gemeente
Weststellingwerf

Zaaknummer: 0098258949
Documentnummer: 0098719149

# Raadsvoorstel

| ALGEMENE GEGEVENS | |
|---|---|
| Agendapunt | |
| Portefeuillehouder | Dhr. T. Hartog |
| Griffier | 0561-691**220** |
| **BIJLAGEN** | |
| Aantal bijlagen | 4 |
| Begrotingswijziging | ja |
| Stukken ter inzage | |

**ONDERWERP**

Definitief ontwerp herinrichting Lycklamaweg Wolvega

**REDEN VOORSTEL**

- ☒ Kaderstellen
- ☐ Controleren
- ☒ Budget autoriseren
- ☐ Consulteren
- ☐

**B&W STELT DE RAAD VOOR OM**

a. Het definitieve ontwerp herinrichting Lycklamaweg Wolvega vast te stellen;
b. Een krediet van € 2.825.000 beschikbaar te stellen voor de herinrichting Lycklamaweg Wolvega;
c. Hiervoor € 2.090.000 investeringscomponent én € 408.000 rentecomponent uit de reserve investeringsambities te onttrekken en te storten in een te vormen dekkingsreserve kapitaallasten;
d. Hiervoor € 735.000 investeringscomponent én € 143.000 rentecomponent uit de algemene reserve te onttrekken en te storten in een te vormen dekkingsreserve kapitaallasten;
e. In te stemmen met de 7e begrotingswijziging van 2025.

**BIJLAGEN (worden meegezonden)**

1. Definitief ontwerp Herinrichting Lycklamaweg - 0098720160
2. Kostenmemo Herinrichting Lycklamaweg Wolvega - 0098716914
3. Rapport Gemeente Weststellingwerf Verkeersadvies herinrichting Lycklamaweg Wolvega V3.1 (002)- 0098720392
4. BWN 2025 7e Raadswijziging Lycklamaweg Wolvega - 0098722037

Aan de gemeenteraad

**INLEIDING**
De Lycklamaweg vormt een belangrijke ontsluitingsroute voor het verkeer van en naar Wolvega. Al geruime tijd bestaan er zorgen over de hoge verkeersdruk en de daarmee gepaard gaande veiligheidsrisico's. Het verkeersaanbod, de diversiteit aan weggebruikers die de rijbaan delen, en de huidige inrichting zorgen ervoor dat de functie en het gebruik van de weg in de huidige situatie niet in balans zijn. Bovendien zijn enkele aansluitingen en kruisingen op de Lycklamaweg onoverzichtelijk, wat de verkeersveiligheid verder onder druk zet. In de huidige situatie wordt dagelijks geconstateerd dat fietsers genoodzaakt zijn om over de trottoirs te rijden.

Voor 2026 staat de herinrichting van de Lycklamaweg gepland. Deze herinrichting heeft tot doel de bovengenoemde knelpunten zo optimaal mogelijk aan te pakken en, nog belangrijker, te zorgen voor veiligere verplaatsingen en een verbeterde bereikbaarheid van Wolvega.

**Van Schetsontwerp (SO) naar Definitief Ontwerp (DO)**
Eind november 2024 is door uw raad het schetsontwerp voor de herinrichting van de Lycklamaweg vastgesteld, samen met het onderliggende rapport.

Sinds de vaststelling van het schetsontwerp is, in nauwe samenwerking met de gemeentelijke assetbeheerders/verkeerskundige experts, een aantal wijzigingen doorgevoerd om het ontwerp verder te optimaliseren. Deze wijzigingen zijn noodzakelijk om de veiligheid, bereikbaarheid en voorspelbaarheid voor weggebruikers op de Lycklamaweg te waarborgen.

**ARGUMENTEN**
Hieronder de beschrijving van de doorgevoerde wijzigingen en de achterliggende redenen, die de basis vormen voor een duurzame en toekomstbestendige herinrichting van de Lycklamaweg.

WIJZIGING I | Lycklamaweg is GOW30
Voor de herinrichting van de Lycklamaweg is gekozen voor een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/uur (GOW30). Dit sluit aan bij de wegencategorisering zoals opgenomen in het vastgestelde GVVP Weststellingwerf. De rijbaan van de Lycklamaweg wordt over de gehele lengte als volgt ingedeeld: een rijbaan van 4,80 meter breed, met aan weerszijden vrijliggende fietsvoorzieningen van veilige breedte (variërend tussen 2,15 en 1,70 meter, afhankelijk van de beschikbare ruimte).
Alle kruisende wegen, zijnde erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur, vallen onder een ondergeschikte wegcategorie. Conform het vastgestelde GVVP Weststellingwerf, dient verkeer vanaf deze wegen voorrang te verlenen aan het verkeer op de Lycklamaweg. Alle kruispunten worden verhoogd uitgevoerd als verkeersplateaus. Binnen de bebouwde kom worden parallel aan de Lycklamaweg voetpaden met voldoende breedte aangelegd.
In het middelste gedeelte van de Lycklamaweg, waar de beschikbare ruimte tussen de kavels beperkter is, wijkt het profiel enigszins af van de hierboven beschreven standaard. Hier is maatwerk toegepast: de rijbaan blijft 4,80 meter breed, de fietsvoorzieningen zijn 1,70 meter breed, en de parkeervakken aan de noordzijde zijn geoptimaliseerd in lengte en breedte.

WIJZIGING II | Rotonde N351 – Fietsoversteek
In het goedgekeurde schetsontwerp was voorgesteld om de fietsoversteek schuin over de Lycklamaweg te positioneren, om zo beter aan te sluiten bij het rijgedrag van fietsers die richting Wolvega fietsen. Na overleg met de gemeentelijke verkeerskundigen is besloten om deze fietsovergang om redenen aan te passen. Deze wijziging is opgenomen in het definitieve ontwerp.
De redenen voor deze aanpassing zijn als volgt:

- Een minder brede aaneengesloten asfaltstrook van rijbaan en fietsstroken.
- Een haakse, en daarmee veiligere, fietsoversteek.
- Meer ruimte voor groen in plaats van verharding.

Omdat de situatie zich buiten de bebouwde kom bevindt, is bij de optimalisatie van het schetsontwerp rekening gehouden met de rijcurves vanaf en naar de rotonde van onder andere tankwagens naar de benzinepomp en vrachtverkeer voor de bouw van Lindewijk. Dit heeft geleid tot een optimale positie van de oversteek.

WIJZIGING III | Kruising Binnenbaan – Lycklamaweg
In het schetsontwerp was het verwijderen van de kruising Lycklamaweg - Binnenbaan opgenomen. Het doel hiervan was om onder meer het aantal conflictpunten (t.b.v. de verkeersveiligheid) op de Lycklamaweg te verminderen en de entree van Wolvega te verfraaien door de vrijgekomen ruimte te vergroenen.
Tijdens meerdere gesprekken met belanghebbenden is echter sterk aangedrongen op het behoud van deze aansluiting. De afname van de bereikbaarheid voor de ondernemers aan de Binnenbaan werd als een belangrijk argument naar voren gebracht. Deze gesprekken verliepen serieus en constructief, wat sterk heeft bijgedragen aan de heroverweging van het schetsontwerp.
In het definitieve ontwerp is de kruising met de Binnenbaan daarom behouden en uitgevoerd conform de inrichting van kruispunten op een GOW30.

WIJZIGING IV | Lycklamaweg snelheidsremmers middelste tracé
In het schetsontwerp was op het middengedeelte van het tracé één verkeersdrempel ingetekend. Tijdens de
raadsbijeenkomst van november jongstleden werd deze gepresenteerd als indicatief, met de opmerking dat deze nog nader uitgewerkt zou worden.
Om de snelheid op dit middengedeelte effectief te beheersen, is de totale weglengte in drieën gedeeld en zijn op 1/3 en 2/3 van de weglengte volwaardige verkeersdrempels geplaatst.
Bij de plaatsing van deze drempels is zorgvuldig rekening gehouden met de effectiviteit om de snelheid te reduceren. Daarnaast wordt er aandacht besteed aan het verminderen van trillingen die kunnen ontstaan. Tijdens de inloopbijeenkomst van 29 april jongstleden hebben bezoekers hun zorgen geuit over de trillingsoverlast veroorzaakt door de tijdelijke drempels op de Lycklamaweg. Deze zorg wordt erkend en zal als aandachtspunt worden meegenomen tijdens de realisatie.

WIJZIGING V | Kruising Lycklamaweg – Grote Vuurvlinder (nabij schoolomgeving)
In het schetsontwerp voor de kruising Lycklamaweg-Grote Vuurvlinder was een verhoogd kruisingsvlak opgenomen, met een uitbuiging en gelijkwaardigheid van het kruispunt, waarbij bestuurders van rechts voorrang hebben. Daarnaast waren drie voetgangersoversteekplaatsen (zebra en bebording) voorzien.
In het definitieve ontwerp is een verdere optimalisatie van het kruispunt doorgevoerd. Hierbij worden de fietsers gescheiden op de Grote Vuurvlinder van het gemotoriseerde verkeer. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede. Het middeneiland biedt fietsers een veilige tussenstop, waardoor zij de kruising in twee stappen kunnen oversteken. Deze aanpassing verhoogt de veiligheid en overzichtelijkheid van de kruising aanzienlijk. En dat is van belang tijdens met name de schoolspits. Daarnaast zijn de voetgangersoversteekplaatsen verder geoptimaliseerd. De zuidelijke voetgangersoversteek biedt nu voldoende opstelruimte voor wachtende automobilisten, wat de doorstroming en veiligheid verbetert. Het zigzag hekwerk voor fietsers vanuit de Deken Mulderstraat blijft behouden, wat bijdraagt aan een gecontroleerde en veilige oversteek voor fietsers.

WIJZIGING VI | Aansluiting toekomstig fietspad vanuit Lindewijk
In het schetsontwerp was de aansluiting van het toekomstige fietspad vanuit de Lindewijk gepland op de Lycklamaweg (parallel aan de uitrit van de kerk). Hoewel de locatie van het fietspad niet ideaal is, is er tijdens gesprekken met inwoners veelvuldig twijfel geuit over de wenselijkheid van deze aansluiting. Ook verkeerskundige experts van de gemeente hebben hun twijfels geuit.
Omdat destijds bij de inrichting/bestemming van de Lindewijk besloten is dat dit fietspad er dient te komen, is in het definitieve ontwerp besloten de aansluiting te behouden. Om de veiligheid te waarborgen, is de aansluiting voorzien van een zigzag hekwerk. Dit hekwerk zorgt ervoor dat fietsers

alert zijn, met een passende snelheid rijden en veilig zicht hebben op kruisend verkeer wanneer zij de Lycklamaweg benaderen.

WIJZIGING VII | Spoorwegovergang Lycklamaweg
Om het optimale profiel van de GOW 30 over de spoorwegovergang te realiseren, is het noodzakelijk om deze overweg aan te passen. De gesprekken die de verkeerskundigen met Prorail hadden hierover, verliepen steeds positiever en blijken nu constructief en bieden nu perspectief op een optimale oversteek waarbij de kosten te overzien zijn.
Het is echter duidelijk dat het verkrijgen van meer ruimte en daarmee het realiseren van het optimale wegprofiel tot aan de ovonde aanzienlijk meer tijd zal vergen. Een voorzichtige indicatie, met name afhankelijk van de beschikbare capaciteit bij Prorail, is op zijn vroegst 2028.
Er is een ontwerp voor de overweg in de maak dat de basis vormt voor verdere gesprekken met ProRail. In het definitieve ontwerp is dit deel van het ontwerp daarom beperkt gereed gemaakt, zodat het eindplaatje in de toekomst direct kan worden gerealiseerd. In tegenstelling tot het schetsontwerp is aan de zuidzijde alvast het profiel met vrijliggende fietsvoorziening opgenomen. Vanaf de kruising Deken Vaasstraat wordt de rijbaan aan de zuidzijde vrijgelaten, zodat automobilisten en fietsers de rijbaan kunnen delen en vroegtijdig kunnen voorsorteren voor de spoorwegovergang.

WIJZIGING VIII | Ovonde Lycklamaweg – Spoorlaan - Stationsweg
In het schetsontwerp was de ovonde in zijn geheel verhoogd om de snelheid te beheersen op de doorgaande route Spoorlaan - Stationsweg. Omdat de definitieve inrichting van de spoorwegovergang nog niet beschikbaar is en later kan worden gerealiseerd, is besloten om tijdelijke maatregelen te treffen die minder ingrijpend en definitief zijn. De ovonde wordt in deze fase daarom (nog) niet verhoogd uitgevoerd. Verwacht wordt namelijk dat bij de definitieve inrichting van de spoorwegovergang ook de ovonde anders gesitueerd en ontworpen dient te worden. Nu de ovonde aanpakken betekent mogelijk kapitaalvernietiging.
Aan de zuid- en noordzijde worden de voetgangersoversteekplaatsen echter wel conform het schetsontwerp gerealiseerd.
Om de snelheid te beheersen, worden enkele snelheidsdrempels geplaatst. De voetgangersoversteekplaats aan de oostzijde van de ovonde wordt niet aangelegd, omdat tijdens gesprekken met belanghebbenden bleek dat deze oversteek nauwelijks wordt gebruikt. Bovendien wil ProRail voorkomen dat een voetgangersoversteekplaats op die locatie zorgt voor terugslag van verkeer op de spoorwegovergang.
In het definitieve ontwerp nemen we nu effectieve maatregelen op, zodat de herinrichting verder kan worden afgemaakt zodra de spoorwegovergang verruimd kan worden zonder de spoorwegveiligheid te verminderen. Dit stelt ons in staat om voor dit stuk areaal werk met werk te maken en de verkeersveiligheid en bereikbaarheid in de toekomst optimaal te verbeteren.

**KANTTEKENINGEN**
De spoorwegovergang kan (nog) niet optimaal worden uitgevoerd gelet op de gesprekken met Prorail. Hierdoor kan de ovonde ook niet een optimalisatieslag krijgen. Dit betekent dat uw raad hiervoor in een later stadium een raadsvoorstel krijgt om over deze herinrichting te besluiten. Hier is geen budget voor en over nieuw budget zal dan besloten moeten worden. Overigens zijn ook hier subsidiemogelijkheden voor.

**AANPAK/UITVOERING**
- Na besluit komt er een aanbesteding en indicatie is dat begin 2026 gestart wordt met realisatie. De standaard werkwijze met betrekking tot informeren van omwonenden en verkeersdeelnemers wordt hierbij gehanteerd.
- De uitvoering zal voor grote hinder voor de weggebruikers van de Lycklamaweg zorgen. Uiteraard blijft de Lindewijk te allen tijde bereikbaar. Omdat er nauwelijks riolering hoeft te worden aangepakt is de inschatting dat de werkzaamheden maximaal een jaar duren.

**COMMUNICATIE**

- Het besluit wordt gepubliceerd op overheid.nl
- Omwonenden, naastgelegen bedrijven en scholen worden middels een nieuwsbrief geïnformeerd over het besluit en het vervolg. Voor geïnteresseerden is er een digitale nieuwsbrief.
- De projectpagina *weststellingwerf.nl/herinrichting-lycklamaweg* wordt geüpdatet.
- Voor aanvang en tijdens de werkzaamheden zal er tijdig, duidelijk en nauwkeurig met alle belanghebbenden over de werkzaamheden gecommuniceerd worden. Hier ligt ook een taak voor de aannemer.

**DUURZAAMHEID**

- Aanbesteding volgens de EMVI.
- Verlichting wordt Led.
- Er komt meer groen.
- Vrijkomende materialen worden volgens de geldende normen op het gebied van duurzaamheid afgevoerd.

**KOSTEN, OPBRENGSTEN EN DEKKING**

In totaal is er een krediet benodigd van € 2.825.000. Allereerst bedragen de totale investeringskosten (afgerond) € 2.650.000 miljoen exclusief btw, inclusief opslagen en reserveringen. Daarnaast komende kosten voor directievoering en projectleiderskosten erbij; inschatting hiervoor is € 175.000 .

Qua dekking is in de reserve investeringsambities voor de Lycklamaweg een bedrag van € 2.090.000 én voor de rentecomponent een bedrag van € 408.000 gereserveerd.

Dit betekent dat er een restant is van enerzijds € 735.000 investeringslast en anderzijds € 143.000 rentelast. Wij stellen voor om deze extra lasten van in totaal € 878.000 te onttrekken aan de algemene reserve. Het totale bedrag van investering € 2.825.000 en rente € 551.000 wordt gestort in een te vormen dekkingsreserve kapitaallasten.

Samengevat:

| Herinrichting Lyklamaweg | Investeringskosten | Rentekosten | Totaal |
|---|---|---|---|
| Investeringskosten | € 2.648.242 | | |
| Directievoering en projectleiderskosten | € 175.000 | | |
| **Storting in dekkingsreserve kapitaallasten** | **€ 2.825.000** | **€ 551.000** | **€ 3.376.000** |
| Dekking uit : Dynamische investeringsagenda | € 2.090.000 | € 408.000 | € 2.498.000 |
| Dekking uit : Algemene Reserve | € 735.000 | € 143.000 | € 878.000 |

De verwachting is dat het project in 2027 wordt afgerond. De benodigde hoogte van de dekkingsreserve wordt dan opnieuw berekend, waarbij de definitieve bedragen worden meegenomen en de afschrijvingslasten worden berekend op basis van de componentenbenadering (conform financieel beleid). Vanaf 2028 gaan dan de kapitaallasten op de exploitatie drukken. Deze worden gedekt door een onttrekking aan de dekkingsreserve kapitaallasten te doen.

In april jongstleden bent u geïnformeerd dat ons college een subsidieaanvraag voor de 3e tranche van de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid (SPV) heeft aangevraagd. Mocht deze worden toegekend, dan ontvangen we voor de Lycklamaweg een subsidiebedrag van zo'n € 350.000. In dat geval zullen de extra benodigde investeringslast uitkomen op € 385.000 (in plaats van € 735.000). We gaan hier vooralsnog niet op anticiperen.

Burgemeester en Wethouders van Weststellingwerf,

| | |
|---|---|
| de secretaris, | de burgemeester, |
| MUTTER | VAN DER GRAAF |

Zaaknummer:

De raad van de gemeente Weststellingwerf;
gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders;

b e s l u i t

a. Het definitieve ontwerp herinrichting Lycklamaweg Wolvega vast te stellen;
b. Een krediet van € 2.825.000 beschikbaar te stellen voor de herinrichting Lycklamaweg Wolvega;
c. Hiervoor € 2.090.000 investeringscomponent én € 408.000 rentecomponent uit de reserve investeringsambities te onttrekken en te storten in een te vormen dekkingsreserve kapitaallasten;
d. Hiervoor € 735.000 investeringscomponent én € 143.000 rentecomponent uit de algemene reserve te onttrekken en te storten in een te vormen dekkingsreserve kapitaallasten;
e. In te stemmen met de 7e begrotingswijziging van 2025.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 30 juni 2025,
de griffier, de voorzitter,