Beantwoording vragen Raad n.a.v. raadsinformatieavond 11 maart 2024:

Tijdens de Raadsinformatieavond over de N266-N275 Nederweert van 11 maart 2024 is door de raadsleden om aanvullende informatie gevraagd. Deze wordt hieronder verstrekt.

1. **Kan aangetoond worden dat de initiële kosten verdeling uit 2020 dezelfde is als nu gehanteerd wordt.**

Keuzes over de kostenverdeelsleutel tussen de gemeente Nederweert en de provincie Limburg zijn gemaakt in 2020 door het college van B&W. Op 29 juni 2020 hebben PS formeel besloten om te kiezen voor het voorkeursalternatief N266-N275 Nederweert, waarbij de definitieve scope en financiering van het project is bepaald. Dit besluit is genomen nadat het college van B&W akkoord is gegaan met de scope en financiering (zie RIB: RIV-20-00420 van 7 april 2020). Hieronder is een uitsnede opgenomen uit dit PS besluit. Deze geeft de kostenverdeling weer zoals die toen besloten is en vervolgens ook in de Samenwerkingsovereenkomst (SOK) is opgenomen. De Samenwerkingsovereenkomst is in 2021 gesloten door het college van B&W en Gedeputeerde Staten.

Definitieve scope- en financiele verdeling

			Prov jdrag € mln		i g n
4	Fietsbrug kanaal tpv N266	3,100	-	3,100	-
8	Aanlanding fietsbrug op N266	0,480	-	0,240	0,240
12 of 24	Fietstunnel N275 of fietsbrug langs N275	3,437	-	1,718	1,718
14	Fietsbrug N275	3,465	1,733	0,866	0,866
16	Toe- en afritten N275/A2	3,581	3,217	-	0,364
17	Rotonde De Bengele	1,747	-	0,873	0,873
23	N275 Rotonde Nederweert-Eind	1,753	0,877	0,426	0,450
	Subtotaal	17,564	5,827	7,225	4,513
	Uitgaven	0,680	0,205	0,138	0,337
	Totaal	18,244	6,032	7,362	4,850

De nummering in bovenstaande tabel, behorende bij het Statenbesluit, wijkt af van de nummering die we nu hanteren in het project. De beschrijving en procentuele verdeling is wel nog dezelfde. Zie onderstaande tabel:

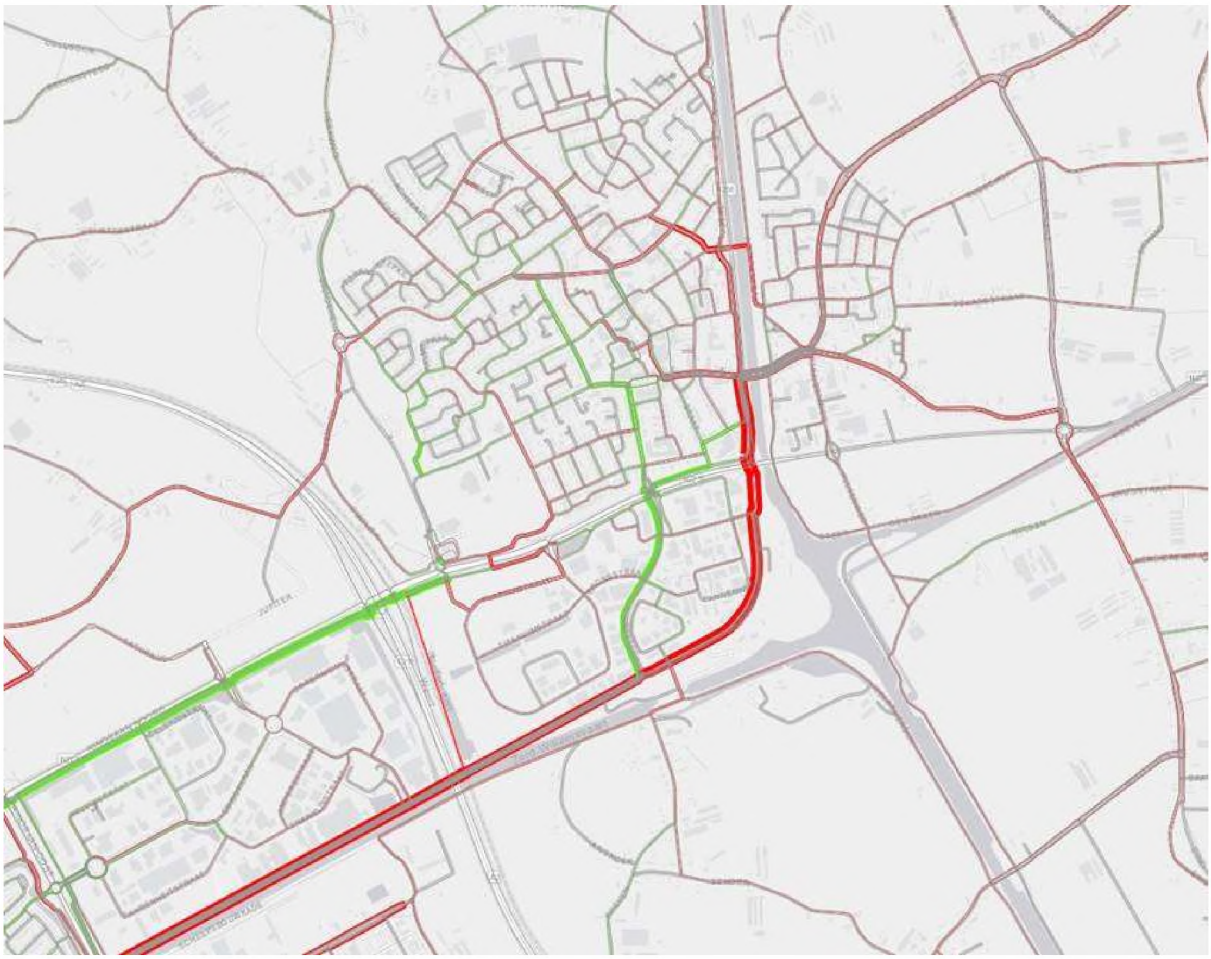
Nr. oud	Nr. Nieuw	Omschrijving	% provincie	% gemeente (incl. GOML
4&8	D (7&8)	Fietsbrug + aanlanding	0%	100%
12 of 24	C (6)	Fietstunnel	0%	100%
14	C (4)	Fietsbrug N275	50%	50%
16	A (1)	Toe -en afritten A2	90%*	10%*
17	(B 2)	Rotonde de Bengele	0%	100%
23	E (9)	Rotonde Eind	50%	50%

*In deze opzet was een gedeelte van de GOML bijdrage (ca. 10%/€ 364.000) toegewezen aan de toe- en afritten. Omdat de GOML bijdrage toegekend was aan de gemeente en de toe- en afritten door de Provincie worden betaald, is dit later gecorrigeerd en de GOML bijdrage volledig toegewezen aan de onderdelen die de gemeente (mede) financiert. De bijdrage van de provincie werd daardoor i.p.v 90% nu 100% voor dit onderdeel.

Vervolgens hebben de colleges van GS en B&W nu besloten om de GOML bijdrage en de kosten voor de tunnel gelijk te verdelen (50%-50%). Deze waren eerst 100% voor rekening van de Gemeente. Eventuele tekorten of overschotten binnen het project worden hierdoor gelijk verdeeld (zie ook RIB RIV-24-00819 en presentatie Raadsinformatieavond).

2. Kan de Raad inzicht krijgen in het verkeersmodel?
Ja dat kan. De Provincie en gemeente beschikken over een verkeersmodel waarin ook het fietsverkeer is meegenomen. Het model is een hulpmiddel, bedoeld om verkeerskundige analyses (bijvoorbeeld een beoordeling van alternatieven) te maken. De kracht van een model ligt in het vergelijken van varianten, waarbij uitkomsten relatief van elkaar bezien moeten worden.

Specifiek voor de situatie in Nederweert is dat een nieuwe hoogwaardige fietsverbinding tussen Weert en Nederweert wordt aangelegd. De aanleg ervan zal invloed hebben op het aantal fietsers en de routes die een fietser kiest om tussen Weert en Nederweert te fietsen. Het verkeersmodel houdt rekening met deze nieuwe route incl. de aanleg van de twee fietsbruggen, en kan gebruikt worden om de invloed ervan te beschouwen.



Bovenstaand plaatje, herleid uit het verkeersmodel, geeft grafisch de mate van de verwachte groei (rode lijnen) of verwachte afname (groene lijnen) weer. Uit dit plaatje is te herleiden dat de nieuwe route langs Rijksweg Zuid zal toenemen. En alhoewel de intensiteiten op de fietsoversteek bij Randweg West toeneemt, neemt de intensiteit in de route (Rijksweg Zuid) die naar en door de nieuwe fietstunnel voert flink meer toe.

Het model is een verwachting, geen waarheidsvoorspeller. Door het uitvoeren van meer (fiets)tellingen zal de ontwikkeling van fietsverkeer en specifiek de gevolgen van de aanleg van de Hoogwaardige Fietsverbinding de komende jaren gemonitord worden opdat beleidskeuzes in de toekomst gemaakt kunnen worden.

Losstaand van de beschouwing van het verkeersmodel heeft de Provincie de afwikkeling van de bestaande fietsoversteek bij Randweg West beschouwd. Daaruit is gebleken dat de bestaande verkeersregelinstallatie ter plekke het aantal overstekende fietsers kan blijven verwerken.

3. Hoe verloopt het besluitvormingsproces bij PS/Raad?
Op 5 maart 2024 hebben zowel het college van GS als B&W besloten om het project bij te stellen door de twee bruggen te schrappen en de projectkosten te herverdelen (zie RIB). GS hoeft hiervoor in principe niet terug naar PS, omdat ze door deze projectbijstelling binnen budget blijven. De gedeputeerde heeft PS wel geïnformeerd. B&W leggen dit voorstel ter besluitvorming voor aan uw raad op 23 april 2024.
Naar aanleiding van een ingezonden brief van de Dorpsraad Budschop over het schrappen van de twee bruggen, is het project 15 maart 2024 in de vergadering van de Statencommissie Leefbaarheid besproken bij het onderwerp: 'G-24-006 Statenvoorstel Uitwerking motie 2998 Infra in control'. Hierbij heeft de gedeputeerde Jasper Kuntzelaers aangegeven, dat hij nog steeds achter het voorstel staat en het een verantwoorde keuze vindt om de brug over de N275 te schrappen. Vrijdag 12 april 2024 wordt de motie Infra in control in PS behandelt. Mogelijk dat het project N266-N275 hierbij ter sprake komt. Op 23 april is behandeling in uw Raad.

4. Kan de Provincie verkeersmaatregelen nemen op de N266
De N266 is een Provinciale weg. De verantwoordelijkheid voor het beheer ligt bij de Provincie. Aan hen is deze vraag dan ook gesteld. Op dit moment is er geen aanleiding voor de Provincie om maatregelen te treffen op de N266 ter verbetering van de verkeersveiligheid. In algemene zin geldt dat op het moment dat er onderhoud gepland is, onderzocht wordt of en welke maatregelen aan de infrastructuur nodig zijn. Dit gebeurt door de uitgangspunten uit het beleidskader toe te passen, waarmee binnen de ruimtelijke, landschappelijke en maatschappelijke inpasbaarheid, de technische maakbaarheid en financiële haalbaarheid de inrichting wordt aangepast. Welke maatregelen dat exact zijn moet op dat moment verder worden uitgewerkt. De komende jaren is er geen onderhoud op dit weggedeelte op de N266 (binnen de bebouwde kom) voorzien. Wel wordt er binnenkort onderhoud op het gedeelte buiten de kom uitgevoerd.
Wel onderzoekt de Provincie in het kader van de aanleg van de hoogwaardige fietsroute of er maatregelen genomen kunnen worden om het fietsverkeer tussen de aan te leggen tunnel en Brug 15 meer ruimte te geven cq veiliger te kunnen afwikkelen.