

Raadsvoorstel Investerings reconstructie De Kanis

Beantwoording vragen raadsleden ter voorbereiding op behandeling Commissie Ruimte op 8 december 2016.

Vraag 1 t/m 4: ingediend door Job van Meijeren CDA

1. Waarom is ervoor gekozen om een apart kavelpad aan te leggen en niet gebruik te maken van het al bestaande kavelpad van de familie Nap en de familie Geuze?

Antw: In de raadsinformatiebrief van 13 september (zie bijlage 1 bij raadsvoorstel) is het proces van het kavelpad geschetst. Het onderzoek naar de haalbaarheid van een kavelpad is gestart op herhaaldelijk verzoek van de inwoners van De Kanis. Het is niet een wens vanuit gemeente Woerden.

Op basis van vrijwilligheid hebben de heer Nap en Geuze vervolgens aangegeven de haalbaarheid te willen onderzoeken. Daar hoorden echter wel voorwaarden bij. Voor de heer Nap was (en is) het onbespreekbaar om het kavelpad achter zijn opstallen te gebruiken. Hij wil in de permanente situatie geen zware verkeer van derden achterlangs zijn bebouwing. Daarmee verviel deze mogelijkheid. Daarnaast is het pad achter de opstallen van de heer Nap van slechte kwaliteit, dat zou helemaal geschikt gemaakt moeten worden en daar zijn ook kosten aan gebonden. Toen is gekeken naar opties op het perceel tussen de opstallen van de heer Nap en het dorp. Er is wel onderzoek gedaan naar het benutten van het bestaande pad op deze grond. Het doortrekken van het nieuwe kavelpad (over het oude pad) helemaal naar achteren van het perceel bleek echter veel te duur is daarom afgefallen.

2. Op welke manier is Timpaan betrokken bij de financiering van het kavelpad en welke afspraken zijn er gemaakt voor het geval de woningbouw nog niet van start kan gaan op het moment van de reconstructie.

Antw:

Met Timpaan zijn afspraken gemaakt over de planning van werkzaamheden. Wij starten de reconstructiewerkzaamheden in De Kanis in het Pastorielaantje en leggen nieuwe weg langs de nieuwbouwwoningen aan. Timpaan kan daarna huizen bouwen en gelijk de benodigde nutsvoorzieningen in de kabels- en leidingengoot leggen. Als de woningen dus om een bepaalde reden nog niet kunnen worden gebouwd is dat voor de werkzaamheden van gemeente Woerden niet belemmerend. Timpaan draagt € 200.000 bij aan de aanlegkosten van deze nieuwe weg. Timpaan draagt niet bij aan de kosten voor het kavelpad omdat deze gebruikt gaat worden door de aannemers van gemeente Woerden. Indien Timpaan wel gebruik wil maken van dit kavelpad dan worden hierover aparte afspraken gemaakt tussen Timpaan en de eigenaar van de weg, de heer Nap.

- 3 De aanvoer van bouwmaterialen komt naar verwachting over het Oortjespad. Wat betekent dit voor de belasting van de weg? Of wordt een andere aanvoerroute gekozen? Zit er verschil in de kosten en belasting van de aanvoer tussen een versterking met beton en de andere opties

Antw:

Er is gekeken naar de beste aanvoerroute voor bouwmaterialen waarbij de minste hinder voor omwonenden plaats vindt. De kortste route naar de provinciale weg is over het Oortjespad. Via deze weg worden de minste inwoners belast met bouwverkeer. Vooralsnog gaan we er vanuit dat dit de bouwroute wordt. Welke techniek ook wordt gekozen, er zal altijd sprake zijn van belasting van wegen. Er is ook gekeken naar de mogelijkheid van vervoer over water. Dat is vanwege de vaste bruggen in de Wetering geen optie.

Er vindt momenteel een nadere studie plaats naar de (on)mogelijkheden van deze bouwroute en eventuele alternatieven. Daarbij worden de + en – inzichtelijk gemaakt. En wat gedaan kan worden om eventuele knelpunten op te lossen. Zodat we voorafgaand aan de werkzaamheden een afgewogen besluit kunnen nemen. Daarbij wordt de belasting van de weg ook meegenomen. Indien noodzakelijk zullen (bouwroutes) wegen worden hersteld nadat de Kanis gereed is. De besluitvorming met betrekking tot de bouwroute wordt tijdig gecommuniceerd met inwoners en overige stakeholders.

- 4 De afschrijvingstermijnen maken dat de lifecyclecosts met elkaar dusdanig in evenwicht zijn dat de versteviging van bims op de langere termijn kostbaarder is. In de vergelijking wordt voor Bims een afschrijvingstermijn van 20 jaar gebruikt, eerder is een Grontmij rapport

verschijnen op het platform slappe bodem waarin wordt gesteld dat de afschrijftermijn 40 jaar is. Waarom zit daar een verschil in?

Antw: Het getal dat in de samenvattende tabel in de notitie van Grontmij is opgenomen betreft inderdaad 40 jaar. Dit getal is gebaseerd op het interview dat met gemeente Woerden is gehouden. Het verslag daarvan is aan die notitie toegevoegd. Er wordt in het interview gesproken over een vervangingstermijn van een wegdeel tussen 35-45 jaar. In de praktijk is een weg op slappe bodem echter na 20 jaar al dusdanig verzakt dat deze niet meer voldoet en overlast veroorzaakt. Zeker voor kwaliteitsniveau B waar de zetting maximaal 40 cm mag zijn. De in het verleden uitgevoerde reconstructies werden vaak uitgesteld (gemiddeld met 20 jaar). Door extra cosmetische onderhoudswerkzaamheden te verrichten werd wel een tijdelijke oplossing geboden maar de overlast werd er niet structureel mee opgelost. Een sterk verzakte riolering kun je wel wat vaker doorspoelen maar verstopping, geur- en stankoverlast komen snel weer terug. Het oplossen van al deze tijdelijke knelpunten legt ook een druk op middelen (menskracht en financiën).

Vanuit de lange termijn benadering is het de inzet om een goed functionerend systeem aan te leggen en dit ook zo lang mogelijk zo te houden zodat je de beheer en onderhoudskosten minimaliseert. En ook de overlast voor de inwoners en passanten in het gebied. Waarmee op langere termijn ook de balans tussen inzet voor de openbare ruimte in het veengebied en op de oeverwal beter in balans komt. In de levenscycluskostenbenadering houden we daarom voor bims rekening met een vervangingstermijn van 20 jaar en voor EPS met een vervangingstermijn van 40 jaar. Dat EPS langer mee kan gaan blijkt bijvoorbeeld uit de funderingsopbouw in De Deel in Kamerik. In de levenscyclus blijkt dit echter duurder te zijn dan een funderingsconstructie op een betonvloer.

Vraag 5: ingediend door Tom Boersma Fractieassistent/-secretaris D66 Woerden

5 Na het werkbezoek en de informatieavond is er nog 1 vraag blijven liggen voor me; Ik hoor verschillende verhalen over het kavelpad dat er moet komen. Het zou een smal puinpad moeten worden, maar ook dat het een betonnen weg met passeervakken van 15m breed. Dat is nogal een verschil. Zou je mij kunnen laten weten wat voor pad het zou moeten worden?

Antw: Het kavelpad krijgt een breedte van 3,5 m waarmee een vrachtauto met combinatie of een trekker voldoende ruimte heeft (3,0 is net te smal (=schade en hoge beheerkosten) en 4,0 m zou een overdimensionering zijn).

Het kavelpad is lang en er is geen overzicht vanaf de erven of de Mijzijde of er ook een tegenligger aankomt. Daarnaast wordt het kavelpad in de bouwfase gebruikt als bouwweg. Verkeer moet elkaar niet in de weg zitten waardoor de weg kapot wordt gereden. Er is daarom voorzien in twee passeerstroken van 10 meter lang. Deze liggen direct aansluitend aan het kavelpad. Ter plaatse is dan de weg over een lengte van 10 m 7 m (2 * 3,5 m) breed. De passeerstrook komt aan de noordzijde van het kavelpad te liggen.

De huidige puinpaden zijn in de loop van de tientallen jaren opgebouwd. Dat is bij het nieuwe kavelpad niet het geval, dit wordt aangelegd op onbewerkte grond. Door de slappe ondergrond is het moeilijk een stevige basis neer te leggen. Een puinpad zou te hoge beheer- en onderhoudskosten met zich meebrengen. Het wordt een weg op EPS, uitgevoerd in betonplaten.