

PROVINCIALE COMMISSIE OMGEVINGSVRAAGSTUKKEN LIMBURG

MEMO ADVIESSTUK: Structuurvisie Randweg N266 Nederweert

1. Onderwerp / plan

Structuurvisie Randweg N266 Nederweert inclusief onderliggende stukken (Plan-MER met samenvatting, advies commissie MER, Afwegingsnotitie). Genoemde stukken zijn digitaal aangeleverd.

2. Datum behandeling

10 december 2015

3. Doel van het plan

Planologische regeling op hoofdlijnen van het voorkeustracé inclusief de corridor, waarbinnen nog met de weg geschoven kan worden (plangebied)

4. Procedure

Behandeling ontwerp-structuurvisie c.a. in PCOL:	10-12-2015
Nota van Zienswijzen en Nota van Wijzigingen:	01-2016
Vaststelling Nota van Zienswijzen en Nota van Wijzigingen door GS	01-2016
Reactiegelegenheid voor gemeenteraad Nederweert op NvZ en NvW	02-2016
Behandeling ontwerp-structuurvisie c.a. in SCMD:	01-04-2016
Vaststelling structuurvisie Randweg N266 door Provinciale Staten:	03-05-2016

5. Juridische status

Ontwerp-structuurvisie, vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 01-09-2015

6. Toelichting op de inhoud

De Structuurvisie Randweg N266 Nederweert beschrijft in het kort de ideevorming omtrent de aanleg van een randweg, de uitvoerbaarheid van de weg op

milieutechnisch gebied binnen een Plan-MER, de afweging om te komen tot een voorkeurstracé voor de randweg en het proces dat tot nu toe doorlopen is en eventueel nog zal plaatsvinden na besluitvorming door Provinciale Staten in het voorjaar van 2015. De structuurvisie gaat vergezeld van een kaart met daarop het voorkeurstracé, binnen een corridor van 100 meter ter weerszijden hiervan, waarbinnen nog tot optimalisatie van de ligging van de weg kan worden gekomen.

Met betrekking tot de Plan-MER, de samenvatting van de Plan-MER en het advies van de Commissie m.e.r. kan worden gesteld, dat de Commissie m.e.r. concludeert, dat het onderzoeksbureau (Kragten) de onderzoeken tbv de Plan-MER op een kwalitatief goede en zorgvuldige manier heeft uitgevoerd. De commissie zegt daarmee niets over een voorkeur voor één van de verschillende tracés, maar wel dat de uitkomsten van het Plan-MER de keuze voor één van de alternatieven en varianten kan ondersteunen. Het Plan-MER komt ook niet tot een voorkeur voor een van de Randwegtracés, maar concludeert slecht, dat op basis van de gebruikte parameters **alle** alternatieven en varianten van een randweg c.q. aanpassing van het bestaande tracé kunnen worden uitgevoerd. De Commissie m.e.r. concludeert daarnaast dat uit de passende beoordeling met betrekking tot de stikstofdepositie op Natura 2000 gebieden blijkt, dat maatregelen nodig zijn en dat in het Project-MER bij het PIP uitdrukkelijk aan de orde dient te komen wat deze maatregelen moeten zijn. Daarnaast geeft de Commissie m.e.r. het advies dat het goed ware een onderzoek naar het nut en de noodzaak van de aanleg van een randweg uit te voeren (lees MKBA).

De Afwegingsnotitie komt via trechtering van een brede range aan alternatieven en varianten voor een randweg of een aanpassing van het bestaande tracé tot een voorkeurstracé en weegt deze op basis van de gemeentelijke ambitie op economisch en stedenbouwkundig/landschappelijk gebied af tegen (maatregelen op) het huidige tracé. De conclusie hieruit is dat binnen deze laatste afweging het voorkeurstracé voor de randweg aan de gemeentelijke ambitie voldoet. Voor de goede orde dient te worden gesteld dat alle alternatieven en varianten op hun merites zijn beoordeeld, ook al vielen ze qua kosten buiten de financiële kaders (€ 20 mln excl. Btw) die voor de aanleg van de weg zijn aangegeven.

Op basis van het eerdergenoemde advies van de Commissie m.e.r. is besloten een Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse (MKBA) uit te voeren. De resultaten hiervan zijn nu in een concept-definitief rapport vastgelegd. Dit rapport moet echter nog behandeld worden in de stuurgroep Randweg N266 Nederweert (11-12-2015) en Gedeputeerde Staten (01-2016). Het rapport is tot besluitvorming door Gedeputeerde Staten daarom nog onder embargo De PCOL wordt gevraagd om de resultaten van het MKBA, kijkend naar zowel provinciale als gemeentelijke belangen in haar advisering over de aanleg van een randweg N266 Nederweert te betrekken. Aan de PCOL zal tijdens een besloten deel van

haar zitting een uiteenzetting worden gegeven van de uitkomsten van het MKBA, zodat deze in de advisering kunnen worden meegenomen.

7 Adviesvragen

De PCOL wordt gevraagd of zij op basis van de voorliggende stukken en de toelichting op de resultaten van het MKBA kan komen tot advisering over de Randweg N266 Nederweert. Daarin wordt met name gevraagd om binnen de context van de gemeentelijke ambitie, de opdracht van Provinciale Staten aan Gedeputeerde Staten en de provinciale en gemeentelijke belangen te bezien of aanbevelingen kunnen worden gedaan of kanttekeningen geplaatst bij het proces en de afweging die heeft plaatsgevonden en nog zal plaatsvinden.

Proces Structuurvisie Randweg N266 Nederweert tot op heden

Op 4 november 2011 namen Provinciale Staten een motie aan, waarin Gedeputeerde Staten werden opgeroepen om “te bespoedigen dat de N266 wordt verbonden met de gedeeltelijk gerealiseerde randweg om Nederweert”. De motie kwam mede tot stand naar aanleiding van een brief van de gemeente Nederweert van oktober 2011. Hierin werden Provinciale Staten gemotiveerd en beargumenteerd verzocht, medewerking te verlenen aan de realisatie van die randweg met het oog op de lokale en regionale ontwikkeling. Provinciale Staten werd tevens gevraagd een financiële bijdrage te leveren van 50% in de kosten voor de randweg. De aanleg van een nieuw of de wijziging van een bestaand tracé van een provinciale weg dient een inbedding te krijgen binnen het provinciale beleid. Daarvoor is in dit geval een structuurvisie het instrument. Een structuurvisie Randweg N266 Nederweert kan gelijk worden gesteld aan een POL-aanvulling en vormt onderdeel van een proces dat uiteindelijk dient te leiden tot een Provinciaal Inpassingsplan (PIP), waarin het tracé van de weg definitief wordt vastgelegd en planologisch-juridisch geregeld.

Om uitvoering te geven aan de motie is door de gemeente Nederweert en de Provincie een gezamenlijke projectgroep opgericht. Deze is verantwoordelijk geweest voor het betrekken van stakeholders, andere overheden en organisaties bij het proces om te komen tot de aanleg van de weg. De projectgroep heeft er zorg voor gedragen dat medio 2012 een startdocument is opgesteld, waarin dit is uiteengezet. Een van de eerste stappen daarin was het opstellen van een Notitie reikwijdte en detailniveau (maart 2013) om op basis daarvan te komen tot een (verplichte) plan-MER studie. Deze studie is bedoeld, om op basis van een alternatievenafweging (N266 randweg Nederweert, Afwegingsnotitie), waarbij milieueffecten inzichtelijk worden gemaakt, te komen tot een keuze voor een corridor waarin het definitieve tracé van de N266 kan worden ingepast. Dat wil zeggen dat bij het definitieve verkeersontwerp verschuivingen van circa 100 meter links of rechts binnen de corridor mogelijk zijn om het tracé zo optimaal mogelijk ruimtelijk in te passen. Deze plan-MER is juli 2014 in concept afgerond en op 13 augustus 2014 voor advies naar de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) gestuurd. De Commissie m.e.r. heeft de plan-MER beoordeeld en heeft op 21 oktober 2014 advies gegeven. Daarbij sprak ze haar waardering uit over de kwaliteit van de milieueffectrapportage. Het Plan-MER bevatte naar haar mening voldoende informatie om het maken van een afgewogen alternatiefkeuze te ondersteunen..

Naar aanleiding van het positieve toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. heeft de gemeenteraad van Nederweert zich op 28 oktober 2014 uitgesproken over de alternatieven voor de verbinding van de A2 en de N266. Bij meerderheid is gekozen voor het voorkeursalternatief dat uit de alternatievenafweging naar voren is gekomen:(variant 3 van alternatief 2A (zie structuurvisiekaart). Gedeputeerde Staten hebben zich in haar vergadering van 24 maart 2015 bij deze keuze aangesloten en hebben aan de projectgroep opdracht verstrekt tot het (laten) opstellen van een structuurvisie. Na het GS-besluit wordt de structuurvisie verder in procedure gebracht (inspraak, Maatschappelijke Kosten en Batenanalyse (MKBA), advies PCOL, advies gemeenteraad Nederweert, behandeling in SCMD en vaststelling door PS voorjaar 2016). Na vaststelling door PS zal een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) worden opgesteld.

Planning Structuurvisie Randweg N266 Nederweert tot besluitvorming PS

De volgende planning is gemaakt voor het proces en de procedure van de structuurvisie tot en met de vaststelling door Provinciale Staten, voorjaar 2016.

Vaststelling ontwerp-structuurvisie GS:	01-09-2015
Informatie- en inspraakavond:	03-09-2015
Bekendmaking en terinzagelegging ontwerp-structuurvisie met gelegenheid tot indienen van zienswijzen/inwinnen van advies	03-09 / 15-10-15
Uitvoering Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse (MKBA)	09-2015 / 10-2015
Behandeling ontwerp-structuurvisie c.a. in PCOL:	10-12-2015
Vaststelling Nota van Zienswijzen en Nota van Wijzigingen door GS	01-2016
Reactiegelegenheid voor gemeenteraad Nederweert op NvZ en NvW en	02-2016
Behandeling ontwerp-structuurvisie c.a. in SCMD:	01-04-2016
Vaststelling structuurvisie Randweg N266 door Provinciale Staten:	03-05-2016

Vervolgproces na vaststelling Structuurvisie Randweg N266 Nederweert door PS

Provinciaal Inpassingsplan (PIP)

Na vaststelling van de structuurvisie, die alleen voor Provinciale en Gedeputeerde Staten van Limburg zelfbindend is, dient het nu nog relatief globale tracé nader te worden gedetailleerd en te worden vastgelegd in een planologisch-juridische regeling, te weten een provinciaal inpassingsplan (PIP). Dit is na het doorlopen van de daarbij behorende procedure voor iedereen bindend. Een PIP kan worden gezien als een bestemmingsplan op provinciaal niveau. Voorafgaand aan dit plan wordt een aantal onderzoeken uitgevoerd, dat in de afweging om te komen tot een definitief tracé richtinggevend of bepalend zal zijn. Deze onderzoeken krijgen binnen de plantoelichting van het PIP een plaats. Het provinciaal inpassingsplan doorloopt de procedure zoals in de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening is opgenomen, met daarin voor eenieder de mogelijkheden om binnen deze procedure gebruik te maken van de wettelijke mogelijkheden om op het plan te reageren: zienswijzen over het ontwerpplan bij Gedeputeerde Staten van Limburg en beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak tegen het vaststellingsbesluit van Provinciale Staten.

Project-MER

Het detailniveau van een PIP vraagt om een nauwkeurigere inventarisatie en afweging van de milieueffecten van de randweg dan bij een structuurvisie het geval is. Als het definitieve tracé van het voorkeursalternatief is bepaald, zullen binnen een zogenaamd project-MER de milieueffecten hiervan in beeld worden gebracht. Daarbij wordt tevens aangegeven welke maatregelen er dienen te worden genomen om deze effecten te voorkomen, te mitigeren (verzachten) of compenseren. Zoals uit het advies van de Commissie m.e.r. naar voren komt, moet ook een verdere invulling van de Passende beoordeling worden opgesteld, waarin wordt aangegeven hoe negatieve effecten (stikstofdepositie) op Natura2000-gebieden kunnen worden voorkomen of gemitigeerd.

Definitief Verkeerskundig Ontwerp (DVO) en Road Safety Audit (RSA)

Binnen het zogenaamde Definitief Verkeerskundige Ontwerp worden de ligging en de vormgeving van de randweg, inclusief de bijbehorende kunstwerken en dwarsprofielen in detail uitgewerkt en wordt tevens aangegeven wat de effecten van de nieuwe randweg N266 zullen zijn op het omliggende wegennet. Dit vereist een verfijning van het verkeersmodel dat tot nu toe is gebruikt om de verkeerskundige effecten globaal in beeld te brengen. Het definitief verkeerskundig ontwerp wordt gecombineerd met een zogenaamde Road Safety Audit, waarin de consequenties van het gehele tracé, inclusief alle afzonderlijke onderdelen als rotondes, verkeersregelininstallaties, kunstwerken e.d. op de verkeersveiligheid van het tracé zelf en van het omliggende wegennet worden getoetst.

Landschapsplan

Binnen dit komt de inpassing van het definitieve tracé en de daarbij behorende kunstwerken binnen het landschap aan de orde. Er is in het kader van de transparantie voor gekozen om dit landschapsplan te koppelen aan het definitieve verkeerskundige ontwerp. Zodoende zijn ook alle ruimtelijk consequenties al in de PIP-fase zoveel mogelijk inzichtelijk.