Beantwoording art. 35 RvO vragen JAN inzake N266-N275

1. *Per projectonderdeel een specifieke uitwerking geven van de begrote kosten.*
   Keuzes over de kostenverdeelsleutel tussen de gemeente Nederweert en de provincie Limburg zijn gemaakt in 2020. De kosten zijn door Antea geraamd volgens de Standaardsystematiek voor Kostenramingen (SSK). Dit is een erg gedetailleerde/complexe kostenraming op bestekspost niveau. Deze is door een onafhankelijke kostendeskundige (KODOS) gecontroleerd. Dergelijke ramingen worden niet openbaar gemaakt om te voorkomen dat aannemers hier hun inschrijving op kunnen afstemmen. De projectbegroting met daarin een overzicht van de totale directe bouwkosten per projectonderdeel en de bijkomende kosten leggen we ter inzage voor uw raad bij de griffier (bijlage 1).

2. *Wat waren de scope doelstellingen van dit project?*
   Keuzes over de doelstellingen zijn gemaakt in 2020. Zie RIB en presentatie Raadsinformatiebijeenkomst (Dia 2):
   a) Leefbaarheid: verbetering van de verkeersafwikkeling en terugdringen van de verkeershinder in Nederweert;
   b) Bereikbaarheid (regionaal/lokaal): creëren van een robuuste en toekomstgerichte verbinding Nederweert;
   c) Veiligheid: het verbeteren van de verkeersveiligheid;
   d) 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.

   Op 31 maart 2020 hebben de provincie en gemeente overeenstemming bereikt over de scope en de kostenverdeelsleutel van het project N266-N275.

3. *Hoeveel grond moet er worden verworven voor dit project?*
   Dit is nog niet exact bekend en nog afhankelijk van de definitieve besteksuitwerking en verkoopbereidheid van eigenaars. Het (minimale) aantal m2 voor de feitelijke realisatie ligt tussen de 8.200-9.000 m2.

4. *Wat zijn de gevolgen als we de rotonde aan de Venloseweg/ Nederweert Eind niet wijzigen?*
   De huidige rotonde is te klein waardoor de afwikkeling voor gemotoriseerd verkeer en fietsers slecht is. Indien deze niet vergroot wordt, dan lopen wachttijden/reistijden voor zowel gemotoriseerd verkeer als fietsers op. Hierdoor ontstaat filevorming, waardoor ook het kruispunt met de Hulsenweg geblokkeerd kan raken.
   Ook de oversteekbaarheid voor fietsers op de rotonde wordt dan niet verbeterd. Veilig Verkeer Nederland en de Fietsersbond pleiten nadrukkelijk ervoor om ook hier aandacht voor te hebben en deze te verbeteren. Bij de aanleg van de vergrote rotonde is daarom in overleg met hen besloten om hier een veilige zogenaamde ruime 'bajonetoversteek' te realiseren i.p.v. de huidige krappe, rechte oversteek.

5. *De rotonde bij Nederweert-Eind komt geheel voor rekening van de gemeente terwijl de rotonde een onderdeel is van een provinciale weg (N275), waarom?*
   Dit is een onjuiste stelling. Keuzes en besluiten over de kostenverdeling zijn gemaakt in 2020. De kosten zijn 50% provincie-50% Gemeente. Zie ook dia 7 van de presentatie tijdens de Raadsinformatiebijeenkomst. De kosten zijn verdeeld op basis van de 'poten-theorie'. Twee aansluitingen (poten) op de rotonde zijn nl. gemeentelijke wegen en twee aansluitingen provinciale wegen.

6. *Hoe kan het zijn dat de ingeschatte investeringskosten van de fietsbrug ter hoogte van het Total tankstation sinds 2020 meer dan verdubbeld zijn en waarom heeft de stuurgroep dat niet zien aankomen?*

   De gemeenteraad is de afgelopen jaren via de begrotingsyclus en in raadsinformatiebrieven geïnformeerd en gewaarschuwd over de resterende grote onnauwkeurigheid en de extreme prijsstijgingen. Ook is meermaals benoemd dat rond Q1 2024 de planvormingsfase afgerond zou worden, resulterende in een kostenraming met een kleinere bandbreedte. Hieronder is beschreven hoe de Raad op de hoogte is gehouden:

- **Begroting 2021, paragraaf risicobeheersing, p. 86-87:**
  "Een aantal onderdelen binnen dit project worden geheel gefinancierd door de gemeente, sommige geheel door de Provincie. Sommige onderdelen worden gezamenlijk gefinancierd.

Mogelijk dat er op onderdelen meer- en/of minderwerk komt. Vooraf moeten hier goede afspraken over gemaakt worden hoe deze meer-/minderkosten verrekend worden. Dit gebeurt na afronding van de haalbaarheidsfase en wordt dan aan de raad voorgelegd."

- **Begroting 2022, paragraaf risicobeheersing, p. 88-89:**
  "*Door tekorten aan bouwmaterialen en personeel zijn de prijzen het laatste jaar fors gestegen. De gevolgen voor de projectkosten is op dit moment nog onduidelijk. De plannen zijn op korte termijn nader uitgewerkt en opnieuw begroot.*"
- **Begroting 2023, paragraaf risicobeheersing, p. 81 en 145**:
  "Op basis van de schetsontwerpen uit de haalbaarheidsfase en de doorrekening van de extreme prijsstijgingen is er echter een reëel risico dat het geraamde bedrag niet toereikend zal zijn."
- **Begroting 2024, paragraaf risicobeheersing, p. 77:**
  "Adviesbureau Antea voerde op basis van de schetsontwerpen uit de haalbaarheidsfase een vernieuwde projectraming uit (prijspeil 1 januari 2023). Deze berekening bevestigt de forse stijging van de projectkosten. De raming kent echter nog steeds een bandbreedte van +/- 30%. Op het einde van de planvormingsfase (1e kwartaal 2024) hebben we gedetailleerdere tekeningen, weten we hoe we het werk gaan uitvoeren (slim kunnen combineren/ contracteren), of we de benodigde gronden minnelijk kunnen verkrijgen en of de prijzen stabiliseren, stijgen of juist dalen."
- ***Kadernota 2024, p. 7:***
  "Op basis van de wereldwijde kostenstijgingen op de grondstoffenmarkt en ervaringen bij andere projecten, constateren we dat ook de kosten voor het project N266-N275 fors zullen stijgen. Op basis van het huidige uitwerkingsniveau is dit nu nog niet precies in te schatten. Begin 2024 is het uitwerkingsniveau dermate groot dat we een betere kostenraming kunnen maken. We hebben dan gedetailleerdere tekeningen, weten hoe we het werk gaan uitvoeren, hoe de planologische procedures verlopen, we de benodigde gronden op minnelijke wijze kunnen verkrijgen en of de prijzen stabiliseren, stijgen of juist gaan dalen. Eventuele gevolgen voor de begroting en mogelijke maatregelen leggen we rond Q1 2024 aan u voor."

Raadsinformatiebrieven:

- **24 februari 2022:**
  "*Omdat in deze fase nog niet alle kostenbepalende factoren bekend zijn en de schetsontwerpen nog niet technisch zijn uitgewerkt, kent deze kostenraming nog een hoge mate van onnauwkeurigheid. De provincie hanteert in deze fase een nauwkeurigheid van 70%. De kosten kunnen dus 30% hoger of lager uitvallen. De bandbreedte bedraagt € 13,6 mln - € 25,3 mln. Op dit moment is de onnauwkeurigheid van de raming zodanig, dat we de kredieten nog niet bijstellen."*
- **10 november 2022:**
  "In de planvormingsfase worden de ramingen voor de diverse projectonderdelen steeds verder verfijnd en realistischer. De onnauwkeurigheid wordt daarmee teruggebracht van +/- 30% naar+/- 15%. Ook krijgen we meer zicht op de wereldwijde prijsontwikkelingen als gevolg van de oorlog in Oekraïne en Corona."
- **1 juni 2023:**
  "Zoals eerder aangegeven zijn de materiaal- en bouwkosten door de wereldwijde ontwikkelingen fors gestegen. Dit heeft ook gevolgen voor dit project. Adviesbureau Antea voerde op basis van het definitief schetsontwerp uit de haalbaarheidsfase een vernieuwde projectraming uit (prijspeil 1 januari 2023). Deze berekening bevestigt de stijging van de projectkosten. De raming kent echter nog steeds een bandbreedte van +/- 30%.
  De bandbreedte van de raming is nog te groot om uitspraken te doen over concrete bedragen. In de planvormingsfase verfijnen we de ramingen voor de diverse projectonderdelen en schatten we de risico's steeds beter in."

Conform bestuurlijke afspraak uit 2020 wordt de provinciale leidraad kosten begroting systematiek gehanteerd. Het volgende traject is gevolgd:

- Nadat de Antea de diverse ontwerpen verder heeft uitgewerkt tot een hoger detailniveau is op basis hiervan in december 2023 een nieuwe raming gemaakt. De kosten zijn door Antea geraamd volgens de Standaardsystematiek voor Kostenramingen (SSK). Dit is een erg gedetailleerde/complexe kostenraming op bestekspost niveau.
- Deze raming is vervolgens op januari 2024 door een onafhankelijke kostendeskundige (KODOS) gecontroleerd.
- Dit heeft 25 januari 2024 geresulteerd in een definitieve raming die 29 jan 2024 is verwerkt in de projectbegroting.

7. *Graag de gevolgen van hogere inflatie en bouwkosten geven op alle verkeersprojecten die in Nederweert in de planning zijn opgenomen.*
   Uiteraard geldt voor alle projecten dat, indien ze qua planning opschuiven naar achteren, de kosten opnieuw geïndexeerd moeten worden met de dan geldende prijsindex

8. *Wat zijn de gevolgen als gemeenteraad niet instemt met het raadsvoorstel om deze projectonderdelen (bruggen) te schrappen?*
   Indien de provincie geen extra geld beschikbaar wilt stellen en de gemeenteraad niet instemt met het schrappen van de bruggen dan is het aan de gemeenteraad om te besluiten het volledige tekort van beide bruggen te dragen. De verwachtingswaarde van dit tekort is 14,3 miljoen oplopend tot 17,2 miljoen bij de topwaarde. De financiële gevolgen daarvan zijn stevig. Bij een investering van 14,3 miljoen oplopend tot 17,2 miljoen is er sprake van een afschrijvingslast van circa 475.000 tot 575.000 per jaar voor de looptijd van 30 jaar. De jaarlijkse onderhoudskosten zijn dan naar verwachting 50.000 euro hoger.

   Niet instemmen met het voorliggend voorstel betekent flinke vertraging voor het sluiten van de realisatieovereenkomst en uitstel van de aanbesteding van projectonderdelen. Ook de planologische procedures moeten dan wellicht uitgesteld worden.

9. *Wij willen de huidige realisatie overeenkomst ontvangen.*
   Dat is nu nog niet mogelijk. Tijdens de raadsinformatiebijeenkomst en in de RIB is toegelicht dat we de realisatieovereenkomst pas kunnen sluiten nadat er een besluit genomen is over de projectbijstelling door de Raad op 23 april.

10. *Graag de projectdoelstellingen beschrijven en aangeven in welke mate daaraan wordt voldaan met het voorgestelde plan.*
    Keuzes over de doelstellingen zijn gemaakt in 2020. Projectdoelstellingen staan in de RIB en zijn benoemd onder vraag 2. In welke mate wordt voldaan aan de projecteisen is uitgebreid toegelicht tijdens de informatieavond. Door de aanleg van de tunnel bij de Rijksweg Zuid/Randwegbrug, de capaciteitsuitbreiding op- en afritten A2, de aanleg van de rotonde met parallelwegen op de Randweg West, het vergroten van de rotonde Eind, de aanleg van een extra rechtsafstrook naar de Staterweg en het opheffen van de fietsoversteek Lindenstraat blijven we voldoen aan de projectdoelstellingen.

11. *Graag alle afspraken m.b.t. kostenverdeling ter inzage leggen en aangeven wanneer en wie deze heeft gemaakt namens welk bestuursorgaan.*
    In de vergadering van 7 april 2020 heeft het college van B&W ingestemd met de financiering en scope van het project N266-N275 Nederweert en dit middels een brief d.d. 7 april 2020 aan GS bevestigd. De raad is hiervan middels een RIB (RIV-20-00420) op de hoogte gebracht. Vervolgens heeft PS op 29 juni 2020 (No: G-20-028) besloten om de definitieve scope en financiering van het project vast te stellen. De stukken zijn als bijlagen bijgevoegd. De verslagen van de Stuurgroepoverleggen van de afgelopen jaren zijn ter inzage gelegd bij de griffier. Op 27 mrt 2024 heeft nog een stuurgoepoverleg plaatsgevonden. Dit verslag wordt mogelijk iets later ter inzage gelegd nadat deze definitief is vastgesteld.

12. *Welke andere scenario's zijn bedacht of uit te voeren (anders dan de bedachte voorstellen m.b.t. schrappen van de projecten fietsbruggen)*
    Dit is toegelicht tijdens de raadsinformatieavond. Zie dia 9 en 10:
    1) Projectresultaat handhaven, beide partijen dekken volledig tekort. Gezien de hoogte van het tekort vindt het college dit niet realistisch;
    2) Versoberen (bv. beeldkwaliteit/materialisatie/afmetingen bruggen), beide partijen dekken resterend tekort. Nadeel is dat de besparing relatief gering is, terwijl wel ingeboet wordt op beeldkwaliteit en/of comfort voor de fietser/voetganger. Indien gekozen wordt voor een ander materiaal (bijv. metaal- ipv betonconstructie), dan zijn de onderhoudskosten gedurende de levenscyclus een stuk hoger;
    3) Eén projectonderdeel schrappen, beide partijen dekken resterend tekort. Dit heeft een voordeel voor één partij terwijl de andere partij dan alsnog met een groot tekort blijft zitten.
    4) Zoveel (onderdelen van) deelprojecten schrappen dat de scope binnen het bestaand krediet kan worden gerealiseerd.

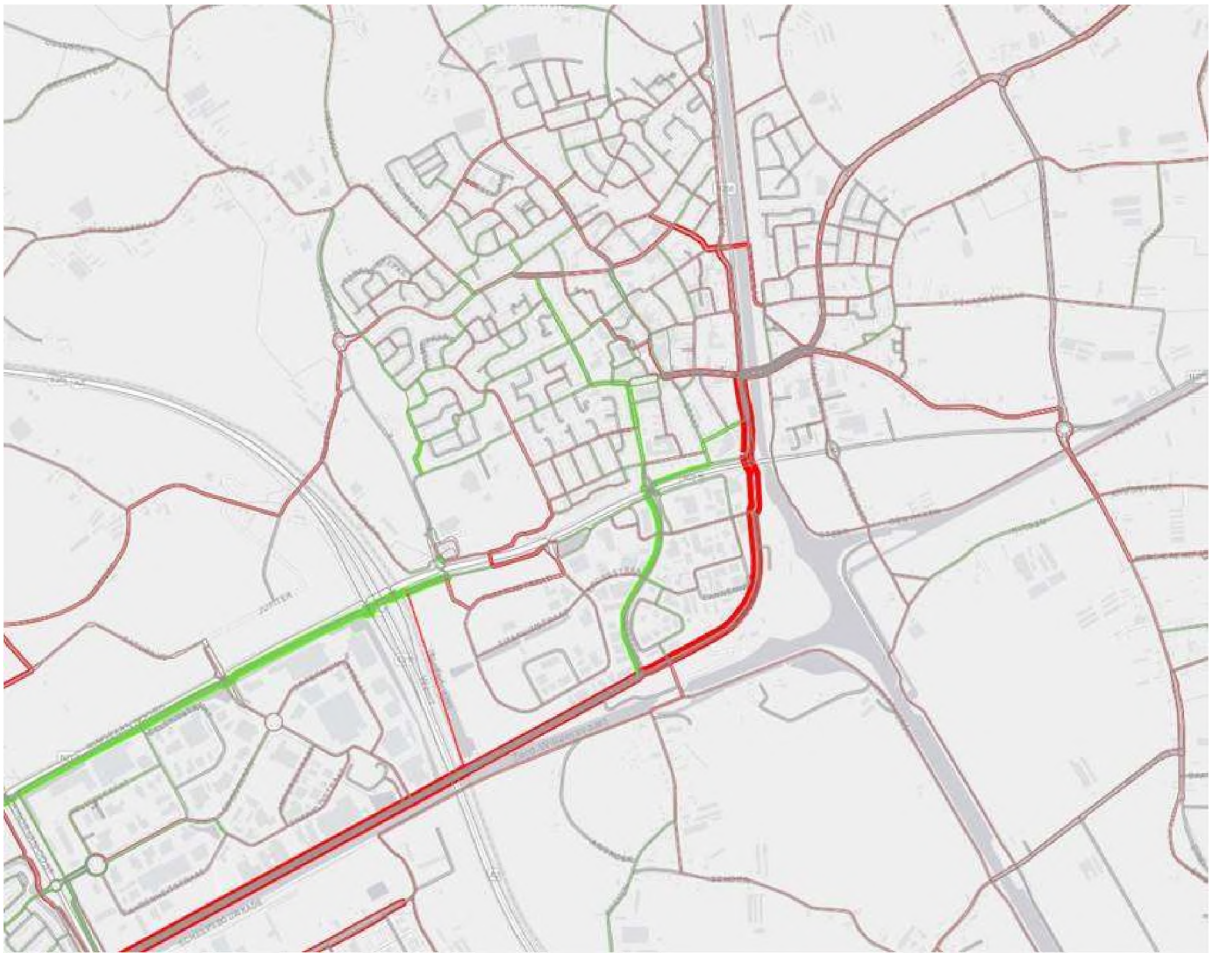
    De colleges (GS/B&W) hebben op 5 maart 2024 besloten tot optie 4.

13. *Welke financiële risico's zijn er nog ten aanzien van dit project in het uitvoeringstraject en wat is of wordt na verwachting de afgesproken kostenverdeling mochten er nog verdere financiële tegenvallers zijn.*
    We lopen nog een financieel risico doordat het project vertraging kan oplopen als gevolg van bezwaren procedures, planschadeclaims, afhankelijkheid van lange wachttijden bij leidingbeheerders/Enexis bij het verleggen van kabels en leidingen en het niet minnelijk kunnen verkrijgen van gronden. Hierdoor kunnen de indexeringskosten verder oplopen. In de begroting is hiervoor een risicoreserve opgenomen. Door een herverdeling van de kosten toe te passen, zoals is besproken tijdens de raadsinformatiebijeenkomst en in de RIB, worden eventuele tekorten gelijk verdeeld. Op basis van de huidige raming bedraagt het tekort 0,8 mln (indien de topwaarde zich voordoet). Beide partijen dragen dan ieder 0,4 mln hier aan bij.

14. *De GOML gelden worden door de gemeente en provincie gelijk verdeeld (circa 2,5 miljoen) terwijl de provincie nu wel bijdraagt aan de fietstunnel van ook circa 2,5 miljoen, wat schieten wij daarmee op?*
    Tijdens de raadsinformatiebijeenkomst is dit middels twee tabellen (dia 20 en 21) toegelicht. Door zowel de kosten voor de tunnel als de GOML gelden gelijk te verdelen worden ook eventuele tekorten/overschotten tussen beide partijen gelijk verdeeld. Doordat hierdoor de verdeelsleutel van de totale kosten wijzigt van 27%:73% (Provincie:Gemeente) naar 50%:50% worden alle voorbereidingskosten/risico's/historische kosten ook via deze nieuwe verdeelsleutel verdeeld. Ook dit levert een voordeel op voor de gemeente.
    Indien we de herverdeling niet toepassen, dan ligt het tekort voor de gemeente tussen de 0,2 (verwachtingswaarde) en 1,6 mln (topwaarde), terwijl de provincie een overschot heeft van 1,2-0,8 mln. Door bovenstaande herverdeling van kosten én GOML gelden toe te passen is voor beide partijen het overschot ca. 0,5 mln (verwachtingswaarde)-tekort ca. 0,4 mln (topwaarde).

15. *Graag de verkeersmodellen ter inzage leggen/doorsturen.*
    De Provincie en gemeente beschikken over een verkeersmodel waarin ook het fietsverkeer is opgenomen. 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 het fietsverkeer op 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 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.

Bijlagen:

1. Overzicht bouwkosten (ter inzage Griffie)
2. B&w besluit 7 april 2020 m.b.t. financiering en scope van het project N266-N275 Nederweert
3. Brief d.d. 7 april 2020 bevestiging financiering en scope aan GS;
4. RIB (RIV-20-00420);
5. Statenvoorstel vaststellen scope en financiering
6. PS besluit 29 juni 2020 (No: G-20-028) vaststelling definitieve scope en financiering van het project.