

AFWEGINGSNOTITIE VOOR DE RAAD

Nummer: 26.008

Portefeuillehouder: P. van Dijk
Portefeuille: Bereikbaarheid
Programma:
Taakveld: 2.1 Verkeer en vervoer

Datum: 9 december 2025

Onderwerp: Afwegingsnotitie uitvoering vervanging brug Lage Dwarsvaart

DE RAAD NEEMT KENNIS VAN:

De varianten met betrekking tot de vervanging van de brug over de Lage Dwarsvaart

INLEIDING

Tijdens de commissievergadering van 2 december 2025 is gesproken over de wijze waarop de brug over de Lage Dwarsvaart vervangen zou moeten worden in verband met de langdurige stremming van het verkeer. Door het college is toegezegd dat er een afwegingsnotitie wordt opgesteld, waarbij meerdere varianten in uitvoeringsmethodes worden onderzocht om tot een juiste afweging te komen ten aanzien van deze realisatie en de daarmee samenhangende aspecten kosten, duur, hinder en (bouw)veiligheid.

Op basis van deze notitie is er opnieuw gekeken naar de vijf verschillende Varianten.

- Variant 1: Basis conform definitief ontwerp bouwteam (9 maanden uitvoering volledige stremming)
- Variant 2: Versnelde uitvoering (door extra ploegen, nacht/weekendwerk etc.)
- Variant 3: Gefaseerde uitvoering (geen omleiding gemotoriseerd verkeer)
- Variant 4: Verkeer via een tijdelijke brug
- Variant 5: Modulaire brug, volledige stremming tijdens uitvoering

In deze informatienota wordt per variant in beschrijvende zin aangegeven welke consequenties dit heeft op de volgende onderwerpen:

- Mate van hinder
- Uitvoeringsduur en planning
- Kostenconsequenties
- Risico's en kansen

KERNBOODSCHAP

In het voorstel voor de investeringskredieten heeft Variant 1 de voorkeur gekregen doordat deze variant binnen de beschikbare middelen viel, de minste (bouw)risico's met zich meebracht, binnen de gewenste uitvoeringsperiode (gereed juni 2027) gerealiseerd kon worden en kon rekenen op goedkeuring van de hulpdiensten voor wat betreft de totale stremmingsduur van 9 maanden. Andere varianten hadden veel nadelen.

Variant 5 is in het voorbereidingsproces niet in beeld gebracht en daarom niet met het college gedeeld vanwege de benodigde tijd die de uitwerking van deze variant vergt. Bovendien betreft het weliswaar een beproefde bouwmethodiek in Duitsland, maar voor ons land is het een nieuw product. De situatie is nu echter om verschillende redenen anders geworden. Door de aanwezige natuurwaarden bij de huidige brug is het niet mogelijk om al in het voorjaar van 2026 te starten met de bouw. Dit kan niet eerder dan op 1 oktober. Door dit gegeven is variant 5 een optie geworden ondanks de langere voorbereidingstijd. Dit, omdat de realisatie daarvan volgens de planning alsnog ruim voor de zomer van 2027 gereed is. Variant 5 was eerder afgefallen vanwege het beperkte beschikbare budget, omdat deze in aanschaf duurder is dan variant 1. Variant 5 vraagt €825.000 extra budget.

Daar staat tegenover dat variant 5 een veel langere levensduur kent waardoor de kapitaalslasten verminderen, afhankelijk van de afschrijvingstermijn die wij daarvoor mogen hanteren. Op dit moment is dat 30 jaar. Deze variant kan echter mogelijk 200 jaar mee, in plaats van de gebruikelijke 100. Naast deze langere levensduur kent variant 5 een veel korte stremming van het verkeer. De variant kent een langere voorbereidingstijd, maar de realisatieduur is slechts 8 tot maximaal 12 weken en dat wordt van groot belang geacht.

Op basis hiervan is het college van mening dat variant 5 recht doet aan de vraag van de raad om de stremming van het verkeer zo veel mogelijk te beperken. Mocht de raad bereid zijn om hiervoor budget te reserveren zal het college positief adviseren om het raadsvoorstel zo te amenderen dat variant 5 uitgevoerd zal worden.

Hieronder worden de verschillende varianten in meer detail beschreven, zodat uw raad een goede afweging kan maken.

Variant 1 – reguliere werkwijze

Het huidige uitgangspunt in uitvoering, Variant 1 betreft een integrale brug (1 brug over de volledige benodigde breedte, in 1 keer uitgevoerd) als vervanging van de bestaande brug, waarbij een voldoende brede rijbaan voor het gemotoriseerde verkeer wordt gerealiseerd met een fysiek gescheiden tweerichtingen fietspad en voetpad ter plaatse van de bestaande brug. Uitgangspunt hierbij is een volledige stremming voor al het verkeer gedurende de uitvoering. Deze uitvoering is uiteraard van tevoren afgestemd met de hulpdiensten en met hen zijn de mogelijkheden en onmogelijkheden in kaart gebracht.

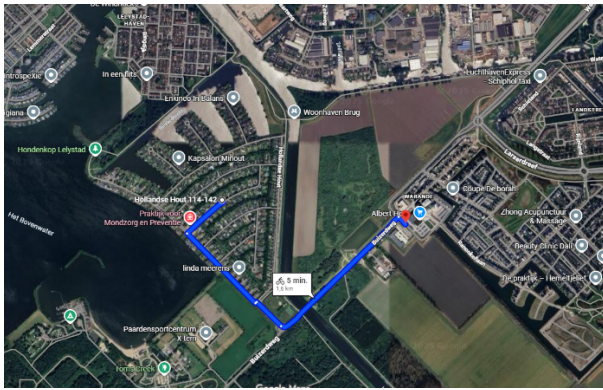
Mate van hinder

Een volledige stremming voor al het verkeer betekent dat omleidingsroutes voor zowel langzaam verkeer als gemotoriseerd verkeer moet worden ingesteld om de gewenste bestemmingen te bereiken. Voordeel van deze werkwijze is dat deze qua verkeershinder bestaat uit een enkele fase, waardoor geen verschillende verkeerssituaties ontstaan tijdens de uitvoering.

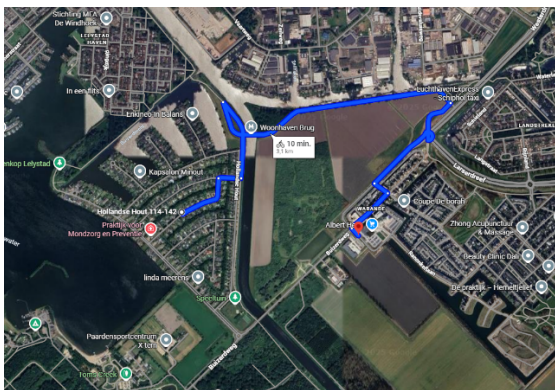
Langzaam verkeer

De omleiding voor langzaam verkeer loopt via het Woonhavenpad en de fietsbrug Woonhavenbrug. Vervolgens kan bij Hollandse Hout en de Westerdreef worden aangesloten op de bestaande voorzieningen voor het langzame verkeer. Voor fietsverkeer richting de Albert Heijn in Warande betekent dit circa 1.500 meter omrijden met ongeveer 5 minuten extra reistijd. Aandachtspunt ten aanzien van de route via het Woonhavenpad is de sociale veiligheid. Door middel van extra verlichting kan dit worden verbeterd.

De kortste fietsroute en tijd naar het centrum van Lelystad blijft ongewijzigd via het Woonhavenpad.

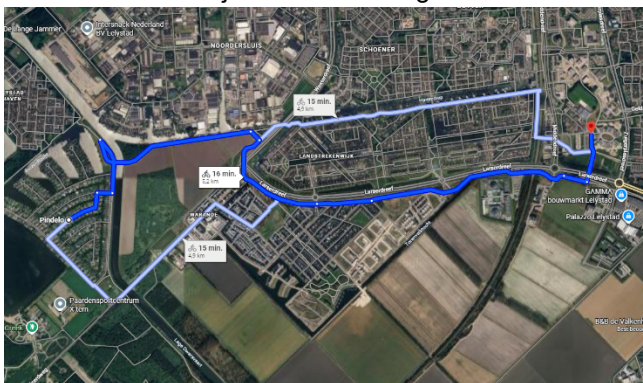


Figuur 1 Huidige route



Figuur 2 Route tijdens stremming naar Warande

Fietsverkeer richting Porteurum kan gebruik maken van verschillende routes met vergelijkbare afstanden en reistijden als de huidige situatie.

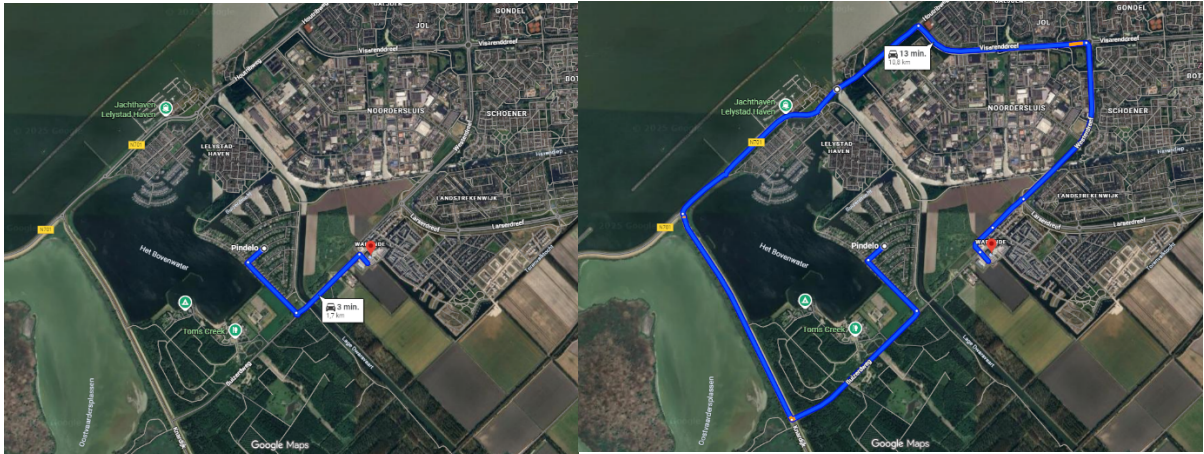
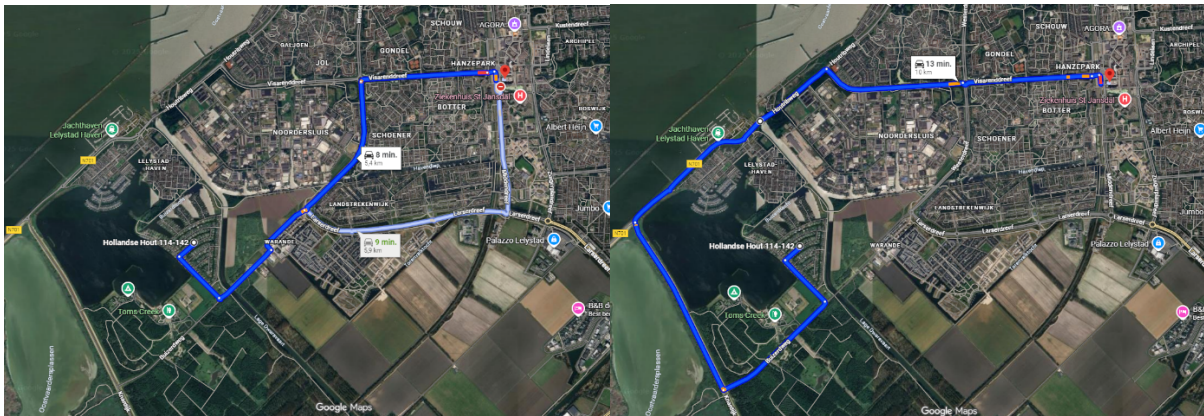
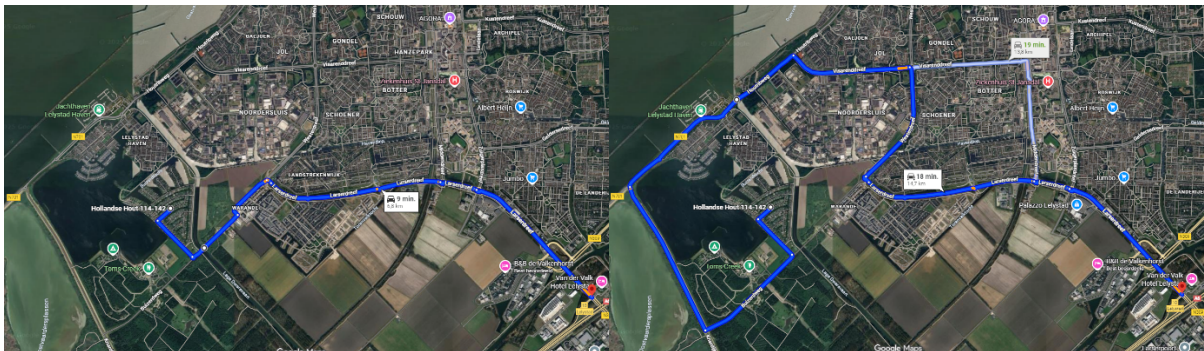


Figuur 3 Route tijdens stremming naar Porteurum

Gemotoriseerd verkeer

De omleiding voor het gemotoriseerd verkeer loopt via de Buizerdweg, Knardijk, Houtribweg en Visarenddreef. De omrijd-afstand en extra reistijd is afhankelijk van de exacte herkomst en bestemming van het verkeer. Richting Albert Heijn in Warande betekent dit circa 9 kilometer omrijden met 10 minuten extra reistijd. Richting centrum Lelystad circa 5 kilometer met 5 minuten extra reistijd en richting A6 circa 8 kilometer met 9 minuten extra reistijd.

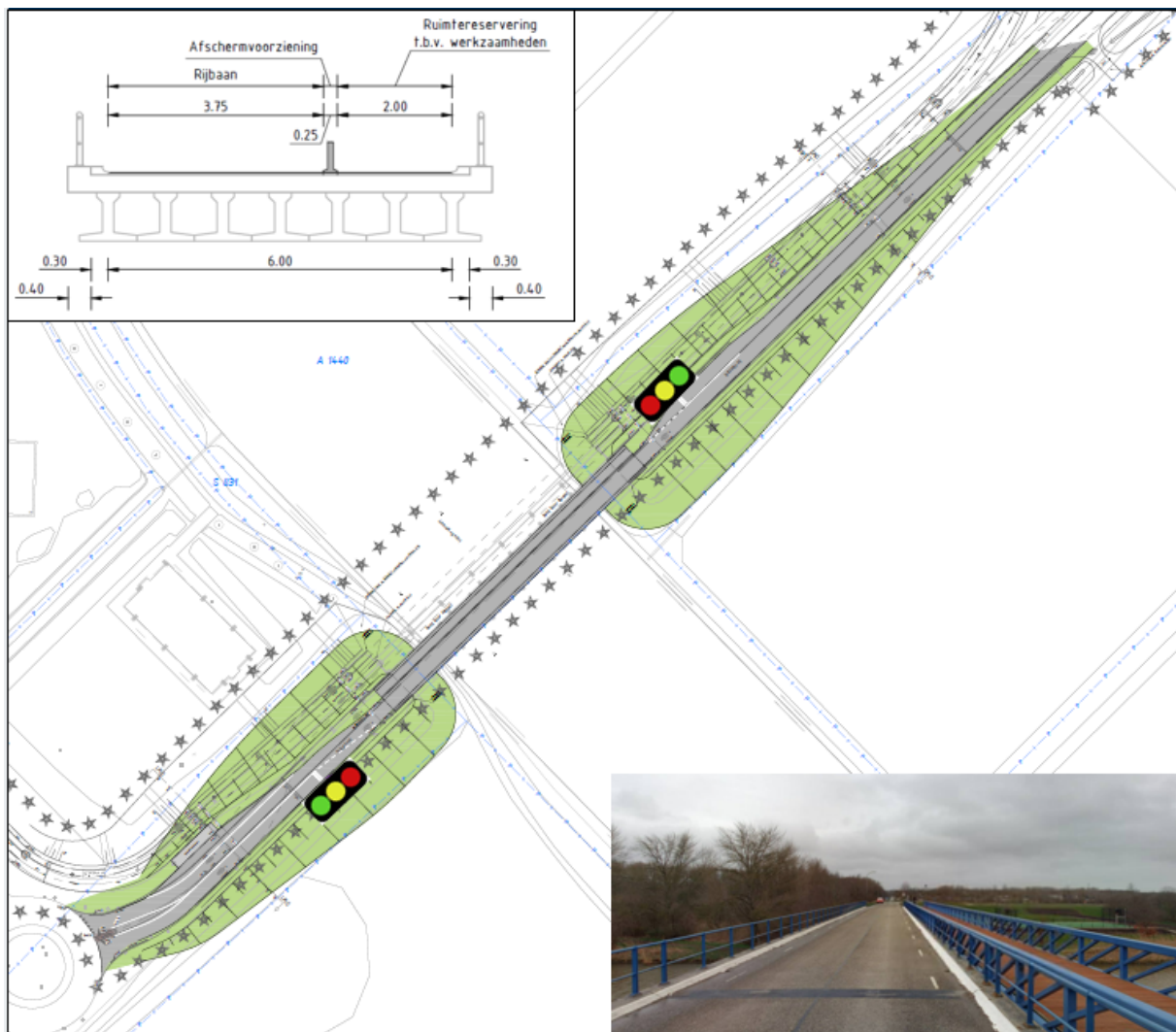
Dagelijks maken circa 3.700 motorvoertuigen gebruik van de brug.



Busverkeer

Bij een volledige stremming kan het busverkeer (lijn 8) geen gebruik meer maken van de keermogelijkheid bij de rotonde Hollandse Hout. Ook de halte Hollandse Hout kan niet meer worden bereikt. Dit betekent dat tijdens de werkzaamheden de halte Haagwinde de laatste halte van lijn 8 is en vandaaruit de route moet worden vervolgd. Met EBS is dit inmiddels besproken en momenteel worden de mogelijkheden ten aanzien van alternatieve routes onderzocht.

Op werkdagen stappen circa 10 personen in en uit bij de halte Hollandse Hout. Voor de bewoners die gebruik maken van de halte Hollandse Hout betekent dat dat zij gebruik kunnen maken van de halte Ringdijk, waar buslijnen 1 en 11 langsrijden, beide met bestemming Lelystad Centrum. Afhankelijk van exacte herkomst en bestemming betekent dit circa 500-1.000 meter omlopen met ongeveer 5-10 minuten extra reistijd. Indien noodzakelijk wordt er in speciale gevallen gekeken naar flex-vervoerders.



Mate van hinder

Voor fietsverkeer betekent dit eenzelfde situatie als bij variant 1. Een omleiding gedurende de uitvoering via het Woonhavenpad. Echter is de duur van de omleiding geen 9 maanden maar 14 maanden.

Gemotoriseerd verkeer kan gebruik maken van de brug tijdens de uitvoering door middel van een om en om regeling met verkeerslichten aan beide zijden van de brug. Gemotoriseerd verkeer wordt hierbij steeds in 1 richting toegelaten op de brug waardoor het niet noodzakelijk is een omleiding in te stellen voor het gemotoriseerde verkeer. De bushalte Hollandse Hout kan worden gehandhaafd en hulpdiensten zijn niet genoodzaakt via een omleidingsroute te rijden. Wel zal er sprake zijn van hinder doordat met een dergelijke regeling slechts in 1 richting verkeer wordt toegelaten op de brug. Dit betekent een extra reistijd van circa 2-3 minuten afhankelijk van de verkeersdrukte en wachtrijen die hiermee gaan ontstaan.

Bovendien is het niet uitgesloten dat omwille van specifieke werkzaamheden (hijzen van liggers) alsnog gedurende periodes een volledige stremming moet worden ingesteld met de hierbij behorende omleidingen.

Uitvoeringsduur en planning

Naar verwachting zal een gefaseerde uitvoering circa 14 maanden bedragen. Dit heeft eveneens effect op planning en bouwtijd.

Kosten

Gezien de langere uitvoeringstijd en de noodzakelijke extra inzet van materiaal ivm de gefaseerde sloop en bouw, zullen de kosten hoger zijn. Bij de kosten dient rekening te worden gehouden met langdurige omleidingsroutes voor het fietsverkeer en zal alsnog bij tijdelijke stremmingen in verband met specifieke werkzaamheden (inhijsen bruggdelen) omleidingen moeten worden ingesteld voor het gemotoriseerde verkeer. De totale extra kosten worden vooralsnog ingeschat op € 505.000,-.

Uitgaande van een afschrijvingstermijn van 30 jaar lineair en 0,25% rente betekent dit vanaf 2027 een extra structurele last van circa €18.000 (jaarlijks aflopend). Het eerstvolgende moment waarin de raad in de structurele dekking van deze last kan voorzien is de programmabegroting 2027-2030, waarbij deze last (door middel van een in te dienen voorstel) als onontkoombaar moet worden beschouwd.

Extra Risico's

Aan de keuze voor deze variant kleeft het risico dat gemotoriseerd verkeer direct naast een bouwterrein langs rijdt. Zowel voor dit verkeer alsook voor de bouwers is dit risico niet te onderschatten.

Variant 3 – Verkorte werkwijze

Variant 3 is qua ontwerp en werkwijze hetzelfde als variant 1, echter wordt door middel van het inzetten van extra personeel en eventueel nacht- en weekend werk de uitvoeringsduur verkort. Tijdens uitvoering wordt hierbij eveneens uitgegaan van een volledige stremming van al het verkeer

Mate van hinder

Voor alle vervoerswijzen geldt bij deze variant dezelfde omleiding, alleen is de duur van de omleiding korter. Bij deze variant wordt in ploegendiensten langere werkdagen gemaakt, wat er mogelijk voor kan zorgen dat de omgeving in geluid meer hinder gaat ervaren doordat er ook in de avond en in het weekend doorgewerkt wordt.

Uitvoeringsduur en planning

Door inzet van extra personeel en afwijkende werktijden kan de uitvoeringsduur ten opzichte van variant worden verkort tot 7 maanden. Afhankelijk van de exacte uitvoeringsduur kan de planning circa 2 maanden worden ingekort.

Kosten

De kosten voor de te treffen verkeersmaatregelen zullen in deze variant lager zijn dan bij variant 1 door de kortere periode dat de maatregelen noodzakelijk zijn. Door ook buiten regulieren werktijden te werken wordt op arbeid en materiaal inzet meer kosten gemaakt. Daarnaast zullen er naar verwachting extra mitigerende maatregelen genomen moeten worden tbv bescherming kwetsbare diersoorten. Het verschil in extra kosten ten opzichte van de reguliere uitvoeringsmethodiek wordt vooralsnog ingeschat op een totaal bedrag van ca € 445.000,-. Uitgaande van een afschrijvingstermijn van 30 jaar lineair en 0,25% rente betekent dit vanaf 2027 een extra structurele last van circa €16.000 (jaarlijks aflopend). Het eerstvolgende moment waarin de raad in de structurele dekking van deze last kan voorzien is de programmabegroting 2027-2030, waarbij deze last (door middel van een in te dienen voorstel) als onontkoombaar moet worden beschouwd.

Extra Risico's

Aan de keuze voor deze variant kleeft naast de eerder genoemde extra hinder voor omwonenden vanwege werkzaamheden in de avond en weekend periode een extra risico. Doordat er gewerkt wordt tijdens de avondperiode bestaat er een serieuze kans dat hiervoor in het kader van bescherming kwetsbare diersoorten geen vergunning wordt verleend. Het is ook lastig en kostbaar om mitigerende

maatregel te nemen tijdens de avond (donkere periode) omdat noodzakelijke verlichting voor uitvoering van de werkzaamheden natuurlijk onontkoombaar is.

Variant 4 – Tijdelijke brug

Variant 4 is qua ontwerp en uitvoeringswijze gelijk aan variant 1. Echter wordt voor het gemotoriseerde verkeer een tijdelijke brug gerealiseerd gedurende de uitvoering. Langzaam verkeer kan gezien de verkeersonveiligheid bij een tijdelijke brug geen gebruik maken van de tijdelijke brug en moet worden omgeleid. Aandachtspunt hierbij is de wijze van aansluiten van deze voorziening op de bestaande en te behouden wegen in relatie tot landhoofden, overspanning Lage Dwarsvaart en het scheepvaartverkeer. Een ander aandachtspunt is dat op bepaalde momenten in de uitvoering het verkeer alsnog volledig gestremd moet worden. Dat kan zijn om een aansluiting te kunnen realiseren, maar ook om veiligheidsredenen, bijvoorbeeld bij het inhijzen van de liggers. In deze situatie moet alsnog ook het gemotoriseerde verkeer gebruik maken van de omleidingsroute van variant 1.

Mate van hinder

Voor fietsverkeer betekent dit eenzelfde situatie als bij variant 1. Een omleiding gedurende de uitvoering via het Woonhavenpad.

Gemotoriseerd verkeer kan gebruik maken van de tijdelijke brug tijdens de uitvoering, waardoor het niet noodzakelijk is een omleiding in te stellen voor het gemotoriseerde verkeer. Wel zijn er aanvullende verkeersmaatregelen nodig, bijvoorbeeld het verlagen van de snelheid en een VRI of verkeersregelaars.

Dit betekent dat de bushalte Hollandse Hout kan worden gehandhaafd en hulpdiensten niet genoodzaakt zijn via een omleidingsroute te rijden.

Voor omwonenden kan een dergelijke brug afhankelijk van type en exacte positionering mogelijk hinder veroorzaken als gevolg van verkeerslawaai.

Uitvoeringsduur en planning

Vooruitlopend op de werkzaamheden ter vervanging van de brug zal een tijdelijke brug moeten worden gerealiseerd. Dit heeft effect op de planning en bouwtijd.

Kosten

De kosten van een tijdelijke brug zijn afhankelijk van de exacte situering en mogelijkheden ten aanzien van landhoofden en overspanningen. Dit bedragen meerkosten ten opzichte van variant 1. In deze variant worden geen kosten voorzien ten aanzien van omleidingsroutes voor het gemotoriseerde verkeer. Vooralsnog worden deze extra kosten ingeschat op een bedrag van € 2.060.000,-. Uitgaande van een afschrijvingstermijn van 30 jaar lineair en 0,25% rente betekent dit vanaf 2027 een extra structurele last van circa €74.000 (jaarlijks aflopend). Het eerstvolgende moment waarin de raad in de structurele dekking van deze last kan voorzien is de programmabegroting 2027-2030, waarbij deze last (door middel van een in te dienen voorstel) als onontkoombaar moet worden beschouwd.

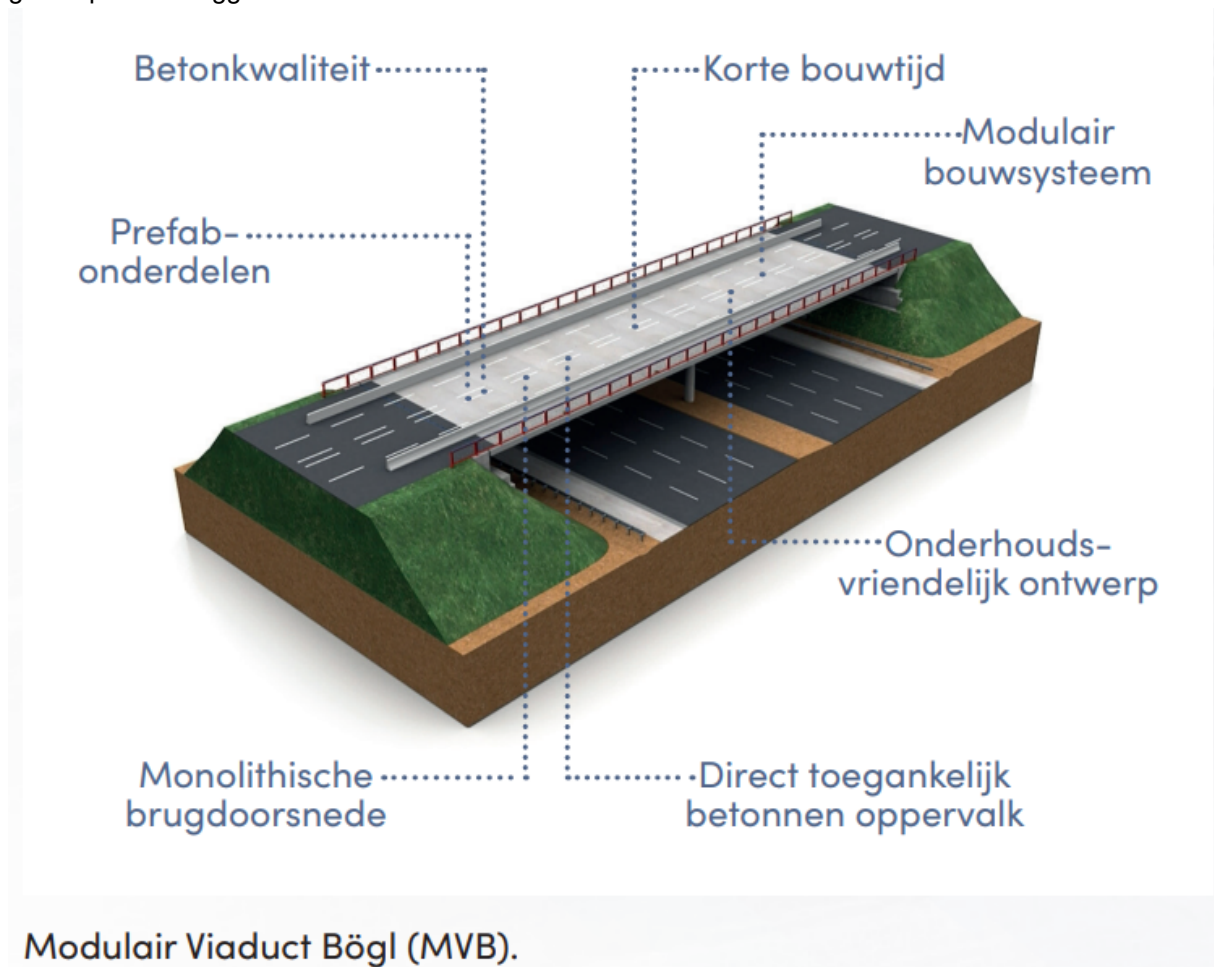
Extra Risico's

Aan de keuze voor deze variant kleef het risico dat verkeer langs een bouwplaats blijft rijden op relatief korte afstand.

Variant 5 – Modulaire brug

Variant 5 is qua ontwerp en uitvoeringswijze anders dan variant 1 en betreft een grotendeels Prefab concept van brugdek van de firma Max Bögl, bouwpartner bij realisatie van de brug over de Lage Dwarsvaart. Het (betonnen) brugdek wordt hierbij kant en klaar geïnstalleerd.

In eerste instantie is deze variant bij de beschouwingen in het bouwteam afgefallen vanwege de benodigde extra ontwerptijd voor de onderhavige locatie en kosten voor realisatie. Daarnaast speelt mee dat dit concept nog niet eerder in Nederland is toegepast wat een risico introduceert. Inmiddels is ook deze variant in ontwikkeling een stap verder en is de overtuiging dat deze variant haalbaar is en gelet op de voorliggende discussie wellicht toch een interessante variant is.



Mate van hinder

Variant 5 is qua werkwijze hetzelfde als variant 1, echter is de stremming voor alle verkeersdeelnemers geen 9 maanden maar 8, max 12 weken.

Uitvoeringsduur en planning

De keuze voor deze variant zal betekenen dat deze in bouwteamverband verder zal moeten worden voorbereid, hetgeen naar verwachting 6-8 maanden in beslag zal nemen. De totale realisatie van de brug zal daarentegen naar verwachting maximaal 12 weken in beslag nemen. Dit betekent dat ingebruikname in april 2027 haalbaar is.

Kosten

De extra kosten van deze variant worden vooralsnog ingeschat op een bedrag van € 825.000,-. Uitgaande van een afschrijvingstermijn van 30 jaar lineair en 0,25% rente betekent dit vanaf 2027 een

extra structurele last van circa €30.000 (jaarlijks aflopend). Het eerstvolgende moment waarin de raad in de structurele dekking van deze last kan voorzien is de programmabegroting 2027-2030, waarbij deze last (door middel van een in te dienen voorstel) als onontkoombaar moet worden beschouwd.

Risico's en kansen

Aan de keuze voor deze variant kleeft zoals eerder aangegeven het risico van "eerste aanleg". Dit concept is nog niet eerder in Nederland toegepast en kent daardoor ontwerp risico's. Het vertrouwen is echter dat dit een haalbare en maakbare oplossing is.

Het voordeel van deze variant is dat de realisatie duur en daarmee samenhangende periode van overlast zeer kort is. Bijkomend voordeel is dat deze variant een levensduur kent van 200 jaar en evt "herplaatsbaar" is. Hoewel deze levensduur verwachting op dit moment niet "matcht" met de standaard gemeentelijke afschrijvingsduur voor kunstwerken, levert dit voor de lange termijn een aanzienlijk kostenvoordeel op.

Nood- en hulpdiensten

De vervanging van de brug Lage Dwarsvaart betreft een grote fysieke ingreep met onvermijdelijke gevolgen voor het verkeer ten aanzien van verkeershinder en bereikbaarheid. Om deze reden is al in een vroeg stadium contact gezocht met de hulpdiensten om dit te bespreken. Hierbij is toegelicht dat omwille van bouwveiligheid en verkeersveiligheid een volledige stremming de voorkeur heeft.

In het AVC (Ambtelijke Verkeer Commissie) van 30 juni 2025 is dit behandeld. Hieruit kwam naar voren dat ambulance en politie binnen de huidige aanrijtijden Hollands Hout kunnen bereiken door een calamiteitenroute in te richten via het Woonhavenpad en de Woonhaven (fiets)brug.

De brandweer kan met het voertuig tank/spuitwagen hiervan geen gebruik maken, deze is te zwaar voor de Woonhaven brug. Het bouwteam heeft verschillende oplossingen bekeken in goed overleg met de brandweer. Zo is er gekeken naar een Quick responseteam, dit is een licht voertuig dat wel gebruik kan maken van de calamiteitenroute, deze wagen gaat echter eind 2025 uit de roulatie en wordt niet vervangen. Ook is er gekeken naar een commerciële partij die tijdens volledige stremming paraat kan staan in/bij Hollandse Hout. Hiervoor zijn de kosten minimaal €500.000 voor 6 maanden (+-750.000 voor 9 maanden), de verwachting is dat bij uitwerking dit bedrag nog aanzienlijk hoger uit zal vallen. Gelet op deze extra kosten is deze optie als niet realistisch beschouwd. Na intern beraad bij de brandweer heeft de brandweer op 24 juli 2025 akkoord gegeven op deze wijze van uitvoering met volledige stremming voor 9 maanden en de aangegeven omleidingsroute.

De brandweer maakt gebruik van dezelfde omleiding als het gemotoriseerde verkeer, via de Visarenddreef, de Houtribweg en de Knardijk. Hierbij zijn wel voorwaarden gesteld:

- Op deze route mag tijdens de in werking zijn van deze omleiding geen groot onderhoud plaatsvinden.
- Ook andere blokkades op deze route, van welke orde ook, zijn niet toegestaan.
- In de wintermaanden moet extra gestrooid worden.

- Bij een stremming kun je het werk eenvoudiger, rustiger en voorspelbaarder organiseren. Dat maakt het aannemelijker dat partijen hun arboverplichtingen kunnen naleven (denk aan veilige werkruimte, veilige logistiek, hijsveiligheid).

In z'n algemeenheid is stremmen een ontwerpmatige maatregel die risico's echt wegneemt in plaats van "ernaast proberen te werken"

Landelijke richtlijn bouw- en sloop veiligheid (LRBSV)

De LRBSV heeft als uitgangspunt dat je rond bouw en sloop veiligheidsafstanden/zones vrijhoudt om te voorkomen dat vallende delen, rondvliegend materiaal of andere effecten de omgeving raken. Bij brugvervanging heb je al snel bij:

- sloopwerk met vallende delen,
- hijswerk (liggers/dekken/elementen),
- bouwlogistiek met zwaar materieel,
- werken boven of naast openbare weg/water.

De richtlijn benadrukt dat het gaat om de relatie met openbare ruimte en directe omgeving. Als je die openbare ruimte (de brug/weg) deels openhoudt tijdens sloop/bouw, breng je het publiek dichterbij de bron van risico. Dan moet je dus zwaar leunen op tijdelijke maatregelen (barriers, netten, verkeersregelaars, fasering, strakke werkvensters). Dat kan, maar het is kwetsbaarder: één fout, windvlaag, miscommunicatie of onverwachte situatie kan sneller tot een incident leiden

Als verkeer moet blijven rijden, concurreert dat direct met "zones vrijhouden". Vanuit bouwveiligheid is het verstandiger om hinder te "kopen" met een omleiding, dan om veiligheid te "kopen" met steeds complexere tijdelijke maatregelen terwijl je verkeer laat doorstromen.

Samenvattend:

	Variant 1 (huidige DO Integrale bruguitvoering in 1 fase)	Variant 2, versnelling	Variant 3 gefaseerde uitvoering	Variant 4 tijdelijke hulpbrug aanleggen	Variant 5 Modulaire prefab brug aanleggen
extra Inspanning Bouwteam	0 maanden	+ 1 mnd	+1,5 mnd	+ 3 mnd	+6-8 mnd
Duur realisatie	9 maanden	- 2 mnd (7 maanden)	+5 mnd (14 mnd)	+ 28 mnd (37 maanden) - verleggen Kabels en Leidingen - voorbelastingstijd - realisatie hulpbrug	8, max 12 weken - start januari 2027
Stremmingsduur Gemotoriseerd verkeer	9 maanden	7 maanden	enkele dagen	enkele dagen	8, max 12 weken
Datum bruggebruiksklaar	1 juli 2027	1 Mei 2027	1 december 2027	1 november 2029	1 April 2027
Kosten Bouwteam (aanvullend)	€ -	€ 30.000,00	€ 45.000,00	€ 100.000,00	€ 125.000,00
Kosten Realisatie (aanvullend)	€ -	€ 450.000,00	€ 459.040,00	€ 1.960.000,00	€ 700.000,00
Kosten totaal	€ -	€ 480.000,00	€ 504.040,00	€ 2.060.000,00	€ 825.000,00
Risico's	- vertraging door onvoorziene risico's	- werken in donkere maanden, extra veiligheidsrisico's - klachten omgeving - extra werkdruk, grote kansen op onveilige situaties - vergunningen benodigd voor werken na 19:00 uur - impact op en extra kosten flora en fauna - personeel niet beschikbaar	- Schade aan het bestaande kunstwerk tijdens bouw - Schade aan het reeds deels gerealiseerde kunstwerk - veiligheid bouwplaatspersoneel - veiligheid weggebruikers - Voor grote hijs activiteiten totaalstremming benodigd	- Kabels en leidingen kunnen niet tijdig verlegd worden - Aardebaan niet binnen eigendomsgrenzen gemeente - Voor grote hijs activiteiten totaalstremming benodigd.	- vertraging door onvoorziene risico's

VERVOLG

Het voorstel voor het investeringskrediet Rondweg Lelystad Zuid zal tijdens de raadsvergadering van 16 december besproken worden. Op basis van bovenstaande informatie is de raad in staat om een

variant te kiezen en het voorstel als zodanig te amenderen. Het eerstvolgende moment waarin de raad in de structurele dekking van deze last kan voorzien is de programmabegroting 2027-2030, waarbij deze last (door middel van een in te dienen voorstel) als onontkoombaar moet worden beschouwd.

Bijlagen

N.V.T