling: er is sprake van een grote stijging in bouwkosten in de afgelopen jaren. Deze grote prijsstijging is toen niet voorzien.
- Extra voorzieningen t.b.v. uitvoering werken: deels door de gewijzigde scope en deels doordat nu een aantal zaken zijn uitgezocht die vanwege het QuickScan karakter van het onderzoek destijds buiten beschouwing zijn gelaten (nader te detailleren), is gebleken dat er een aantal extra voorzieningen nodig zijn. Hier is eerder geen rekening mee gehouden. Denk hierbij aan bijkomende werkzaamheden aan kabels en leidingen, plaatsen leuningen bij gronddammen en het plaatsen van extra hekwerken t.b.v. het creëren van een veilige afscheiding met het spoor.

Voorstel voor een route langs de spoorlijn aansluitend op de A7

Vanwege bovenstaande aspecten is de beoogde calamiteitenroute nu geraamd op € 944.000 in plaats van € 460.000. Circa een verdubbeling van het budget. Dit heeft aanleiding gevormd voor het college om opnieuw naar de scenario's te kijken. Op basis van dit onderzoek doen wij uw raad het voorstel om een gewijzigde route aan te leggen vanaf De Werf ter hoogte van nummer 30 langs de spoorlijn en via de onderberm van Rijksweg A7 aansluitend op de Rijksweg A7 voor het einde van het weefvak. In figuur 1 is met blauw de nieuwe route geduid.

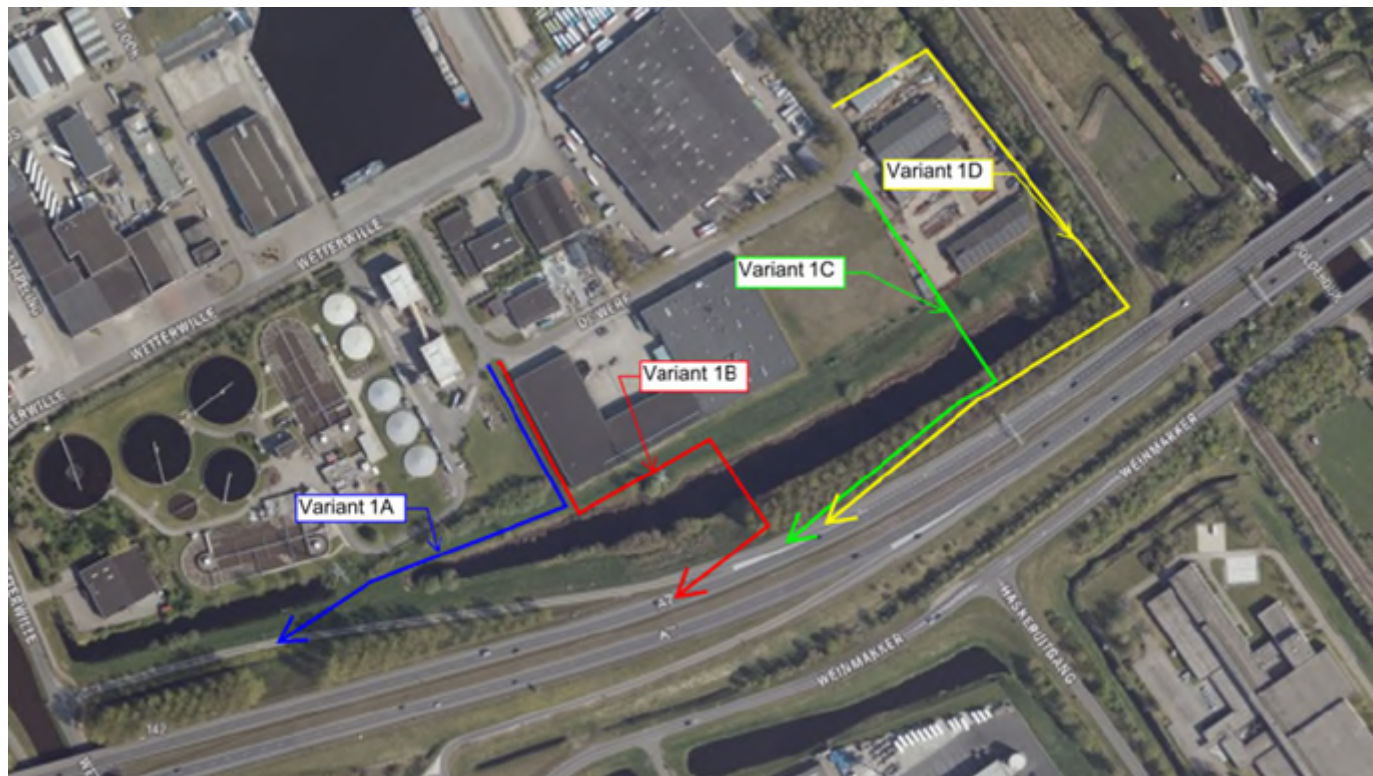


Figuur 1: Oorspronkelijke voorkeurstraject aangegeven met geel; het rode tracé is de aangepaste en verlengde variant vanwege het hellingspercentage. Met blauw is het huidige voorstel gevisualiseerd.

Ook bij het voorgestelde tracé start de route opnieuw op relatief grote afstand van de reguliere ontsluiting, maar in plaats van de snelweg te doorkruisen is een aantakking voorzien op de afslag van de A7. Uit de ramingen blijkt dat deze oplossing voor een bedrag van € 434.000 gerealiseerd kan worden; in lijn met het eerder beschikbaar gestelde budget.

Alternatieve opties

Naast het voorgestelde tracé zijn eveneens alternatieve traces onderzocht. In figuur 2 zijn de vier onderzochte scenario's weergegeven, inclusief een toelichtende tabel. Twee eerder onderzochte tracés uit 2020 (1a en 1b) en twee nieuwe (1c en 1d). In de tabel onder de figuur worden voor- en nadelen per tracé aangegeven, inclusief de afstand tot de bestaande route en een kostenindicatie.



Figuur 2: bestaande en aanvullend onderzochte tracés.

Variant	Afstand tot Wetterwille	Kostenindicatie	Voordelen	Nadelen	Conclusie
Variant 1a	<200 meter	€ 73.000	- Korte ontsluitingsroute, lengte 275 meter; - Aanleg op openbaar gebied; - Weinig tot geen verlies van groen.	- Verkeersstromen komen bij de Wetterwille samen; - Leidt het verkeer niet uit het calamiteiten-gebied; - Conflicteert mogelijk met uitbreiding bouwplannen waterzuivering.	Niet doelmatig, route leidt niet uit het gebied.
Variant 1b	<500 meter	€ 237.000	- Korte ontsluitingsroute, lengte 400meter; - Weinig tot geen verlies van groen / bomen; - Aanleg op openbaar gebied; - Directe aansluiting op de A7	- Overbruggen hoogteverschil naar A7 niet verkeersveilig realiseerbaar vanwege steile helling; - Raakvlak hoogspanningsnet Tennet; - Damping van de watergang, aanleg van dam	Verkeerskundig niet realiseerbaar.

				inclusief duiker; - Veel bochten over korte afstand, zorgt voor slechte doorstroming; - Conflicteert mogelijk met uitbreiding bouwplannen waterzuivering. - Directe aansluiting op de A7 moet nog worden goedgekeurd door Rijkswaterstaat.	
Variant 1c	<500 meter	niet geraamd	- Korte ontsluitingsroute, lengte 350 meter; - Afstand tot calamiteitengebied t.o.v. initiële ontsluitingsweg; - Directe aansluiting op de A7.	- Overbruggen hoogteverschil naar A7 niet verkeersveilig realiseerbaar vanwege steile helling; - Raakvlak hoogspanningsnet Tennet; - Demping van de watergang, aanleg van een dam inclusief duiker; - Geen eigen terrein gemeente Heerenveen, grondaankoop noodzakelijk; - Verwijderen van groen / bomen. - Directe aansluiting op de A7 moet nog worden goedgekeurd door Rijkswaterstaat.	Verkeerskundig niet realiseerbaar.
Variant 1d	<500 meter	€ 435.000	- Geen demping van watergang; - Aanleg op eigen gronden gemeente; - Alternatieve ontsluitingsroute; - Afstand tot calamiteitengebied t.o.v. initiële ontsluitingsroute; - Directe aansluiting op de A7.	- Verwijderen van groen / bomen - Calamiteitenroute langs het spoor - Directe aansluiting op de A7 moet nog worden uitgewerkt en formeel goedgekeurd door Rijkswaterstaat.	Realiseerbaar

Omdat variant 1a niet doelmatig is vanwege de directe nabijheid van de huidige ontsluitingsweg, en

varianten 1b en 1c niet realiseerbaar zijn vanwege de hellingshoek, stellen wij voor om variant 1d te realiseren. Realisatie wordt beoogd in het najaar van 2024/ eerste helft 2025.

Beoogd effect

- De aanleg van een calamiteitenroute leidt tot een snellere en veiliger bereikbaarheid en ontvluchting bij het ontstaan van calamiteiten bij de omliggende risicobronnen.
- Een balans tussen inzet van publieke middelen in relatie tot het beoogde effect.

Argumenten

1.1. Financieel in lijn met het eerder beschikbaar gestelde budget.

Voor de alternatieve variant is inmiddels een voorlopig ontwerp opgesteld. Uit de bijbehorende raming volgt een budget van € 434.000. Hiermee past de alternatieve variant binnen het eerder beschikbaar gestelde budget. Als we vervolgens rekening houden met de reeds bestede plankosten, dan ontstaat een beperkte overschrijding.

1.2 Komt qua voordelen dicht in de buurt bij de eerder gekozen variant.

Bij de zoektocht naar alternatieven is gekeken naar de voordelen van de oorspronkelijk gekozen variant. Voor het alternatief geldt dat eveneens een relatief grote afstand tot de reguliere ontsluiting en risicobronnen wordt gecreëerd.

1.3 Kent een lagere complexiteit

De alternatieve variant kent een lagere complexiteit doordat een doorkruising met de snelweg wordt voorkomen. Het risico op onvoorziene omstandigheden in de voorbereiding en realisatie neemt hiermee af.

1.4 Kan rekenen op draagvlak en steun van onze partners: veiligheidsregio en RWS.

Het aangedragen alternatief is informeel voorgelegd aan de direct betrokken partners: de veiligheidsregio en Rijkswaterstaat. Beide partijen staan positief tegenover de aangedragen variant. Rijkswaterstaat heeft aangegeven in beginsel positief te staan tegenover het voorstel.

Risico's of kanttekeningen

1.1. De robuustheid en effectiviteit ligt mogelijk lager dan bij de oorspronkelijke variant

De eerder gekozen variant is destijds gekozen op basis van effectiviteit en veiligheid. Deze variant heeft als belangrijk voordeel dat de route, relatief ten opzichte van de andere onderzochte opties, het verst van de bestaande toegangsroute tot het bedrijventerrein gesitueerd is. Hierdoor is de meerwaarde (qua effectiviteit en veiligheid) van een alternatieve ontsluitingsroute het grootst.

Het nu voorgestelde alternatief komt dicht in de buurt van de oorspronkelijk gekozen oplossing, maar wijkt op onderdelen af. Doordat deze route (iets) dichterbij op de huidige toegangsroute tot het bedrijventerrein ligt, is de kans (iets) groter dat bij een calamiteit beide routes (zowel de reguliere (Wetterwille) als de calamiteitenroute) onbruikbaar zijn om het bedrijventerrein via te evacueren. Daarnaast is er een vertragsingsfactor, omdat de snelweg afgesloten moet worden voordat de calamiteitenroute veilig gebruikt kan worden.

1.2 Er is een goedkopere variant.

Variant 1a is het goedkoopste alternatief. Dit alternatief ligt slechts op 200 meter van de reguliere ontsluitingsroute. De kans dat beide ontsluitingsroutes bij een calamiteit daardoor onbruikbaar zijn is dan ook veel groter dan in het geval van de nu voorgestelde optie. Deze ligt op ca 500 meter van de huidige ontsluitingsroute en heeft daarom meer waarde als calamiteitenroute. Niet voor niets heeft het college en

de gemeenteraad toentertijd gekozen voor de duurdere, maar veiligere oplossing.

1.3 Instemming van Veiligheidsregio Fryslan en Rijkswaterstaat is nodig.

Voor de realisatie van het voorgestelde alternatief is de formele goedkeuring nodig van de Veiligheidsregio Fryslan en Rijkswaterstaat. Uit verkennende gesprekken lijken beide partijen bereid in te stemmen, maar de formele contractvorming moet nog geregeld worden.

2.1. De langere doorlooptijd noodzaakt een beperkt aanvullend budget

Vanwege een extra variantenstudie en een langere doorlooptijd is het eerder vastgestelde budget niet meer voldoende.

Het extra budget is nodig voor een beperkte inflatiecorrectie en extra inzet door de langere doorlooptijd.

Communicatie en participatie

De ondernemers, werknemers etc. op industrieterrein Kanaal worden via de ambtelijke organisatie op de hoogte gebracht van uw besluit.

Financiën

Uw raad heeft in juni 2020 een investeringskrediet van € 460.000 beschikbaar gesteld voor de realisatie van een calamiteitenontsluiting van het industrieterrein Kanaal. In 2023 is er bij het 1^e verzamelbesluit aanvullend € 22.000 beschikbaar gesteld. Totaal is daarmee een krediet van € 482.000 beschikbaar gesteld, waarvan tot nu toe € 69.000 is besteed. Resterend nog € 413.000.

De kosten van het voorgestelde alternatieve tracé worden geraamd op € 435.000, waardoor er een additioneel investeringskrediet van € 22.000 benodigd is. Dit leidt met ingang van 2025 tot hogere kapitaallasten van € 1.200 per jaar. Voorgesteld wordt deze kapitaallasten mee te nemen in de perspectiefnota 2024 en de themabegroting 2025.

In de vergadering van 29 februari 2024 heeft uw Raad besloten de calamiteitenontsluiting Kanaal West als onderdeel van de actualisatie investeringsplanning 2024 ongewijzigd door te laten gaan.

Bijlagen