

MEMO

Datum	: 20 mei 2016
Aan	: Gemeenteraad
Kopie aan	:
Van	: College van B&W
Onderwerp	: Toezegging raadpleinsessie azc: diverse vragen omtrent oversteek Overkampsweg

Vragen

In de raadpleinsessie van 17 mei jl. zijn de volgende toezeggingen gedaan omtrent de oversteek van de Overkampsweg:

- De vraagstelling aan bureau Goudappel Coffeng wordt aan de raad toegezonden;
- Bezien wordt in hoeverre het bestaande plateau in de Overkampsweg kan worden afgevlakt;
- De (verschillen tussen) de kostenramingen van een tunnel worden toegelicht.

Vraagstelling Goudappel Coffeng

De vraagstelling is bijgevoegd. Zoals uit de uitvraag blijkt hebben wij de situatie zoals die na de 2^e werkgroepbijeenkomst was aan Goudappel voorgelegd.

De tweede vraag over de vormgeving van een eventuele gelijkvloerse oversteek hebben wij gesteld omdat in die situatie diverse varianten mogelijk zijn (zebrapaden, verkeerslichten, versmallingen etc.). Voor een tunnel gelden dergelijke uitwerkingsvragen niet (dat wil zeggen: er zijn wel uitwerkingsvragen, maar die zijn verkeerskundig minder relevant).

Afvlakking huidig plateau

Gevraagd is of het huidige plateau afgevlakt kan worden zodat geen extra belemmering ontstaat in de doorstroming van het verkeer op de Overkampsweg. Het huidige plateau kan al met een relatief hoge snelheid worden gepasseerd (in vergelijking met de toegestane snelheid is het al een beperkte belemmering). Wat ons college betreft is het mogelijk dit plateau verder 'af te vlakken'. Voordat we hier definitief toe besluiten horen wij wel graag hoe de ondernemers die het dichtst bij dit plateau gevestigd zijn hier tegenaan kijken.

Overwegingen oversteek Overkampsweg

Voorop staat onze opdracht (zoals verwoord in de motie van 7 december) om een verkeersveilige loop- en fietsroute te realiseren. Verkeerskundige adviezen zijn daarin voor ons college zwaarwegend. Uit de verkeerskundige adviezen blijkt dat een gelijkvloerse oversteek met diverse maatregelen (plateau, verlichting, middengeleider etc.) in deze situatie voldoet aan de eisen die aan een veilige oversteek gesteld mogen worden. De adviezen zijn gebaseerd op objectieve gegevens (zoals verkeersstellingen) en landelijk geldende richtlijnen (zoals het Handboek wegontwerp 2013, Ontwerpwijzer fietsverkeer en 'Veilig oversteken – vanzelfsprekend').

De verkeerskundigen van Goudappel Coffeng komen tot de conclusie dat door het treffen van de volgende maatregelen een veilige oversteek te realiseren is:

- Verhoogd plateau: zorgt voor snelheidsvermindering van het verkeer
- Middengeleider: hierdoor kan er in 2 fasen overgestoken worden, wat veiliger / makkelijker is;
- Verlichting: hierdoor wordt het verkeer beter geattendeerd op de oversteek.
- Verbeteren uitzicht: zo nodig groen in binnenbocht verwijderen

Door het treffen van deze maatregelen ontstaat een t-splitsing waarbij de automobilist geattendeerd wordt op de oversteek en gedwongen is zijn snelheid enigszins aan te passen. Vanuit het perspectief

van de voetganger en fietser ontstaat een situatie waarbij de hiaten in het verkeer, in combinatie met de gereduceerde snelheid van het verkeer, voldoende zijn om veilig over te kunnen steken. De oversteekbaarheid is in de nieuwe situatie met een gemiddelde wachttijd van minder dan 5 seconden (in de spits) goed te noemen, zelfs voor 'langzame voetgangers'. Volgens Goudappel komt de oversteekbaarheid pas in het geding bij een gemiddelde wachttijd van meer dan 15 seconden.

Het grote voordeel van een tunnel is het geheel ontbreken van conflicten met ander verkeer. Dat voordeel gaat echter alleen op indien de tunnel ook gebruikt wordt. Zoals Goudappel opmerkt: *“Het discomfort van hellingbanen en de matige sociale veiligheid in een tunnel is een nadeel en voor veel mensen ook aanleiding om een tunnel te mijden. Het mijden van de tunnel zal mogelijk zijn omdat de gelijkvloerse ontsluiting van het AZC voor gemotoriseerd verkeer dichtbij het oversteekpunt voor fietsers en voetgangers zal komen te liggen. Dit effect zal worden versterkt door het feit dat er, vooral buiten de spijstijden, ruime hiaten aanwezig zijn in de stroom van het gemotoriseerde verkeer om de weg veilig over te kunnen steken.”*

Kostenramingen tunnel

Naast inhoudelijke overwegingen spelen kosten een rol, zeker in situaties waarin publiek geld wordt besteed. Om die reden is ten tijde van de werkgroepbijeenkomsten al een kostenraming gemaakt van de diverse opties om de oversteek van de Overkampsweg vorm te geven. Het kostenaspect komt wat ons college betreft echter niet op de eerste plaats. Wij merken op dat aan de ramingen die nu beschikbaar zijn geen bestek of definitief ontwerp ten grondslag ligt en werkelijke kosten hier uiteindelijk van af kunnen wijken.

Er zijn op dit moment 3 ramingen beschikbaar:

1. Raming opgesteld door gemeente op basis van vervangingskosten in beheerplan Kunstwerken
2. Raming opgesteld door Tauw
3. Raming opgesteld door de firma Reko

Ad. 1 raming o.b.v. vervangingskosten beheerplan Kunstwerken

In februari 2016 is door het projectteam AZC een raming opgesteld op basis van vervangingskosten van bestaande tunnels in Raalte. Deze vervangingskosten zijn uit het beheerplan Kunstwerken gehaald en zijn een belangrijke component in de totale kostenraming van een tunnel. Op dat moment zijn de aanlegkosten geraamd op **€ 400.000 à € 550.000**. Naar aanleiding van de raming van Tauw (zie hierna) hebben wij nog een keer kritisch naar de juistheid van de vervangingskosten in het beheerplan gekeken. Gebleken is dat de vervangingskosten van referentietunnels niet geheel correct zijn in ons beheerplan. Dit wordt aangepast in ons beheerplan. Op basis van de nieuwe inzichten in vervangingskosten komen wij nu tot een raming van **€ 800.000 à € 1.100.000** voor de aanleg van een tunnel. In de raadpleinsessie werd daarom genoemd dat we uit konden gaan van ca. € 1.000.000.

Ad. 2 raming opgesteld door ingenieursbureau Tauw

Omdat er twijfel was over de juistheid van de raming van het projectteam, heeft Tauw in april 2016 ook een globale raming opgesteld van de aanleg van een tunnel. Tauw komt uit op een bedrag van **€ 1.150.000 à 1.350.000**. Op basis van deze raming is in het raadsvoorstel een bedrag opgenomen van **€ 1.000.000 à € 1.500.000**. Het projectteam had aan Tauw gevraagd of deze raming niet aan de hoge kant is. Tauw was van mening dat dit in dit stadium een realistische raming is.

Ad. 3 raming opgesteld door Reko

Zoals in de raadpleinsessie aangegeven heeft ook Reko een raming gemaakt. Deze raming hebben wij 18 mei ontvangen. Reko komt tot een bedrag van € 595.000. Dit zijn de kosten die de aannemer maakt. De bijkomende kosten aan de zijde van de opdrachtgever, die wel zijn opgenomen in de ramingen van Tauw en de gemeente, ontbreken. Om de raming van Reko vergelijkbaar te maken met die van Tauw en de gemeente hebben wij indicatief deze posten toegevoegd. Verder is een vraag die tot op heden in het midden is gebleven of de tunnel als tijdelijke of permanente maatregel moet worden gezien. Om het verschil inzichtelijk te maken 2 ramingen:

Raming aanleg permanente tunnel

Aanleg tunnel	
Bouwkosten volgens opgave Reko	595.000
Bijkomende werkzaamheden, niet gerekend door Reko	55.000
Totaal aanlegkosten	650.000
Bijkomende kosten	
Ontwerp, voorbereiding, begeleiding bouw	65.000
Overige bijkomende kosten (bv. leges, grondkosten)	57.000
Totaal bijkomende kosten	122.000
Onvoorzien en risico	
Nader te detailleren	20.000
Risico	50.000
Totaal onvoorzien en risico	70.000
Totale kosten	842.000

Raming aanleg tijdelijke tunnel

Aanleg tunnel	
Bouwkosten volgens opgave Reko	595.000
Bijkomende werkzaamheden, niet gerekend door Reko	35.000
Totaal aanlegkosten	630.000
Verwijderingskosten	
Verwijderingskosten (o.a. sloop, herstel verhardingen e.d.)	100.000
Totaal verwijderingskosten	100.000
Bijkomende kosten	
Ontwerp, voorbereiding, begeleiding bouw en sloop	73.000
Overige bijkomende kosten (bv. leges)	12.000
Totaal bijkomende kosten	85.000
Onvoorzien en risico	
Nader te detailleren	20.000
Risico	50.000
Totaal onvoorzien en risico	70.000
Totale kosten	885.000

Bijkomende werkzaamheden zijn bijvoorbeeld de aansluiting van het bestaande fietspad op de tunnel (in de eindsituatie na sluiting azc) en aanpassing van bestaande sloten. Bij een permanente tunnel is bijv. rekening gehouden met aankoop van grond.

Conclusie ramingen

De aangepaste gemeentelijke raming en die van Reko liggen, na toevoeging van bijkomende kosten zodat de ramingen vergelijkbaar zijn, dicht bij elkaar. Tauw blijft daar een stuk boven zitten.

Bijlage:

- Uitvraag Goudappel Coffeng oversteek Overkampsweg