

## Plan van aanpak Randweg N266 Nederweert 2<sup>e</sup> fase

### 1. Voorwoord

In juli 2014 is de zogenaamde planMER voor de Randweg N266 Nederweert opgeleverd. In de planMER zijn de effecten op uiteenlopende gebieden verwoord. Tevens is in de planMER aangegeven in welke mate de alternatieven en varianten aan de doelstellingen voor een randweg voldoen. In een afwegingsnotitie zijn de 6 alternatieven en 4 varianten onderling gewogen.

Stakeholders, aangrenzende wegbeheerders en de commissie voor de milieueffectrapportage (commissie MER) hebben adviezen gegeven met betrekking tot de planMER en afwegingsnotitie.

Op 28 oktober 2014 heeft de gemeenteraad een advies gegeven aan het college van Gedeputeerde Staten van Limburg (GS) met betrekking tot het voorkeursalternatief. Op 24 maart 2015 heeft GS de afwegingsnotitie vastgesteld en besloten om voor het voorkeursalternatief een structuurvisie te gaan opstellen en parallel hieraan te starten met de 2<sup>e</sup> fase van het project (uitwerken verkeerskundig ontwerp en opstellen van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP), incl. projectMER). Ook heeft GS een budget beschikbaar gesteld voor de 2<sup>e</sup> fase.

In dit plan van aanpak staat op welke wijze het voorkeursalternatief in een structuurvisie wordt verankerd en hoe het voorkeursalternatief wordt uitgewerkt en ruimtelijk wordt vertaald in een Provinciaal Inpassingsplan (PIP).

### 2. Voorkeursalternatief

GS stelde de afwegingsnotitie vast waarin variant 3 van alternatief 2A als voorkeursalternatief is voorgesteld (zie blauw - groene lijn). Het voorkeursalternatief voorziet in de aanleg van een noordwestelijke randweg kort op de kern Nederweert. Het tracé sluit bij McDonalds aan op Randweg Zuid en ten zuiden van Brug 14 op Rijksweg Noord.

De randweg wordt bij de Molenweg en Strateris met een rotonde aangesloten op het onderliggend wegennet.

De Bredeweg wordt een doodlopende weg en Boeket en Heerweg worden met een parallelweg aangesloten op de rotonde bij de Molenweg.

### 3. Bevoegd gezag

De randweg wordt een provinciale weg en neemt de verkeersfunctie over van de huidige N266 in de kern Nederweert. De provincie en gemeente hebben afgesproken dat de provincie opdrachtgever en bevoegd gezag is voor de Randweg N266 Nederweert.

### 4. Structuurvisie N266

Het in de afwegingsnotitie voorgestelde voorkeursalternatief voor de nieuwe randweg is niet opgenomen in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL). Daarom wordt voor het



voorkeursalternatief een provinciale structuurvisie opgesteld. Na een zienswijzeprocedure wordt de structuurvisie vastgesteld door Provinciale Staten van de provincie Limburg (PS).

## **5. Projectfase 2**

In mei 2015 wordt gelijktijdig met de vaststellingsprocedure van de structuurvisie gestart met de offertefase en vervolgens de uitwerking van het verkeerskundig ontwerp, het opstellen van het PIP inclusief de bijbehorende onderzoeken en het opstellen van een ProjectMER.

## **6. Scope van het project**

Er is een taakstellend budget van € 20.000.000. Om de projectkosten te kunnen beheersen is het belangrijk om vooraf heldere afspraken te maken over de scope van het project. Welke onderdelen vallen qua uitvoering onder het project en hoe wordt er omgegaan met aanvullende wensen. Onder het project vallen de volgende onderdelen:

- Aanleg, reconstructie van de randweg tussen Randweg Zuid en Rijksweg Noord incl. de aansluitingen op Randweg Zuid en Rijksweg Noord;
- Alle wettelijke maatregelen die nodig zijn voor de aanleg van de randweg;
- Aanleg parallelwegen en aanpassingen van het onderliggend wegennet die een direct verband hebben met de aanleg van de nieuwe randweg;
- De twee aansluitingen met het onderliggend wegennet ter hoogte van de Molenweg en Strateris;
- Aanpassing van Randweg Zuid en toe- en afritten A2;
- Fietsbrug met bijkomende aanpassingen nabij de Nikkelstraat;
- Fietspad onder de Randwegbrug
- Het afbouwen van de huidige N266 tussen Staat en Randweg Zuid en tussen de Past. v.d. Steenstraat en Mgr. Kreijelmansstraat.

De scope van het project wordt na vaststelling van het definitieve verkeerskundig ontwerp verder uitgewerkt en in de te sluiten realisatieovereenkomst definitief vastgelegd.

Aanvullende wensen die tot een beter plan en/of tot meer draagvlak onder de bevolking leiden worden uitgewerkt en begroot. Besluitvorming over aanvullende wensen vindt plaats aan het einde van de ontwerpfase wanneer alle kosten bekend zijn. Dan is er weer een nieuw go or no go moment.

## **7. Aandachtspunten**

De gemeenteraad nam op 28 oktober 2014 twee moties aan. Deze hebben betrekking op:

- Het scherp in beeld brengen van de effecten op alle aanpalende wegen;
- Veilige inrichting bij gebleken forse toenames van verkeer op de Molenweg, Uliker, Herstraat en mogelijk andere wegen in overleg met de omwonenden;
- Duidelijkheid verschaffen hoe voorzienbare verkeersoverlast in woonwijken en sluisverkeer tegen gegaan kan worden;
- Duidelijkheid verschaffen over de haalbaarheid en uitvoering van het Masterplan
- Duidelijkheid verschaffen over de plannen met betrekking tot de herinrichting van de kanaalzone;
- Aangeven op welke wijze de plannen gefinancierd gaan worden in het licht van de financiële situatie van de gemeente op middellange termijn.

De commissie MER heeft op 21 oktober 2014 advies uitgebracht met betrekking tot de planMER en de afwegingsnotitie. De commissie spreekt waardering uit over de kwaliteit van de planMER en afwegingsnotitie. Er worden ook adviezen en aandachtspunten gegeven voor de vervolgfase, namelijk:

- Het doelbereik (kwantitatief) en de kosten in beeld te brengen en deze af zetten tegen de negatieve effecten van een randweg. Het besluit tot aanleg nader onderbouwen met inzicht in deze afweging;
- Bij verdere uitwerking van het voorkeursalternatief nauwkeurig de effecten per instandhoudingsdoel aan geven en de benodigde mitigerende maatregelen uitwerken;
- De scores op het aspect trillinghinder nader onderbouwen en indien noodzakelijk aanpassen op basis van een analyse waarbij de relevante factoren zijn meegenomen.

#### 8. Wijze van uitvoering moties, adviezen en aandachtspunten

Door een verfijning van het verkeersmodel worden de verdelingseffecten op het onderliggend wegennet in beeld gebracht. Het verkeersmodel dat in de planMER-fase gebruikt is, is geschikt om op hoofdlijnen de verkeersstromen van de verschillende alternatieven en varianten inzichtelijk te maken en een gemotiveerde keuze te maken voor een voorkeursalternatief.

Dit verkeersmodel is minder geschikt om de verdelingseffecten van erftoegangswegen met een relatieve lage verkeersintensiteit te berekenen. Door toevoeging van nieuwe telpunten die vergeleken worden met actuele telgegevens wordt het verkeersmodel verder verfijnd. Met het verfijnde verkeersmodel worden de verdelingseffecten en de effecten van mitigerende maatregelen bepaald.

Om het doelbereik, kosten en effecten scherp te krijgen wordt er een maatschappelijke kosten- batenanalyse (MKBA) opgesteld. In het MKBA worden de doelen zo veel mogelijk kwantitatief in beeld gebracht. Wanneer doelen niet gekwantificeerd kunnen worden, worden ze kwalitatief beschreven. De doelen, effecten en kosten van de kanaalzone, het Masterplan en het onderliggend wegennet maken deel uit van de MKBA en worden in de totaliteit meegewogen.

Voor het MKBA wordt de visie Zuid Willemsvaart Nederweert en Budshop van maart 2013, opgesteld door MTD Landschapsarchitecten aangehouden. Deze indicatieve visie is voor het MKBA voldoende uitgewerkt.

#### 9. Onderzoeksgebied

In de planMER zijn de alternatieven en varianten slechts globaal uitgewerkt. Het voorkeursalternatief kent daarom op dit moment nog een bandbreedte van circa 100 meter naar links en naar rechts. Het onderzoeksgebied heeft niet alleen betrekking op de ruimtelijke corridor van 200 meter waarbinnen het voorkeursalternatief gerealiseerd moet worden, maar ook op:

- Het gebied waarbinnen aanpassingen van het onderliggend wegennet nodig zijn die direct betrekking hebben op de aanleg van de randweg;
- Het onderliggend wegennet voor zover de aanleg van de randweg wezenlijke effecten heeft;
- Het gebied waar de ongelijkvloerse kruisingen met Randweg Zuid voor het langzaam verkeer gerealiseerd moeten worden;
- Het gebied waar de mitigerende maatregelen ter beperking van de stikstofdepositie uitgevoerd gaan worden.

#### 10. Provinciaal inpassingsplan incl. ProjectMER

In fase 2 wordt het voorkeursalternatief uitgewerkt tot een definitief verkeerskundig ontwerp. Op dat moment is precies bekend waar de weg komt te liggen, hoe breed deze is en waar en hoe het onderliggende wegennet op de randweg wordt aangesloten. Bij het opstellen van het Provinciaal inpassingsplan (PIP) wordt de nieuwe planologische situatie juridisch verankerd met onderbouwing van de noodzakelijke onderzoeken in het kader van geluid, bodem,

stikstof, flora en fauna, water archeologie etcetera. De definitieve milieueffecten worden in een ProjectMer onderzocht. Het definitieve verkeerskundig ontwerp, het PIP en de ProjectMER zijn begin 2016 gereed waarna het PIP inclusief ProjectMER in procedure kan worden gebracht. Naar verwachting kan het PIP (incl. ProjectMER) in de 2<sup>e</sup> helft van 2017 door Provinciale Staten worden vastgesteld.

## **11. Communicatie**

De gemeente Nederweert is verantwoordelijk voor het onderdeel communicatie.

### **Communicatiemiddelen**

- Gemeentelijke website, met koppeling van de provinciale website bij wettelijke procedures van de provincie zodat de burger alle informatie terug kan vinden op [www.nederweert.nl](http://www.nederweert.nl);
- Nieuwsbrieven en publicaties via gemeentecontact;
- Informatiebijeenkomsten en themaraden;
- Informatie van de raad via raadsmail, raadsnet en informatievoorziening;
- Bilateraal overleg met betrokken partijen en individuele burgers.

### **Betrokken partijen**

In de uitwerkingsfase komen veel specifieke specialistische onderwerpen en veel individuele belangen aan de orde. Het is niet zinvol om in deze projectfase te werken met een werkgroep stakeholders. Gekozen is om specifieke onderwerpen met de direct betrokken partijen en individuen te bespreken. Op deze manier is er ruimte voor meer diepgang en hoeven belanghebbenden zich niet onnodig in onderwerpen te verdiepen waar ze geen direct belang in hebben.

Voor de inbreng van gebiedskennis vinden er bij de start van het verkeerskundig ontwerp overleggen plaats met direct betrokken partijen. Na het opstellen van het eerste concept verkeerskundig ontwerp is zicht op het exacte tracé van de randweg met bijbehorende knelpunten. Hierna wordt het concept ontwerp afgestemd met de direct betrokken partijen en wordt eventueel het verkeerskundig ontwerp op onderdelen aangepast.

### **Overige belangstellende partijen en burgers**

Ook de inhoudelijke inbreng van overige burgers en partijen is voor een goede kwalitatieve planvorming van belang. In het 2<sup>e</sup> kwartaal van 2015 kunnen belanghebbenden hun zienswijzen kenbaar maken op de structuurvisie waarin het voorkeursalternatief juridisch wordt vastgelegd. In het kader van deze zienswijzenprocedure vindt er een informatieavond plaats. Tijdens deze informatieavond wordt tijdens het 2<sup>e</sup> deel van de avond het plan van aanpak voor de 2<sup>e</sup> fase van het project toegelicht. Burgers kunnen tijdens het 2<sup>e</sup> deel van de avond eventuele aandachtspunten voor het verkeerskundig ontwerp kenbaar maken. Voordat de gemeenteraad een advies over het verkeerskundig ontwerp, PIP en het budget aan GS zal geven, is er over deze onderwerpen nog een informatieavond en/of themaraad gepland.

### **Juridische procedure**

Bovengenoemde communicatiemomenten vinden plaats voor de wettelijke vaststellingsprocedure van het PIP. Tijdens de wettelijke procedure vindt er nog een informatieavond plaats en kunnen belanghebbenden gedurende zes weken hun zienswijzen kenbaar maken. Na het besluit van Provinciale Staten over het PIP is beroep mogelijk.

## 12. Financiering

Het taakstellend budget voor de randweg bedraagt € 20.000.000 en worden als volgt verdeeld:

- Aandeel provincie	€ 10.150.000
- Aandeel gemeente Nederweert	€ 5.000.000
- Aandeel GOML	<u>€ 4.850.000</u>
Totaal	€ 20.000.000

Het taakstellend budget is gebaseerd op prijspeil 2013. De uitvoering van de weg is vooralsnog voorzien voor 2019. Prijsstijgingen of -dalingen in de periode 2013 tot en met 2019 zijn daarom niet opgenomen in de ramingen. Het is wenselijk om het budget te indexeren. Hiervoor kan het prijsindexcijfer voor de Grond-, weg- en waterbouw (GWW) van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) worden gebruikt.

Omdat de bijdrage van GOML vast ligt en daarom maximaal € 4,85 miljoen bedraagt, komen de prijsstijgingen volgens de afgesproken verdeelsleutel dan voor rekening van de provincie en gemeente.

Voor de 2<sup>e</sup> fase van het project is een voorbereidingsbudget van € 350.000 beschikbaar gesteld door GS. De provincie is opdrachtgever van het project en is verantwoordelijk voor de betaling van de kosten. Aan het einde van 2<sup>e</sup> fase vindt er een afrekening plaats tussen de partijen in overeenstemming met bovengenoemde verdeelsleutel.

Het budget van € 20.000.000 is taakstellend. De randweg is in de planMER-fase slechts globaal uitgewerkt. Daarom wordt er bij de kostenramingen nog een marge naar boven of beneden aangehouden. De praktijk leert dat een bijstelling naar beneden bijna nooit voorkomt. Het budget dat, na bijstelling naar boven, in 85% van alle gevallen binnen de raming blijft, bedraagt € 21.500.000. Dit laatste bedrag ligt boven het taakstellend budget. Om binnen de raming te blijven, is het nodig om bij de planuitwerking kritisch te blijven ten aanzien van kostenverhogende factoren. De risico's op hogere kosten liggen vooral bij:

1. Tegenvallers in het ontwerp die in deze fase nog niet te overzien zijn;
2. Het treffen van juridisch noodzakelijke compenserende of mitigerende maatregelen die in deze fase van het project nog niet te overzien zijn;
3. Het treffen van compenserende maatregelen die wenselijk worden geacht om te komen tot een beter ontwerp en meer draagvlak bij de directe belanghebbenden.

De ervaring bij vergelijkbare projecten leert dat vooral de maatregelen onder punt 3 tot kostenoverschrijdingen leiden. Na afronding van de projectMER-fase worden alle kosten opnieuw geraamd, waarna de gemeenteraad en Provinciale Staten een afgewogen besluit kunnen nemen over:

1. Het wegontwerp;
2. De compenserende maatregelen;
3. Het budget;
4. Het wel of niet aanleggen van een randweg.

## 16. Realisatieovereenkomst

Naarmate er meer duidelijkheid is met betrekking tot het definitieve verkeerskundig ontwerp van de Randweg kunnen er concrete afspraken worden gemaakt tussen de gemeente en de Provincie over de scope van het project, toekomstige eigendomsgrenzen, afspraken met betrekking tot de overdracht van wegen en eigendommen, etc. Bedoeling is de Realisatieovereenkomst in het 2<sup>e</sup> kwartaal van 2016 gereed is en vervolgens in het 3<sup>e</sup> kwartaal van 2016 door de partijen kan worden ondertekend.

## 17. Planning

Zie bijlage.