

GEMEENTE BEDUM

Commissie VROM : 15 juni 2016
AGENDAPUNT : 3

ONDERWERP : Herinrichting Waldadrift

VOORGESTELD : 1. aanleg/verlengen vrijliggend fietspad tot nabij aansluiting De
BESLUIT Lijsterbes / Ommelanderdrift;
2. voor het vervolg kiezen voor fietssuggestiestroken (2 x 1,70 m. breed) en een totale wegbreedte van maximaal 6,50 m.;
3. een bedrag van € 250.000,-- beschikbaar stellen voor aanvullende werkzaamheden en dit bedrag opnemen in de voorjaarsnota 2016.

TOELICHTING :

In het Beheersplan Wegen 2014-2018 is de Waldadrift opgenomen voor reconstructie in 2016. In eerste aanleg bestonden de werkzaamheden uit het verzwaren van de huidige constructie, asfaltering en het verbeteren en/of vernieuwen van de daar (overigens in de berm) aanwezige riolering.

Bij uitwerking, overleg en inspraak kwamen daarbij het groen dat we na de kap van diverse bomen, o.a. in verband met de Essentaksterfte, weer in een goede conditie willen brengen. Ook de herinrichting van de weg en het realiseren van een veilige voorziening voor fietsers vormt nu onderdeel van de plannen.

In het bestuursprogramma 2014-2018 is aangegeven dat bij de reconstructie van de Waldadrift er speciale aandacht zal zijn voor de fietsveiligheid op de Waldadrift.

Functie van de Waldadrift

De Waldadrift kenmerkt zich door een wisselend omgevingsbeeld. Tussen de Ommelanderdrift en de Madelief is aan beide zijden van de weg bebouwing aanwezig. Op het gedeelte tussen de Groningerweg en de Schoolstraat tot en met het Arjen Robbenveld is enkel sprake van bebouwing aan de noordzijde van de Waldadrift; aan de zuidzijde is sprake van groen, bestaande uit bos en grasveld. Tussen de Madelief en de Sint Annerweg is aan beide zijden van de Waldadrift geen sprake van bebouwing en ligt de weg vrij. Dit wisselende beeld qua uiterlijk en het wel/niet aanwezig zijn van fietsverkeer maakt dat de inrichting van de weg in de huidige situatie niet altijd duidelijk is voor het gemotoriseerd en het fietsverkeer, met objectieve en subjectieve conflicten -overigens met weinig ongelukken- tussen de verschillende verkeersdeelnemers tot gevolg.

Gelet op de functie van de weg als ontsluitingsweg voor de wijken Ter Laan, Oosterheerd en Plan Oost, is de weg in het in september 2012 vastgesteld Gemeentelijk Verkeersveiligheidsplan aangewezen als een zgn. “gebiedsontsluitingsweg”. Qua gebruik (aantal motorvoertuigen per dag) is het in de praktijk een weg die tussen een gebiedsontsluitingsweg en een (grotere) erftoegangsweg inzit. Anders gezegd: het deel van de Waldadrift tussen rotonde en Schoolstraat kent de hoogste verkeersintensiteit; daarna neemt deze sterk af.

Uitgangspunten herinrichting Waldadrift

Om tot een goede inrichting van de Waldadrift te komen zijn in samenspraak met het adviesbureau RoyalHaskoningDHV (RHK/DHV) de uitgangspunten bepaald. In het kort komt dit op het volgende neer:

- de herinrichting van de Waldadrift moet over de gehele lengte van de weg leiden tot een eenduidig profiel dat in overeenstemming is met de inrichting van de andere wegen in Bedum en past binnen Duurzaam Veilig;
- voor fietsverkeer dient op of naast de weg een verkeersveilige fietsvoorziening te worden gerealiseerd;
- ter hoogte van de oversteeklocaties en kruispunten dient specifiek aandacht te worden besteed aan de veiligheid van overstekend fietsverkeer in verband met utilitair- en recreatief fietsverkeer;
- de inrichting van de weg moet duidelijk maken dat weggebruikers binnen de bebouwde kom van Bedum rijden en zij hun gedrag hierop moeten aanpassen.

Het gebruik van snelheidsremmende maatregelen in de vorm van versmallingen, plateau's, etc. dient te worden voorkomen, ook vanuit het oogpunt van kans op trillingen en geluidsoverlast;

- in het toekomstige wegprofiel dient aandacht te zijn voor het behoud van de huidige groenstructuur (laanstructuur);
- ter hoogte van de 'Groene Long' van Bedum dient extra aandacht te worden besteed aan de zichtbaarheid en tastbaarheid van de overgang van deze groenvoorziening.

Wat hebben we onderzocht (notitie RHK/DHV d.d. 13 november 2015).

- *Intensiteiten en snelheid op de Waldadrift*

Dat de Waldadrift functioneert als een ontsluitende weg voor bestemmingsverkeer van en naar Bedum blijkt ook uit verkeerstellingen tussen 10 en 29 juni 2015. Tussen de aansluiting met de Groningerweg en de Schoolstraat bedraagt de verkeersintensiteit circa 6.000 motorvoertuigen (mvt.) per etmaal. De intensiteit neemt langzaam af richting de aansluiting met de Sint Annerweg. Na de Schoolstraat rijden circa 4.300 mvt. per etmaal op de Waldadrift. Ter plaatse van de rotonde met de St. Annerweg neemt dit af richting 3.200 mvt. Op dezelfde locaties is in deze periode ook de snelheid van het passerende verkeer gemeten. Hierbij is zowel de gemiddelde snelheid en de zgn. V85-waarde in beeld gebracht. Op basis van deze metingen wordt geconcludeerd dat de Waldadrift een tweeledig snelheidsbeeld kent. Tussen de Groningerweg en de Ceresakker bedraagt de V85-waarde 50 à 60 km/u. Tussen de Ceresakker en de St. Annerweg bedraagt deze 40 à 50 km/u. Tussen de Groningerweg en Ceresakker wordt dus harder gereden dan de maximumsnelheid, maar de gemiddelde snelheid ligt rond de 50 km/u.

- *Ongevallenanalyse*

In de periode 2001 tot 2015 hebben zich op de Waldadrift in totaal negen ongelukken voorgedaan. Bij zes van deze ongevallen was sprake van een ongeval tussen snelverkeer en langzaam verkeer. In 2002 was er een dodelijk (eenzijdig auto)ongeval. Hoofdtoedracht van de ongevallen is het niet verlenen van voorrang/doorgang en onvoldoende rechts houden.

Het ongevalsbeeld laat zien dat, ondanks dat er geen sprake is van een black-spot vanuit het oogpunt verkeersveiligheid, bij de herinrichting van de Waldadrift aandacht moet worden besteed aan het creëren van duidelijke kruispuntsituaties en de veiligheid van langzaam verkeer ten opzichte van snelverkeer.

In eerste instantie heeft dit geleid tot drie varianten (zie notitie RH/DHV d.d. 13 november 2015), welke die ook input waren voor de inloopbijeenkomst van 24 november 2015, namelijk:

- *wijziging van de categorisering; dus van 50 km/u naar 30 km/u;*
- *handhaving 50 km/u en verlenging fietspad aan zuidzijde van de Waldadrift tot het Arjen Robbenveld en vervolgens realiseren van fiets(suggestie)stroken tot rotonde St. Annerweg;*
- *handhaving 50 km/u; het weghalen van de huidige vrijliggende fietsvoorziening en vervangen door de aanleg van fiets(suggestie)stroken.*

Resultaten inloopavond (incl. enquête) en reactie verkeerscommissie Waldadrift.

Naast deze inloopbijeenkomst is die input ook op de gemeentelijke website geplaatst, met daarbij de mogelijkheid een reactie te geven of een voorkeur voor één van bovengenoemde varianten. Resultaat van enquête en de inloopavond was dat een overgrote meerderheid voorstander is van het realiseren van een vrijliggend fietspad aan de zuidzijde van de Waldadrift tot aan het Arjan Robbenveld en het vervolgens realiseren van fietsstroken op de weg tot aan de kruising met De Vliet.

Naast de door de gemeente gehouden internetenquête heeft de verkeerscommissie Waldadrift ook nog een handtekeningenactie gehouden onder de bewoners van de Waldadrift: deze bleken het eens het advies dat de verkeerscommissie Waldadrift op 8 oktober 2015 had uitgebracht: realisatie van een vrijliggend fietspad tot het Arjen Robbenveld.

Wat hebben wij vervolgens gedaan (notitie RHK/DHV 12 februari 2016)

Uit de reacties van de informatieavond en de online enquête kwam dus een duidelijke wens naar voren, namelijk de voorkeur voor een vrijliggende fietsstructuur naast de Waldadrift. De voorkeursinrichting van de omgeving verschilde daarmee van het advies, zoals vervat in de notitie van HK/DHV, nl.; dit legde het accent op de eenduidigheid en pleitte daarom voor een inrichting van de gehele Waldadrift met fiets(suggestie)stroken.

Daarom is vervolgens gekeken of en in hoeverre de keuze voor een vrijliggend fietspad kan worden geoptimaliseerd. In dit kader zijn drie mogelijkheden verkend:

1. *nader onderzoek naar (verlengd) vrij liggende fietsvoorziening aan zuidzijde Waldadrift tot het Arjen Robbenveld;*
2. *onderzoek naar vrij liggende fietsvoorziening aan de zuidzijde van de Waldadrift tot de Schoolstraat en*
3. *onderzoek naar vrij liggende fietsvoorziening zowel aan noord- als zuidzijde van de Waldadrift tot de Schoolstraat.*

Uit het afwegingschema (zie bovengenoemde notitie van 12 februari 2016) blijkt dat een vrijliggend fietspad tot de Schoolstraat, zowel aan de noord- en zuidzijde van de Waldadrift het beste scoort. Een vrijliggend fietspad aan de zuidzijde van de Waldadrift tot het Arjen Robbenveld scoort van de drie varianten het slechtst. Deze variant scoort met name negatief op het aspect van de verkeersveiligheid op de kruispunten en de bereikbaarheid van de bestemmingen (woningen): de woningen aan de noordzijde kunnen per fiets alleen nog over het trottoir worden bereikt.

Externe Adviezen en overleg bewonerscommissie

- Werkgroep Verkeer.

Deze werkgroep heeft zich op 17 februari jl. gebogen over de herinrichting van de Waldadrift. Input was daarbij meergenoemde notitie van 12 februari jl.. Het advies van de werkgroep was niet eensluidend. De **politie** is van mening dat een fietspad aan één zijde van de weg, dat op een bepaald punt weer op de weg komt, kan leiden tot gevaarlijke situaties, zoals: zonder uitkijken de rijbaan oprijden, ongewenst en gevaarlijk gedrag (spookrijden en rijden op trottoir) en oversteekbewegingen. De voorkeur van de politie gaat uit naar een inrichting met aan beide zijden van de weg een rijstrook voor fietsers (1,70 m. breed) en een brede rijstrook (4,80 m.) voor het autoverkeer (totale breedte 8,20 m.). Deze inrichting moet dan gelden voor de gehele Waldadrift. Dit geeft een eenduidig beeld en de automobilist weet wat er van hem wordt verwacht.

De **VVN, afdeling Bedum** adviseert om een vrijliggend fietspad tussen de weg en de sloot te realiseren vanaf de rotonde Groningerweg tot aan het Arjen Robbenveld en vanaf daar tot aan de De Vliet, bij handhaving van de huidige breedte van de weg, de situatie niet te wijzigen. De VVN adviseert verder bij een verbreding van de weg naar 8,50 m. fietsstroken te realiseren en tussen de fietsstroken een zo breed mogelijke tussenruimte aan te houden.

- Verkeerscommissie Waldadrift

Met de input van de notitie van RHK/DHV d.d. 12 februari 2016 en de adviezen van VVN, afd. Bedum en de politie is er overleg geweest met de “verkeerscommissie Waldadrift” op 7 maart 2016.

De verkeerscommissie bleef bij haar eerste voorkeur, nl. het doortrekken van het fietspad aan de zuidzijde van de Waldadrift tot aan het Arjen Robbenveld. Vanaf dat punt kunnen de fietsers op de weg. Hiervoor hoeven, volgens de commissie, geen speciale voorzieningen voor de fietsers worden getroffen. De optie een tweezijdig fietspad aan de zuidzijde van de Waldadrift tot de Schoolstraat scoort als “second best”.

De commissie is absoluut geen voorstander van een fietsvoorziening aan de noordzijde van de Waldadrift voor het gedeelte Schoolstraat - Groningerweg. De ontworpen oversteek bij de Schoolstraat inclusief de gedeeltelijke verlegging van de Ellerhuizerkleiweg, waardoor er één geconcentreerde oversteek ontstaat heeft de instemming van de bewonerscommissie.

Vervolgonderzoek en bepalen breedte van de weg en breedte fiets(suggestie)stroken (o.a. notitie RHK/DHV d.d. 14 maart 2016)

Om de aankoop van grond van Staatsbosbeheer voor de aanleg van een fietspad tot een minimum te beperken en om bestemmingsplan-technische redenen (zie hierna), is nog gekeken naar de mogelijkheid om het vrijliggend fietspad, op het traject tussen de Groningerweg en de Schoolstraat tussen de weg en de watergang te realiseren. Deze variant scoort minder dan de variant met een vrijliggend fietspad aan de zuidzijde van de Waldadrift én de watergang. Dit komt door de beperkte beschikbare ruimte. Het inpassen van het ontwerp betekent dat de weg dichterbij de woningen komt te liggen. Verder verliest de weg zijn laanstructuur, aangezien er geen of te weinig plek is om bomen aan beide zijden van de weg te realiseren.

Om redenen van verkeersveiligheid scoort de variant, waarbij tot de Schoolstraat aan zowel aan de noord- als zuidzijde van de Waldadrift een vrijliggend fietspad wordt gerealiseerd, hoog.

Hieraan zitten overigens weer nadelen van overstekende bewegingen vanaf de inritten van percelen. De variant waarbij alleen een fietspad wordt gerealiseerd aan de zuidzijde van de Waldadrift, scoort “next best”.

Breedte fietssuggestiestroken en de huidige breedte weg versus nieuwe situatie: ter plaatse van het vrijliggend fietspad (a) en ter plaatse van de weg met suggestiestroken (b).

Ad a. Op dit moment is de huidige breedte van de weg ter plaatse van het vrijliggend fietspad 6,00 meter. De toegangswegen vanaf de rotonde zijn bij een enkele rijbaan minimaal 3,50 meter (in de bocht zelfs 4,00 meter).

Wij opteren voorin het toekomstig ontwerp een breedte van 6,50 meter aan te houden. De redenen hiervoor zijn:

- op dit moment staan maar enkelzijdig banden. In de toekomst wordt de gehele weg dubbelzijdig in de banden gezet, waardoor het profiel iets krappert wordt;
- ter plaatse van de middengeleiders in de toekomstige situatie (oversteek Schoolstraat) dient de wegbreedte enkelbaans minimaal 3,50 meter te bedragen. Als er dan ook nog een fietsoversteek hiertussen gerealiseerd moet worden, zouden bij een breedte van 6,00 meter de assen van de weg nog meer moeten verspringen dan bij een wegbreedte van 6,50 meter;
- voor de eenduidigheid van het gehele wegprofiel heeft het de voorkeur om de gehele weg 6,50 meter breed te maken;
- de breedte van 6,00 meter van de Schoolstraat blijkt in de praktijk toch krap bij het passeren van busverkeer. Gelet op de ontwerpsnelheid Schoolstraat van 30 km/uur zou dit voor de Waldadrift met een ontwerpsnelheid van 50 km/u. gevoelsmatig nog krappert worden. Daarom willen wij de toekomstige wegbreedte over de hele lengte, van rotonde tot rotonde, op 6,50 meter houden.

Ad b. De Waldadrift heeft op dit moment een breedte van 7,00 meter waar de fietsers gebruik maken van de hoofdrijbaan. Wij geven er de voorkeur aan om in de toekomstige situatie deze wegbreedte terug te brengen naar 6,50 meter. De reden hiervoor zijn:

- om de eenduidigheid van het wegprofiel, zodat overal de weg 6,50 meter breed wordt;
- om beperking van de verbreding van de zwarte middenloper in de toekomstige situatie (zodat er 2 maal 1,70 meter rood en 1 maal 3,10 meter middenloper zwart komt) en daarmee om twijfelachtige situatie qua inhalen te voorkomen;
- om ten opzichte van de huidige situatie 0,50 meter extra ruimte in de groenstrook te maken, zodat we minder de wortels van de gehandhaafde bomen hoeven te beschadigen.

Opgemerkt wordt nog dat de breedte van de fietssuggestiestroken van 1,70 meter de minimale maat is voor dergelijke stroken volgens de onlangs verschenen “Aanbevelingen fiets- en kantstroken” van het CROW/Fietsberaad.

Verkeerskundig advies

Het opstellen van een verkeerskundig advies is lastig gebleken en heeft daarom veel tijd gekost. Er is verschil van inzicht. Verkeerskundige adviezen (incl. de adviezen van politie en VVN, afd. Bedum) en meningen van de verkeerscommissie Waldadrift en de reacties van inwoners lopen behoorlijk uiteen.

Voor ons college heeft zwaar gewogen het feit dat de Waldadrift in het Gemeentelijk Verkeersveiligheidsplan is aangewezen als “gebiedsontsluitingsweg”, Volgens de richtlijnen van het CROW geniet de realisering van een vrijliggende fietsvoorziening daarbij de voorkeur. Ook waarde wordt gehecht aan de ingekomen reacties op de gehouden enquête en het standpunt van de “verkeerscommissie Waldadrift”.

Wij hebben u in dit voorstel meegenomen in die verschillen en dilemma's door de onderliggende stukken voor u samen te vatten.

Alles overziende en overwegende hebben wij uiteindelijk besloten u voor te stellen tot:

- de aanleg van een vrijliggend fietspad tot nabij de aansluiting De Lijsterbes/Ommelanderdift;
- voor het vervolg tot de De Vlijt te kiezen voor fietssuggestiestroken, waarbij, na nader overleg, voorgesteld word over te gaan op een wegbreedte van 6,50 meter en aan beide zijde twee van die stroken van elk 1,70 m.

Nadere uitwerking kruispunten en voorrangregeling bij rotondes

Het inrichtingsplan dat nu voorligt, is een plan op hoofdlijnen. Een aantal onderdelen, zoals kruispunten (o.a. De Vlijt – oversteekbaarheid vanuit wijk Oosterheerd) moeten nog nader worden uitgewerkt. Een en ander geldt eveneens voor de detaillering van de fietsvoorzieningen bij de beide rotondes. Onlangs is namelijk een nieuwe CROW-richtlijn verschenen over fietsers wel/niet in de voorrang bij rotondes. Uitgangspunt is (zoals landelijk al jaren het geval is, maar waarvan de noordelijke provincies afwijken) om de fietsers bij rotondes binnen de bebouwde kom voorrang te geven. De noordelijke provincies hebben hierin nog geen standpunt bepaald. Naar verwachting zal dit nog wel dit jaar gebeuren.

Globale planning werkzaamheden en samenhang uitvoering De Vlijt

De uitvoering van de reconstructie van de Waldadrift zou volgens het Beheerplan Wegen 2014-2018 in 2016 worden uitgevoerd. De voorbereidingen zijn met het oog op deze planning in 2015 opgestart. De reden voor de langere periode van voorbereiding is hiervoor toegelicht. Het meest bepalende aspect in de verschoven planning is de keuze voor een vrijliggend fietspad en de consequenties hiervan. Dit geldt in de voorbereiding, maar ook verder in het overleg met Staatsbosbeheer met het oog op eventuele overname van een deel van de grond. Hiermee samen hangt een noodzakelijke bestemmingsplanwijziging die minimaal zes maanden in beslag zal nemen. Mede door deze oorzaken kunnen de plannen pas dit najaar definitief worden gemaakt. Het werk kan dan na de jaarwisseling worden aanbesteed, zodat met de daadwerkelijke uitvoering gestart kan worden rond maart/april 2017. De uitvoering door de civiele aannemer zal maximaal tot augustus 2017 in beslag nemen.

De Vlijt

De werkzaamheden aan De Vlijt bestaan uit het verbeteren van de funderingsconstructie en het aanpassen van de riolering. Omdat de werkzaamheden aan de riolering van De Vlijt samenhangen met de aanpassingen aan de riolering van de Waldadrift, stellen wij voor de maatregelen aan de riolering van De Vlijt direct aansluitend plaats te laten vinden. Beide projecten kunnen niet tegelijk worden uitgevoerd vanwege de afwikkeling van de (oost – west) verkeerstromen in Bedum. Dit betekent dus concreet dat op zijn vroegst najaar 2017 kan worden begonnen met deze werkzaamheden. Een definitieve inpassing in de planning moet worden afgestemd met de projecten van het centrumplan. Wel zullen waarschijnlijk in de 2^e helft van 2016 enkele rioleringswerkzaamheden aan De Vlijt worden uitgevoerd vooruitlopend op de grootschalige reconstructie.

Financieel

Uw raad heeft op 18 juni 2014 ingestemd met het Beheerplan Wegen 2014-2018. In dit plan is ervoor gekozen om geld te reserveren voor de reconstructie van de Waldadrift en Boterdiep Oz door het kapitaliseren van een deel van het reguliere onderhoudsbudget. Deze financieringsvorm heeft ertoe geleid dat er een bedrag van totaal € 1.180.548,-- ter beschikking is gekomen voor de reconstructie van de Waldadrift. Deze raming hield rekening met het vervangen van de wegconstructie (fundering en asfalt), maar voorzag niet in de toevoeging van specifieke functies, zoals het verbeteren van de fietsvoorzieningen op deze weg, het omvormen van groen of het vervangen van de riolering. In het BRP 2014-2018 is voor de riolering dan ook geen krediet gereserveerd.

Bij het doorlopen van de variantenstudie zijn de volgende drie varianten uitgewerkt, waarbij variant 3 nog opgesplitst is in variant 3a en 3b:

1. inrichting Waldadrift als erftoegangsweg met een ontwerpsnelheid van 30 km/u.;
2. inrichting Waldadrift als gebiedsontsluitingsweg (50 km/u) en fietssuggestiestroken over de gehele weglengte;
3. inrichting Waldadrift als gebiedsontsluitingsweg (50 km/u.) en vrijliggend fietspad van Groningerweg tot Ellerhuizerkleiweg (variant 3a) en tot nabij aansluiting De Lijsterbes/Ommelanderdift (variant 3b).

De aanpassingen en vernieuwing van de riolering zijn begroot op € 275.000,--. De aanpassingen zijn onder meer nodig om meer klimaatbestendige maatregelen te nemen, waaronder bijvoorbeeld vergroting van de diameters van de rioolbuizen. Deze maatregelen nemen we vooruitlopend op het nieuwe basisrioleringsplan kern Bedum, gereed medio 2016.

Tevens kiezen we voor een nieuw riooltracé onder de rijbaan, in plaats van zoals nu, onder de berm. Hierdoor wordt wortel ingroei voorkomen én zijn er geen beperkingen voor de aan te planten bomen in de groenstrook. Door het verschuiven van de riolering van de berm naar de as van de verharding behoren wij volgens de richtlijnen van het rioleringsfonds de bovenliggende verharding toe te rekenen naar het rioleringsfonds. Volgens deze aanwijzingen dient € 500.000,-- ten laste van het rioleringsfonds te worden gebracht. De gedefinieerde maatregelen zorgen theoretisch voor een eenmalige verhoging van € 6,-- à € 7,-- van de rioolheffing (huidige stand rioolheffing bedraagt € 214,--). Vooralsnog is ruimte in het 'rioleringsfonds' aanwezig omdat de uitvoering van projecten mee zijn gevallen en er restbudget aanwezig is in het fonds. Derhalve kunnen we stellen dat hierdoor geen verhoging van de rioolheffing noodzakelijk is.

Het doel van het omvormen van het groen is om de slechte bomen te vervangen. Verder wordt de onderbeplanting versoberd zodat meer kostenbesparing kan worden behaald qua beheer en onderhoud. Indien alle bomen vervangen (moeten) worden, dienen we rekening te houden met € 300.000,-- en indien slechts de slechte bomen worden gekapt, zonder herplant en omvorming van de onderbeplanting, bedragen de kosten € 100.000,--. Hierom er wordt voorlopig gerekend met € 150.000,-- kosten voor omvormen van groen.

Bij variant 1 is het niet nodig om extra maatregelen te treffen voor fietsers. Bij variant 2 worden de extra kosten ten gevolge van fietssuggestiestroken in rood asfalt geraamd op € 100.000,--. Bij variant 3a bedragen de extra kosten ten opzichte van variant 1 voor rood asfalt ongeveer € 75.000,-- en worden de kosten voor het vrijliggend fietspad geraamd op € 40.000,-- aanlegkosten en € 40.000,- grondaankoop, compensatiekosten en verleggen kabels en leidingen. Bij variant 3b bedragen de extra kosten ten opzichte van variant 1 voor rood asfalt ongeveer € 50.000,-- en worden de kosten voor het vrijliggend fietspad geraamd op € 100.000,-- aanlegkosten en € 100.000,-- grondaankoop, compensatiekosten en verleggen sloten, kabels en leidingen.

Tevens zijn er geen kosten voor indexering gerekend. Van 2015 tot 2016 is de aanbestedingsindex gestegen van 97% naar 103%, dus ongeveer 6%; hierdoor dient op basis van deze cijfers rekening te worden gehouden met een totale indexering van ongeveer 6% van € 1.180.548,-- (de oorspronkelijke raming voor constructie en asfalt) bedraagt € 70.833,--.

Op basis van de varianten en de specifieke functies kan een kostenopstelling worden gemaakt. Deze is hieronder voor de verschillende varianten weergegeven.

VARIANTEN	1	2	3a	3b
Wegreconstructie	€ 1.180.548,--	€ 1.180.548,--	€ 1.180.548,--	€ 1.180.548,--
Riolering	€ 275.000,--	€ 275.000,--	€ 275.000,--	€ 275.000,--
Plankosten extern	€ 75.000,--	€ 75.000,--	€ 75.000,--	€ 75.000,--
Omvorming groen	€ 150.000,--	€ 150.000,--	€ 150.000,--	€ 150.000,--
Rood asfalt	-	€ 100.000,--	€ 75.000,--	€ 50.000,--
Vrijliggend fietspad	-	-	€ 80.000,--	€ 200.000,--
TOTAAL	€ 1.680.548,--	€ 1.780.548,--	€ 1.835.548,--	€ 1.930.548,--
Dekking beheerplan wegen	€ 1.180.548,--	€ 1.180.548,--	€ 1.180.548,--	€ 1.180.548,--
Dekking rioleringsfonds	€ 500.000,--	€ 500.000,--	€ 500.000,--	€ 500.000,--
TOTAAL DEKKING	€ 1.680.548,--	€ 1.680.548,--	€ 1.680.548,--	€ 1.680.548,--
TEKORT BUDGET	€ 0,--	€ 100.000,--	€ 155.000,--	€ 250.000,--

Financieel advies

Als uw raad instemt met de keuze (zie hiervoor) voor de aanleg van een vrijliggend fietspad tot nabij de aansluiting De Lijsterbes/Ommelanderdriфт (variant 3b) dient een aanvullend krediet van € 250.000,-- beschikbaar te komen voor de aanvullende werkzaamheden aan de Waldadriфт. Dit geeft een structurele verhoging van de jaarlast van ongeveer € 21.000,-- per jaar (20 jr. afschrijving).

Het huidige budget voor de reconstructie van de Waldadrift ad € 1.180.548,-- staat op de begroting met een structurele jaarlast van € 106.249,--. Wij gaan er daarbij vanuit dat de verhoging wegens indexering vooralsnog niet nodig is.

Samenvattend advies:

1. aanleg/verlengen vrijliggend fietspad tot nabij aansluiting De Lijsterbes / Ommelanderdriфт;
2. voor het vervolg kiezen voor fietssuggestiestroken (2 x 1,70 m. breed) en een totale wegbreedte van maximaal 6,50 m.;
3. een bedrag van € 250.000,-- beschikbaar stellen voor aanvullende werkzaamheden en dit bedrag opnemen in de voorjaarsnota 2016.

Alle op deze aangelegenheid betrekking hebbende stukken liggen voor u op de gebruikelijke wijze te inzage.

Bedum, 6 juni 2016

Burgemeester en wethouders van de gemeente Bedum,

De secretaris,

R. Wiltjer

De burgemeester,

drs. H.P. Bakker