VOORSTEL AAN DE RAAD: Raadsvergadering d.d. 23 april 2024

NR.: RI-24-00918

Onderwerp: Projectbijstelling N266-N275 Nederweert	Agendapunt	**8.**
	Raadsvoorstel-nummer	**2024-18**

Voorstel:

1. Projectdoelstelling project N266-N265 te handhaven maar het projectresultaat aan te passen door het schrappen van de bruggen;
2. de kosten en daarmee ook de GOML bijdrage tussen provincie en gemeente te herverdelen;
3. In afwijking van het raadsbesluit van 21 dec 2021 het adviesrecht niet van toepassing te verklaren voor de aanleg van de rotonde West (incl. parallelwegen) en de aanleg van de tunnel Rijksweg Zuid/Randwegbrug.

Burgemeester en wethouders van Nederweert,

De secretaris,	De burgemeester,
drs. J.C.T. (Johan) Bakens	B.M.T.J. (Birgit) Op de Laak

Portefeuillehouder(s)	: Wethouder Franssen	Afdeling	: Dienstverlening
		Auteur	: J.R.M. Metselaars
Datum	: 14 februari 2024		
Bijlage(n)	:		

Rapportage bij: Projectbijstelling N266-N275 Nederweert
Raadsvoorstel nr: RI-24-00918
Raadsvergadering d.d. 23 april 2024

Voorstel

1. Projectdoelstelling project N266-N265 te handhaven, maar het project bij te stellen door het schrappen van de bruggen;
2. de kosten en daarmee ook de GOML bijdrage tussen provincie en gemeente te herverdelen;
3. In afwijking van het raadsbesluit van 21 dec 2021 het adviesrecht niet van toepassing te verklaren voor de aanleg van de rotonde West (incl. parallelwegen) en de aanleg van de tunnel Rijksweg Zuid/Randwegbrug.

Inleiding

De afgelopen periode is uw Raad o.a. middels raadsinformatiebrieven en via de begrotingscyclus regelmatig op de hoogte gehouden van de vorderingen m.b.t. het project N266-N275. Aangegeven werd dat de materiaal- en bouwkosten door de wereldwijde ontwikkelingen fors zijn gestegen. Dit heeft ook gevolgen voor dit project. Antea had op basis van het definitief schetsontwerp uit de haalbaarheidsfase een projectraming uitgevoerd. Deze berekening bevestigde de stijging van de totale projectkosten. De raming kende echter nog steeds een grote bandbreedte van +/- 30%. Vandaar dat we deze stijging nog niet hadden verwerkt in de begroting. Omdat we nu gedetailleerdere tekeningen hebben, nader onderzoek hebben gedaan en we weten hoe we het werk gaan uitvoeren (slim kunnen combineren/contracteren), heeft Antea een nieuwe raming gemaakt met een kleinere bandbreedte van +/- 10-20% (Pas na de contractfase/voor aanbesteden kunnen we de bandbreedte terugbrengen tot +/- 5%). Uit deze raming blijkt de kosten wederom fors zijn gestegen. Het totale tekort is daardoor opgelopen tot € 13,3 mln waarbij het tekort voor de gemeente €10,33 mln bedraagt. In de raadsinformatiebijeenkomst van 11 maart 2024 is dit uitgebreid aan u toegelicht.

<u>Bestuurlijke besluitvorming Provincie-Gemeente bijstelling project en herverdeling kosten</u>

In het Stuurgroepoverleg van 20 december 2023 concludeerde de wethouder en gedeputeerde, dat zowel bij de gemeente Nederweert als bij de Provincie een bijstelling van het projectkrediet (bestuurlijk) niet realistisch is. In plaats van een kredietbijstelling adviseerde zij daarom een projectbijstelling en een bijstelling van de financiële verdeling tussen partijen. Uitgangspunt hierbij is dat zonder kredietbijstelling wel aan de projectdoelstelling (scope) moet worden voldaan. Dit ook in het belang van de GOML bijdrage.

Ambtelijk is hiervoor een aantal opties uitgewerkt en in de stuurgroep en Colleges besproken. Het schrappen van de twee fietsers-voetgangersbruggen wordt daarbij door zowel B&W als GS als meest realistische optie gezien. Hierbij hebben GS/B&W tevens een standpunt ingenomen voor de herverdeling van de kosten, waarbij de Provincie 50% van de kosten van de tunnel voor haar rekening neemt (was 0%) en ook de GOML gelden anders worden verdeeld. Hierdoor is er voor beide partijen een overschot van € 0,5 mln (verwachtingswaarde) en een tekort van 0,4 mln bij de topwaarde. De tekorten/overschotten worden dus gelijkmatig verdeeld. In de raadsbijeenkomst van 11 maart 2024 is dit aan u toegelicht.
Daarnaast is in de stuurgroep van 19 febr. 2024 door beide bestuurders de intentie uitgesproken om, indien na realisatie van een deelproject toch een overschot of tekort op dat deelproject ontstaan is, dit overschot of tekort met elkaar te nivelleren. Hierbij wordt het belang onderstreept dat het project integraal wordt uitgevoerd vanuit de gedachte ‘samen uit, samen thuis’. Uitzondering hierop vormt de bijdrage van de Provincie aan de fietstunnel, deze wordt gemaximaliseerd op 50% van de thans geraamde realisatiekosten (topwaarde), zijnde 50% van € 5,9 mln = € 2,95 mln.
Pas als na afrekening van de overige deelprojecten sprake is van een overschot, zal de Provincie de bijdrage aan de tunnel, bij een tekort op dat deelproject, verhogen tot een maximum van het op dat moment nog beschikbare restant van het projectbudget. Een tekort bij de fietstunnel dat groter is dan het dan nog resterende budget dient gedekt te worden door de gemeente Nederweert.
Deze afspraken worden tussen partijen in een Realisatieovereenkomst opgenomen nadat de besluitvorming over het schrappen van de fietsbruggen en bijstelling van de kostenverdeling is afgerond.

Gezien de ingrijpende bijstelling van het project willen we de Raad nauw betrekken in deze afweging. Daarom is, voorafgaand aan de behandeling van dit raadsvoorstel een informerende raadsbijeenkomst gehouden en ter voorbereiding hierop aan u een RIB verstuurd.

Deze besluitvorming dient parallel te lopen aan de besluitvorming door GS. GS hoeft niet voor besluitvorming naar PS, indien door de projectbijstelling binnen het budget gebleven wordt. PS wordt door de gedeputeerde op de hoogte gebracht.

<u>GOML</u>

De gemeente ontvangt een GOML subsidie van € 4,85 miljoen. In 2021 is de looptijd verlengd tot 1 januari 2025. Dit gaan we niet halen. We dienen daarom tijdig uitstel te vragen (voor 1 januari 2025). Daarnaast dient

de projectdoelstelling gehaald te worden. Door het projectbijstelling wordt de doelstelling/scope nog steeds gehaald. Met de SML coördinator en de Provincie is dit besproken. In het netwerkberaad wordt aangegeven dat de eindtermijn niet gehaald wordt en om uitstel wordt verzocht. Omdat de verwachte eindtermijn niet aan te geven is, gezien de onzekerheden (grondaankoop, verleggen Enexis, planologische procedures) wordt hierbij geen eindtermijn genoemd. Wel wordt als zekerheid het raadsbesluit en de realisatieovereenkomst ingediend. De SML coördinator verwacht dat het netwerkberaad hier mee akkoord gaat, temeer omdat twee andere grote GOML projecten hetzelfde probleem hebben.

Beoogd effect
We vragen de Raad akkoord te gaan met de bijstelling van het project door het schrappen van de fiets-/voetgangersbruggen over het kanaal en de N275 en de herverdeling van de kosten. De capaciteitsuitbreiding van de op -en afritten A2, de reconstructie van de rotonde N275-Eind, de aanleg van de rotonde met parallelwegen Randweg West en de tunnel nabij de Randwegbrug/Rijksweg Zuid voeren we wel uit. De projectdoelstelling/scope blijft hierdoor gehandhaafd. Tevens vragen we de raad om, in afwijking van het raadsbesluit van 21 dec 2021 het adviesrecht niet van toepassing te verklaren voor de aanleg van de rotonde West, incl. parallelwegen en de aanleg van de tunnel Randwegbrug/Rijksweg Zuid.

Argumenten
1.1 Schrappen fiets-/voetgangersbrug over de Zuid Willemsvaart is een voor de hand liggende keuze.
De kosten voor de fiets-/voetgangersbrug over de Zuid Willemsvaart zijn nu geraamd op € 6,1-€ 7,3 mln (was € 3,58 mln) en zijn 100% voor rekening van de gemeente. Ondanks dat een fiets-/voetgangersbrug een goede keuze is om de verbinding tussen Budschop en Nederweert te verbeteren en dit ook een wens was bij de ontwikkelingsvisie Kanaalzone, draagt de brug in mindere mate bij aan de projectdoelstelling (de andere projectonderdelen dragen hier in meerdere mate aan bij). Het is dan ook de vraag of een dergelijke hoge uitgave nog in verhouding staat tot de meerwaarde. Mede gezien de nabijheid van Brug 15. Ook was er tijdens de laatste infoavond weerstand bij enkele aanwezige bewoners. Zij vrezen dat er, een (in hun ogen), onveilige oversteek gecreëerd wordt. Dit omdat de fietsers en voetgangers de N266 gelijkvloers moeten kruisen. Daarnaast vrezen zij overlast van het optrekkend en afremmend verkeer ter hoogte van deze nieuwe oversteek.

1.2 Schrappen fiets-/voetgangersbrug over de N275 is te motiveren
De kosten van deze brug zijn nu geraamd op € 8.2-€ 9,9 mln (was € 3,47 mln) en zijn voor 50% voor rekening van de gemeente en 50% Provincie. Deze brug was een belangrijke wens om het langzame verkeer een veilige ongelijkvloerse oversteek te geven over de N275. Echter door de aanleg van de tunnel nabij de Randwegbrug/Rijksweg Zuid, wordt het langzaam verkeer richting Weert alsnog een alternatief geboden voor de gelijkvloerse oversteek die gehandhaafd blijft bij Randweg West. Het verkeersmodel geeft de verwachting aan dat deze tunnel intensief gebruikt gaat worden. Een andere onveilige situatie waarbij overstekende fietsers ter hoogte van de inrit van de Mc Donalds, mogelijk in conflict komen met afdraaiende auto's richting Mc Donalds, wordt voorkomen door de aanleg van de rotonde met parallelwegen op de Randweg West. Daarnaast heeft de Provincie de projectonderdelen waaraan zij een bijdrage doet, gezien het grote tekort, opnieuw afgewogen. De capaciteitsuitbreiding van de op- en afritten A2 en de reconstructie van de rotonde N275-Eind dragen in grotere mate bij aan de projectdoelstellingen dan de brug over de N275. Daarbij is een belangrijk argument dat fietsers en voetgangers nog steeds veilig kunnen oversteken over de bestaande gelijkvloerse oversteek, die gehandhaafd blijft als er geen brug aangelegd wordt. Daarmee concludeert de Provincie dat de geringere meerwaarde, die de aanleg van een brug zou hebben in het behalen van de projectdoelstellingen, niet meer in verhouding staat met de hoge aanlegkosten.

1.3 Tekort dekken door aanvullend krediet is niet realistisch
Het tekort is zowel voor de Provincie (2,94 mln) als de Gemeente (10,33 mln) erg hoog. Alhoewel de Provincie niet bijdraagt aan de brug over de Zuid-Willemsvaart, leiden de hoge kosten van de brug over de N275 ook voor de Provincie tot een groot tekort op haar budget. Een aanvullend budget vanuit de Provincie is (mede gezien de genoemde argumenten onder 1.2) hiermee niet haalbaar. Dit betekent dat de gemeente het totale tekort zou moeten dekken als de brug toch moet worden aangelegd. Dit is niet realistisch.

1.4 Versobering is niet mogelijk/levert te weinig besparing op
Uit de afweging van de verschillende opties blijkt dat versoberen van projectonderdelen niet voldoende besparing oplevert om de kosten binnen het beschikbare budget te houden. De maatregelen dienen immers te voldoen aan bepaalde maatvoering, normering/eisen t.a.v. verkeersveiligheid, inpassing, onderhoudskosten en comfort. Qua materialisering kan daarom slechts in beperkte mate een besparing gezocht worden.

1.5 Door het schrappen van de bruggen worden de projectdoelstellingen nog steeds gehaald
De projectdoelstellingen zijn als volgt gedefinieerd:

Het realiseren van de noodzakelijke infrastructurele- en mobiliteitsmaatregelen ter verbetering van de:

1. Leefbaarheid: verbetering van de verkeersafwikkeling en terugdringen van de verkeershinder in Nederweert;
2. Bereikbaarheid (regionaal/lokaal): creëren van een robuuste en toekomstgerichte verbinding Nederweert;
3. Veiligheid: het verbeteren van de verkeersveiligheid;
4. Ruimtelijke inpassing: het inspelen op de gewenste ontwikkelingen in de kern Nederweert, het Leisure gebied langs de Randweg West en het verbeteren van de ontsluiting en robuustheid van de N275 en N266.

Door het schrappen van de twee bruggen wordt hier nog steeds aan voldaan.

1.6 Andere projectonderdelen schrappen is niet reëel
De andere projectonderdelen vormen een samenhangend geheel om de projectdoelstellingen te halen of zijn nodig om een veilige fietsstructuur te creëren die aansluit op de nieuwe hoogwaardige fietsroute Nederweert-Weert. Hierin schrappen resulteert in het niet realiseren van de projectdoelstellingen waardoor ook de GOML bijdrage in gevaar komt.

1.7 Realisatieovereenkomst is nodig om het project gezamenlijk te kunnen uitvoeren
Op 25 maart 2021 hebben de Provincie en Gemeente een SOK ondertekend. In deze SOK is bepaald dat voor aanvang van de realisatiefase een ROK wordt ondertekend. Voorwaarde is dat PS/Raad akkoord zijn met de realisatie van de projectonderdelen c.q. de bijstelling van het project. Vervolgens kan deze ROK aansluitend ondertekend worden door de colleges (GS/B&W), waarna we de overige planologische procedures en de aanbesteding kunnen opstarten.

2.1 Financiële tekorten en overschotten worden gelijk verdeeld tussen Provincie en Gemeente
Vanwege het voorstel om de bruggen te schrappen, is de eerder tussen Gemeente en Provincie in een Samenwerkingsovereenkomst (SOK) vastgelegde kostenverdeling van de overige projectonderdelen opnieuw besproken in de Stuurgroep (wethouder Franssen en gedeputeerde Kuntzelaers). Als bij het schrappen van de twee bruggen de huidige verdeelsleutel gehanteerd wordt, blijft er voor de gemeente een tekort over van € 0,2 mln. (verwachtingswaarde) oplopend tot € 1,6 mln. bij de topwaarde. De provincie heeft dan een overschot van € 1,2 mln. - €0,8 mln. Gezien de grote betrokkenheid en de gezamenlijk belangen van beide partijen in dit project om de projectdoelstelling te halen, vinden beide bestuurders dit verschil niet te rechtvaardigen. Vanuit het gezamenlijke voorstel om de brug over de N275 te schrappen, ligt het voor de hand om de kostenverdeling van de fiets-/voetgangerstunnel, als resterende ongelijkvloerse verbinding van de N275 voor fietsers en voetgangers, te herzien en de kosten gezamenlijk in een 50%-50% verhouding te delen. Omdat in die situatie de financiële balans voor de Provincie weer sterker negatief uitslaat, wordt dan de aan de gemeente toegekende GOML bijdrage voor 50% verdeeld over beide partijen. Hierdoor worden eventuele financiële overschotten (of tekorten) op het totale project nagenoeg gelijk verdeeld. Door deze verdeling toe te passen, is de verwachting dat beide partijen de overige projectonderdelen binnen het thans beschikbare totale budget kunnen uitvoeren.

3.1 Het opstarten van de overige planologische procedures conform besluit is nodig om uitvoering mogelijk te maken
Voor alle projectonderdelen geldt dat ze strijdig zijn met één of meerdere bestemmingsplannen. De capaciteitsuitbreiding van de op- en afritten A2 en de rotonde Eind konden nog onder de oude kruimelregeling vallen. Daarom is de aanvraag hiervoor vóór 1 jan 2024 al ingediend, omdat na invoering van de nieuwe omgevingswet dit niet meer mogelijk is. Deze procedure loopt dus al.
Om de aanleg van de rotonde West, incl. parallelwegen en de aanleg van de onderdoorgang Rijksweg Zuid/Randwegbrug mogelijk te maken, maken we gebruik van de mogelijkheid om af te wijken van het omgevingsplan met een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA). Dit is conform het raadsbesluit van 21 dec 2021.

3.2 Indien de Raad het adviesrecht niet van toepassing verklaart hoeven we niet terug naar de Raad i.v.m. de planologische procedures
De aanleg van de rotonde West, incl. parallelwegen en de aanleg van de tunnel Rijksweg Zuid/Randwegbrug passen niet binnen het omgevingsplan. Deze projectonderdelen vallen buiten de bebouwde kom. Omdat er ook sprake is van een functiewijziging heeft de raad, volgens het raadsbesluit van 21 december 2021, adviesrecht. De Raad is de afgelopen jaren al voldoende meegenomen in dit project. Indien we voor het adviesrecht wederom terug moeten naar de Raad, betekent dit onnodig tijdverlies. Dit is niet gewenst omdat we de projectdoelstellingen zo snel mogelijk willen behalen en daarmee de veiligheid en doorstroming op de N266/N275 bevorderen. Daarmee zorgen we ook dat de indexeringskosten beperkt blijven. Indien u besluit volgens voorstel, betekent dit tevens dat niet langer de uitgebreide maar de reguliere vergunningprocedure aan de orde is. Ook dit zorgt voor versnelling in het project.

Kanttekeningen

1.1 *Indien de bruggen niet geschrapt worden, dient het budget aangepast te worden*
Indien de Raad niet akkoord gaat met het laten vervallen van de twee bruggen, dient een extra budget beschikbaar gesteld te worden van € 13,3 mln. De structurele jaarlast neemt dan toe met ca. €445.000. Hierbij wordt er van uitgegaan dat de Provincie geen extra geld beschikbaar stelt en het volledige tekort door de gemeente gedragen moet worden. Daarnaast dient de gemeente dan ook het onderhoud van de bruggen voor haar rekening te nemen. De kosten voor het onderhoud van de twee bruggen is geraamd op ca. € 50.000/jaar. Totale extra jaarlast voor de gemeente komt hiermee dan op ca. € 495.000.

1.2 GS en Raad kunnen andere afwegingen maken
Ondanks dat dit een gezamenlijk project is van Provincie en Gemeente met een gezamenlijke doelstelling, maken Raad en GS mogelijk andere afwegingen. De gemeente kijkt met name naar de lokale belangen. Anderzijds weegt de Provincie de prioritering van de projectonderdelen af tegen de projectdoelstellingen. Dit geldt vooral voor de onderdelen waar de provincie een bijdrage aan doet. Omdat GS reeds een principe standpunt heeft ingenomen voor het laten vervallen van de brug over de N275 en de herverdeling van de kosten, verwachten we dat het raadsvoorstel in lijn is met het definitieve besluit van GS.

1.4 Het project kent nog steeds risico's die de planning en kosten kunnen beïnvloeden
Ondanks dat er in de raming rekening mee is gehouden, zijn er externe factoren die de planning en daardoor ook de (indexerings-) kosten verder kunnen beïnvloeden.
Voor de aanleg van de tunnel onder de N275, de rotonde Eind en de aanleg van de rotonde Randweg West zijn gronden nodig van derden. Het proces om de gronden minnelijk te verwerven loopt nog.

Er dienen kabels en leidingen aangepast te worden. Verzoek tot verlegging kan niet eerder worden ingediend dan het gereed zijn van een definitief uitvoeringsplan. De wachttijden bij Enexis zijn flink opgelopen, zowel qua voorbereiding als uitvoering. Deze kunnen oplopen tot meer dan 100 weken. Dit kan vooral gevolgen hebben voor de tunnel nabij de Randwegbrug waar een HD gasleiding verlegd moet worden, de rotonde Randweg West en de rotonde Eind.

Er dienen diverse planologische- en vergunningprocedures doorlopen te worden. Mogelijk dat er bezwaar en beroep wordt aangetekend. Voor sommige vergunningprocedures zijn we afhankelijk van de medewerking van Rijkswaterstaat (waterwetvergunning).

1.5 Het SML netwerkberaad dient uitstel van de uitvoeringstermijn GOML nog goed te keuren
Ondanks dat de SML coördinator en de Provincie de verwachting hebben uitgesproken dat het netwerkberaad geen problemen heeft met uitstel van de uitvoeringstermijn en dit al in het netwerkberaad van januari is voorbesproken, dient dit nog formeel bekrachtigd te worden door het netwerkberaad. Omdat het netwerkberaad enige zekerheid wilt hebben dat het project ook wordt uitgevoerd, is een raadsbesluit en ROK nodig. Daarna kan de gemeente dus pas formeel om uitstel vragen.

Uitvoering
Nadat GS en Raad een besluit genomen hebben, worden de benodigde planologische procedures opgestart en de ROK ondertekend door GS/B&W. De ROK leggen we separaat aan het college voor, waarbij de portefeuillehouder door de burgemeester wordt gemandateerd om tot ondertekening over te gaan. Tevens wordt het netwerkberaad van SML om uitstel verzocht van de eindtermijn GOML-bijdrage.
Het moet mogelijk zijn om in het vierde kwartaal van 2024 de opdracht te gunnen voor de capaciteitsuitbreiding van de aansluiting N275 – A2 (Deelproject A). Uitvoering vindt dan waarschijnlijk plaats in het voorjaar van 2025. Start van de uitvoering van de overige deelprojecten volgt later (Afhankelijk van grondaankopen, verleggen kabels en leidingen en planologische procedures). We houden GS en Raad op de hoogte van de voortgang.

Communicatie en participatie
We hebben de afgelopen tijd uitvoerig overleg gevoerd met de omgeving middels bijeenkomsten, nieuwsbrieven en één op één overleggen. De belangrijkste stakeholders (VVN/Fietsersbond en dorpsraden) zijn voor het versturen van de RIB mondeling geïnformeerd over het voorstel om de bruggen te laten vervallen. Gelijktijdig hebben we middels een persmoment/-bericht de pers geïnformeerd en gelegenheid gegeven om vragen te stellen. Na de informatiebijeenkomst van de Raad is een artikel geplaatst in het Gemeente Contact en een nieuwsbrief op de projectwebsite. Dit doen we ook na de raadsvergadering van 23 april.

Financiële gevolgen
Door het schrappen van de 2 projectonderdelen en de herverdeling van de GOML-gelden wijzigen de begrotingsbedragen voor de investeringen en de GOML-bijdrage. Echter wijzigt er niks in de netto bijdrage van de gemeente en dus ook niet in de jaarlijkse afschrijvings-/kapitaallasten, mits we binnen de

verwachtingswaarde van de raming blijven. Indien de topwaarde zich voordoet komen we € 0,4 mln tekort en moet het budget opnieuw worden vastgesteld.
Omdat we hiervoor afhankelijk zijn van het verloop van de grondaankoop en planologische-vergunningsprocedures, kunnen we dit nu nog niet exact aangeven. Vooralsnog wordt daarom uitgegaan van de verwachtingswaarde.

Concept raadsbesluit

De raad van de gemeente Nederweert

Overwegende dat de kosten voor het project N266-N275 fors zijn gestegen, waardoor het tekort voor de gemeente is opgelopen tot € 10,3 mln.

Gezien het voorstel nr. 2024-18 van het college van burgemeester en wethouders d.d. 14 februari 2024

Gelet op:
- de Raad de projectdoelstellingen van het project N266-N275 wilt halen binnen het beschikbare budget;
- daarmee ook de GOML-bijdrage veilig wilt stellen;
- de Provincie geen extra middelen beschikbaar stelt;
- de Raad zo snel mogelijk de capaciteitsuitbreiding van de op- en afritten A2/N275, de aanleg van de rotonde met parallelwegen Randweg West, de aanleg van de tunnel onder de N275 en de reconstructie van de rotonde Eind wilt uitvoeren.

Besluit

- Het project bij te stellen door de fiets-/voetgangersbrug over de Zuid Willemsvaart en de fiets-/voetgangersbrug over de N275 te laten vervallen;
- De capaciteitsuitbreiding van de op- en afritten A2/N275, de aanleg van de rotonde met parallelwegen Randweg West, de aanleg van de tunnel onder de N275 en de reconstructie van de rotonde Eind verder voor te bereiden, aan te besteden en uit te voeren;
- De kosten en GOML-bijdrage tussen provincie en gemeente te herverdelen zodanig dat de eventuele tekorten en overschotten gelijk worden verdeeld;
- In afwijking van het raadsbesluit van 21 dec 2021 het adviesrecht niet van toepassing te verklaren voor de aanleg van de rotonde West (incl. parallelwegen) en de aanleg van de tunnel Rijksweg Zuid/Randwegbrug;

Aldus besloten in de openbare vergadering van 23 april 2024,

De raadsgriffier, De voorzitter,

drs. T. (Thijs) Deckers B.M.T.J. (Birgit) Op de Laak