

Raadsvoorstel

Onderwerp	: Het Afwegingsdocument Ontwikkelas Weert-Roermond, studie N280 West
Indiener agendapunt	: Het college van burgemeester en wethouders, portefeuillehouder(s): C.J.G. Wolfhagen
Gevraagd besluit	: <ol style="list-style-type: none">1. Instemmen met het Afwegingsdocument Ontwikkelas Weert-Roermond studie N280 West;2. Bepalen dat deze instemming geen toezegging inhoudt over medefinanciering van mogelijke oplossingsrichtingen;3. Deze standpunten inbrengen in het bestuurlijk overleg van de GOML.
Bijlage(n)	: Geen
Bijlage(n) ter inzage	: <ul style="list-style-type: none">– De brief van gedeputeerde staten van 23 augustus 2011– Het Afwegingsdocument Ontwikkelas Weert-Roermond– De milieueffectrapportage (plan-MER)– De Regionale Economische Effectenstudie (REES)– De Maatschappelijke Kosten-batenanalyse (MKBA)– Het ontwerp-besluit– De brief van gedeputeerde staten van 15 juli 2011
Consequenties	: Geen

Samenvatting

De provinciale weg N280 moet worden aangepast om verschillende knelpunten op te lossen. Er zijn in beginsel verschillende oplossingen mogelijk. Het Afwegingsdocument Ontwikkelas Weert-Roermond studie N280 West is een hulpmiddel om te bepalen op welke wijze de N280 moet worden aangepast en welke alternatieven daarbij aan de orde zijn. Het is de bedoeling van gedeputeerde staten om zo mogelijk één oplossing te kiezen die vervolgens geheel wordt uitgewerkt en planologisch wordt ingepast. Volgens het afwegingsdocument komen daarvoor twee alternatieven in aanmerking.

Met hun brief van 23 augustus 2011 nodigen gedeputeerde staten de gemeentebesturen uit om desgewenst te reageren op het eindconcept Afwegingsdocument Ontwikkelas Weert-Roermond, N280 West.

Voorgeschiedenis

De N280 is een belangrijke Oost-Westverbinding in Midden-Limburg. De N280 is al eerder onderwerp van onderzoek en studie geweest. In 2006/2007 is een verkenning uitgevoerd om te kunnen beoordelen of de verkeerskundige aspecten voldoende aanleiding gaven om te overwegen om de N280 aan te passen.

In 2009 hebt u in het kader van de Gebiedsontwikkeling Midden-Limburg (GOML) de regiovisie “Het oog van Midden-Limburg” vastgesteld. In deze visie wordt de provinciale weg N280 Weert-Roermond aangemerkt als een belangrijke oost-west verbinding in Midden-Limburg. Naar aanleiding hiervan is in 2009 een brede verkeersstudie in GOML verband opgezet. Op basis van deze

studie heeft de Bestuurlijke Werkgroep van de GOML geconcludeerd dat er op de N280 in de periode naar 2020 verkeerskundige knelpunten zullen ontstaan. In deze studie zijn de verschillende alternatieven beoordeeld op hun oplossend vermogen voor de verkeerskundige knelpunten. Aan de hand van de resultaten van deze studie heeft de Bestuurlijke Werkgroep een aantal alternatieven geselecteerd die voldoende oplossend vermogen hebben. Vervolgens heeft de bestuurlijke werkgroep besloten tot verder onderzoek om te komen tot een integrale afweging voor één of meer voorkeursalternatieven. Hiervoor is besloten tot een brede effectenstudie waarin zowel de verkeerskundige, de milieu- en leefbaarheidsaspecten als de meerwaarde voor de werkgelegenheid, specifieke gebiedsontwikkelingen en de kosten van de verschillende alternatieven worden onderzocht. Deze worden zodanig in beeld gebracht dat een integrale afweging mogelijk is voor één of meer voorkeursalternatieven.

Startdocument

Gedeputeerde Staten hebben op 29 maart 2011 een startdocument vastgesteld. In dit startdocument is aangegeven hoe de brede effectenstudie wordt ingericht, waaronder de kaders, de randvoorwaarden, de uitgangspunten en de inrichting van het proces.

In het startdocument zijn de volgende te onderzoeken oplossingsrichtingen nader beschreven:

1. De nul-oplossingsrichting. Dit is de huidige situatie waarin alleen maatregelen worden genomen waartoe in het verleden al is besloten (aanleg rotonde Ittervoortweg Weert, verwijderen verkeersregelinstallatie Hatenoer, aanleg fysieke middenberm Maasbrug). Deze situatie dient als referentie voor de overige alternatieven.
2. De nul-plusoplossingsrichting. Hierbij worden de grootste knelpunten opgelost (aanleg zuidelijke randweg Baexem en ongelijkvloerse kruisingen Buitenop en Mijnheerikensweg Roermond).
3. Het opwaarderen van de N280-West tot autoweg tussen de A2 en de A73 (2x2 rijstroken met ongelijkvloerse kruisingen waar een maximale snelheid van 100 km/uur wordt toegestaan).
4. Een omleidingsalternatief over de N273 (Opwaardering tot 2x2 rijstroken van een deel van de Napoleonsweg en afwaardering en onaantrekkelijk maken voor het doorgaand verkeer van een deel van de N280).
5. Een omleidingsalternatief over het rijkswegennet (verknoping op snelwegniveau tussen de A2 en de A73 en afwaardering en onaantrekkelijk maken voor het doorgaand verkeer van de N280).
6. De aanleg van een nieuwe weg met 2x2 rijstroken ten zuiden van de spoorlijn Weert-Roermond.
7. De aanleg van een nieuwe weg met 2x2 rijstroken ten noorden van de spoorlijn Weert-Roermond.

Brede effectenstudie

De brede effectenstudie omvat vier deelstudies, te weten een milieueffectrapportage (plan MER) waarin de milieukundige-, veiligheids- en leefbaarheidsaspecten zijn onderzocht, een Regionale Economische Effectenstudie (REES) en een Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) waarin de economische effecten respectievelijk de kosten-baten verhouding van de oplossingsrichtingen zijn onderzocht, een globale kostenraming waarin de realisatiekosten $\pm 40\%$ in beeld zijn gebracht en een verkeersstudie waarmee het oplossend vermogen van verkeerskundige knelpunten en verkeerskundige effecten in kaart zijn gebracht. De uitkomsten van deze studies zijn neergelegd in afzonderlijke onderzoeksrapporten die als bijlagen ter inzage liggen. In het afwegingsdocument treft u een samenvatting van alle rapporten aan.

Eindconcept afwegingsdocument

De resultaten van de effectenstudies zijn weergegeven in het Afwegingsdocument Ontwikkelas Weert – Roermond, studie N280-West. Dit document gaat in het bijzonder in op de mate waarin de 7 oplossingsrichtingen invulling geven aan de 5 gestelde doelstellingen voor de N280-west in de

vorm van overwegingen voor de besluitvorming. Daarbij zijn de volgende doelstellingen geformuleerd:

1. De voorkeursoplossingsrichting(en) voor de N280-West moet(en) een stimulans geven aan de regionaal-economische ontwikkeling van Midden-Limburg.
2. De voorkeursoplossingsrichting(en) voor de N280-West moet(en) een stimulans geven aan een aantal specifieke projecten en ambities voor Midden-Limburg.
3. De voorkeursoplossingsrichting(en) moet(en) de doorstromingsproblemen op en rond de N280-West oplossen.
4. De voorkeursoplossingsrichting(en) moet(en) de leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen op en rond de N280-West oplossen.
5. In aanvulling op de doelstellingen 1 tot en met 4 gelden als overkoepelende doelstellingen de kosteneffectiviteit, de maatschappelijke welvaart verhoging, duurzaamheid, landschaps- en natuurontwikkeling, effecten land- en tuinbouw. En realiseerbaarheid op korte termijn.

In het afwegingsdocument vindt een beoordeling in twee stappen plaats. Bij de eerste beoordeling wordt gezien welke oplossingsrichtingen voldoen aan de eerste 4 meer inhoudelijke doelstellingen: stimuleren regionaal-economische ontwikkeling, stimuleren specifieke gebiedsontwikkelingen en ambities, oplossen doorstromingsproblemen en terugdringen leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen. Bij deze trechtering zijn de oplossingsrichtingen getoetst op doelbereik (effectiviteit). Op basis van deze eerste beoordeling wordt duidelijk dat de rijkswegenoplossing A2 / A73 niet voldoende voldoet aan de geformuleerde doelstellingen.

Bij de tweede beoordeling worden de oplossingsrichtingen beoordeeld op efficiëntie en vergoedbaarheid. Het gaat daarbij om de vraag in welke oplossingsrichtingen de grootste effecten tegen zo gering mogelijke kosten worden gerealiseerd. Het gaat daarbij om de hoogte van de investeringen en de termijn waarop de investeringen kunnen plaatsvinden. Tevens is van belang te bepalen welke kans bestaat op het verkrijgen van de benodigde vergunningen.

Uit het afwegingsdocument kan worden geconcludeerd dat met name oplossingsrichtingen 2 en 3 op het geheel van doelstellingen gunstig lijken waarbij vanuit de effecten op de ecologische hoofdstructuur in relatie tot groot openbaar belang de voorkeur kan worden gegeven aan oplossingsrichting 2 en vanuit het oplossen van gesignaleerde verkeers- en leefbaarheidsknelpunten aan oplossingsrichtingen 3 en 4. De MKBA laat echter zien dat alleen 2 en 3 positief scoren.

In het kader van het proces van afweging om te komen tot de keuze voor één of meer voorkeursoplossingen hebben gedeputeerde staten uit een oogpunt van transparantie en helderheid aan de hand van het concept-afwegingsdocument op 12 juli jl. een richtinggevende uitspraak gedaan over de onderzochte oplossingsrichtingen. Hierover hebben gedeputeerde staten de gemeentebesturen bij brief van 15 juli 2011, kenmerk 2011/41335, geïnformeerd.

De richtinggevende uitspraak luidt als volgt:

"Op basis van de inzichten uit de integrale studie voor de N280-west concluderen wij vooralsnog dat alternatieven 6 en 7 zeer omvangrijke maatregelen vergen met een duidelijk negatieve impact op de omgeving die niet in verhouding staat tot de positieve effecten die worden gerealiseerd. Daarbij komt dat het kostbare maatregelen betreffen die niet in verhouding staan tot de maatschappelijk baten.

Voor alternatief 5 concluderen wij vooralsnog dat deze niet het gewenste verkeerskundige resultaat levert en dat de maatregelen niet bijdragen aan de gewenste regionale ontwikkeling.

Voor alternatief 4 constateren wij vooralsnog dat de maatregelen weliswaar positieve verkeerskundige effecten hebben, maar dat de gevolgen voor de omgeving dermate groot zijn dat dit alternatief geen voorkeur heeft.

Alternatieven 2 en 3 bevorderen de doorstroming in het gebied en dragen bij aan de gewenste regionale ontwikkeling. Daarbij hebben deze maatregelen de minste impact op de omgeving en hebben ze een gunstige kosten/baten verhouding."

In de brief van 23 augustus 2011 geven gedeputeerde staten aan dat ze op basis van bovengenoemde documenten tot het voorlopige oordeel komen dat de oplossingsrichtingen 2 (het nulplusalternatief) en 3 (opwaarderen N280-West) de meest voor de hand liggende oplossingsrichtingen lijken om samen met oplossingsrichting 1 (het nulalternatief) in een vervolgfase verder uit te werken. Hierbij moet wel expliciet aandacht uit gaan naar gerelateerde nog niet opgeloste verkeerskundige knelpunten in het gebied en verdient het aanbeveling om voor de knelpuntgerichte aanpak te Baexem meerdere varianten te onderzoeken. Een zuidelijke variant te Weert heeft op onderdelen verkeerskundig een meerwaarde, maar scoort op aspecten als ruimtebeslag en aantasting van natuur ongunstig. Het voorstel is dan ook deze niet mee te nemen in een vervolgfase.

Conclusie

Wij zijn van oordeel dat de onderzoeksrapporten op een adequate wijze uitvoering geven aan de opzet en inhoud van de studies zoals beschreven in het startdocument Ontwikkelas Weert – Roermond van 29 maart 2011. Het afwegingsdocument is een goede basis om te komen tot een keuze voor een voorkeursoplossing voor de ontwikkelas Weert – Roermond.

Het afwegingsdocument en de onderliggende onderzoeksrapporten geven geen aanleiding tot op- en aanmerkingen.

Wat betreft de afweging van de zeven oplossingsrichtingen hebben gedeputeerde staten, mede op advies van de Bestuurlijke Werkgroep Ontwikkelas Midden-Limburg, een richtinggevende uitspraak gedaan. Wij kunnen ons vinden in de onderbouwing van de uitspraak dat de oplossingsrichtingen 2 en 3 de meest voor de hand liggende oplossingsrichtingen zijn om samen met oplossingsrichting 1 in een vervolgfase nader uit te werken.

Wij onderschrijven de nuancering dat er expliciet aandacht moet uitgaan naar gerelateerde nog niet opgeloste knelpunten in het gebied en dat het aanbeveling verdient om voor de knelpuntgerichte aanpak te Baexem meerdere varianten in onderzoek te nemen. Tot slot stemmen wij in met de onderbouwing om de zuidelijke variant te Weert niet mee te nemen.

Verdere planning, procedure en uitvoering

Aan de hand van de uitkomsten van de komende inspraakronde zal in GOML-verband een keuze worden gemaakt voor één of meer definitieve voorkeursoplossingen. Op basis van die keuze kan tevens een besluit worden genomen over de invulling van fase twee van het onderzoeks- en besluitvormingsproces.

Vanaf 29 augustus tot 10 oktober 2011 is de mogelijkheid gegeven tot het indienen van een zienswijze op het afwegingsdocument met bijlagen. Op 14 december 2011 zal de stuurgroep GOML de nota van zienswijzen, het advies over het voorkeursalternatief en het advies over het vervolgproces behandelen. Vervolgens zullen gedeputeerde staten op 10 januari 2012 hierover een besluit nemen.

In fase twee wordt het voorkeursalternatief (of meerdere) nader uitgewerkt op basis van een meer gedetailleerde MER en andere noodzakelijke bouwstenen. De resultaten hiervan zullen naar verwachting ook planologisch worden verankerd. Op dit moment wordt er vanuit gegaan dat dit door middel van een Provinciaal InpassingsPlan (PIP) zal plaatsvinden. Afhankelijk van de resultaten en de besluitvorming in het kader van fase 1, is het echter ook mogelijk dat kan worden volstaan met bestemmingsplanaanpassingen, zonder MER-verplichtingen, dan wel dat er een tracéwet-procedure nodig is voor alleen aanpassingen aan de A2 en/of de A73. Deze fase maakt geen deel uit van het lopende proces. De start van die fase vergt afzonderlijke besluitvorming.

Fase drie bestaat uit de daadwerkelijke voorbereiding, de aanbesteding en de uitvoering van de werkzaamheden.

Financiële consequenties

Dit voorstel heeft voor de gemeente Roerdalen geen financiële gevolgen. Wel zal na besluitvorming van de voorkeursvariant en de uitwerking van de kosten in GOML-verband de discussie gevoerd moeten worden over de verdeling van de kosten. Onze instemming met het afwegingsdocument houdt op geen enkele wijze een toezegging in over de medefinanciering van mogelijke oplossingsrichtingen.

Voorstel

Wij stellen u voor:

1. Instemmen met het Afwegingsdocument Ontwikkelas Weert-Roermond studie N280 West;
2. Bepalen dat deze instemming geen toezegging inhoudt over medefinanciering van mogelijke oplossingsrichtingen;
3. Deze standpunten inbrengen in het bestuurlijk overleg van de GOML.

St. Odiliënberg, 27 september 2011

Burgemeester en wethouders van Roerdalen,
De secretaris, De burgemeester,

J.J.W.M. L'Ortije

drs. C.A.M. Hanselaar – van Loevezijn