

# Nota van zienswijzen N266

Citaten uit de reacties

# Scope van het project

- **De Hulsenweg ligt buiten de scope van het project.** Een eventuele wenselijke aanpassing van dit kruispunt wordt geraamd en bij de uiteindelijke besluitvorming betrokken
- Dan wordt bekeken of een eventuele aanpassing van de Winnerstraat wenselijk is. **De Winnerstraat valt buiten de scope van het project.**
- **De kruising met Brug 14 valt buiten de scope van de randweg.** De ongevallencijfers geven op dit moment geen aanleiding om de kruising te vervangen door een rotonde
- **Op hoofdlijnen hoort de aanleg van de weg met alle noodzakelijke en wettelijk voorgeschreven voorzieningen tot de scope van het project.** Aanvullende wensen die tot een verbetering van het plan en/of tot meer draagvlak onder de bevolking leiden, worden bij het verkeerskundige ontwerp uitgewerkt en begroot.
- **Mogelijke maatregelen op de Molenweg vallen buiten de scope van het project. Binnen het project zijn hier dan ook geen middelen voor gereserveerd.**
- Na het opstellen van het Definitief Verkeerskundig Ontwerp (DVO) **wordt er een nieuwe kostenraming gemaakt.** Dit geldt ook voor de **aanvullende maatregelen die niet tot de scope van het project horen.**
- Op hoofdlijnen hoort de aanleg van de weg met alle noodzakelijke en wettelijk voorgeschreven voorzieningen tot de scope van het project. Aanvullende wensen die tot een verbetering van het plan en/of tot meer draagvlak onder de bevolking leiden, worden bij het verkeerskundige ontwerp uitgewerkt en begroot. **Besluitvorming over aanvullende wensen vindt plaats aan het einde van de ontwerpfase wanneer alle kosten bekend zijn.**
- **Er zullen maatregelen worden genomen, indien er sprake is van een onevenredige toename van de verkeersonveiligheid op de lokale wegen.**

Wie gaat deze extra kosten betalen?

# Molenweg

Met name de Molenweg zal in het kader van het Definitief Verkeerskundig Ontwerp (DVO) nader worden onderzocht. Met de aanleg van de randweg zal het centrum van Nederweert voldoende bereikbaar blijven **en zullen indien nodig op de Molenweg voldoende maatregelen worden getroffen om deze voldoende veilig te maken.**

verkeersintensiteiten worden op de Molenweg. Als deze niet overeenkomen met de intensiteiten die voor een dergelijk wegtype acceptabel zijn, **zal worden gezocht naar een andere weginrichting dan wel naar oplossingen om de weg op een zodanige manier in te richten, passend bij de verkeersfunctie en de verkeersintensiteit.**

Echter op pagina 81 staat:

**Mogelijke maatregelen op de Molenweg vallen buiten de scope van het project. Binnen het project zijn hier dan ook geen middelen voor gereserveerd.**

In tegenstelling tot de huidige N266 zullen er bij de nieuwe randweg geen percelen ontsloten worden, waardoor een geluidwering tussen randweg en woningen mogelijk is.

Maar hoe wordt de geluidsoverlast op de Molenweg dan opgelost (80% van verkeer dat over N266 rijdt?) Er zijn slechts een 5-tal woningen genoemd in planMER die in aanmerking komen voor geluidswerende maatregelen

Waarom wordt er eerst een tunnelbak voorgesteld van 30 Mln Euro, en wordt deze hierna eruit gehaald zonder hiervoor andere geluidswerende maatregelen op te nemen? Deze kosten worden doorgeschoven naar de toekomst. Dit geeft problemen bij het uitvoeren van het uitbreidingsplan Kerneel-Noord!

De bestaande wegen binnen de bebouwde kom kunnen ook in de toekomst **niet aan alle eisen van duurzaam veilig voldoen** (scheiding langzaam en gemotoriseerd verkeer, geen opritten naar woningen, parkeren buiten de rijbaan, kruispunten d.m.v. rotondes, e.d.)

# PlanMER

De randweg dient te worden uitgevoerd binnen het daarvoor geldende taakstellende budget van € 20 miljoen excl. BTW. **Uit het Plan-MER komt niet naar voren dat er sprake is van een onevenredig zware toename van negatieve consequenties voor omwonenden.**

In het Plan-MER wordt geen keuzeafweging gemaakt van alternatieven. Hierin wordt **alleen gekeken naar de milieueffecten van de verschillende alternatieven.**

In het Plan-MER zijn de geluidseffecten berekend.

De effecten op de **verkeersintensiteiten en bereikbaarheid zijn in het Plan-MER op hoofdlijnen zichtbaar gemaakt** en gewaardeerd.

Het afwaarderen van de bestaande N266 en het afsluiten van Rijksweg Zuid op Randweg Zuid maakt onderdeel uit van het project. **De effecten zijn opgenomen in het Plan-MER**

In de workshop met VBN heeft firma Kragten het volgende uitgesproken:

In de planMER zijn alleen de effecten 30 meter uit de as van de nieuwe en oude N266 meegenomen.

Conclusie: Problemen op de Molenweg, Uliker en Herstraat zijn hierdoor niet onderzocht en gerapporteerd in planMER

# Aansluiting met de A2

Zienswijze Omdat de bufferzone op de N275 te klein is moeten de op- en afritten van de A2 aangepast worden. In het Plan-MER staat dan ook: “Verbreding afrit A2 vanuit Eindhoven en oprit A2 richting Maastricht”. Volgens reclamant moet ook de afrit A2 vanaf Maastricht worden verbreed.

Reactie **Verbreding van die afrit van de A2 is inderdaad een te onderzoeken scenario om in het plan op te nemen**. Dit zal samen met Rijkswaterstaat dienen te gebeuren. => **Mogelijk extra kosten**

- Het op- en afrittenstelsel van de A2, in relatie tot de verknoping van de N275 met de randweg, is één van de belangrijkste aandachtspunten binnen het Definitief Verkeerskundig Ontwerp (DVO).
- De aansluiting van de randweg op de A2 is overigens een belangrijk punt van aandacht bij de aanleg van de weg.
- Bij de verdere uitwerking zal de verkeersafwikkeling bij de opeenvolging van kruispunten A2 toe-/afritten, N275-N266 nader worden onderzocht.
- **In het Plan-MER is de capaciteit van de betreffende kruispunten onderzocht en doorgerekend** welke maatregelen nodig zijn voor een robuuste verkeersdoorstroming bij de verschillende alternatieven. Een robuuste verkeersdoorstroming is bij alle alternatieven mogelijk.

Wie gaat deze extra kosten betalen?

# MKBA uitkomst

- Er is met betrekking tot nut en noodzaak van de randweg een Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse (MKBA) uitgevoerd. **In de besluitvorming zullen de uitkomsten van deze analyse in de afweging worden meegenomen** en worden gezien in relatie tot de ambitie van de gemeente om de visie uit het Masterplan te realiseren.

De uitkomst van de MKBA was 0.5 (kost 2x zoveel dan het oplevert)

# Nut en Noodzaak

De keuze voor **een randweg is in essentie niet vanwege verkeerskundige redenen gemaakt.**

De doelstellingen om te komen tot een randweg zijn echter niet gewijzigd.

Zienswijze: In de ontwerp-Structuurvisie ontbreekt een van de voornaamste nadelen van de voorgestelde randweg, namelijk dat het voorkeurstracé geen significante verbeteringen brengt op het gebied van doorstroming en regionale bereikbaarheid. Op p. 90 van het PlanMER staat vermeld dat de randweg de reistijd tussen Weert en Helmond met 31 seconden verbetert. Daarbij is echter nog niet meegenomen dat een extra rotonde ter ontsluiting van de toekomstige carpoolplaats het verkeer op de randweg zal afremmen. Tegelijkertijd neemt de reistijd tussen Helmond en Budschop/Nederweert-Eind toe door het instellen van een langgerekte 30 km/uur zone langs de Zuid-Willemsvaart.

**Eigenlijk zou het aspect regionale bereikbaarheid van essentieel belang moeten zijn om de hoge aanlegkosten van een dergelijk project te kunnen verantwoorden.** Dit is vele malen essentiëler dan genoemde voordelen zoals het creëren van “water en groen” of “een decor van ontspanning en ontmoeting”. **Dit zijn zaken die niet afhankelijk hoeven te zijn van een groot infrastructureel project en eenvoudig en tegen geringe kosten elders in Nederweert gerealiseerd kunnen worden.**

# Bereikbaarheid Nederweert

- **Er wordt slechts één gebiedsontsluitingsweg afgesloten**, namelijk de aansluiting van de N266 op de N275. **Voor de oostzijde van Nederweert is er een korte alternatieve route, namelijk via de Hulsengeweg en St. Rochusstraat.** => 3000 extra voertuigen over brug 15?

Let op: De Hulsengeweg ligt buiten de scope van het project, en wordt door deze maatregel een zeer gevaarlijk knooppunt

- De Bredeweg kan ook gezien worden als een belangrijke gebiedsontsluitingsweg. Door het afwaarderen van de huidige N266 tot een erftoegangsweg verliest deze weg op diverse plaatsen in Nederweert-oost zijn functie als gebiedsontsluitingsweg
- De bereikbaarheid van het centrumgebied blijft ook met deze erftoegangsweg gewaarborgd.
- Er wordt in de tekst aangegeven dat **de randweg een veilige weg zal zijn. Dit zegt niets over de bestaande weg.**
- het bevorderen van een goede verkeersafwikkeling langs en door Nederweert van belang zijn.
- De **randweg zal zeker een bepaalde barrièrewerking hebben**, maar er zullen voldoende gelegenheden zijn om de weg te kunnen oversteken en het buitengebied te kunnen bereiken (middels 2 rotondes om precies te zijn)
- De effecten op de verkeersintensiteiten en bereikbaarheid zijn in het Plan-MER **op hoofdlijnen** zichtbaar gemaakt en gewaardeerd



# Op het verkeerde been gezet

- Reclamant heeft wel een punt wat betreft de provinciale website en het emailadres. Deze functioneerden niet naar behoren. Reclamant heeft dit met een provinciaal medewerker besproken op de informatieavond, waarna dit euvel meteen is opgepakt en verholpen.

Na een 3-tal meldingen werd hier nog steeds geen actie op ondernomen, pas toen in het bijzijn van andere provinciale medewerkers nogmaals hierop gewezen werd, is dit euvel opgelost (dit heeft uiteindelijk maanden geduurd)

- Er is gekeken naar de consequenties voor het plangebied en het invloedsgebied, zoals opgenomen in de Notitie van reikwijdte en detailniveau. Daar valt **de kern van Nederweert** ook onder.

Dit is tegengesproken door bureau Kragten tijdens de Workshop met VBN

In de planMER zijn alleen de effecten 30 meter uit de as van de nieuwe en oude N266 meegenomen.

- **Het voorkeursalternatief past binnen het taakstellend budget**
- **Het betreft € 18,5 miljoen excl. BTW, € 22,6 miljoen incl. BTW, beide met een overschrijdingsrisico van 15 %**

(beraamd op 23.4 Mln terwijl het budget 20 Mln euro is)

- Per saldo neemt het sluipverkeer bij het voorkeursalternatief niet toe. **Reclamanten onderbouwen hun zienswijze niet**
- **De gemeente en provincie hebben afgesproken om elkaar geen interne loonkosten in rekening te brengen. Deze uren zitten dan ook niet in deze kosten.**
- In alle ramingen behorende bij de alternatieven en varianten en welke in het kader van het Plan-MER zijn beschouwd, **is telkens gerekend met een BTW tarief van 21%**

# Op het verkeerde been gezet

2002	<p><b>Zienswijze</b></p> <p>Reclamant is verheugd dat er niet gekozen is voor de uitwerking van alternatief 2b, de ruime randweg, maar constateert dat alternatief 2a eveneens tot significant negatieve effecten leidt, zowel in het kader van landschap en leefbaarheid in het buitengebied maar ook voor de leefbaarheid en verkeersafwikkeling binnen de kern. Reclamant is daarbij van mening dat in het kader van de doel- en effectbeoordeling de realisatie van een randweg niet te rechtvaardigen is. Er zijn geen doorstromings-, bereikbaarheids- of verkeersveiligheidsknelpunten op de bestaande N266 en de kosten die gemoeid zijn met een randweg zijn hoog en de doelstellingen die daarmee bereikt worden naar verhouding erg gering.</p> <p><b>Reactie</b></p> <p>Bij de keuze voor het voorkeursalternatief zijn alle relevante thema's gewogen en is gekeken in welke mate de alternatieven en varianten voldeden aan de doelstellingen zoals verwoord in de Notitie reikwijdte en detailniveau. <b>Het voorkeursalternatief past binnen het taakstellend budget</b>, scoort het beste in de afweging van de verschillende thema's en draagt bij aan het realiseren van de ambitie van de gemeenteraad om de kernen Nederweert en Budschop aan elkaar te verbinden en het centrumgebied van Nederweert te versterken.</p>
------	---

Foutieve informatie :

Taakstellend budget: 20 Mln ex. btw  
SSK-raming: 23.4 Mln ex. Btw  
(15% overschrijdings risico)

**Conclusie:**

**Er is nu al een tekort van 17%  
Voorkeursalternatief past dus NIET binnen  
Het taakstellend budget!**

# BTW tarief in SSK berekeningen geen 21% maar 17%

Blad 8

**kragten**

Alternatief 2A variant 3

Investeringkosten exclusief BTW	€ 17.106.629	€ 1.354.221	€ 18.460.850
BTW	€ 2.932.429	€ 203.315	€ 3.135.744
Investeringkosten inclusief BTW	€ 20.039.058	€ 1.557.536	€ 21.596.594

**Probabilistische resultaten**

Probabilistische berekeningsmethode

Simulatie datum	8 april 2014
Simulatie aantal	10.000
Afhankelijkheid	Afhankelijk
Verdeling	Driehoek
Over- en onderschrijdingswaarde	5%

Probabilistische resultaten investeringskosten

Deterministische investeringskosten inclusief BTW = modus (T_waarde)	€ 21.120.347
Scheffe investeringskosten inclusief BTW	€ 476.247
<b>Probabilistische investeringskosten inclusief BTW = gemiddelde (Mu_waarde)</b>	<b>€ 21.596.594</b>
<b>Variatiecoëfficiënt investeringskosten</b>	<b>25%</b>
Standaardafwijking investeringskosten	€ 5.488.025
Scheefheid	0,45
Minimum waarde	€ 8.790.574
Maximum waarde	€ 43.048.303
P5 (investeringskosten met 95% kans op overschrijding)	€ 13.402.307
<b>P15 (investeringskosten met 85% kans op overschrijding)</b>	<b>€ 15.905.946</b>
P50 (investeringskosten met 50% kans op overschrijding) = mediaan	€ 21.138.486
<b>P85 (investeringskosten met 15% kans op overschrijding)</b>	<b>€ 27.338.331</b>
P95 (investeringskosten met 5% kans op overschrijding)	€ 31.438.806

**BTW tarief Berekening**

Btw-bedrag / ex btw bedrag \* 100% = xx % BTW

$3.135.744 / 18.460.850 * 100\% = 17\% \text{ BTW}$

3005 **Zienswijze**

In ieder document wordt gerekend met een ander BTW percentage. Het Plan-MER samenvatting en de ontwerp-Structuurvisie hanteren een BTW tarief van **21%**. In de ramingskosten, bijlage 3 wordt voor de Investeringskosten 17% BTW gehanteerd en voor de hierbij behorende risicoreservering wordt 15% BTW aangehouden. Bij ieder ander alternatief worden vervolgens weer andere BTW tarieven doorberekend. Reclamant wenst uitleg over al deze verschillen in BTW tarieven. Aangezien gemiddeld gezien voor dit alternatief 17% BTW wordt gerekend, mag men het P85 bedrag niet ex BTW berekenen door dit te delen door 1.21, maar moet men het door 1.17 te delen. Hiermee komt het benodigde budget ex. BTW voor deze variant op 23,4 mln uit in plaats van de 22,6 mln die wordt aangegeven in de ontwerp-Structuurvisie.

**Reactie:**

In alle ramingen behorende bij de alternatieven en varianten en welke in het kader van het Plan-MER zijn beschouwd, is telkens gerekend met een BTW tarief van **21%**. In het Plan-MER samenvatting worden de (probabilistisch) geraamde investeringskosten (inclusief een

**Maar liefst 4% BTW verschil!**

Aangezien gemiddeld gezien voor dit alternatief 17% BTW wordt gerekend, mag men het P85 bedrag niet ex BTW berekenen door dit te delen door 1.21, maar moet men het door 1.17 te delen. **Hiermee komt het benodigde budget ex. BTW voor deze variant op 23,4 mln uit in plaats van de 22,6 mln die wordt aangegeven in de ontwerp-Structuurvisie.**

Het taakstellend budget is 20 Mln euro terwijl de kosten (waar nog lang niet alle kosten in meegenomen zijn) beraamd zijn op 23.4 Mln Euro (ex. btw). **Er is dus nu al een tekort in de begroting van 17%!**

Volgens nota van zienswijzen: 22.6 mln euro incl. btw  
 De SSK-raming geeft 27.3 mln euro aan bij 15% overschrijdingsrisico!

Blad 8

**kragten**

Alternatief 2A variant 3

BTW tarief 17%

Investeringskosten exclusief BTW	€	17.106.629	€	1.354.221	€	18.460.850
BTW	€	2.932.429	€	203.315	€	3.135.744
<b>Investeringskosten inclusief BTW</b>	<b>€</b>	<b>20.039.058</b>	<b>€</b>	<b>1.557.536</b>	<b>€</b>	<b>21.596.594</b>

**Probabilistische resultaten**

Probabilistische berekeningsmethode

Simulatie datum	8 april 2014
Simulatie aantal	10.000
Afhankelijkheid	Afhankelijk
Verdeling	Driehoek
Over- en onderschrijdingswaarde	5%

Probabilistische resultaten investeringskosten

Deterministische investeringskosten inclusief BTW = modus (T_waarde)	€	21.120.347
Scheffe investeringskosten inclusief BTW	€	476.247
<b>Probabilistische investeringskosten inclusief BTW = gemiddelde (Mu_waarde)</b>	<b>€</b>	<b>21.596.594</b>
<b>Variatiecoëfficiënt investeringskosten</b>	<b>25%</b>	
Standaardafwijking investeringskosten	€	5.488.025
Scheefheid		0,45
Minimum waarde	€	8.790.574
Maximum waarde	€	43.048.303
P5 (investeringskosten met 95% kans op overschrijding)	€	13.402.307
<b>P15 (investeringskosten met 85% kans op overschrijding)</b>	<b>€</b>	<b>15.905.946</b>
P50 (investeringskosten met 50% kans op overschrijding) = mediaan	€	21.138.486
<b>P85 (investeringskosten met 15% kans op overschrijding)</b>	<b>€</b>	<b>27.338.331</b>
P95 (investeringskosten met 5% kans op overschrijding)	€	31.438.806

3053, **Zienswijze:**  
 3005, De stelling "18.5 mln zonder overschrijdingsrisico?" scheidt volgens reclamant heel veel  
 3119, verwarring en wekt de indruk dat de kosten ruim binnen het taakstellend budget passen,  
 3127, hetgeen met dit bedrag zeker niet het geval zal zijn.  
 3128,  
 3129, **Reactie**  
 Het betreft € 18.5 miljoen excl. BTW, € 22.6 miljoen incl. BTW, beide met een  
 overschrijdingsrisico van 15% en een taakstellend budget van € 20 miljoen, excl. BTW. De  
 meeste kosten kan de provincie terugvorderen in het kader van het BTW-compensatiefonds.  
 Vooral nog wordt ervan uitgegaan dat het geraamde bedrag voldoende zal zijn voor de  
 aanleg van de weg. Indien uit het Definitief Verkeerskundig Ontwerp (DVO) naar voren zou  
 komen dat het niet mogelijk is om met de aanleg van het definitieve tracé binnen het  
 taakstellend budget te blijven, zal de politiek hier een nieuw besluit over moeten nemen.

Een verschil van maar liefst 4.7 Mln Euro!!

# Draagvlak inwoners van Nederweert

Van de 8000 inwoners uit de kern hebben er 1000 een handtekening gezet tegen deze plannen. Het blijkt dat de uitslagen van verschillende mediasites aangeven dat meer dan gemiddeld 65 % de randweg niet ziet zitten (Nederweert 24 / Weert de gekste/ de Limburger) .

Reactie: Er vindt een democratische besluitvorming plaats over het al dan niet aanleggen van de weg door de gekozen **volksvertegenwoordigers in Provinciale Staten**.

[Zegt dit iets over het draagvlak onder de Nederweerder bevolking?](#)

**Provinciale Staten staan vooralsnog achter de keuze** van de gemeente Nederweert om een randweg aan te leggen

Er zal geen bindend referendum worden georganiseerd.