

Structuurvisie Randweg N266 Nederweert

Samenvatting zienswijzen

Provincie Limburg
Clusters Ruimte / Mobiliteit
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

Tel: +31 (0)43 389 99 99

Email: postbus@prvlimburg.nl

Internet: www.limburg.nl

Inhoudsopgave

1. Inleiding
 - 1.1. Achtergronden / waarom een Structuurvisie
 - 1.2. Zienswijzen en advies Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken Limburg (PCOL)
 - 1.3. Planning
2. Samenvatting zienswijzen
 - 2.1. Thema procedure;
 - 2.2. Thema nut of noodzaak van de randweg;
 - 2.3. Thema verkeer: afwikkeling;
 - 2.4. Thema verkeer: veiligheid;
 - 2.5. Thema financiële uitvoerbaarheid en planschade;
 - 2.6. Thema leefbaarheid en milieu;
 - 2.7. Thema barrièrewerking;
 - 2.8. Thema ruimte en ruimtelijke ordening.
3. Reactie op de zienswijzen

1. Inleiding

1.1. Achtergronden / waarom een Structuurvisie?

Op 14 november 2011 namen Provinciale Staten (PS) van Limburg een motie aan, waarin Gedeputeerde Staten (GS) 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 deze 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.

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 proces is uiteengezet. Een van de eerste stappen daarin was het opstellen van een Notitie reikwijdte en detailniveau (NRD, maart 2013) om op basis daarvan te komen tot een (verplichte) plan-MER studie. Deze studie is bedoeld, om de milieueffecten inzichtelijk te maken van de verschillende alternatieven voor de weg, zoals opgenomen in de Nrd en de Afwegingsnotitie N266 Randweg Nederweert en 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 verkeerskundige ontwerp verschuivingen van circa 100 meter links of rechts binnen de corridor mogelijk zijn om het tracé zo optimaal mogelijk ruimtelijk in te passen. De plan-MER is juli 2014 in concept afgerond en op 21 oktober 2014 door de Commissie m.e.r. van advies voorzien. Naar aanleiding van het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. heeft de gemeenteraad van Nederweert gekozen voor het voorkeursalternatief dat uit de alternatievenafweging naar voren is gekomen, in de plan-MER aangeduid als variant 3 van alternatief 2A. Gedeputeerde Staten hebben zich in hun vergadering van 24 maart 2015 bij deze keuze aangesloten en hebben aan de projectgroep opdracht verstrekt tot het (laten) opstellen van een structuurvisie. Naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r. heeft is er in het laatste kwartaal van 2015 tevens een zogenaamde Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse (MKBA) opgesteld, om de financiële consequenties van de aanleg van de weg te relateren aan wat de weg aan maatschappelijke meerwaarde oplevert.

1.2. Zienswijzen en advies Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken Limburg (PCOL)

Zienswijzen

De ontwerp-Structuurvisie, de plan-MER en de afwegingsnotitie hebben in de periode van 03-09-2015 t/m 15-10-2015 ter visie gelegen. De tervisielegging is voorafgegaan door een informatieavond op 03-09-2015. Eenieder heeft binnen de tervisieleggingstermijn de mogelijkheid gehad een zienswijze tegen de structuurvisie kenbaar te maken. De resultaten van de informatieavond en de schriftelijke zienswijzen en de beantwoording daarvan worden in een Nota van Zienswijzen opgenomen. De ontwerp-structuurvisie met plan-MER, Afwegingsnotitie en Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse (MKBA) zullen, inclusief de Nota van Zienswijzen en (eventueel een Nota van Wijzigingen), in combinatie met een verzoek tot reservering van de financiële middelen voor de aanleg van de weg door Gedeputeerde Staten voor besluitvorming (vaststelling) worden voorgelegd aan Provinciale Staten. Dit is voorzien eind 2016.

Advies Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken Limburg (PCOL)

Op 10-12-2015 is de ontwerp-structuurvisie in de PCOL behandeld. De PCOL concludeerde dat het nut en de noodzaak van het project op dit moment niet zijn aangetoond.

Ook constateerde de commissie dat onduidelijk is, in welke mate de ligging van de (huidige) N266 daadwerkelijk een belemmering vormt voor de gebiedsontwikkeling.

De PCOL gaf aan dat om het project voort te zetten er in het kader van de zorgvuldigheid een nadere onderbouwing moet worden gegeven aan de realisatie van de randweg N266, zeker voor wat betreft de aspecten nut en noodzaak. In de stuurgroepvergadering van 11 december is aan de projectgroep de opdracht gegeven om het advies van de PCOL nader in te vullen. Omdat hierdoor de planning voor de randweg N266 Nederweert (zie par. 1.3.) in de tijd vooruitschuift en met name de behandeling van de Nota van zienswijzen in Gedeputeerde Staten is besloten nu reeds een korte samenvatting te maken met de belangrijkste items binnen de zienswijzen ten behoeve van de informatievoorziening aan de gemeenteraad.

1.3. Planning

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

Datum	Activiteit
4 februari 2016	Openbaar maken MKBA en samenvatting van zienswijzen
15 maart 2016	Agendering themaraad in B&W
29 maart 2016	Agendering themaraden in presidium
30 april 2016	Kwalitatieve onderbouwing centrumontwikkeling en ontwikkeling van en aansluiting op kanaalzone (incl. economische haalbaarheid) gereed inclusief consultatie. Informeren van direct betrokkenen
17/18 mei 2016	Themaraad over kwalitatieve onderbouwing centrumontwikkeling en ontwikkeling van en aansluiting op kanaalzone
14 juni 2016	Behandeling samenvatting van zienswijzen, de MKBA en de Kwalitatieve onderbouwing centrumontwikkeling en ontwikkeling van en aansluiting op kanaalzone Nederweert-Budschop B&W.
27 juni 2016	Themaraad over MKBA, kwantitatief en kwalitatief
12 juli 2016	Behandeling samenvatting van zienswijzen, de MKBA en de kwalitatieve onderbouwing centrumontwikkeling en ontwikkeling van en aansluiting op kanaalzone Nederweert-Budschop in de gemeenteraad Nederweert
22 september 2016	2 ^e behandeling Randweg N266 Nederweert in Provinciale Commissie voor Omgevingsvraagstukken Limburg (PCOL)
11 oktober 2016	Behandeling Nota van Zienswijzen, de MKBA en de Kwalitatieve onderbouwing centrumontwikkeling en ontwikkeling van en aansluiting op kanaalzone Nederweert-Budschop in Routineoverleggen Geurts en Teunissen
18 of 25 oktober 2016	Behandeling Nota van Zienswijzen, de MKBA en de Kwalitatieve onderbouwing centrumontwikkeling en ontwikkeling van en aansluiting op kanaalzone Nederweert-Budschop in GS
18 november 2016	Behandeling van de Structuurvisie Randweg N266 Nederweert met onderliggende stukken in de Statencommissie Milieu en Duurzaamheid (SCMD)
16 december 2016	Behandeling van de Structuurvisie Randweg N266 Nederweert met onderliggende stukken in Provinciale Staten
Kleur	Gemeentelijke besluitvorming
Kleur	Provinciale besluitvorming

2. Samenvatting van de zienswijzen

Op de structuurvisie en bijbehorende stukken zijn 140 zienswijzen ingediend, waarvan 2 door overheidsinstanties, 6 door andere organisaties en 132 door individuele of groepen van burgers dan wel door vertegenwoordigers hiervan (m.n. rechtsbijstandsadviseurs). De zienswijzen zijn globaal in te delen in de volgende thema's:

- Thema procedure;
- Thema nut of noodzaak van de randweg;
- Thema verkeer: afwikkeling;
- Thema verkeer: veiligheid;
- Thema financiële uitvoerbaarheid en planschade;
- Thema leefbaarheid en milieu;
- Thema barrièrewerking;
- Thema ruimte en ruimtelijke ordening.

In het navolgende paragrafen zullen de belangrijkste items die binnen de verschillende thema's aan de orde zijn gekomen nader aan de orde komen. De beantwoording van deze zienswijzen vindt niet plaats binnen deze samenvatting, maar binnen de Nota van zienswijzen die naar verwachting in oktober 2016 door Gedeputeerde Staten zal worden behandeld.

2.1 Thema procedure

De zienswijzen ten aanzien van de procedure zijn vrij divers en in het algemeen niet onder één noemer te brengen. Er zijn meerdere reclamanten, die de informatieverschaffing omtrent de randweg in verschillende opzichten verkeerd, slecht, laat of halfslachtig vinden. Daarnaast is er een aantal reclamanten dat vraagtekens zet bij de wijze van communicatie door de overheid. Er is gedurende het proces een wijziging in de trajectvarianten opgetreden en is deze is volgens reclamanten niet gecommuniceerd naar betrokkenen.

2.2. Thema nut of noodzaak van de randweg

In meerdere zienswijzen worden vraagtekens gezet bij het nut en de noodzaak van een nieuwe Randweg langs Nederweert. Uit de stukken blijkt volgens reclamanten dat er geen verkeerskundige aanleiding bestaat voor een nieuwe randweg. Er is geen sprake van bereikbaarheids-, doorstromings- of verkeersveiligheidsproblematiek op de huidige N266 ter hoogte van Nederweert en ook in de toekomst zijn hier gezien de te verwachten verkeersintensiteit geen problemen te voorzien. De meest recente verwachting is zelfs dat de verkeersintensiteit op de N266 gaat afnemen.

Ook van een regionale gebiedsontwikkeling die met de randweg mogelijk wordt gemaakt, is geen sprake. Met onderhavig project zijn dan geen regionale of provinciale belangen gebaat. Het gaat alleen om een lokaal belang. Desalniettemin betreft onderhavige structuurvisie een provinciaal project waar provinciale middelen voor worden ingezet.

De nut en noodzaak van de nieuwe randweg worden bestreden vanwege de hoge kosten en de grote negatieve consequenties o.a. in de sfeer van de leefbaarheid voor omwonenden en inwoners van Nederweert. De gevolgen van de nieuwe randweg zijn onevenredig zwaar. De weg wordt door reclamanten als overbodig en als weggegooid geld gezien. Dit geld kan de gemeente beter besteden. Een randweg is nodig als deze problemen oplost. Echter nu is er sprake van het verplaatsten van een probleem. Het huidige tracé opwaarderen heeft daarom voorkeur van deze reclamanten.

2.3. Thema verkeer: afwikkeling

Ook bij dit thema een grote variatie aan zienswijzen, waarbij vaak individuele belangen aan de orde komen, maar waarbij door reclamanten ook andere oplossingen worden aangedragen.

Door meerdere reclamanten wordt aangehaald, dat door de aanleg van de randweg de bereikbaarheid van de kern Nederweert vanuit het buitengebied en andersom verslechtert. Een aantal directe verbindingen met het buitengebied wordt afgesloten met omrijden tot gevolg (voor zowel particulier als zakelijk verkeer). Een aantal wegen wordt doodlopend.

Een aantal reclamanten stelt mede daarom een oplossing voor in de zin van een (gedeeltelijke) tunnel voor auto's, (landbouwverkeer, vrachtwagens), fietsers en voetgangers op het huidige tracé of een verdiepte ligging (liever geen randweg).

2.4. Thema verkeer: veiligheid

Wat bij een aantal reclamanten terugkomt is de bezorgdheid over de consequenties van de aanleg van de weg voor de veiligheid op de lokale wegen en de veiligheid in verband met de oversteekbaarheid van de weg. Er wordt volgens hen onvoldoende rekening gehouden met de nadelige en onverantwoorde effecten van de menging van het agrarisch verkeer en sluijpsverkeer met fietsers (schoolgaande kinderen en toeristisch verkeer) op de parallelwegen. De veiligheid om van en naar het dorp te kunnen rijden/fietsen neemt af met name voor kinderen en ouderen door omrijden in plaats van fietsen over de Bloemerstraat (ook fietsers vanuit Boeket).

Één van de meest genoemde wegen waarover reclamanten zich zorgen maken is de Molenweg. De verkeersintensiteit op deze weg wordt hoger, wat volgens reclamanten leidt tot een grotere onveiligheid. Door het bochtige karakter van de Molenweg en de toename van de verkeersstroom zal het voor de aanwonenden volgens reclamanten niet mogelijk zijn om op een veilige manier b.v. met de auto op de weg te geraken. Omdat er ook veel fietsende jeugd gebruik maakt van deze weg, zal dit, mede door het onoverzichtelijke karakter van de weg, tot onveilige situaties leiden. Gevreesd wordt dat de maatregelen die nodig zijn om de Molenweg veiliger / overzichtelijker te maken leiden tot het kappen van de monumentale bomen langs deze weg.

Sommige reclamanten willen liever geplande fietsoversteekpunten op de N275 realiseren en eventuele gevaarlijke verkeerspunten aanpassen. De doorstroming richting Venlo is een belangrijk punt, dat door de aanleg van de randweg niet wordt opgelost.

2.5. Thema financiële uitvoerbaarheid en planschade

Uit de ingediende zienswijzen komt naar voren dat meerdere reclamanten van oordeel zijn dat de voorkeursvariant voor de randweg niet binnen het beschikbare budget zal kunnen worden gerealiseerd, of dat het vertrouwen hierin ontbreekt. Zeker omdat de berekening nog globaal is. Overschrijding van het budget gebeurt al bij een "beperkt overschrijdingsrisico". Dan moeten nog de mitigerende maatregelen stikstofdepositie moeten worden meegeteld. Er zullen nog andere maatregelen met extra kosten bijkomen, o.a. om de bereikbaarheid en de veiligheid te garanderen. Veel verkeerskundige elementen, die zijn wegbezuinigd bij de optimalisatie van de randweg, zullen uiteindelijk toch in het tracé moeten terugkomen, waardoor de uiteindelijke kosten (veel) hoger zullen uitvallen.

Op het individuele vlak heeft een aantal reclamanten er zorgen over dat, o.a. door omrijden, toename van het verkeer en de bijkomende milieu- en leefbaarheidsconsequenties er een waardevermindering van de woning (c.q. ander vastgoed) of gronden zal ontstaan, dan wel dat deze moeilijk te verkopen zullen zijn. Reclamanten voorzien een hoog financieel risico, soms de noodzaak tot verkoop/uitkoop van pand/perceel, afhankelijk van de precieze ligging van de weg is er volgens de reclamanten in ieder geval planschade.

2.6. Thema's leefbaarheid en milieu

Binnen dit thema, is er bezorgdheid bij veel reclamanten, dat door de aanleg van de weg en de daarmee samenhangende verkeersintensiteiten er een toename ontstaat van geluidhinder (geen rust meer), trillingen, een verslechtering van de luchtkwaliteit en een toename van fijnstof, terwijl Nederweert een gemeente is waar het gehalte aan fijnstof al heel erg hoog is.

Reclamanten vrezen wat betreft de leefbaarheid, dat de randweg een zodanige fysieke barrière zal vormen tussen kern Nederweert en het buitengebied (o.a. doodlopende wegen die nu vanuit het buitengebied naar de kern lopen) dat zij in een sociaal isolement terecht komen, omdat de verbinding tussen de kern en het buitengebied alleen maar via omrijden over de rotondes mogelijk is. Reclamanten denken dat zij door de barrière van de weg bij calamiteiten of bij gladheidbestrijding in de winter niet snel genoeg te bereiken zijn

2.7. Thema barrièrewerking

De mening van meerdere reclamanten over dit thema is tweeledig. Enerzijds zijn zij van mening dat door het amoveren van de huidige N266 de barrièrewerking tussen Nederweert en Budschop niet zal worden opgeheven, omdat het kanaal in deze zone juist de barrière is en niet de weg. Anderzijds zijn zij van mening dat er juist een extra barrière tussen de kern Nederweert en het buitengebied bijkomt in de vorm van de randweg. Nederweert wordt daardoor opgesloten tussen verkeerswegen en het kanaal

2.8. Thema ruimte en ruimtelijke ordening

Zienswijzen binnen dit thema horen in het algemeen bij individuele reclamanten en zijn daardoor niet samen te vatten onder één (of meer) noemer(s). Deze zienswijzen worden daarom niet nader besproken.

3. Reactie op de zienswijzen

In eerste instantie kan ten aanzien van de zienswijzen worden gesteld, dat deze inhoudelijk in het algemeen in de lijn der verwachting liggen. Uit de zienswijzen dient in ieder geval te worden geconcludeerd, dat in de volgende fase van de planvorming, bij het opstellen van het Definitief Verkeerskundig Ontwerp (DVO) goed moet worden gekeken naar de consequenties voor en de individuele belangen van de burgers die in de directe nabijheid van het tracé komen te wonen of daar hun bedrijf hebben en op de invloed van de randweg op het netwerk van wegen binnen de directe omgeving en de kern Nederweert.

Een formele reactie op de zienswijzen zal pas plaatsvinden binnen het kader van een besluit van Gedeputeerde Staten. Dit is voorzien in oktober 2016 (zie planning). De keuze hiervoor is gemaakt omdat er door de stuurgroep is besloten een aantal tussenstappen te zetten in de richting van de besluitvorming door Provinciale Staten. Dit heeft plaatsgevonden naar aanleiding van het advies van de Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken Limburg (PCOL). Omdat, zoals al in paragraaf 1.2. is gesteld de planning voor de randweg N266 Nederweert hierdoor in de tijd vooruitschuift en met name de behandeling van de Nota van zienswijzen in Gedeputeerde Staten is besloten de in hoofdstuk 2 opgenomen samenvatting te maken en daarmee de gemeenteraad en de bevolking deels al te informeren. In de uiteindelijke reactie op de zienswijzen zullen ook de resultaten uit de Maatschappelijke Kosten- en Batenanalyse (MKBA) worden meegenomen en de kwalitatieve uitwerking van het masterplan voor Nederweert, wat betreft de centrumontwikkeling en de koppeling hiervan met de kanaalzone.